



**MEDLEMSBLAD FOR  
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING  
Nr. 1 – 2017**



# Nash-Healey

Nash-Healey er en toseters sportsbil som ble produsert for det amerikanske markedet mellom 1951 og 1954. Den ble markedsført av Nash-Kelvinator Corporation med Nash Ambassador drivaksel og europeisk chassis og karosseri. Det var en prestisjebil for å promotere salget av andre Nash-modeller. Det var Amerikas første etterkrigs sportsbil og den første som ble lansert i USA av en stor bilprodusent etter de harde 30-årene. Nash-Healey var produktet av et samarbeid mellom Nash-Kelvinator Corporation og den britiske bilprodusenten Donald Healey. Senere ble bilen restylet av Pinin Farina og underleverandørproduksjon startet i Italia.



# NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING

## TILSLUTTET LMK

### **Leder:**

Lise Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,  
tlf: 900 13 044, epost: lise@ukkelberg.co.uk

### **Kasserer og medlemsregisterfører:**

Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund,  
tlf: 400 66 671, epost: bmc@regnskapsbistand.no

### **Sekretær:**

Oddbjørn Sørensen, Tiurveien 11, 3258 Larvik,  
Mobil: 951 96 435, epost: oddbjos2@online.no

### **Styremedlemmer:**

Trond Hubred, Smibakken 5, 2337 Tangen,  
tlf: 908 28 764, epost: trond@hubred.net

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@hotmail.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: 918 03 516, e-post: kjell.kristian@ukkelberg.co.uk

Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,  
tlf: 911 10 760, epost: pberghe@online.no

### **Godkjente besiktigelsesmenn:**

Frode Tverdal, Birkelundveien 42, 1481 Hagan,  
tlf: 901 96 483, epost: frode@wgas.no

Knut Matre Fredlundbakken 5, 5073 Bergen tlf: 55 28 30 64

Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund  
tlf: 400 66 671 epost: bmc@regnskapsbistand.no

Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn  
tlf: 74 09 58 73 epost: gudleif.vangen@gmail.com

Olav Bjørge, Øgle-Vikenveien 1119, 2450 Rena, tlf: 952 31 403  
epost: olavbjorge@msn.com

**Albions bankontonr.: 9713 62 53720**

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

# Formannen har ordet

Nå begynner våren å feste seg de fleste steder og vi nærmer oss påske.

Påskan kan jo brukes til så mangt; skigåing, pussing av båt og ikke minst å gjøre doningen klar til sesongen.



**Helgen 4.–6. august 2017:**

**Klubbens hovedarrangement, Albiontreffet på Biri/Biristrand, er tilbake i «gammel» stil første helgen i august, dvs. på Travbanen i forbindelse med Mjøs-markedet og samling på Biristrand Camping lørdag kveld.**

Videre kan Albion treffes på:

**6. mai Ekebergmarkedet** – Albion vil ha stand og velkommen innom !

**10. juni – engelsk biltreff på Burud**

**Høvik(odden) – uformelt treff siste onsdagen i måneden. Kanskje du i ditt nærområde kan finne på det samme, uformell treff/tur – møt opp i ditt distrikt.**

Se ellers LMKs kalender for løp/treff, markeder, utstillinger mv.

**Medlemskontingent 2017** – sjekk innboksen og/eller postkassen – her ligger det snart en «påskehilsen» fra Jan-Ivar. Merk at kontonr. er 9713.62.53720. De som har glemt å betale for 2016 blir purret enda en gang.

**LMK-forsikring:** Sjekk på våre nettsider hvem som er i ditt nærområde, og kontakt for besiktelse, råd mv. Se også nettsidene til LMK.

På vegne av styret vil jeg ønske dere alle en riktig god påske, om det er på fjellet, ved sjøen eller kanskje i en gammel engelsk bil..... eller i garasjen.....  
Velkommen til treff i vårt anglofile miljø

*Hilsen Lise*



# Redaktøren har ordet

Donald Healey er en av de virkelig store sportsbilbyggerne i Engelsk bilhistorie.

Mange har et ønske om å skaffe seg en Austin-Healey 3000. Hvorfor ikke en Healey 100 fra 50-tallet eller en Nash-Healey. Det store antallet Healey ble produsert for det amerikanske sportsbilmarkedet. Mange av disse bilene blir kjøpt opp av europeere. Donald Healey var ikke opptatt av pris og hans biler er høyt priset. Men, når bilen er kjøpt, reparert og pusset, og man glir ned i stolsetet, ser verden helt annerledes ut. Fram med racingbrillene og skinnjakka og man får seg en fantastisk tur. Det er ikke nødvendig å kjøre fort, snarere tvert imot må det være en følelse av ekstra kultur å kjøre disse bilene på landeveiene.



## *Hilsen Redaktøren*



## Austin Healey Club Eastern Centre

# Donald Healey - Mannen bak bilene

Av Rob Ransom

For mange sportsbil-entusiaster er «Big Healey» – Austin-Healey 3000 – selve essensen av en britisk sportsbil: flott utseende, sterk motor og macho kjøreegenskaper. Historien bak 3000-modellen er fascinerende, men historien til mannen bak bilen er enda mer interessant, siden Donald Healey var en av de store entreprenørene som, dersom han ikke hadde bygget biler, ville ha hatt suksess i alt han foretok seg som krevde et marked og engasjert salgsteknikk.



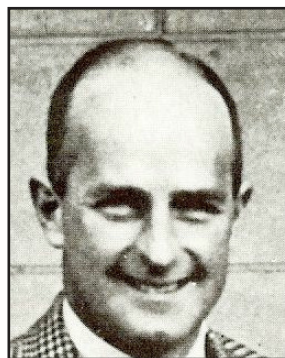
Donald Mitchell Healey, kjent som DMH, ble født i 1898 i Perranporth i Cornwall. Faren var kjøpmann, forretningsdrivende og senere entreprenør og byggherre. Sønnen ble tidlig interessert i mekanikk, særlig flymekanikk. Etter at han var ferdig på skolen fikk han jobb hos Sopwith Aviation der han lærte å bruke maskinverktøy. Så kom krigen og DMH meldte seg på RFC-trening som flymekaniker og lærte også å fly. Han tjenestegjorde på antiluftskipspatruljer og var også instruktør.

Han flyverkarriere tok brått slutt i 1916 da han ble invalid etter en flyulykke og måtte slutte i RFC. Han dro tilbake til Cornwall, tok et brevkurs i bilmekanikk mens han eksperimenterte med radiosendinger, fikk tillatelse til å overføre radiosignaler som var starten på en vellykket satsning på radiodesign: Perraphone-radioen.

Etter å ha forlatt sin første kjærlighet, flyvningen, gikk han videre til

sin neste kjærlighet, bilmekanikk, og åpnet et bilverksted i Perranporth som ble finansiert av faren.

I de tidlige etterkrigsårene var det få biler og DMH supplerte inntektene fra bilverkstedet med å kjøre åpen vogn og å leie ut biler. Denne virksomheten var vellykket og unge DMH hadde dermed muligheten til å bruke tid på motorsportsinteressen og kjøpte en ABC-bil med luftkjølt boxermotor. Det sies at denne bilen hadde en falsk radiator som inneholdt drivstoffet! Han deltok i mange bakkeløp og testløp, bl.a. et løp fra Land's End til John O'Groats, dette var i 1922 når veiene var krøtterstier og bilene var primitive, upålitelige og bare for de tøffe, siden de fleste var åpne kabrioletter.



*Donald Healey*

Donald traff datidens kjente navn i bilsporten og utviklet et varig vennskap med dem: Riley-brødrene, Cecil Kimber som skulle starte med MG, blant mange andre. Han gjorde stor suksess i billøp og testløp og i 1929 deltok han i Monte Carlo rally med en liten Triumph Super Seven familie-sedan. Bilen kom sent i mål og ble ekskludert, men da var han bitt av basillen. Han deltok året etter og kom på 7. plass totalt. Han ble lagt merke til og etablerte kontakter som til slutt resulterte i produksjon av sportsbiler som ble beundret over hele verden.

I 1930 tok Noel Macklin (senere Sir Noel) kontakt med ham og ba ham kjøre en Invicta i langdistanseløp for å markedsføre merket. Kombinasjonen var en umiddelbar suksess og endte opp med en seier i Monte Carlo i 1931, til tross for at han hadde ødelagt en kobling på veien som gjorde at bremsene bare virket på 3 hjul!

Donald fortsatte å omgås kjendiser, siden de rike og mektige ble tiltrukket av bilsport i denne førkrigstiden. Blant disse var Ian Fleming, forfatter av bøkene om James Bond, som kjørte for DMH ved en anledning, selv om han den gangen jobbet for Associated Press og skulle dekke arrangementet! Arrangementet var vellykket siden laget vant en flytur i luftskipet Graf Zeppelin for seieren i Glacier Cup, en konkurranse i Alpine Trial.

Imidlertid hadde DMH ambisjoner utover Invicta, og gjennom kontakten med Riley-familien fikk han låne en Riley Brooklands som han konkurrerte med i Alpine Rally og hadde stor suksess, som førte til at han en kort stund hjalp med å klargjøre biler for billøp.

På den tiden var suksess i et internasjonalt rally eller et stort billøp som Le Mans førstesidestoff og sikret økt salg for merket som vant. DMH hadde et strålende renommé og han ble kontaktet av Triumph Motor Company, som da produserte sportsbiler som konkurrerte med Riley og Alfa Romeo. Han hadde solgt sin vesle bilvirksomhet og da han ble tilbudt jobb som testsjef, nølte han ikke med å forlate Cornwall og flytte til Warwickshire.

Gjennom hele perioden hos Triumph fortsatte han å konkurrere og vinne rallyer, men han hadde en ambisjon om å tegne en britisk sportsbil som kunne konkurrere med rivalene på kontinentet, særlig de seierrike Alfa'ene, hvorav Monza 2.3 liter supercharged straight eight var den mest fremtredende.

Det har ofte blitt påstått med forakt at den japanske bilindustrien utviklet seg ved å kopiere europeisk ingeniørkunst, og det kan sikkert være riktig, men sånn har det alltid vært.



I stedet for å begynne med blanke ark og utvikle sitt eget design, tok DMH og Triumph en snarvei og plukket fra hverandre en Monza motor, målte hver del og bygget en motor som nesten var helt identisk på alle måter.

Resultatet var den fantastiske 1934 Triumph Dolomite, en flott toseter med et kjempelangt panser over en åttesylindret rekkemotor, med forkrommet synlig eksosanlegg langs den nederste kanten på bilens karosseri.

Donald bestemte seg for å melde bilen på til Monte Carlo-løpet i 1934, for å bevise at det var et flott design, og alt var topp helt til han kræsjet med et tog på en jernbaneovergang! DMH og kartleseren var uskadet men bilen kunne bare avskrives. Det ble bare bygget 3 Dolomites siden markedet var begrenset og prisen var høyere enn en 3-liters Bentley, men Donald oppholdt seg hos Triumph fram til utbruddet av annen verdenskrig, så ble selskapet avviklet. Men han fortsatte likevel på fabrikken en stund til, produserte forgassere til flymotorer og tjenestegjorde i RAF Volunteer Reserve som deltidsoffiser i flyveledelsen, og mot slutten av krigen flyttet han over til Humber panservogner. Mens han var hos Humber fikk han en idé om at han skulle bygge sine egne raske biler når krigen var over.

I juli 1945 skrev Donald Healey artikkelen «The Enthusiast's Car» der han skisserte idealene for en bil som kunne konkurrere med førkrigs mesterverkene fra kontinentet som f.eks. Mercedes SSK og 2900cc 8 sylindrer Alfa Romeo, som var den perfekte bilen for Donald Healey. Artikkelen var en halv-teknisk beskrivelse om luftmotstand, forholdet mellom kraft og vekt, rullemotstand og motordesign. Det var spesifikasjonen for hans egen første bil, som var utformet for å kvitte seg med det engelske imaget som produsent av «raske lastebiler».

DMH slo seg sammen med kolleger fra Humber der han jobbet under krigen og de jobbet på kveldene med en drømmemodell av en toseter som skulle konkurrere mot en 2-liters BMW 328-modell fra før krigen. I sin selvbiografi skriver han at den var langt den beste sportsbilen i sin samtid.»

I motsetning til Bristol som brukte alle midler for å «frigjøre» designet til BMW-motoren som ble brukt i den bilen, måtte han få tak i en annen motor, som ikke var enkelt i den tidlige etterkrigstiden preget av knapphet og trange kår. Men han brukte sitt store personlige nettverk og Victor Riley samtykket i å levere deler av sin svært avanserte 2,4 liters firesylinder motor, utviklet fra motoren til «White Riley» av Raymond Mayes og beslektet med motorene som ble verdensberømte i ERA-bilen.

Denne motoren klarte 100 bhp som var et minimum for DMH, den skulle jo tross alt bli en sportsbil!

Teamet måtte stri med materialmangel, men holdt ut og produserte en chassis- og fjæringenhet som var uvanlig og avansert på den tiden, med et sportsvognkarosseri laget av Westland Engineering of Hereford. Parallelt ble en sedan med lukket karosseri utviklet av Elliots of Reading. Den nye bilen ble vist fram for en entusiastisk presse i januar 1946, bestillinger ble tatt opp, lokaler ble anskaffet i Warwick nær hjertet av Englands bilproduksjon – dermed var Donald Healey Motor Company født!

Bilene var imidlertid skrekkelig dyre, de konkurrerte med Armstrong Siddeley og Aston Martin, og DMH som alltid hadde et øye for markedet, tegnet og bygget Silverstone sportsmodell som ble solgt for under £1000 uten omsetningsavgift, fremdeles et betydelig beløp i 1949. Disse bilene hadde samme chassis og motor og ble snart favorittbilen til de velinformerte sporty overklassemennene, pga. motorkraften og kjøreegenskapene.

Healey-navnet begynte å bli kjent for sportssedaner og tosetere med chassis og selvbærende karosseri som var vanlig hos Bentley og Rolls-Royce og for kunder av karosseriarbeidet til bl.a. Tickford, Abbots of Farnham eller Duncan Industries fra North Walsham.

Virksomheten gikk bra, men for Donald var suksess målt i produksjonsvolum, han reiste til USA i desember 1949 i et eksportfremstøt for å markedsføre merket. Et tilfeldig møte på Queen Mary med adm.dir. for Nash Kelvinator Corporation resulterte i et oppdrag finansiert av Nash for å utvikle en sportsbil for det amerikanske markedet, basert på det opprinnelige Healey-chassiset, men med Nash's 3,8 liters sekssylinder motor. Dette gjorde Donald på sin unike superraske måte og dermed var Nash-Healey født – bare for eksport.

DMH innrømmer at dette avtalen ble vendepunktet for hans firma, som gjorde ham i stand til å utvikle bilen som ble kjent som Healey-Hundred, eller etter bilshowet i 1952 – Austin-Healey.



Under sine mange reiser til Nord-Amerika hadde han identifisert et marked for sportsbiler som kunne fylle tomrommet mellom XK Jaguar og den ganske gammeldagse MG T-series, så han startet arbeidet med å utvikle en prototyp i all hemmelighet hjemme, for å unngå problemer med Nash, som han planla å konkurrere med, eller med Morris, som han hadde mottatt Riley-motorene fra på den tiden. Han hadde samtaler med Leonard Lord, sjef for Austin Motors, som samtykket i å tilby A90-motorer og girkasser til den nye bilen. DMH var fornøyd med 2,6 liters 4-sylinder motoren, men ikke med girkassen, og bygget den om til en 3-girs enhet, med innebygget overgir på annet og tredje gir som faktisk ga bilen en 5-girs girkasse.



Resultatet var en fantastisk toseters sportsbil, Healey Hundred, betegnelsen viste til 100 hestekrefter og til 100 mph+ som bilen presterte under prøvekjøring. Man planla å annonsere den nye bilen på London Motor Show og historien sier at selv om DMH anså bilen som en «vinner» var han ikke fornøyd med frontgrillen, som var en forlenget versjon av det nå velkjente Healey-skjoldet, så han insisterte på at bilen ble vist med fronten inn mot veggen bakerst på standen.



I sin selvbiografi sier DMH dette om hvordan bilen ble mottatt: «Med en gang showet åpnet ble det klart at den var en sensasjon – vi visste ikke hvordan vi skulle holde folk unna bilen.» Virkningen på lederne av de viktigste bilprodusentene var like dramatisk, med pågang fra to storprodusenter med tilbud om samarbeid. DMH forklarte at bilen hadde blitt utviklet sammen med Austin og det var ingen mulighet for andre å få noe med bilen å gjøre. Leonard Lord var så storforneymet med bilen og hvor populær den var at han foreslo å overta produksjonen, mot at DMH fikk royalty. Logikken var at mens Healey kunne produsere 20 biler pr. uke på det meste, kunne Austin produsere 200 til en pris som var £100 lavere enn DMHs forventede salgspris. Over natten fikk bilen navnet Austin-Healey Hundred med matchende skilt og fronten ble vendt mot et publikum som var full av beundring.

Slik begynte et 16-års samarbeid med Austin, BMC og i en kort periode British Leyland, før den siste modellen rullet av samlebåndet i 1968. Ralph Nader forseglet skjebnen til bilen midt på 60-tallet med lanseringen av kollisjonsforsøk med sidesammenstøt, samt utslippsreglene i USA, som var hovedmarkedet til Healey.

På det tidspunktet hadde Healey markert seg i bilhistorien: først som 100M, inkludert endringer som var innført for biler som skulle delta i det berømte 24-timers løpet i Le Mans, 100S– «Sebring»–modellen som ble kjørt av Stirling Moss og Lance Macklin, sistnevnte ble innblandet i den grusomme ulykken i Le Mans i 1955 der en Mercedes fløy over bakparten til 100S-modellen, skar gjennom publikum på tribunen og drepte 50 tilskuere. I 1956 ble seks-sylinder 100/6-modellen lansert, som raskt ble fulgt av modellen som ble enhver skolegutts drøm om en ildsprutende rallybil: 3000-modellen.

Den gjorde det knivskarpt i konkurranser. DMH fikk mye oppmerksomhet da han tok med en 100-modell og senere en 100/6-modell til Bonneville Salt Flats, der han i 1956 kjørte raskere enn 200 mph i en spesialkonstruert bil. BMC-lagene med 3000-modeller ledet av Marcus Chambers og Peter Browning kjørte forbi alle i rally etter rally, bl.a. Monte Carlo, Alpine, Liège–Roma–Liège og mange andre og ble kjørt av rallykongene Morley-brødrene, Jack Sears, Pat Moss, John Gott, Paddy Hopkirk, Timo Makinen og rallypresten Rupert Jones.

Amerikanerne kunne ikke få nok av bilene, selv om det var lav bakkehøyde og varmen i førerkabinen kunne være uutholdelig.

DMH ville ikke hvile på laurbærene og i 1958 tegnet han en liten sportsbil, Sprite, basert på mekanikken til A30, som fikk kjæle-navnet «frog-eye» på grunn av frontlyktene som ut som utstående froskeøyne. Han forsøkte seg også på en vannski-båt – Healey Sportsboat med MGA-motor.

Etter at kontrakten med Leyland var avsluttet, ble han oppvartet av mange produsenter, bl.a. den nye eieren av Jensen og den mye baktalte Jensen-Healey, med Lotus motor (mye problemer, oftest alvorlige!) ble lansert i 1972 som et resultat av dette. Men DMH hadde brutt sin gylne regel om å bruke velkjent mekanikk og bilen fikk et dårlig rykte for å være upålitelig, til tross for god ytelse når den var på topp.

Han ble tildelt CBE-ordenen i 1973, ansett som en lenge etterlengtet anerkjennelse for sitt bidrag til bilindustrien i et langt og svært produktivt liv.

I 1963 flyttet han til Trebah i Cornwall, som er berømt for den subtropiske hagen (og DMH-minnesmerket) og resten av livet fortsatte han med utstrakt reisevirksomhet over hele verden, men mest til USA der han holdt kontakt med racing-venner og med klubbene som holder legenden levende også i dag. Han etablerte Healey Automobile Consultants sammen med sønnen Geoffrey, som hadde jobbet sammen med ham om utviklingen av Healey-modellene. Han hadde ikke tid til å nye sitt otium men fortsatte å utvikle ideer som f.eks. en vindgenerator som ble testet på taket av en Mini!

Donald Healey, pilot, rally-kjører, rekord-bryter, bilprodusent og legende for bilentusiaster over hele verden, døde i Cornwall 15. januar 1988, noen måneder før sin 90-årsdag. Begravelsen fant sted i den lille metodistkirken i Perranporth og gravfølget inkluderte folk som representerte hans livsverk – bilene som bærer hans navn.

Donald Healey, pilot, rally-kjører, rekord-bryter, bilprodusent og legende for bilentusiaster over hele verden, døde i Cornwall 15. januar 1988, noen måneder før sin 90-årsdag. Begravelsen fant sted i den lille metodistkirken i Perranporth og gravfølget inkluderte folk som representerte hans livsverk – bilene som bærer hans navn.

Ettertanke:

*«...vi elsker biler, å kjøre fort, ha det gøy og leve livet til det fulle. Når alt kommer til alt, hva mer kan man ønske seg av livet?»  
(Carroll Shelby om Donald Healey).*



***Donald Healey***



Velkommen

**10. juni**

Nord for H

ENGELSK BILDAG på Burud. Innkjøring fra kl

Utstilling av biler mellom bygninger, museet, garasjer mm er a

biler. Albion har egen stand på tunet. Avstemming for å kåre

Kl. 13 utkjøring i kortesje. Vi kjører mot Hokksund, gamle vei n

Her er muligheter for kaffe og kake/mat. Premieutdeling til «best

Vi kjører så vi via Vestfossen til Hokksund

Ansvarlig Dag Jarnøy, dag.jarnoy@



# en til Burud ni 2017 Hokksund



fra kl. 10, ingen forhåndspåmelding, kr. 50 pr. bil.

er åpent. I annen etasje kjører vi en presentasjon om engelske

kåre mest likte/fineste/best restaurerte bil via stemmeseddel..

vei mot Kongsberg og til Sundhaugen. Hvor vi blir i ca. 45 min.

beste bil» og en som blir trukket ut på nummer på stemmeseddel.

and Museumstomta ved Sorenskrivergården.

noy@hotmail.no, mobil 415 07 512







# VÅRMARKED-EKEBERG 2017

Norges største delemarked – Ekeberg Camping, Oslo, lørdag 6. mai kl. 06.00–16.00

BRANNSIKRING er gitt topp prioritett.  
ENHVER FORM FOR ÅPEN ILD/FLAMME  
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 m kr. 700,-.  
Deretter kr. 100,- pr. påløpende  
meter. Max standbredde er 5 m.  
(NVK-medlemmer: Rabatt kr. 100,-  
mot fremvisning av gyldig medlemskort).

Plass for salg av bil/MC eldre enn 30 år  
kr. 300,-. Finbiparkering kr. 300,-.  
Klubbstands kr. 300,-. Selgere med  
veterankjøretøyrelaterte varer  
prioriteres, kontroll må påregnes.  
Salg av næringsmidler, drikkevarer,  
søtsaker og liknende er forbeholdt  
arrangøren.

Event- vâpensalg må håndteres i hht.  
norsk lov. Ingen adgang for  
semitrailer/vogntog og andre tunge  
kjøretøyer over 12,5 m.

## Informasjon til selgere:

INNKJØRING: Fredag 5. mai kl. 16.00–23.00  
Lørdag 6. mai kl. 06.00–10.00

**INGEN INNKJØRING etter kl. 10.00 lørdag!**

UTKJØRING: Fra kl. 14.00 lørdag 6. mai.

- Veteranbil og MC delemarked
- Salg av biler og MC over 30 år
- Antikviteter
- Forhåndsregistrering av selgere
- Gratis adgang for publikum
- Ingen campingmuligheter på p-området
- Parkering kr. 100,-
- Ingen minibank på området



**Arrangør: NORSK VETERANVOGN KLUBB**

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

# National Classic Motorshow 2016 - NEC Birmingham, England

av Kjell Kristian Ukkelberg

National Classic Motorshow ble arrangert i Birmingham i tiden 13. til 15. 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 2016 var det registrert mer enn 2000 utstilte klassiske biler, ca. 300 motorsykler, ca. 250 merkeklubber, det største innendørs delemarked i England, ca. 600 utstyrsfirmaer og spesialfirmaer med relasjoner til hobbyen og mye mer. Silverstone Auctions avholdt daglig auksjoner hvor det var muligheter til å kjøpe et klassisk kjøretøy tilpasset lommeboken alt avhengig av hvor stor den var.

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 2016 var det til sammen mer enn 71.000 besøkende fra hele verden blant dem overraskende mange nordmenn. Det er allerede markedsført at arrangementet i 2017 vil bli enda større. Datoen er 10. til 12. november 2017.

Showet handler om å bringe sammen mennesker som deler lidenskapen for biler generelt og klassiske spesielt. Wheeler Dealers Mike Brewer og Edd China okkuperte en av scenene hvor de sammen med kollegaer restaurerte en Triumph 2000 slik vi ser det i Wheeler Dealers på Discovery Channal.

For min del som Albion medlem og engelsk bil entusiast startet reisen til NEC fredag 13. november sammen med fire andre entusiaster fra Hamar. For egen del var dette den fjerde gangen jeg besøkte Showet. I mangel av direkte fly til Birmingham reiste vi med Norwegian til Manchester og derfra tog til Birmingham. En helt kurant måte å reise på. Tidlig bestilling gjorde flyturen til en ren fornøyelse for lommeboken

Det samme gjaldt bestilling av hotell. Hotell Ibis Styles, som ligger sentralt i Birmingham og ikke langt fra nedgangen til toget. Toget brakte oss til messeområdet som er et ypperlig utgangspunkt for messen og et hotell med god atmosfære og fine rom. Husk å bestille twin room dersom man skal bo to sammen om man ikke til daglig deler seng! .



Som sagt var avreisen på fredag. Vi ankom Birmingham ca. kl. 17.00 engelsk tid. En kort spasertur brakte oss til hotellet for innlosjering og en deilig halvliter i vestibylen i tråd med tidligere tradisjoner. Etter dette brakte sulten oss til en ypperlig Italiensk restaurant hvor vi tilbrakte noen timer sammen med hyggelige engelskmenn. Lørdag morgen reiste vi til messeområdet en ca. 15 minutters tog-tur fra sentrum. Her møtte vi vår venn og Albion medlem Colin Cummings på klubbstanden til Austin Princess/Sheerline klubben. De hadde denne gangen stilt ut en Austin Prinsess begravelsesbil. Bilen var flott, men kanskje ikke helt i vår ånd. Vi er nå kjent med at de neste år skal stille ut to saloons som sikkert vil tiltrekke flere interesserte enn begravelsesbilen!

Sommeren 2016 var Colin for andre gang på Albions sommetreff på Biri med sin Austin Sheerline. Det ble derfor et hyggelig gjensyn med litt forfriskninger og mimring fra Albion treffet.

Dagen tilbrakte vi med besøk på forskjellige klubb- og firmastands i tillegg til en runde på delemarkedet. Handel ble det også en del av. Underveis møtte vi flere nordmenn, blant annet fra våre hjem-trakter. Kvelden tilbrakte vi på en hyggelig restaurant i nærheten av hotellet. Colin hadde fått anbefalt stedet og bestilt bord. Samtidig fikk jeg levert to stykk overhelt Armstrong støtdempere til min Austin Sheerline. Hver av de veide 10 kg noe som skapte betydelige utfordringer ved bagasjeinnsjekk på tilbaketuren og et lite "overlastgebyr". Støtdemperne som nå ser nærmest ut som nye, ble overhelt hos et lite støtdemperfirma i Leicester drevet av samme mann i 30 år. Han tok £ 65 pr. stk. noe som er svært gunstig. Dersom det er andre som trenger hjelp til dette er hans adresse:

*Raj Patel, 39 Avenue road extension, Leicester, LE2 3FP,  
Telefon 00441162448103.*



Søndag satte vi nye på ny kursen til NEC. Dagen gikk som lørddagen. Utrolig mye å se, mange trivelige mennesker, hyggelig klubbstands, et raskt besøk på delemarkedet og noen av de andre herlighetene. Noen av klubbstandene var fantastisk flotte. Om kvelden var vi tilbake i Birmingham med spaseretur i sentrum og et hyggelig måltid før kursen ble satt mot hotellet, pakking av alle herligheter og en god natts søvn. Returen tilbake til Norge gikk også denne gangen via Manchester.

Kort fortalt en aldeles strålende helg sammen med gode venner i fantastiske omgivelser.



## Austin-Healey 100 og 3000 MkI, II & III



Det finnes noen biler som ikke er å få kjøpt billig – i hvert fall hvis du ønsker en bil som kan restaureres eller er bygget om. Ta for eksempel Big Healey, den er kjempemorsom å kjøre, ytelsen er sterk og kjøreegenskapene er gode, men den kan være et mareritt å restaurere. Problemet ligger ikke i å oppdrive deler, det er å sette delene sammen. Men når en 3000 MkII går skikkelig kan den akselerere fra stillestående til «magic ton» og tilbake igjen på 29 sekunder. Healey Hundred så dagens lys på London Motor Show i oktober 1952. En avtale med Austin førte til bygging av de første 20 bilene i mars 1953 og flere enn 70.000 Big Healey ble bygget i løpet av de neste 15 årene. For den uinnvidde ser de ganske like ute, men det ble gjort utallige endringer på girkasse, motor, innredning, og til og med karosseri. Fagterminologi som BN2 og BJ7 gjør det ikke mer forståelig. BN betyr en B-klasse motor (2000–3000cc) og N en åpen toseter, BN4 er en 2+2-modell. En 2+2 roadster har ellers betegnelsen BT, BJ-modellene var 2-seter kabriolet med kalesje og vinduer som kunne rulles opp. Her er tallene i hvert fall i orden, selv om 3 og 5 var fabrikk-prototyper.

Uansett hvilken modell du valgte var du garantert mye motorbrøl og med en senere modell fikk du også litt raffinement, biler etter 1962 har kalesje og vinduer som kan rulles opp. Bilen deltok i både baneløp og rally: Le Mans og Sebring ble kjørt av racing-biler, som ledet fram til 100M og 100S-modellene. Biler ble også påmeldt til 1954 og 1955 Millie Miglia.

### **Girkassen:**

Austin-Healey 100-modell hadde en girkasse bygget på A90, som var en firegirs kasse der første gir var fjernet. Derfor var den en tregirs kasse i Healey, men med overgir på annet- og tredjegir ble den femgirs. I august



*Austin Healey 3000MkIII Phase II*

1955 ble A90-enheten avløst av en firegirs kasse knyttet til Westminster-modellen, igjen med overgir. Disse girkassene er robuste (og burde vært stillegående), men mangelen på synkronisering på førstegir gjør at du trenger hørselvern eller en ny girkasse til mellom £500 og £1000. Overgir var standard på BN1 og BN2, men valgfritt på alle andre modeller. Hvis den ikke virker er feilen gjerne i elektronikken, heller enn i hydraulikken eller mekanikken. Bakaksler lekker ofte olje som drypper fra akselhuset ned på bremsebåndet. Å sette inn ny pakning tar bare en halvtime, men hvis jobben ikke blir gjort kan skaden spre seg fra bremsebåndet til differensialdrevet som kan bli en dyr fornøyelse. Dessuten bør eieren bruke smørepistol på styrings- og fjæringsleddene annenhver måned for å hindre at de blir slitt før tiden. Enhver slitasje vil vise seg på testkjøring, siden kjøreegenskapene blir merkbart dårligere.

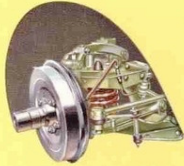


*Austin Healey*

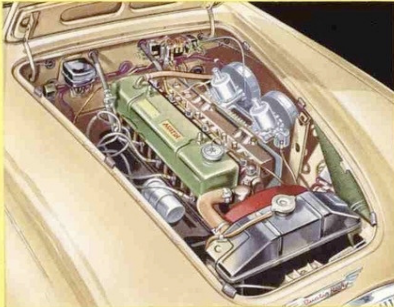
'100 SIX'



Large diameter hydraulic brakes with two-lead shoe action on the front wheels ensure powerful and progressive retardation.



Sturdy, independent front suspension units are controlled by hydraulic shock absorbers and stabilizing bar.



An under-bonnet view shows the compact yet accessible engine.

A removable hard-top instantly gives to the "100-Six" the appearance and convenience of a sports saloon.



For extremely cold climates, a fresh air heater with demisters can be neatly installed.



### OPTIONAL EXTRAS

A fully comprehensive range of optional extras and alternative equipment is available for the Austin Healey "100 Six." Heater and demisters, radio, overdrive, hardtop, wire-spoke knock-on wheels and "Road Speed" tyres can all be fitted to order, at extra cost.

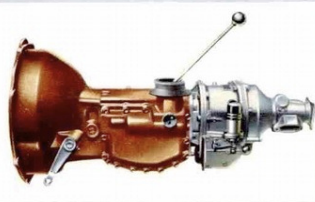
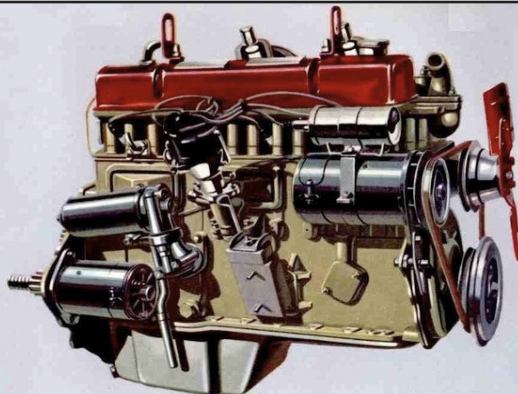
If you like a radio in your car, there is a set available which gives good reception in all countries of the world.



**Unique**  
Cars and Parts  
uniquecarsandparts.com.au

This is the power-plant of the "100 Six". It is a sturdy six cylinder overhead-valve unit, fitted with twin HD6 semi-down draught S.U. carburettors, that has proved itself capable of sustained high speed motoring in excess of 100 m.p.h.

Developing 117 b.h.p. gross (S.A.E. 121.5) at 4750 r.p.m., its smooth, effortless power over long periods of very fast driving is delightful to experience.



An electrically controlled overdrive (illustrated above) can, if required, be fitted to the standard four-speed synchromesh gearbox of the Austin Healey "100-Six". This is operated by a switch on the fascia and provides a high top gear ratio giving the car a fast cruising speed, while maintaining a modest fuel consumption. Whether steel disc or wire spoked knock-on wheels are used they must be equipped with Road Speed tyres when overdrive is fitted.



A vibration damper is fitted externally on the forward end of the crankshaft.



Solid skirt aluminium alloy pistons have three compression rings and one slotted oil control ring.



The timing chain is automatically adjusted by a slipper-type chain tensioner.

The robust, twin-bearing fully-adjustable valve.  
**Unique**  
Cars and Parts  
uniquecarsandparts.com.au

Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.



The advertisement features a black background with ornate floral and vine patterns in red, purple, and gold at the top and bottom. In the center, the Twinnings logo is displayed in a gold box, with the text "300 YEARS BLENDED INTO ONE MOMENT" and "SINCE 1706" below it. Further down, the text "TWINNINGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!" is written in white. At the bottom, three boxes of Twinnings tea are shown: "Earl Grey Tea", "Assam Tea", and "Earl Grey Tea". Below the tea boxes, the "Ethical Tea Partnership" logo is visible, along with the website "www.twinnings.no".

TWINNINGS

300 YEARS  
BLENDED INTO ONE MOMENT  
SINCE 1706

TWINNINGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!

Earl Grey Tea  
Assam Tea  
Earl Grey Tea

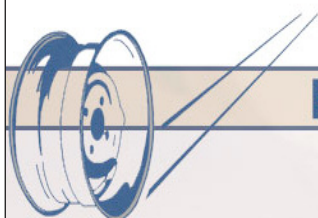
Ethical Tea Partnership  
www.ethicaltea.org

www.twinnings.no

Jaguar Norge og Unneberg bil støtter  
hvert år sommerstevnet til Albion.



*Unneberg bil*



SUNNAAS  
HJULSERVICE

Hjulspecialisten på Bjerke



**BilXtra**  
Størst på bilutstyr og deler

**Mekonomen**



# WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

Telefon 23 00 85 50 Fax 23 00 85 60 E-post [ordre@wgas.no](mailto:ordre@wgas.no)

**BIL**  
Etabl. 1965  
**ANKER**

VAREHUSET

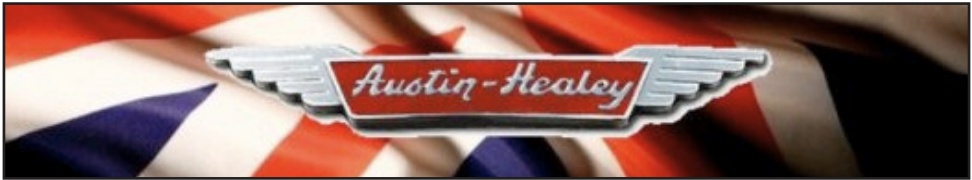


BILDELER • UTSTYR • DETALJ • ENGROS • TLF.: 62 58 53 50

Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways  
når vi drar til Danmark.



# Healey 100-6



Healey 100 ble lansert på Earl`s Court Motor Show i oktober 1952. Healey 100-6 ble produsert i 1958 og 1959 (både 2- og 4-seter) Austin-Healey 100 var basert på en enkel leveregel: kjøre 100 mph og se flott ut når du gjør det.



**B**

NORGE P.P. PORTO BETALT



## BLAD I POSTABONNEMENT

### **Returadresse:**

Roar Snedkerud  
Riskegrenda 14  
1352 Kolsås

***Den mest tallrike og kanskje mest kjente Healey var Nash Healey sportsbil. 500 av disse var bygget rundt en Nash Ambassador drivaksel til en Nash 3,85 L sekssylindret rekkemotor med 3-girs girkasse.***

