



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 1 – 2013**



28. mars 2013 feirer Morris 100 år

Morris Motor Company ble startet i 1913 og den første bilen rullet ut i Oxfords gater 28. mars 1913.

Tidlig på 1930-tallet hadde Morris blitt Englands største bilprodusent og hadde 51% av hjemmemarkedet. På 30-tallet og 40-tallet produserte selskapet enkle, men solide familiebil. Den mest kjente ble Morris Minor som ble introdusert i 1948. Morris og Austin dannet selskapet British Motor Corporation i 1952.



Dette bilde ble tatt i 1962 og viser Lord Nuffield som 85 år gammel stående ved siden av en Morris 1100

En av de mest berømte modeller var Morris Minor 1000



1949 Morris 10 cwt stasjonsvogn.

NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING

TILSLUTTET LMK

Leder:

Lise Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,
tlf: 62 52 12 23 – 900 13 044,
epost: 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 bankontnr.: 9713 62 53720

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

Leder har ordet

Nå er våren i anmarsj i store deler av landet, dog er nok ikke tiden kommet for de store utfluktene, men heller tid til siste finpuss på doningen.



Jeg vil minne dere alle på **medlems-kontingenten for 2013**, betal denne ved forfall 01.04.

De fleste medlemmer har mottatt kontingent krav pr e-mail til siste oppgitte adresse til Albion. Husk derfor å åpne e-mailen din. Andre har fått tilsendt krav om innbetaling av medlemskontingent i posten. Husk å oppgi medl.nr/kundenr.

I tillegg vil jeg minne alle på **LMK-forsikring**, kontakt klubbens forsikrings-kontakter/besiktigelsesmenn.

Hva skal vi entusiaster med den engelske syke bruke 2013 til?

Se LMKs sider under Arrangementskalender.

MAI: Ekebergmarkedet 4. – Albion vil ha stand og velkommen innom til en prat , **Beaulieu Spring Autojumble 18. og 19.**, (19. med Landrover sortout– hva med 17. mai i England – pundkursen er jo lav), **Mjøsmarkedet 24. og 25.**

Jeg oppfordrer lokale entusiaster i Albion til å få til et lite hyggetreff for engelske biler/MC i ditt distrikt, se ellers på nettsidene hva vi har fått til på Høvikodden nær Oslo, et ordentlig hyggetreff i slutten av måneden som er uformelt og kontaktskapende.

Ellers driver jeg jo med så mangt – og arrangerer i august Greta Molanders Æresløp – (se egen annonse) – her er det kun kvinnelige førere og passasjerer, mann eller dame kan slappe av og nyte turen uten å ha noen form for forpliktelser unntatt "kartleser"-rollen (fin sommerpresang til din bedre halvdel ?)

Albion-treff blir på Birkebeiner-stadion (Lillehammer) og selvfølgelig på Birstrand Camping, sett av helgen 3. august. Hvis alt går etter planen får vi besøk av entusiaster fra England – så derfor, treffet i år blir spesielt og vi vil også gjøre litt ekstra på Lillehammer.

Jeg ønsker dere alle en fin vår og god påske – stell godt med doningen slik at vi kan møtes i august på vårt treff på Birstrand mv. Lørdag 3. august 2013 (Mjøsmarkedet 2. og 3. august)

Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Det er mange som har et jubileum i år. Vi starter feiringen med Morris for hundre år siden, den 28. mars 1913. Da rullet den aller første Morris ut i Oxfords gater. Det var selvfølgelig en Morris Oxford som fikk klengenavnet "Bullnose". Nordmannen Peter August Poppe sammen med Alfred James White var motorprodusenter som fikk kontrakt med Morris Motor Company og også til den første Morris, Bullnose.



Vårt medlem Terje Sunnaas fylte 60 år i november i fjor. Vi gratulerer! Terje har vært en årlig deltaker på Stranda Camping med sine Morris Minorer, lillebrorvogn og hele familien. Han har tid til å slå av en prat med alle og latteren sitter ofte veldig løst. Ikke minst så har han sammen med Olav (min bror) spilt opp til dans. Han har også i mange år levert premier til det store gavebordet vårt. Vi har veldig mye å takke Terje for. Vår lille forening hadde ikke vært til om det ikke hadde vært for slik entusiastisk tilstedeværelse og glød for gamle biler og mye annet.

Kjell Kr. Ukkelberg var på NEC i Birmingham i fjor høst. Dette er en av de største mønstringer av engelske biler og skjer årlig. Vi har en omtale av Morris Commercial J type som eies av Kåre Jørgen Underhaug. En flott bil. Vi avslutter bladet med en jubileumsartikkel om William Robert Morris.

Da kan vi ikke gjøre annet enn å håpe på et nytt aktivt Albion år.

God lesning, redaktøren!

SUNNAAS
HJULSERVICE
Hjulspeialisten på Bjerke

National Classic Motorshow 2012

av Kjell Kristian Ukkelberg

National Classic Motorshow ble arrangert i Birmingham i tiden 16. til 18. november. Utstillingsområdet som kalles NEC er det største messeområdet i Storbritannia med 21 haller på til sammen 200 000 kvm utstillingsområde. NEC er kjent for store internasjonale messer og ofte flere messer samtidig. For oss bilinteresserte kan det være nyttig å vite at Top Gear produseres der. Messeområdet er for øvrig en del av Birmingham internasjonale flyplass.

Classic Motorshow dekker en stor del av messeområdet. I 2012 var det registret mer enn 1500 utstilte kjøretøyer, ca. 300 merkeklubber, eget delemarked, mange firmaer som viste siste nytt i verkstedutstyr, auksjonsområde, mange spesialfirmaer med relasjoner til hobbyen og mye mer. Showet i november går i Storbritannia og mange andre steder under betegnelsen «Grand Finale» siden det arrangeres helt på tampen av sesongen og samtidig er det største arrangementet av sitt slag. I 2012 var det til sammen ca. 60.000 besøkende fra hele verden blant dem overraskende mange nordmenn.

Showet handler om å bringe sammen mennesker som deler lidenskapen for biler generelt og klassiske spesielt.

For min del som Albion medlem og engelsk bilentusiast startet reisen til NEC fredag 16. november sammen med 7 andre like-sinnede og med MG eier Trond Hubred fra Stange som reiseleder og koordinator. For egen del var dette andre gangen jeg besøkte Showet. Turen brakte oss til Birmingham via Tyskland. Tidlig bestilling gjorde flyturen til en ren fornøyelse for lommeboken. Det samme gjaldt bestilling av hotell. Britannia hotell sentralt i Birmingham og like ved nedgangen til toget som brakte oss rett til messeområdet var et ypperlig utgangspunkt for turen selv om dobbeltrom for noen var en uvant opplevelse. Husk å bestille twin room dersom man skal bo to sammen og man ikke til daglig deler seng!

Vi tilbrakte hele lørdagen og det meste av søndagen på messen med innlagte møteplasser både for bespisning og ikke minst inntak av godt drikke. Kort fortalt kan det sies at mange kilometer ble tilbakelagt til fots, mange stand besøkt inneholdende store og små opplevelser. Mange kontakter ble etablert og for noen av oss ble det handlet deler og andre godbiter så øynene ble store og våte. Med så mange stands sier det seg selv at det er umulig å rekke alt. Derfor var det viktig å skaffe seg overblikk for så å dykke ned i det som fanget interessen mest. En tur som dette inneholder også et stort sosialt aspekt i form av pub og restaurantbesøk om kveldene. Med lav pundkurs blir også den sosiale delen overkommelig for lommeboken.



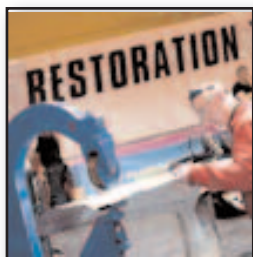
Bilklubbene er den absolutte livsnerven i bevaringen av klassiske kjøretøyer. Uten deres innsats og entusiasme ville det være svært få historiske / klassiske biler på våre veier i dag. Mer enn 300 klubber



presenterte seg gjennom egen stand hvor hovedfunksjonen var å presentere klubben, verve nye medlemmer og ikke minst være til stede for å møte nye og gamle venner. Mange klubber hadde også et stort utvalg av klubbeffekter som ble solgt under showet. Det var også store muligheter å komme i kontakt med virkelige eksperter på det aktuelle bilmerke. Mange utfordringer ble nok løst på klubbstandene.



Med rundt 300 klubb stands er National Classic Motor Show stedet for alle med interesse for klassiske kjøretøyer.



**Austin A125
Sheerline 1953
mod eier Colin
Cummings** på
klubbstanden til
Austin Sheerline &
Princess owners
club.

Bildet viser Colin
ved siden av bilen
som han selv har
restaurert. Til stor
glede for alle med



sans for engelske veteranbiler så kommer Colin til årets
Albiontreff og **Mjøsmarkedet** på Lillehammer i august sammen
med sin navnebror Colin Godber! Bilen er utrolig godt restau-
rert og har vært avbildet i flere engelske bilblader deriblant
Practical Classic som er blant de beste og mest kjente bladene.
Vi håper Colin og hans gode venn Colin som også er Austin
eier får sjansen til å treffe mange likesinnede på Albiontreffet
og Mjøsmarkedet. Colin bor i Nottingham og reiser via
Danmark og Sverige til Biri/Lillehammer, en rundreise på mer
enn 2000 engelske miles. Dette derfor som en oppfordring til
alle medlemmer og andre bil interesserte. Møt opp!



Morris J type en av flere på klubbstanden til merkeklubben. En utrolig sjarm-erende bil som vakte stor oppmerksomhet. Kåre Jørgen Underhaug har i egen artikkel skrevet om sin Morris J ambulanse opprinnelig eid av Jondal

sykehus. Bilen er den eneste registrerte i Norge. I tillegg har Bård Nielsen en Morris J på lager. Tilfeldighetene ville ha det til at jeg kom i snakk med eieren av postbilen som også var formann i merkeklubben. Under samtalen nevnte jeg bilen til Kåre Jørgen og at han over lengre tid hadde vært på jakt etter kromlistene rundt grillen. Det viste seg at formannen hadde ett sett nye lister på lager, formentlig det eneste eksisterende. En rask avklaring om kvelden medførte at listene skiftet eier og ble med på turen tilbake til Norge. Snakk om flaks.

Austin A35
varebil i
politiets
tjeneste





Austin Healey 3000 som blikkfang ved inngangen til messeområdet. En utrolig flott sportsbil som vi etter hvert har fått ganske mange av i Norge.

**Austin
Counties Car
Club, en av
ca. 300
klubbstands**



**Morris Minor
klubbstand**



**Morris Minor varebil i Austin utgave et morsomt utslag av
«badge engineering».**

Morris Commercial J-type R-6408

av Kåre Jørgen Underhaug

Bilens historie

Jondal Sjukehus kjøpte bilen ny i 1953, men den er en 1953 modell og registrert 15/1-1953.

Bilen ble levert av Wigand i Bergen. Kom til Jondal i slutten av januar -53 med båt.

Jondal Sjukehus var for tuberkulosepasienter, og lå 1 km fra kaien. Bilen ble brukt til å frakte pasienter til og fra kaien, og hadde plass til sykekorg(ei stor korg slik at de kunne frakte liggende pasienter).

Bilen har benker bak som kan slås opp. Og ble også brukt til varekjøring til sykehuset, samt at distriktslegen brukte bilen til sykebesøk i Jondal.

Jondal hadde i den tida ikke veiforbindelse med andre bygder, hadde kun 11 km vei.

Og bilen var i drift ved sykehuset fram til 1962, da ble det kjøpt ny bil, en Volvo Duett.

Etter den tid ble bilen brukt til litt varekjøring og skrotkjøring.

I 1967 ble det bestemt at bilen skulle skrotes. Ingen ville bruke den, for de mente den var farlig å kjøre fordi gassen og bremsen er motsatt. Dette viser alle bulkene på bilen.



Bestefar min var da vaktmester på Jondal Sjukehus, og skulle avhende bilen. Vanlig måte å bli kvitt biler på i Jondal på den tida var å dumpe dei i fjorden. Det gikk en båt som hette Ravik (tidl gamle havforskningsskipet Johan Hjort) mellom Jondal og Tørvikbygd, denne kunne ta 3 biler. Pleide å kjøre bilene ombord og så slakke litt på farten midtfjords og så ble bilene dytta på sjøen.

Far klarte å overtale bestefar min til å overta bilen. Han fikk den da, bare den ble fjerna fra sykehuset.

Og bilen kom hjem til oss, og ble stående under et bølgeblikktak i mange år. Ble så kjørt inn i garasjen og far min begynte på demontering. Men ble stående demontert til 2003–2004. Da ble ramma sandblåst og lakkert, samt lagt nytt tregolv, og påbegynt rustsveising.

Så fikk jeg bilen av far min, og kunne gjøre den ferdig. Jeg startet med sveising og klargjøring av bilen vinteren 2010. Klarte å bli ferdig og fikk den lakkert til jeg skulle på Landsskytterstevnet på Elverum i august 2010. Brukte så neste vinter til å montere bilen, slik at sommeren 2011 var bilen ferdig og klar for kjøring.

Bilen er registrert på det opprinnelige kjennemerket.

Jondal fikk veiforbindelse i 1965, men denne bilen har aldri vært utenfor kommunegrensen, og står nå i garasjen vår sammen med 12 andre veteranbiler.

Asbjørn Rolvseth i Norsk Motorveteran hadde fått nyss om at jeg hadde denne bilen, og kom for å se på den. Han skrev en 4 siders reportasje i Norsk Motorveteran nr 4 –2012.



Ifølge J-type register i England er det kun 4 kjente eksemplar av Morris J-type med venstrerett igjen i verden: En i Sverige, en i Nederland, en i Canada og så bilen min.



Da denne bilen var ferdig, sveiste jeg opp en Morris Marina 1978, deretter en Fiat 1900 1955 mod.

Nå holder jeg på med en 1976 modell Lancia Beta HPE. Neste bil på programmet er 1970 mod Austin 1300. Håper på fint vær til sommeren slik at jeg kan få lakkert disse bilene(må nemlig stå ute og lakkere). Det går for tida seint med restaureringsarbeidet, da det bare blir helgearbeid, jeg går for tiden på skole i Bergen.



VÅRMARKED-EKEBERG 2013

Norges største delemarked – Ekeberg Camping, Oslo, lørdag 4. mai kl. 06.00–16.00

BRANNSIKRING er gitt topp prioritet.
**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.
Finbiparkering 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:

INNKLØRING:
Fredag 3. mai kl. 16.00 – 24.00
Lørdag 4. mai kl. 06.00 – 10.00

INGEN INNKLØRING etter kl. 10.00 lørdag!

UTKLØRING:
Fra kl. 14.00 lørdag 4. mai

- 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 Osломønstring 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

WILLIAM RICHARD MORRIS

WILLIAM RICHARD MORRIS, som ble den første viscount av Nuffield var en kort, kraftig kjederøykende hypokonder som opparbeidet seg en stor formue gjennom bilproduksjon og ga nesten

£ 30 millioner av denne til veldedige fond.

Han ble født i 1877 i et rekkehus i Corner Gardens, Worcester, faren var en uberegnelig type som virret fra jobb til jobb og som hadde kjørt diligence i Nord-Amerika før sønnen ble født.

Mens han var i Amerika hadde Williams far også bodd sammen med en indianerstamme i en periode og hadde blitt adoptert

som et likeverdig medlem av stammen. Da unge William var gammel nok til å begynne på skole hadde familien flyttet igjen til et hus i James Street, Cowley, som da var en liten landsby i utkanten av Oxford.

William Morris fikk sin skolegang ved St James Church of England School i Cowley og begynte å arbeide i en alder av 15 år for en sykkelforhandler i Oxford som het Parker. Formannen Dupper skulle lære gutten faget og unge Morris var tydeligvis lærenem, for etter ni måneder krevde han 6 pence ekstra i uke på toppen av de fire shillingene som han allerede tjente.

Parker avslo kravet, Morris sa opp og etablerte sin egen virksomhet med sykkelreparasjon i farens redskapsskur. Derfra var det bare et kort skritt fram til produksjon av hele sykler fra innkjøpte komponenter. Morris fikk sin første ordre fra den lokale presten, en høy mann som krevde en ekstra stor sykkel med en 28-tommers ramme som kunne passe til hans eksepsjonelt store kropp.



Dette bildet fra 1895 viser William Richard Morris i en alder av 18 år. Seks år etter bildet ble tatt bygget han en motorisert sykkel og med det begynte Morris-legenden.

Champion i Oxfordshire, Berkshire og Buckinghamshire

Etter å ha hatt suksess med dette oppdraget fikk Morris nye ordre, men den unge sykkelprodusenten stolte ikke bare på jungeltelegrafen for å reklamere for produktene sine: han kjørte dem også i sykkelløp og var så god at han vant i tre fylker – Oxfordshire, Berkshire og Buckinghamshire – over avstander fra 1 til 50 miles. Han var imidlertid ikke uovervinnelig, noe F.G. Hunt (mekanikeren som i 1913 bygget den første Austin Martin) erindret nesten 75 år senere: “I diamantjubileet i 1897 hadde Bill Morris en liten sykkelbutikk i Oxford. Under feiringene ga oberst Porter av Fairford Park tillatelse til å holde et sykkelløp på hans eiendom.

Bill Caldicott, sønn av postmesterens sønn i Fairford sa til meg: “Frank, du kan sykle, hvorfor deltar ikke du i sykkelracet? Så jeg blir med, sykler på en gammel Star med bukkestyre, den tyngste sykkelen av dem alle! Den hadde halvannen tomme tykke Warwick dekk mens de andre rytterne brukte skikkelige racerdekk. Med var også Bill Morris og en venn som het Mitchell fra Oxford og Arthur Griffiths, vinner av NCU på den tiden “Moren min knekker to egg i et stort glass med brandy. ‘Her, gutten min’, sier hun, ‘dette vil hjelpe på kondisen’. Selvsagt får alle et stort forsprang på meg fra starten men så får jeg pusten igjen og tar dem igjen. Morris og vennen hans lå på tredje og fjerde plass – men jeg glir inn mellom dem og blir tredjemann.”

Men slike små tilbakeslag bremset ikke på fremgangen til tenåringen Morris. Han hadde først brukt farens dagligstue og hage til å vise fram syklene, men snart hadde han nok suksess til å leie et butikklokale i 48 High Street, Oxford, et verksted i Queens Lane. Morris bygget seg en motorsykkel i 1901, motordelene fra merkevarekomponenter (selv om disse sannsynligvis var en piratkopi av et Dion Bouton design) og tenkte at denne typen maskin hadde tilstrekkelig salgspotensial til å forsvare masseproduksjon.

Lord Macclesfield

William Morris hadde begynt å undersøke leveransene av komponenter i 1910 men fant at han kunne trenge mer kapital, så i 1911 kastet han seg ut i et nytt samarbeidsprosjekt. Men denne gangen fant han den ideelle sponsoren – Lord Macclesfield – en rik bilentusiast som kunne investere £25.000 i Morris's

produksjonsprosjekt uten å blande seg for mye inn i hvordan sel-skapet ble drevet. I august 1912 ble WRM Motors Limited etablert med Macclesfield som adm.direktør og Morris som daglig leder.

Morris hadde allerede inngått kontrakt om leveranse av komponenter for sin nye bil: motor og girkasseenhetene skulle leveres av White & Poppe Ltd, et foretak basert i Coventry med en britisk og norsk ingeniør: E.G. Wrigley & Company skulle levere snekkedrev bakaksler, frontaksler og styremekanisme mens Raworth, en lokal karosseriprodusent, skulle levere karosseriene. Morris hadde fått tak i de tidligere lokalene til Military Training College på Temple Cowley som før det hadde vært gymnaset hvor Morris senior hadde gått. Men det var ikke sentimentalitet som gjorde at sønnen ønsket å overta lokalene men heller at prisen var lav siden de hadde stått tomme i tjue år.

Tremotoren

Selv om Morris nå hadde en bilfabrikk så var han ikke i stand til å produsere biler siden White & Poppe ikke hadde klart å produsere motorer tidsnok. Det viste seg at Willans & Robinson i Rugby som leverte støpninger for dette drivverket hadde levert det første settet i halvparten av korrekt størrelse grunnet en dimensjoneringsfeil på tegnekontoret til White & Poppe. Forsinkelsen betydde at Morris ikke kunne stille ut på Olympia Motor Show i november 1912 som planlagt. Han kastet imidlertid ikke bort togbilletten men tok i stedet noen blåkopier med til London, på grunnlag av disse overtalte han Gordon Stewart hos bilagenturet Stewart & Ardern til å bestille 400 Morris-Oxfords i stedet for Marshall-Arter sykkelbilene som han hadde planlagt å kjøpe. Stewart var den aktive partneren i Stewart & Ardern, mens Ardern var den passive kompanjongen, en grå figur som ikke var sett av mange i bedriften.

Etter Motor Show fiaskoen var bilens første offentlige opptreden på North of England Motor Show i Exhibition Buildings, Rusholme i Manchester fra 14. til 22. februar 1913 der katalogen lovet å vise fram chassis og en komplett Morris Oxford toseter. Toseteren ble vist men den var ikke akkurat det den hevdet å være siden motorblokkene ikke hadde rukket fram og motoren var en tremodell!

Den første kjøreklare Morris Oxford var ikke klar for avhenting av Stewart før i slutten av mars 1913. Han kjørte friskt avgårde bare for å komme til en bråstopp og fullt mekanisk kaos etter bare noen få meter med et knust kardangledd i girkassen. Poppe



1913 Morris Oxford 2-seter. Den var populær både hos pressen og publikum selv om sitteplassen var begrenset.

hadde spesifisert at dette leddet skulle lages i støpejern for å vare lenger, men fabrikken hadde brukt jern av dårligere kvalitet som knuste under stress. Etter at Stewart igjen ble utsatt for et nytt brudd i kardangen på vei til London krevde Morris at alle kardangene heretter skulle støpes i bronse i stedet for det naturlig sprø jernet.

Det var ytterligere et stort problem med Morris Oxford som verken Morris eller Stewart var klar over. De var begge små menn som antok at siden et standard toseterkarosseri lett kunne romme begge to, ville det være god plass til alle andre. Faktum var at for et par av vanlig størrelse var Morris Oxford ganske trang og for en høy sjåfør var det nesten umulig å få plass til en passasjer også. Bilpressen var imidlertid positiv til den lille bilen som var en av de livligste i sin klasse.

Motoren på 1018 cc klarte 38 mph i annet gir – som tilsvarte en svimlende 3800 rpm, og toppfarten var på rundt 55 mph. I den farten var imidlertid bilens lave vekt et handikap siden fjæringen overtok og den lille Morrisen hoppet bortover veien og ble nærmest umulig å kontrollere. Prisen for slik motorytelse var litt temperament og selv om motoren stort sett var villig og livlig var den svært kresen når det gjaldt tennplugg og gikk bare godt med tyske Bosch-tennplugg. Dessuten ble motoren svært opphetet.



En serie med 1913 Morris Oxford star klare for inspeksjon før utlevering.

Det må ha vært en like våt journalist som skrev i "The Cyclecar" at bilens panser klarte å holde unna "mesteparten av regnet" Men slike småfeil kunne ikke ødelegge inntrykket av at Morris Oxford var et fantastisk godt kjøp til £ 175 og i løpet av de første ni måneder med produksjon (mars – desember 1913) var totalproduksjonen 393 biler. Året etter hadde antallet steget til 909. Denne hyggelige nyheten skulle snart ødelegges av krigsutbruddet. Produksjonen ble innskrenket slik at Cowley-fabrikken kunne brukes til produksjon av ammunisjon.



If you put

Quality First



you'll be glad

you bought a



MORRIS

MINOR • OXFORD • SIX

MORRIS MOTORS LIMITED, COWLEY, OXFORD

London Distributors: Morris House, Berkeley Square, W.1.

Overseas Business: Nuffield Export Limited, Oxford, & 41 Piccadilly, London, W.1

C.163

SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte fruktt-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 makt!*



TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRIFFIN AS. SEND MAIL TIL: TWININGS@HAUGEN-GRIFFIN.NO, OG FA SMAKSTESTER.

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

Vi bruker selvfølgelig



når vi drar til England





17

GRETA MOLLANDERS ÆRESLØP NORGE - 2013 - SVERIGE



Et veteranbillop som er eksklusivt for kvinnelige sjåfører går av stabelen for 17nde gang - 17. – 18. august 2013.

Vi starter fra Hamar lørdag, overnatter på ærverdige Selma Lagerlöf Hotell i Sunne (Sverige) med festmiddag og har målgang på Kongsvinger søndag. På våre hjemmesider finner du informasjon om løpet, samt bilder fra tidligere års løp.

Gå inn på <http://www.gretamolander.no> for informasjon om løpet og meld deg på innen 1. juni 2013 og bli med!



Let's buy a car we'll be proud of...

Choosing your new car is easier this year than it has ever been. More exciting too—because today's Morris combines unbeatable value with the beautiful styling and outstanding performance that renews your pride every time you drive!



Let's put quality first...



The big, fundamental difference is the *extra quality* at every point of every feature of every Morris. In the bright coin of your motoring pleasure this means—all through the Morris range—finer engineering, increased power and speed, more roominess, comfort and amenities, safety glass all round, greater economy in running and maintenance year after year... and these are the things that really count.

Let's make it a

MORRIS!

MINOR · COWLEY · OXFORD



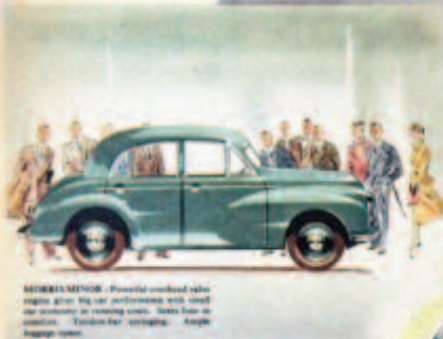
REMEMBER:—Quality and dependability are guaranteed by the R.M.C. Used-Car Warranty and you are certain at a good deal when you sell.
MORRIS MOTORS LIMITED, COWLEY, OXFORD. London Distributors: Morris Motors, Berkeley Square, W.1.
Overseas Business: Nuffield Export Ltd., Oxford & 40 Piccadilly, London, W.1.

©1955

MEET YOUR
MORRIS
AT THE SHOW
OCTOBER 21-31



MORRIS OXFORD: Engine develops 45 horsepower for improved road performance. Room for five passengers. Within abundant seating. Tension bar steering and hydraulic shock absorbers form a new power system that provides even-keel riding over the roughest roads.



MORRIS MINOR: Powerful overhead valve engine gives big car performance with small car economy in running costs. Seats four in comfort. Tension bar steering. Ample luggage space.



MORRIS MINOR CONVERTIBLE gives the advantage of two cars for the price of one. With folded down, it provides all the pleasure of an open-top. When it rains, hard and winding safety glass windows convert it to a snug, weather-proof cabin. Seats four in comfort. Ample luggage space.



MORRIS SIX: High performance six-cylinder engine gives this dignified and extremely comfortable car an unusually good touring speed. The Morris Six has that little extra power and is outstanding in its class.

You'll be glad you bought a
Quality First
MORRIS

In the Morris Minor, as in the Oxford and the Six, quality means more of everything that adds up to lasting satisfaction. It is in the Morris tradition to build cars so well that, over the years, their quality is reflected in consistent, trouble-free motoring. See them at the Motor Show. See how Morris engineers have built "Quality First" into every engineering feature. You will, indeed, be glad you bought a Morris.



MORRIS MOTORS LIMITED, COVLEY, OXFORD.
Local Distributors: Morris Motors, Berkeley Square, W.1. (General Managers) Halford Motors Ltd., Oxford, and G. Pinfield, London, W.1.

11-10113

SHOWROOM



Let's make the most of our money...

Choosing your new car is easier this year than it has ever been. More exciting too—because today's Morris combines unbeatable value with the beautiful styling and outstanding performance that renew your pride every time you drive.

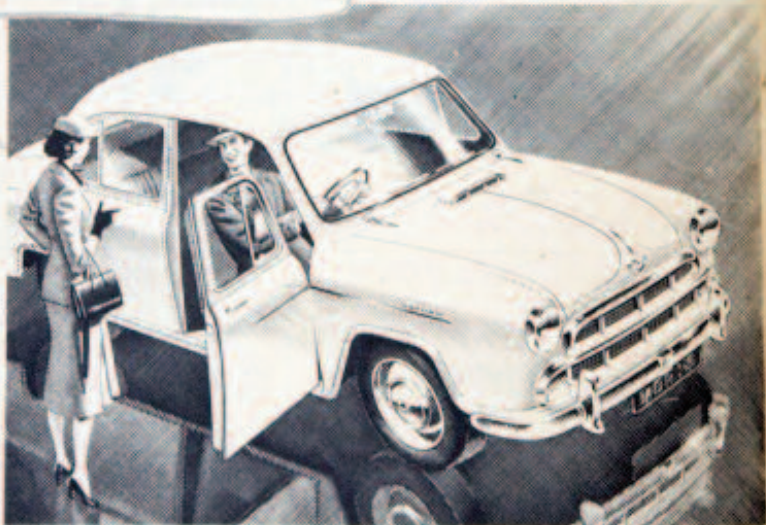
Let's put quality first...

The big fundamental difference is the extra quality at every point of every feature of every Morris. In the bright coin of your increasing pleasure this means—all through the Morris range—finer engineering, increased power and speed, more roominess, comfort and amenities, safety glass all round, greater economy in running and maintenance year after year... and these are the things that really count.



Let's make it a
MORRIS!

MINOR · COWLEY · OXFORD



REMEMBER—Quality and dependability are guaranteed by the B.M.C.
Used-Car Warranties and you are certain of a good deal when you sell.

MORRIS MOTORS LIMITED, COWLEY, OXFORD. London Distributors: Morris Motors, Berkeley Sq., W.1
Overseas Business: Nuffield Exporters Ltd., Oxford & 41 Piccadilly, London, W.1



Morris Cowley var en av de mest populære bilene i England på 20-tallet. Her var det både pris og kvalitet.



Morris Minor Traveller: Morris Minor Traveller ble introdusert i 1954 som en serie II model. Hele understellet på bilen samt førerhytta ble laget på Cowley. Så ble bilen sendt til Abingdon for å få montert treverk og bakpart ellers. Den bakre delen av traveller ble populært kalt for "doghouse".

B

DISTRIBUERT AV POSTEN
posten
NORGE
NORGE P.P. PORTO BETALT

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



"You never forget your first Mini"