



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 1 – 2018**



British Leyland 50 år

BEST BRITISH CARS



**AC/Ace Cobra
nummer 38**



**Ford Sierra
nummer 45**



**Triumph-Herald
nummer 51**

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,
tlf: 951 96 435, epost: oddbjos2@online.no

Styremedlemmer:

Aleksander Hovda, Sandakerveien 190, 3519 Hønefoss,
tlf: 924 07 957, epost: a.hovda@guttaiblaaroyken.com
Jan Tverdal, Vennesvegen 129, 2975 Vang i Valdres, tlf 901 96 492,
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: olavbjørge@msn.com

Albions bankkontonummer: 1822 69 33944

*Det vises ellers til Albions nettside: <http://albionside.com/>
for oversikt over merkeoppmenn og forsikringskontakt.*

Formannen har ordet

Nytt år og nye muligheter – vi må bruke de muligheter vi har til å promotere engelske biler og skryte litt anglofilit.

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



Første aktivitet for Albion er utstillingen i Vikingskipet på Hamar. Albion skal ha egen «utstilling» og stand med bilmerker som Austin, MG, Morris, Riley, Rover, Triumph og Wolseley. Håper også å finne en engelsk Ford.

Velkommen til Vikingskipet på Hamar 7. og 8. april

Andre aktiviteter:

Vårmarked Ekeberg lørdag 5. mai (Albion med egen stand)

Engelsk Bildag Burud 9. juni

Helgen 3. –5. august 2018: Klubbens hovedevenement
Albiontreffet på Biri/Biristrand

Høvikodden – uformelt treff siste onsdagen i måneden – starter når snøen begynner å forsvinne.

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 2018 kr 300. Medlemskontingenten sendes ut etter påske. MRK nytt kontonummer: 1822.69.33944

LMK-forsikring: NYTT TELEFONNUMMER: 21 49 50 57 Husk å bytte fra WaterCircles til IF – da har du LMK-forsikring. Fullmakt vedlagt i forrige blad.

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 og utstilling i vårt anglofile miljø!

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

I år det er altså 50 år siden British Leyland ble etablert. BL ble annonsert januar 1968. Dette var en global tilpassing til amerikanske, europeiske og japanske produsenter. Harold Wilson var statsminister i England og den engelske regjeringen var aktivt involvert i etableringen. Konsernet omfattet 200 000 ansatte, så det var nok en stor samlet arbeidsplass også i England. Dette er en stor bilhistorisk begivenhet og vi har nok en gang latt Keith Adams få anledning til å fortelle oss om detaljene. Vi håper at denne artikkelen er interessant lesning for mange.



Så har vi også hentet inn en morsom konkurranse i bladet Auto Ekspress. Her hadde man samlet et stort ekspertpanel for å avgjøre en gang for alle hvilke biler som er de beste som noensinne er blitt bygget i England. Litt overraskende, kanskje kom Mini på topp (altså gamle-minien) Det vil sikkert være mange meninger om den beste engelske bilen og det er ingen grunn til å la den debatten ligge. Når jeg blar meg igjennom lista på 51 biler, så må en bare konkludere med at variasjonsbredden er stor og at det blir urettferdig å sammenligne biler fra forskjellige-10 år. Og går man et skritt videre så kan man kanskje si alle biler produsert før og etter krigen. Det er nok forklaringen på at det ikke er noen førkrigsmodeller inne blant de 10 øverste på lista.

Til slutt er det et hyggelig gjensyn med vår gamle Albionsekretær Rolf Schau som har gitt oss en ferierapport fra Malta. Han har også brukt fotoapparatet flittig.

God påske og god lesning

Hilsen Redaktøren

British Leyland 50 år: Historien om den store fusjonen

Av Keith Adams

For femti år siden var det stor optimisme rundt avtalen, her beskrives hvordan situasjonen var i januar 1968.

Etter måneder med tøffe forhandlinger i kulissene var den største fusjonen i britisk industrihistorie gjennomført med godt resultat. Etableringen av British Leyland Motor Corporation ble annonsert 17. januar 1968, og børsen ble rammet av mye spekulativ aksjehandel.



British Motor Corporation (BMC), som ble etablert i 1952, forandret 14. desember 1966 navn til British Motor Holdings Limited (BMH). BMH var den ene halvdel av fusjonen som ble til British Leyland.

Fusjonen skapte det andre største bilkonsernet utenfor USA og Storbritannias femte største selskap etter omsetningsverdi. Både Sir George Harriman, styreformann i BLMC og Sir Donald Stokes, utnevnt til viseformann, administrerende direktør og daglig leder, erklærte at kombinasjonen av Leylands markedsførings- og forskningskompetanse og BMHs store produksjonskapasitet ville gjøre det mulig for det britisk-eide foretaket å satse på verdensmarkedet og hevde seg i den tøffe konkurransen med amerikanske, europeiske og japanske produsenter.

Det nye konsernets hovedkvarter var i London, hvor Sir Donald var hjernen bak Leyland-imperiet. Under de nye fusjonsvilkårene skulle det nye konsernet kjøpe kapitalandelen til BMH og Leyland, den felles børsverdien i 1968-tall var £410 millioner, basert på én ny aksje for hver stamaksje fra de to selskapene. Markedsverdien på denne tiden var £217 mill. for Leyland og £193 mill. for BMH.

Hvordan regjeringen forhandlet fram avtalen

IRC (Industrial Reorganization Corporation) spilte en sentral rolle som tilrettelegger for forhandlingene og bidro med £25 mill. som lånekapital for ytterligere ekspansjon. Sir Donald og Sir George fikk oppdraget med å planlegge besparelsene og rasjonaliseringen som avtalen åpnet for.

Det overordnede målet var å etablere et strømlinjeformet, velstyrt foretak som opererte med samme ledelsesfilosofi som de amerikanske gigantene General Motors og Ford. Bil- og varebilforhandlere på hjemmemarkedet og det internasjonale markedet skulle få oppleve at omsetningstallene ble gransket med kritisk blikk.

Det nye konsernet med rundt 200.000 ansatte og en årlig omsetning på £500 mill. ble Storbritannias største eksportør. For første gang kunne en britisk bilprodusent tilby en komplett serie med kjøretøy, fra traktorer og graveutstyr til biler, varebiler og lastebiler, inkludert et monopol på bussproduksjon. Produktene til de to selskapene utfylte hverandre.

Avtalen og hvordan den ble utformet

Denne avtalen ble faktisk utformet av regjeringen. Initiativet kom fra den unge industriministeren Anthony Wedgwood Benn. Han innkalte de to selskapene våren 1967. Det tok litt tid før forhandlingene kom i gang, men allerede i august samme år kom det en henvendelse til næringsdepartementet for å undersøke om en fullstendig fusjon måtte behandles av det britiske konkurransetilsynet.

Det kom uoffisielle forsikringer om at dette ikke ville skje, antagelig fordi virksomheten til de amerikanske datterselskapene til General Motors, Ford og Chrysler ville sikre konkurransen, til tross for at BMH-Leyland ville bli den eneste britiske produsenten av store kjøretøy.

Statsministeren grep inn i september, og innkalte Sir George Harriman og Sir Donald Stokes til middag på Chequers. Til tross for denne støtten begynte fremtidsutsiktene for fusjonen å se mørke ut. Ved slutten av året var det nærmest slutt på seriøse forhandlinger.

Leyland-bekymringer og ansvarsfordeling hos BMH

Det var to hovedutfordringer: Leyland ønsket en strammere konsernorganisasjon basert på den amerikanske modellen, med avdelinger for biler, lastebiler osv., mens BMH ønsket at Austin, Jaguar, Morris og MG fortsatt skulle ha stor frihet.

Den andre utfordringen gjaldt to ulike personligheter. Det var nødvendig med en klar fordeling av ansvaret i toppledelsen, men BMH og Leyland klarte ikke å bli enige om hvem som skulle gjøre hva. Denne uoverens-



stemmelsen ble løst av to menn som interessant nok sto på hver sin side i oppkjøpskampen mellom General Electric Company og Associated Electrical Industries: Sir Frank Kearton, formann i Industrial Reorganization Corporation og John Barber, økonomidirektør hos Leyland.

I slutten av desember ble Sir Frank bedt om å ta et personlig initiativ i forhandlingene. Han kunne snakke med både Sir Donald og Sir George, med støtte av £25mill. fra IRC, og hadde en klar forståelse av den økonomiske gevinsten ved en fusjon. Etter jul spilte John Barber en sentral rolle i forhandlingene og det ble lagt stor vekt på hans anseelse som en tålmodig forhandler. Med ti års erfaring fra Ford hadde han godt kjennskap til den amerikanske typen organisasjon som Leyland ønsket å etablere.



Sinte koner utenfor British Leyland-fabrikken i Cowley. Det var ingenting som påviste striden i britisk økonomi sterkere enn bilfabrikkene til British Leyland.

Avtalen blir endelig inngått – i loftsleiligheten til Stokes

Scenen var klar, avtalen ble inngått. «Det var akkurat som «The Power Game» – det begynte fredag kveld og fortsatte hele helgen», sa Lady Stokes etterpå. Kona til Sir Donald Stokes snakket om helgen som førte til £500 mill. fusjonen mellom BMH og Leyland, og loftsleiligheten til Sir James var rammen rundt forhandlingene.

«De holdt på hele natten, jeg måtte finne fram ost, tomater og kjeks ved midnatt. Vi pleier ikke å ha så stor matbeholdning i helgene, det var flaks at jeg klarte å skrape sammen noe, sier hun.

British Leyland Motor Corporation ville komme til å dominere det britiske markedet i størrelse. Selv om BMHs bilproduksjon i de seneste årene var blitt sterkt utsatt for konkurransen fra Ford of Britain, hadde BMHs forgjenger vært på toppen siden starten i 1952. Men Leyland's Rover og Triumph-produksjon bidro til at det nye konsernet igjen hadde en lederposisjon.

Kan Leyland være ledende på verdensmarkedet?

BLMC var klar til å bli Storbritannias største eksportør og en stor konkurrent i kampen om verdensmarkedene. Leyland solgte til 140 ulike utenlandske markeder, med en totalomsetning på £305 mill, hvorav halvparten gikk til utlandet.

BMH investerte £21 mill. i et produksjonsanlegg i Australia med en årlig produksjon på 50.000 biler og 4000 ansatte. Leyland hadde også stor produksjon i Australia, Triumph Herald ble produsert i Port Melbourne og et annet anlegg i Victoria utvidet raskt sin kapasitet til å produsere mer enn 5000 biler årlig.

I Sør-Afrika hadde BMH en £2 mill. fabrikk med en årlig kapasitet på 20.000 biler mens Leyland hadde en £1.500.000 fabrikk som produserte glassfiberkarosseri til Standard-Triumph serien. Leylands indiske fabrikk i Madras, som var konsernets største og en av de tidligste produksjonsanleggene i utlandet, hadde en årlig produksjon på 9000 store kjøretøy, mens Hindustan Motors hadde produsert Morris i mange år på fabrikken i Calcutta.

Hva med Europa? Ville BLMC lykkes der?

BMH har siden 1960 firedoblet salget til landene i EF og EFTA, og nesten tredoblet salget til Europa sett under ett.

I alt 35% av produksjonen ble eksportert og i 1967 var eksportinntektene på £147 mill. Med fabrikker i Belgia, Frankrike og Nederland var det nye konsernet i en sterk posisjon for å lansere et stort salgsoffensiv mot Fellesmarkedet.

En av BMHs mest vellykkede operasjoner i utlandet var produksjons-samarbeidet med Innocenti i Italia med en årlig kapasitet på 55.000 biler. Leyland var ikke representert i Italia og en forlengelse av Innocenti-avtalen var en klar mulighet.



Hvor stort var konsernet?

I 1967 var totalproduksjonen til Leyland Motors og British Motor Corporation 913.000 kjøretøyer, men det beste tidligere produksjonstallet var nesten 1.100.000. Finansmiljøet i City var forbauset over fusjonsvilkårene, basert på konsernets markedsrating og aksjepriser før fusjonen, var det rykter som gikk på vekting imot Leyland-aksjonærene.

Stokes avviste bestemt antydningen om at han hadde vært for generøs med betalingen for BMC-aksjene. «Vi måtte sikkert ha betalt mer ved et oppkjøp», sa han.

Å tvinge gjennom et oppkjøp ville vært «katastrofalt» for moralen og samarbeidsforholdene i det nye konsernet. Leylands beslutning i oktober 1967 om å endre aksjekapitalen var det første initiativet for å justere de to selskapenes kapitalstruktur i forhold til hverandre. Men Leyland var tydeligvis forberedt på å kjøpe BMH i siste instans.



Cowley-fabrikken så ut til å være i ytterste forfall i de mørke dagene på 70-tallet. Ledelsen var annenrangs og bildesignet var nitrist.

Hvordan gikk det med den nye British Leyland-serien?

Fusjonen skapte en stor og noen steder kaotisk overlappende serie. I 1968 så den slik ut: Mini, MG, Midget, BMC 1100/1300, Wolseley, Jaguar E-type, Daimler 2,5 liter, Triumph 1300 – 2000, Spitfire og TR5 sportsbiler og Rovers 2000, 3,5 liters V8-sedanen og Land Rover.

British Leylands varebilproduksjon utgjorde 3–4 ganger omsetningsverdien til de viktigste britiske konkurrentene. Med en så bred serie av modeller, små, middels store og store sedaner, sportsbiler, halv-luksus biler og biler med høy ytelse, samt biler med 4, 6 og 8 sylindrer, i størrelse fra 850cc til 4,3 liter – kunne BLMC dekke omtrent hele spekteret i bilmarkedet.

Hovedfordelen ved fusjonen var markedsføringsmulighetene, etableringen av en organisasjon med størrelse og styrke til å slå sine internasjonale konkurrenter, særlig de som var kontrollert fra Detroit, og styrkingen av posisjonen i Europa.

Hvordan var situasjonen i den kombinerte BLMC-serien?

BMHs bestselgende biler i Storbritannia hadde alle forhjulsdrift, Mini var i ledelsen i 1967 med 190.000 produserte biler. Deretter kom 1100/1300-serien med 155.000 biler – etter å ha vært på 1. plass i tre år i den britiske salgsstatistikken. På tredje plass kom BMC Farina-modellene (Austin A60/Cambridge, MG Magnette, Morris Oxford, Riley 4/72 og Wolseley 16/60) med en produksjon på 35.000 biler.

Produksjonstallene sank raskt fra nå av, og viste BMCs avhengighet av kjøretøy med lav inntjening. Fjerdeplassen på bestselgerlisten var BMC 1800 (Austin, Morris og Wolseley), som solgte 34.500 i 1967. Austin Healey og MG sportsbiler solgte 45.000, den seig-livede Morris Minor solgte 38.000, mens Mini vans og små varebiler solgte 92.000.

På Leyland-siden solgte Triumph Herald 33.000 i 1967, tett fulgt av den forhjulsdrevne 1300 sedan, etterfulgt av 2000 (20.000), Vitesse (7.000), Spitfire, GT6 og TR5 sportsbiler (28.500).

Rover produserte nesten 35.000 biler (Rover 2000 og 3-liter sedan) samt omtrent like mange Land Rover, mens Leyland lastebilproduksjon omfattet ca. 26.000 enheter.

Sir George Harriman sa: «Som situasjonen er i dag vil vi ikke droppe noen av merkene. Vi vil redusere antallet modeller innenfor hvert merke». Sir Donald Stokes la til: «Hvis modellene fortsetter å være lønnsomme vil vi la dem være, men hvis en har grepet på markedet kan det gå utover andre».

Hvordan så konsernet ut på bakkeplan?

Fusjonen skapte et konsern med mer enn 40 fabrikker i England, Wales og Skottland. Gruppene var sammensatt som følger:

Leyland Group

- Leyland Motors, Leyland and Chorley, chassis til lastebil og buss, dieselmotorer (13.000 ansatte)
- Standard-Triumph International, Coventry, biler (11.000).
- AEC, Southall, busser, varebiler, dieselmotorer (5000).
- Albion Motors, Glasgow, karosseri til lastebil og buss (3000)
- Scammell Lorries, Watford, tunge motorkjøretøy (1200).
- Standard-Triumph (Liverpool), Speke, bilkarosseri og deler (1500).
- Transport Equipment (Thornycroft), Basingstoke, tunge lastebiler og varebiler (1300).
- Beans Industries, Tipton, støperier (1800).
- West Yorkshire Foundries, Leeds, støperier (1800).
- Park Royal Vehicles, London, byggere av busskarosserier (1000).
- Maudslay Motor Company, Alcester, aksler (800).
- Alford and Adler, Hemel Hempstead, aksler, bremsetromler, osv. (850).
- Forward Radiator Company, Birmingham, radiatorer, bensin tanker, osv. (1200).
- Self-Changing Gears, Coventry, girkasser (500).
- Charles H. Roe, busskarosseri-byggere (400).
- Power Jacks. Acton, hydrauliske jekker og pumper (250).
- Auto-Body Dies, Dunstable, karosseriproduksjon (250)

- British Gear Grinding and Manufacturing Company, London, gir og girkasseelementer (100).
- The Rover Company, Solihull, biler, gassturbiner for industrien (14600).
- Rover Company, Cardiff (del av Rover Company).
- Alvis Limited, Coventry, militærkjøretøy, (del av Rover Company).
- Aveling-Barford, Grantham, (2000 – bare morselskap, omfatter ikke Aveling-Barford-datterselskap).

Leyland Group har også interesser i mange land i Samveldet og ellers i utlandet, bl.a. India, Sør-Afrika, Australia, New Zealand, Israel, Belgia, Nederland, Irland og Peru.

British Motor Holdings Group

De viktigste BMH-fabrikkene i Storbritannia (som har mer enn 1000 ansatte) er:

British Motor Corporation

- Austin, Longbridge, biler, karosserier, og motorer (27.000 ansatte).
- Morris, Cowley, biler (10.700).
- Morris, Llanelli, bildeler (3800).
- Morris, Birmingham, bildeler (4800).
- Morris, Coventry, motorer (5900).
- SU Carburettors, Birmingham, forgassere (1000).
- MB, Abingdon, sportsbiler (1200).
- BMC, Bathgate, lastebiler og traktorer (5000).
- Fisholow, Coseley, utstyr (1100).
- Fisher-Bendix, Kirkby, husholdningsartikler (2200).

Pressed Steel Fisher

- Cowley and Swindon, bilkarosserier og andre enheter (11.100).
- Birmingham (2 fabrikker), karosserier til biler og varebiler (7.600).
- Coventry, karosserier og lister (3300).
- Llanelli, pressing (2000).

Jaguar

- Jaguar, Coventry, biler (3500).
- Daimler, Coventry, biler og busser (3200).
- Guy, Wolverhampton, busser (1000).
- Meadows, Wolverhampton, girkasser til skip og andre enheter (3000)
- Coventry Climax, Coventry, gaffeltrucker, brannpumper og andre enheter (1000).

BMC hadde fabrikker i utlandet for biler, varebiler og traktorer i Australia (4600 ansatte) og Sør-Afrika (1600 ansatte).

Gjorde Sir Donald Stokes en god innsats?

Selv om Sir George Harriman var styreformann i det nye selskapet så var det Sir Donald, som hadde hatt større suksess enn Sir George, som skulle bli «den sterke mann». Han fikk tilnavnet «Mr Export» av de som likte og beundret ham og noe mindre smigrende av de som kom i hans vei og ble «sparket unna». 53-åringen slo alle eksportrekorder og var tøff. Tøff, men ikke ondsinnet.

Sir Donald var ikke bare en administrator, han brukte tre fjerdedeler av sin tid i felten for å sikre at han ansatte de rette mennene og at selskapet hans ga folk hva de ville ha. «Hva er poenget med å sitte i en masse telefoner bak et skrivebord? Selvsagt ordner mine mellomledere med problemene der det bare er én løsning. Jeg får bare de kritiske problemene og jeg finner løsningene instinktivt. Det er heldig at jeg vet hva som er riktig å gjøre, og jeg ønsker ikke å ansette uheldige menn», sier han.

Sir Donald Stokes hadde tre kjepphester:

- Tiden som kastes bort av komiteer og utvalg – «Den ideelle komiteen har bare ett medlem».
- Politikk som kommer i veien for forretninger – «Det burde ikke skje. Jeg er ikke enig med handelsboikotten av Rhodesia, men mens den gjelder må vi forholde oss til den»

- At toppfolk må gå av med pensjon – «Det er helt greit med 65 som pensjonsalder for folk med middelmådige jobber. Men i virksomheter som skal være aktive, virile og ekspan derende, bør mennene på toppen pensjonere seg på be- gynnelsen av 60-årene, fases ut og la de unge ta over».

Hvem var den egentlige sjefen for selskapet – Stokes eller Harriman? «Begge to», sa Sir Donald. «Vi har gjennomdrøftet vår ledelses- filosofi. Jeg skal fullt ut støtte og jobbe sammen med Sir George. Vi har det beste av to verdener».

Fagforeningenes syn på BLMC: for det meste positivt

Ingeniørfagforeningene støttet fusjonen. Mr George Barrett, gener- alsekretær for skipsbyggings- og ingeniørforbundet sa: «Min umid- delbare reaksjon er at dette må være en god idé, særlig med Sir Donald Stokes som bringer med seg sin entusiasme og eksportkunnskap inn i den nye organisasjonen.»

De tre største fagforeningene i bilfabrikkene er Amalgamated Engineering Union, National Union of Vehicle Builders og Transport and General Workers' Union. Leslie Kealey, sjefsforhandler for T&GWU sa: «Fusjonen er fantastisk, den vil redde det britiske seg- mentet i industrien. Leyland har kompetansen på store kjøretøyer og BMH kan biler. Samlet vil de kunne bygge opp det britiske seg- mentet og sikre det for alltid».

Mr Hugh Scanlon, sjef for AEU kom med en liten advarsel. Selv om han trodde at fusjonen ville styrke britisk bilindustri, håpet han ikke at resultatet ville bli en nedgang i sysselsettingen hos de to sel- skapene, som man hadde sett med andre fusjoner. Mr Leslie Cannon, sjef for Electrical Trades Union, antok at fusjonen ville føre til utviklingen av «en av de sterkeste bilforetakene i verden og en av de største produksjonsenhetene i Storbritannia.»

Hva med fremtiden? Ville BLMC lykkes?

Til tross for alle stordriftsfordeler, økonomisk styrke og styrket markedsføringsmakt var det ikke mulig å automatisk hente ut alle fordelene ved fusjonen.

Det var to problemer: ledelse og modeller. En amerikansk type organisasjon er et gode hvis man har toppfolk i ledelsen, uten dem blir det en fiasko.

Leyland-mennene var vant til å styre en mye mindre gruppe, BMH-mennene var vant til en annen type organisasjon. Ville de kunne klare å få frem toppfolk med John Barbers erfaring til å styre det nye konsernet? Det andre problemet gjaldt modellserien.

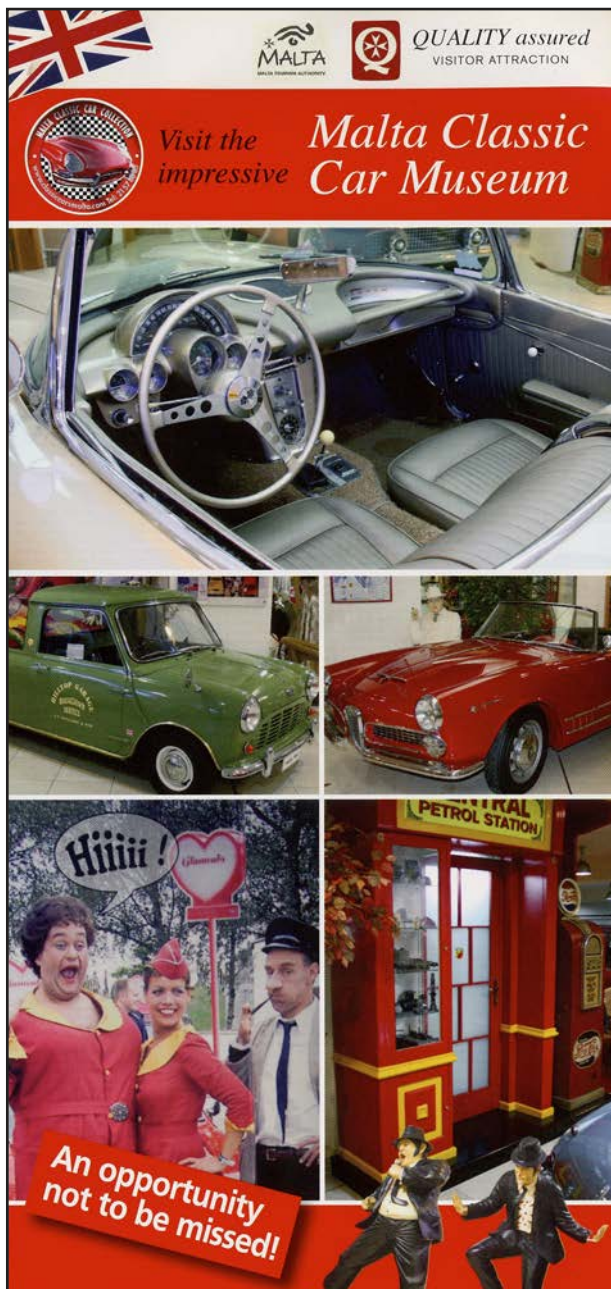
Da fusjonen skjedde var Mini åtte år gammel og 1100 var fem år gammel. Den høyt oppskrytte BMH 1500 så allerede ut til å bli en økonomisk fiasko. Å bygge en ny modellserie ville ta minst fem år. Det ville også ta lang tid å integrere de to selskapene. Fusjonen var riktig for den britiske bilindustrien og sannsynligvis den eneste muligheten til å kunne konkurrere mot de amerikanske og europeiske gigantene.

Men det var ingen lett vei å gå. Sannsynligvis ville det ta noen år før landet fikk nytte godt av økte eksportinntekter og for aksjonærene å nytte godt av økt overskudd. Med andre ord, allerede da BLMC ble dannet var fremtidsutsiktene ganske usikre.

MALTA? - JA, TAKK!

En ferierapport fra Rolf Schau

Mange har vel som jeg hørt at Malta, denne lille øya langt sør i Middelhavet, lenge var et sted å se gamle engelske biler rulle i trafikken. Tørt klima og lange, sterke bånd til Storbritannia skal ha gjort veiene til et levende museum, ble det sagt. Jeg hadde likevel ikke all verdens bilforventninger da vi med noen venner skulle på en ukes ferie der i oktober, for jeg regnet med at de moderne tider også hadde nådd Malta. Og sant nok: Der – som andre steder – var det en nesten bedøvende overvekt av japansk, tysk, italiensk og fransk metall å se. Og trafikkbildet generelt bar lite preg av kosetur i rusleifart, til dels aggressiv og hissig trafikk preget bildet. På den annen side snakker folk et forståelig språk på Malta, og de kjører med den største selvfølgelighet på venstre side av veien, – det skal de ha. Men tro om det ikke var noen flere lyspunkter?



Først og fremst må The Malta Classic Car Museum i byen Qawra anbefales. En førsteetasje i en bygård huser en samling som, til tross for en del godsaker fra Tyskland, Frankrike og Italia, i stor grad består av britiske biler, de fleste fra 50- og 60-tallet. Selv om bygningen virker anonym på utsiden, er museet lett å få øye på: Da vi var der, sto en bugattiblå 20-talls Bugatti parkert på fortauets utenfor inngangsdøra og viste vei. Om den var ekte vare, vet jeg ikke, men som trekkplaster gjorde den nytten. De utstilte bilene inne i museet er for det meste del av en privat samling, alle sammen i utmerket stand og presentert i fine miljøer med passende rekvisitter. Som det ofte er på slike steder, finnes en del imponerende og sikkert kostbare sportsbiler, – Jaguar, Alfa Romeo og Mercedes. Men hovedvekten synes å ligge på de mer folkelige modeller, som Morris, Austin og Standard. Minier i forskjellige utgaver var godt synlig. For en med hjerte for de beskjedne, mindre eksotiske bread-and-butter saloons var det mye å glede seg over. Sentralt plassert var en åpen Standard Eight og en tilsvarende Austin A40. Skulle jeg ha valgt en bil å ta med hjem, ville det kanskje blitt en strøken "Frogeye" Austin Healey, eller en Vanden Plas Princess 1100, lik den min bestemor kjørte meg rundt i for lenge siden. Forresten, muligens den hvite Mini Traveller som sto ved siden av den lys grønne pick-upen. På den annen side, kanskje aller helst en liten Austin Seven i racingdrakt. Et virkelig knøttlite smykke, men likevel selv den litt for stor for kofferten, dessverre. Mine følgesvenner – generøse og forståelsesfulle som alltid – var tålmodige med meg og lot meg springe omkring blant herlighetene ganske lenge. Men en time eller to går alt for fort. Jeg får dra tilbake dit igjen!

*Noe å ta
med hjem?*





Maltas hovedstad Valletta er en opplevelse, og med sine trange gater og gamle hus i barokkstil er den et mekka for arkitektur- og kunstinteresserte.

Historien ligger tjukt her, men mange gamle britiske biler var ikke umiddelbart å se. Skjønt, det gjaldt bare å lete, viste det seg, å skru på det flakkende blikket. Jeg fikk et raskt glimt av en Minor som forsvant inn en sidegate – en velbrukt, matt traveller!.

En Triumph Herald smatt inn i køen foran en buss. Og bak garasjeporter som vendte ut mot fortauene, var det skatter gjemt. Bakdelen av en annen Morris Minor innerst i halvmørket. En MGB bak noen fruktkasser. Noen av portrommene i bygårdene så ut som små bakgårds-verksteder, andre skjulte private garasjer med biler som for lengst har forsvunnet fra norske veier; – Vauxhall Viva, Renault 4, Fiat 850 Og bak en unnselig port sto det blant gass-

beholdere og fuglebur en praktfull, grønn tidlig Austin Mini Cooper, tilsynelatende i strålende original stand. Eieren rakk akkurat å lukke og låse og forsvinne rundt hjørnet før jeg fikk innledet en samtale. Kanskje var han lei dumme turister?



Vi bodde i en mindre by som heter Mellieha; også her var det enkelte uventede gleder. I en trang sidegate sto en fantastisk Bedford lastebil parkert, usedvanlig velholdt og lakkert i glade farger. En svært tidlig Land-Rover ga en halvwill kattekoloni skygge i formiddagsvarmen. Gamle Land-Rovere var ellers å se i daglig bruk overalt.



Nord for Malta ligger øya Gozo. Den er mindre enn Malta og tynnere befolket, mer grønn og frodig, med et roligere tempo. Trafikken og livet generelt virker mindre heseblesende, – et sted som det er lett å ønske seg tilbake til. Vi tok fergen dit en dag for å busse rundt og se på ruinene av eldgamle steintempler. De er eldre enn pyramidene i Egypt og verdt et besøk. Å se hva mennesker kunne få til uten



annet enn håndkraft for over fem tusen år siden, er virkelig til å bli målløs av. I landsbyen Xaghra er de arkeologiske funnene flott presentert i museet ved siden av monumentene, og stedet er selvfølgelig på UNESCOs verdensarvliste. Rart da at jeg skulle bli nesten like begeistret for synet av noe som var bare ca. 60 år gammelt! For etter å ha sett på ruinene i Xaghra (–stedsnavnene er noe for seg selv, og tro ikke at du kan gjette hvordan de skal uttales!) skulle vi akkurat gå inn i bussen igjen for å fortsette rundturen da min mye bedre halvdel sa til meg: "Se på den, da. Hva er det som kommer der?" I rask fart opp bakken så vi en skinnende Wolseley 4/44, hvit med røde felger, med sjåfør og passasjer som smilte fra øre til øre (– hvem i en slik situasjon ville ikke gjøre det?).

Jeg fomlet febrilsk med kameraet og var redd jeg skulle gå glipp av motivet. Wolseleymannen skjønte åpenbart hvordan jeg hadde det, smilte enda bredere og bremsset ned til gangfart idet han passerte. Jeg fikk tatt bildet mitt og ropte: "I've got one like that at home!" (Nåja, min er en 1500 og slett ikke så pen som hans ...), hvorpå han ropte tilbake: "Take good care of it!" og aksellererte inn i solskinnet og var vekk. Min tur til Gozo var i alle fall reddet.



Wolseley 4/44 – nesten som å treffe en i familien

Det føltes helt naturlig, da vi skulle hjem etter en uke og drosjen kjørte gjennom en landsby på vei mot flyplassen, å se et eldre ektepar som sto utenfor sitt gamle steinhus med bøtter og kluter og vasket sin 70-tallsbrune Morris Marina. Som den mest selvfølgelige ting i verden. Det var ikke noen dårlig avslutning på ferien, syntes jeg.



KULTUR PÅ HJUL I VIKINGSKIPET

- Stor utstilling av veterankjøretøyer
- Aktiviteter for barn 1 – 10 år
- Rc-bane, morro for store og små
- Aktiviteter fra videregående skoler avd. for kjøretøy
- Åpen kafe
- Parkering kr 50,-



Lotterimoped:
1985 Tempo Corvette
loddas ut på
inngangsbilletten

Åpningstider: Kl. 10:00 – 17:00 begge dager • Inngang: Kr 100 pr. pers. Barn under 15 år gratis
Velkommen til Vikingskipet på Hamar 7. og 8. april!



Velkommen til
Engelsk Bildag på Burud
lørdag 9. juni 2018



Engelsk Bildag arrangeres igjen på Burud, 6 km nord for Hokksund (Skotselv veien).

Det er ikke forhåndspåmelding. Vi har tatt høyde for 80 engelske biler i år.

På Burud blir det bilprat, museet er åpent og viser blant annet innslag fra gamle 50 talls stuer, kjøkken, radiosamlinger, motorsykler, biler og brannbiler. Det blir visning av video fra tidligere arrangement mm.

Åpen kiosk og engelsk politi. Innkjøring fra kl. 10. Deltakerbeløp: Kr 100,- pr. bil betales ved porten.

Utkjøring i kortesje kl. 13 med avslutning på Hokksund.

Mer info på www.albionside.com

Premie til «mest likte bil» ut i fra innleverte skjema. Samt flere loddtrekninger fra nummeret på skjemaet.



De beste britiske bilene

Av Tom Barnard



Vi har samlet et lag av eksperter for å avgjøre en gang for alle hvilke biler er de beste som noensinne er blitt bygget i Storbritannia.

Fra den opprinnelig Mini til den siste Land Rover Discovery har lille Storbritannia produsert noen svært imponerende biler i årenes løp, men hvilken modell er den aller beste?

Auto Express satte seg den lite misunnelsesverdige oppgaven å plukke ut de beste britisk-bygde bilene noensinne, ut fra salgstall, innovativt design og uslåelig ytelse. Men en så stor oppgave kunne vi ikke klare alene, derfor ba vi om hjelp fra eksperter fra bilindustrien, bl.a. Andy Palmer og Ian Robertson. Vårt eget ekspertlag som har kjørt og testet noen av disse flotte bilene i årenes løp har også vært med å bestemme.

Ekspertdommerne

Auto Express-laget har fått med seg et fremragende dommerpanel til å velge ut topp 50 britisk-bygde biler:

Mike Flewitt, McLaren

Linda Jackson, Citroën

Adrian Hallmark, JLR

Edmund King, AA

Andy Palmer, Aston Martin

Jonathan Goodman, Volvo

Duncan Aldred, global Buick og global GMC

Andy Goss, JLR

Marek Reichman, Aston Martin

Ian Robertson, BMW

Her er topp 10-listen for britisk-produserte biler:



10. Lotus Elise

Produksjonsår:

1996–2001

Pris som ny: £19.950

Pris nå: £7.000 – 30.000

Motor: 1.796cc, 4 sylindre bensin, 118 bhp

Toppfart: 124 mph

Selv om Lotus er kjent for å bygge biler kommer mesteparten av Lotus' inntekter fra ingeniørvirksomhet. På 90-tallet trengte selskapet en ny modell som kunne vise fram ingeniørkunsten, så de tekniske ekspertene satte i gang å bygge en middels stor sportsbil som måtte være lett og god å kjøre for å kunne oppfylle merkets krav.

Elise ble vist fram i 1996 og tok markedet med storm. Chassiset var laget av pressformet aluminium og limt, ikke sveiset. Bilens vekt var halvparten av en liten familiebil og den redefinerte sportsbilen med sin eksepsjonelle dynamikk. Den har siden blitt utviklet videre og teknologien er blitt solgt til andre bilprodusenter, og har holdt Lotus i drift.



9. Ford Escort Mk 1

Produksjonsår: 1967–75

Pris som ny: £666

Pris nå: £500–50.000

Motor: 1.263cc, 4 sylindre bensin, 75 bhp

Toppfart: 95 mph

Da Ford bestemte seg for å erstatte familiefavoritten Anglia brukte de malen for Cortina og krympet den. Resultatet, Ford Escort fra 1967 var en enkel bil i mekanikken, med firesylindret bensin motor og bakhjulsdrift, til forskjell fra de fleste konkurrentene. Men, Escort hadde moderne, amerikanskinspirert styling som appellerte til millioner av britiske kjøpere.

Selv om den egnet seg godt som familiebil var Escort imponerende i motorsport og ble en av de mestvinnende rallybilene noensinne. Dette førte til en serie med rimelige sportssedaner for allmenn bruk, med legendariske navn som Mexico og RS2000, skapt for å tjene på rallysuksessen.



8. Caterham/Lotus Seven

Produksjonsår: 1957 – nå

Pris som ny: £1.157

Pris nå: £10.000 – 33.990

Motor: 1.172cc, 4 sylindre bensin, 34 bhp

Toppfart: 80 mph

Colin Chapman, grunnleggeren av Lotus, var besatt av vekt. Hans mantra var «lett vekt» for å øke ytelsen, og suksessen på racerbanen bekreftet hans konsept. Lotus Seven var modellen som har hatt lengst levetid. Den ble lansert i 1957 som en «kit car», men viste seg å være kjempemorsom å kjøre og fikk utrolig ytelse fra en beskjeden Ford sedan motor.

In 1973 ønsket Lotus å prøve seg på et mer eksklusivt marked og å produsere ferdigbygde biler. En av forhandlerne, Caterham Cars, kjøpte produksjonsrettighetene til Seven og produserer dem fortsatt. Det har vært mange ulike versjoner og forbedringer, men bestselgeren vekker fremdeles begeistring, med sin kombinasjon av enkel design og solid Ford-motor.



7. Ford GT40

Produksjonsår: 1964–69

Pris som ny: £5.200

Pris nå: £2million +

Motor: 4.737cc 8 sylindre bensin, 306 bhp

Toppfart: 164 mph

GT40 var en bil som var drevet av hevn. Da Enzo Ferrari torpederte Henry Fords planer om å kjøpe Ferrari i 1963, bestemte Ford seg for å ramme italienerne der det gjorde mest vondt – på racerbanen. Han bestilte et topplag med britiske ingeniører til å bygge en bil som kunne gjøre slutt på Ferraris suksess på Le Mans.

Resultatet var en 4,7 liters motor med 8 sylindre, den var aerodynamisk og sterk, men ble satt i produksjon i hui og hast. Resultatet var at det første året med racing var en katastrofe og Ferrari vant igjen. Carroll Shelby ble bragt inn for å bygge om bilen og snart begynte den å vinne. Endelig vant Henry Ford i Le Mans. GT40 vant der 4 år i strekk, fra 1966 og utover.



6. Range Rover Mk 1

Produksjonsår: 1970–96

Pris som ny: £1.998

Pris nå: £1.000 – 140.000

Motor: 3,528cc 8 sylindre, bensin, 132 bhp

Toppfart: 95 mph

På slutten av 60-tallet bygget Rover behagelige sedaner og hverdags-bilen Land Rover. Ledelsen ønsket å kombinere de to modellene i én bil. Chassis til Land Rover ble modifisert til å kunne passe med spiralfjær, og Rovers putrende V8-motor ble koblet til 4WD. Kupeen var langt fra luksuriøs, men behagelig og praktisk.

Resultatet – Range Rover – var fremragende i søle og snø, god til å dra hengere, men likevel stilig nok til å kunne kjøres hver dag. Den ble gradvis mer luksuspreget til den ble erstattet av Mk2 i 1996, og kan med rette kalles den første crossover og luksus SUV.



5. McLaren F1

Produksjonsår: 1992–1998

Pris som ny: £540.000

Pris nå: £8.000.000

Motor: 6,064cc 12 sylindre, bensin, 627 bhp

Toppfart: 240 mph

Dette er en ingeniørs drøm: glem kostnadene, bare lag den ultimate superbilen. Denne særegne drømmen var Gordon Murrays, og han fikk sponsorer som McLarens Ron Dennis og BMW til å hjelpe ham realisere den. Hans mål var lav vekt og stor kraft fra en bil som brukte de mest eksotiske materialer som fantes. Selv etter at BMWs 6,1 liter V12-motor ble installert, veide F1-modellen bare 1,138 kg.

Ytelsen var overveldende, toppfarten på 240 mph førte den rett inn i rekordbøkene. Men, det var få som hadde råd til en så kompromissløs bil, den kostet mer enn £500.000 og det ble bare laget 106 eksemplarer.



4. Aston Martin DB5

Produksjonsår: 1963–65

Pris som ny: £4.248

Pris nå: £100.000 – 1.000.000

Motor: 3,995cc, 6 sylindre, bensin, 282 bhp

Toppfart: 145 mph

Det kan være mange grunner for DB5s berømmelse, men ingen kan overgå prestasjonen av å få den beste produktplasseringen noensinne. DB5 har spilt i fem Bond-filmer siden Goldfinger i 1964 og hjalp Aston Martin til å bli en av verdens tøffeste merker. Bond gjorde et godt valg: DB5 var vakker og hadde ytelsen som passet 4,0 liters, seks-sylindrer modellen som genererte 282 bhp eller 315 bhp i Vantage-modellen.

Det fantes også en kabriolet, hvis du ønsket at alle som beundret bilen skulle se deg kjøre den. Produksjonen varte bare to år med 1.059 biler før den visuelt like DB6 kom.



3. Land Rover Series/Defender

Produksjonsår: 1948–2016

Pris som ny: £1.730

Pris nå: £1.500 – 50.000

Motor: 1,997cc 4 sylinder bensin, 52 bhp

Toppfart: 50 mph

Få biler vekker så mye lidenskap som Land Rover Series og Defender. Den mest kjente 4x4 i Storbritannia ble produsert uten store endringer fra 1948 til 2016 og da den siste bilen kjørte av samlebåndet ble det en sak på riksnyhetene.

Land Rover ble født etter 2. verdenskrig da Rover trengte en bil som kunne bruke kompetansen og materialene fra militærkontraktene under krigen. Den måtte bruke minimalt med rasjonert stål og være attraktiv på eksportmarkedet; tross alt måtte utbombede Storbritannia tjene inn noe utenlandsk valuta til gjenoppbyggingen.

Ingeniør Maurice Wilks foreslo et kjøretøy som kunne brukes både på veien og i terrenget, basert på Jeepene fra hærens overskuddslager som hans familie brukte. Den måtte ha samme mekaniske oppbyggingen som Jeep, motoren til Rover sedan og karosseri bygget av flate legeringsplater som brukte lite stål.

Resultatet som ble lansert i 1948 var grovt og preget av kompromisser, men var ypperlig i terrenget og brukbar på asfalt, den var en skikkelig arbeidshest for 2 ulike formål. Det var det første kjøretøyet som ble sett av mange både fjernt og nært, den faste transportbilen for den britiske hæren, mye brukt av bønder og som utrykningskjøretøy for å redde liv.

Utviklingen av Defender gikk sakte med sikkert, med noen få forbedringer i årenes løp for å skille den fra kopier. Dens største bragd var å bli utgangspunkt for det blomstrende Land Rover-merket.



2. Jaguar E-Type

Produksjonsår: 1961–75

Pris som ny: £1.934

Pris nå: £35.000 – 100.000

Motor: 3,781cc, 6 sylindre, bensin, 265 bhp

Toppfart: 150 mph

Da E-Type ble presentert på Geneva Motor Show i 1961 sa Enzo Ferrari at det var den vakreste bilen han noensinne hadde sett. Han hadde skapt verdens mest ettertraktede bilmodeller, men det var Jaguar som han ble mest imponert over.

Skjønnheten var ikke bare på overflaten. E-Type hadde avansert separat hjuloppheng, helsveiset karosseri, skivebremses hele veien og en 265 bhp 3,8 liters motor – og med skikkelig sportsbilytelse på den tiden. Den hadde en toppfart på 150 mph når de fleste bilene hadde nok med å klare 60 mph.

Alt dette var til salgs for £2.097 for roadster og £2.196 for kupé, omtrent halvparten av prisen på datidens Ferrari eller Aston Martin som hadde samme ytelse, og omtrent samme prisen som BMW 5-serien i dagens penger.

E-Type ble utviklet fra Le Mans-vinneren D-Type og brukte det samme grunnleggende design og konstruksjon. Den vant også konkurranser, særlig da Jaguar bygde spesielle lettevektversjoner med aluminiums-karosseri.

Imidlertid var det på veiene at E-Type hadde største suksess, når kjøperne strømmet til utstillingslokalene. Bilen ble utviklet med ytterligere finesser, bl.a. en modell med baksete slik at familiebilistene også kunne være med på moroa, og en kraftig 5,3 liters V12 motor som tilførte bilen ubesværet ytelse helt fram til slutten av produksjonsperioden i 1975. Motorkraften og utseendet til E-Type gjorde bilen svært ettertraktet og en førsteklasses klassisk bil både på den tiden og fram til våre dager.



1. Mini

Produksjonsår: 1959 – 2000

Pris som ny: £506

Pris nå: £500 – 30.000

Motor: 850cc, 4 sylindre, bensin, 34 bhp

Toppfart: 73 mph

Det kan ikke være mange i Storbritannia som aldri har vært borti en Mini en gang i livet. I løpet av sin 41-årige produksjonsperiode har bilen blitt et ikon for britisk innovasjon, en motesak og en sportsbil – helt som også ga folk kjøre glede til en overkommelig pris.

Alle disse prestasjonene var mulige takket være en ubetinget kreativ tilnærming til bil design. I en situasjon med bensinkrise og en invasjon av superøkonomiske tyske bobler, ga BMC-sjefene designer Alec Issigonis i oppdrag å bygge en bil som var mindre enn 10 fot lang, som kunne gi plass til en familie på fire.

Det geniale resultatet benyttet hver millimeter av tilgjengelig plass. Bittesmå 10-tommer dekk plassert i bilens hjørner for å gi mer innvendig plass. I stedet for klumpete konvensjonelle fjærer brukte Mini kompakte gummikjegler. Girkassen ble plassert i bilens bunnpanne og hele motoren ble montert på tvers, slik at sylindrene ble stilt inn sidelengs på tvers av bilen for å utnytte plassen best mulig.

Resultatet ble lansert for et forbløffet publikum i 1959. Mini var nesten for radikal for de konservative britene, og det var ikke før kjendiser og racerbilsjåfører ble sett i bilen at den ble moteriktig. En av disse racingstjernene var John Cooper, som umiddelbart skjønnte at Mini hadde formidabelt potensiale i motorsport. Etter å ha gjort noen småjusteringer for å øke motorkraften var Mini Cooper født.

5,3 million biler var solgt da produksjonen sluttet. Den hadde blitt bygget som kabriolet, stasjonsvogn, van og pickup. Mini var en gang like vanlig som lyktestolper på veiene i Storbritannia. Nå er originalmodellene blitt avholdte klassikere som vekker smil hos alle. De dominerer fremdeles klassisk motorsport også. Det er ikke rart at våre eksperter sier at den mektige Mini er den største britiske bilen noensinne.



VÅRMARKED-EKEBERG 2018

Norges største delemarked - Ekeberg Camping, Oslo, lørdag 5. mai kl. 06.00–16.00

BRANNSIKRING er gitt topp prioritet.
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,-. Finbilkpøring kr. 300,-.
Klubbestands kr. 300,-. Selgere med
veterankjøretøyrelaterte varer
prioriteres, kontroll må påregnes.
Salg av næringsmidler, drikkevarer,
søtsaker og liknende er forbeholdt
arrangøren.

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

Informasjon til selgere:

INNKJØRING: Fredag 4. mai kl. 16.00–23.00
Lørdag 5. mai kl. 06.00–10.00
INGEN INNKJØRING etter kl. 10.00 lørdag!

UTKJØRING: Fra kl. 14.00 lørdag 5. mai

- Veteranbil og MC delemarked
- Salg av biler og MC over 30 år
- Antikviteter
- Forhåndsregistrering av selgere
- Gratis adgang for publikum
- Ingen campingmuligheter
- Pølseboder åpner kl. 07.00
- 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

Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.



The advertisement features a black background with ornate, colorful 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. The Twinnings logo itself includes the text "TWINNINGS" and "EST. 1706". Below this, the text "TWINNINGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!" is written in white. At the bottom, three boxes of Twinnings tea are shown: "TWINNINGS" (black box), "TWINNINGS" (pink box), and "TWINNINGS" (orange box). Below the tea boxes, the text "Ethical Tea Partnership" and "www.twinnings.co.uk" is visible.

TWINNINGS

300 YEARS
BLENDED INTO ONE MOMENT
SINCE 1706

TWINNINGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!

TWINNINGS

TWINNINGS

TWINNINGS

Ethical Tea Partnership

www.twinnings.co.uk

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



Unneberg bil



**SUNNAAS
HJULSERVICE**

Hjulspecialisten på Bjerke



BilXtra
verksted

Mekonomen

Vi gjør BilLivet enklere™



WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

Telefon 23 00 85 50 Fax 23 00 85 60 E-post 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.



BEST BRITISH CARS

**Jaguar XK 120,
nummer 31**



**Rolls-Royce
Silver Ghost,
nummer 33**

**Austin Seven,
nummer 17**



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

