

Albion 40 år



**MEDLEMSBLAD FOR  
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING  
Nr. 1 – 2019**



**Austin A40 Light Commercial**



**Austin 10/4 Cambridge «Woody», år 1936.**

Fargen er «Old English White» med beige skinninteriør og et lysebrunt teppe. Denne unike førkrigs Austin 10 Cambridge har et særegent Jennings tre-karosseri. Jennings-firmaet spesialiserte seg på å produsere tre-karosserier på 1930-tallet. Undersøkelser viser at tre av disse Austin med spesialkarosseri ble bygget. Denne bilen er den eneste som fremdeles eksisterer.



## **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

40 år – og evig ung? Vi feirer faktisk 40-års jubileum i år! Våre kjøretøyer er blitt eldre og også vi som er medlemmer! Vi har i dag medlemmer som ikke var født da Albion ble stiftet 1979, så vi kan vel si at det har vært en viss rekruttering av både medlemmer født på 80-tallet og kjøretøyer som var nye på slutten av 70-tallet og hele 80-tallet. Enda har vi medlemmer som var med og stiftet klubben, de har ikke funnet noen vaksine mot den anglofile pandemi. I vårt jubileumsnummer vil vi komme med en historisk reise i klubbens 40-årige liv hvor både medlemmer og motorkjøretøyer blir omtalt.



Nå har våren? begynt å feste seg de fleste steder og vi nærmer oss påske – bruk muligheten til å promotere det anglofile og gjør doningen klar til jubileumssesongen.

**Aktiviteter 2019:** sett av datoen

Lørdag 4. mai Ekebergmarkedet (Albion med egen stand)

Lørdag 8. juni Motorkonvoien, se side 43 – her er muligheter, særlig for dere som kommer sør-, øst- vestfra. Albion deltar.

Lørdag 15. juni Engelsk Bildag Burud – se side 37

Helgen 2.-4. august: Albions 40-års jubileumstreff – på Biri Travbane (stand og biloppstilling) og Biristrand Camping

**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 2019 kr 300. Medlemskontingenten sendes ut etter påske.**

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 hyggelig prat i vårt anglofile miljø!

*Hilsen Lise*

# Redaktøren har ordet

Det er like før ny sesong med engelske biler på veiene igjen. Jeg møtte et ektepar på en frivillighetssamling i Drammen i mars. Det viste seg at de hadde både MG og Austin Healey. Da gikk praten fort og det var kona som kjørte Healey, importert fra USA. Det er rart med det når det kommer til engelske biler. De er miljøskapende.



Miljøskapende blir de når det er stans på veien. Da stopper mange og vil hjelpe til. Åshild Fougner forteller om sine opplevelser med sin 1965 MGB Roadster. Sjøl har jeg opplevd at en liten dings som heter rotor kan skape problemer. Det har kommet en del elektrisk materiell på markedet som man rett og slett bør si nei takk til. Den aller beste måten å løse problemene – med tenningsystemet – er å skaffe originale deler fra England. Men også her kan man være uheldig. Man vet jo aldri hvor lenge såkalte bruksdeler holder. Jeg prøver å notere alle bytter i min notatbok som ligger i bilen, inklusiv kilometerstand. Men, det er jo ikke alltid at slik statistikk hjelper. Så derfor er det akkurat nå det er tid for å ta vårpussen.

Alle har jo sine favoritter. I dette nummer av Albion har vi funnet fram til biler som man ikke akkurat ser på norske veier. Det gjelder Austin 10/4 Cambridge fra 1936 og MG PA Airline Coupe fra 1935. Mini Moke er også en artig liten bil tegnet av Alec Issigonis. Moke er et gammelt dialektord for esel.

I England var man veldig flinke til å produsere små varebiler – eller Light Commercial. Jeg har selv en varebil og syntes det var litt morsomt å ta fra Austin A40. Det er sjeldent å se disse bruksbilene på veiene nå. Både i Miniklubben og i Minorklubben er det fortsatt ganske mange som eier en varebil eller en pickup. Å finne Light Commercial fra 50-tallet er nok mer sjeldent.

*Hilsen Roar*

# Lykke og (u)hell med ferie bilen min.

Av Åshild Fougner

I en årrekke har Tor Otto og jeg tatt ferieturer med min MGB Roadster 1965 modell. Turene har gått til mange Europeiske land, men de fleste turene har vi tatt på kryss og tvers i Norge. Spenningen med å dra på langtur med en veteranbil, er om det skjer noe uforutsett med kjøredoningen. Bortsett fra turen til Italia i 2005 og årets tur til Vestlandet, har det tilstøtt trøbbel av mer eller mindre alvorlig grad undervegs på alle de andre ferieturene. Det har blitt noen ekstra hotellovernattinger i årenes løp på disse turene våre, men alle problemer har heldigvis latt seg løse – takket være mye «hell i uhell».



*Gamle Strynefjellsveg*

Glemmer aldri da det smalt kraftig under bilen på motorvegen i Sverige for noen år siden. En av boltene som holder caliperen løsnet og forsvant. Dette skjedde utenfor Västerås på veg til et av verdens største biltreff. På det kilometerlange bilmarkedet fant Tor Otto nye bolter, men caliperen ble ikke fikset på dagen, så den største utfordringen ble å finne husvære. Pga Power Big Meet, var det ikke en seng å oppdrive i miles omkrets.

På vår tur den ytre Kystriksveg på Helgeland, røk termostaten på den elektriske vifta. Vi klarte ikke å få tak i ny termostat på stedet. Dermed ble det overnatting i Steinkjær mens Tor Otto løste problemet med å koble vifta direkte til en strømførende ledning med en bryter. Den mekaniske vifta hadde han demontert for å få mer HK ut av motoren!



*Utsikt ned mot Stryn*

På veg til Stavanger for et par år siden, holdt vi på å miste høyre forhjul. Via bekjente kom vi i kontakt med en MG spesialist med eget verksted i nærheten. Han kunne ikke hjelpe på en søndag, så dermed ble det et trivelig opphold på Bryne Sommerhotel



*Loen Sky Lift*

sammen med gode venner. Alle trodde det var lageret som var gått, så det ble skiftet. Det hjalp ikke, for det viste seg at det var hubben som var utslitt. Vi kom oss videre ved stadig å stramme hjulmutteren og så ble det en større jobb for Svein Marius på Rena med å bytte hubben.

Året før ankom vi til Bergen sentrum i rushtrafikken da motoren gikk varm. Fikk svingt inn på midten av en rundkjøring. Hjelpsomme forbipasserende bilister slengte vannflasker mm til meg som stod der i midtribatten i 30 varmegrader, med skinnjakke og en fosskokende bil.

Den mest utrolige hjelpen fikk vi nok i fjor. Etter ferie i Nord-Tyskland var vi på veg hjem gjennom Sverige. I en bakke opp mot en høyresving på motorvegen før Gøteborg stoppet bilen momentant! Vi rakk å sette ut varselstilt på den sterkt trafikkerte motorvegen og var i ferd med å ringe etter Redningstjsten. Da kom en reddende engel ved navn Göran tilfeldigvis forbi i en veteran Mercedes og tilbød oss hjelp. Noen minutter senere kom han tilbake i en diger BMVX5 og tauet



*Vestkapp*



*Jotunheimvegen*



*Romsdalshorn*

oss til sin sommarstuga. Her var hele gårdsplassen full av spennstige biler.

Mens Göran satte i sving sine kontakter, ble vi servert kaffe i hagen. Et par tusen kroner fattigere og noen timer forsinket, kunne vi reise lykkelige hjem for egen maskin med bl.a. ny dynamo. Du snakker om grise-flaks og stor takk til Göran for hyggelig bistand!!

## MEN årets ferietur med veteranbilen min, ble fra ende til annen vellykket – The Best Ever!!

Tor Otto hadde et ønske om å besøke en veteranbil-samler i Ålesund. Jeg ønsket å reise til Selja Kloster, der Norges første kvinnelige helgen, St. Sunniva ifølge sagnet holdt til på 900-tallet. For å oppfylle disse to ønskene, ble kjøreruta lagt. I strålende sommervær kjørte vi vestover i den åpne sportsbilen. Fine veier og flott natur over Jotunheimvegen fra Skåbu til Bygdin, Valdresflye til Lom og videre til Grotli. For bl.a. å unngå tunneller (ubehagelig med åpen bil), ble



*Trollveggen*



*St. Sunniva i Selje*

den gamle Strynefjellsvegen valgt. Overgangen fra Fjellnorge til Fjordnorge oppleves her naturmessig sterkt!! Før turen gikk utover langs vakre Nordfjorden, tok vi oss tid til en luftig tur med Loen Sky Lift tur/retur til Hoven. Det tar 6 minutter opp og 6 minutter ned. For oss to kom turen på 1020 kroner – verdt hver krone, spør du meg. Jeg gir det sjarmerende og intime overnattingsstedet Doktorgården i Selje mine beste anbefalinger.



*Trøbbel på motorvegen 2017*

Fra Selje tok vi turen ut til Vestkapp på det lille Stadlandet, før vi svingte oss nordover langs Vestlandsfjorden til Ålesund – for noen fantastiske veier for en åpen godværsbil! Fra Jugendbyen gikk turen videre ut Romsdalen, ned Raumadalen forbi Romsdalshorn og Trollveggen. Til slutt bar det straka vegen nedover Gudbrandsdalen og hemmat. Det beste med ferier, er å komme helskinnet hjem og fordøye alle opplevelsene! Vår MG-tur i 2018 kan nesten ikke beskrives med ord, men må oppleves – og så har jeg bevart ferieminnene ved å ta mange bilder da...

# Riley Elf (1961-1969)

## Oversikt

### Også kalt:

Austin Mini, Morris Mini,  
Wolseley Hornet

### Produksjon:

1961–1969

**Montering:** Storbritannia

**Designer:** Sir Alec Issigonis

### Karosseritype:

2-dørs sedan

**Motor:** 850 cc (0,9 l), 14 997 cc (1.01) 14 998 cc (1.01) 14 1.071 cc (1,1) 14 1.275 cc (1.3l ) 14

Denne bilen ble bygget som en mer luksuriøs utgave av Mini – både Wolseley Hornet og Riley Elf hadde lengre bakskjermer med litt finneform og større bagasjerom som ga bilene et mer tradisjonelt 3-delt design. Akselavstanden til Elf og Hornet ble holdt på 2,036 m, mens den totale lengden ble forlenget til 3,27 m. Dette resulterte i en nettovekt på henholdsvis 638 kg og 642,3 kg (hydrolastikk-fjæring) for Elf og 618 kg og 636,4 kg for Hornet. Utformingen av grillen ble tilpasset de to bilene, der Hornets grill hadde et «Wolseley» merke og ga begge et mindre hverdagslig utseende. Hjulkapslene var større og mer forseggjort enn hos Austin og Morris Mini, samt støtfangerhorn og dashbord i finér. Riley-modellen var den dyreste av de to bilene. Navnet «Wolseley Hornet» ble først brukt om en sportsbil fra 30-tallet, mens «Elf» vekket minner om Riley Sprite og Imp – sportsbiler fra 30-årene. Dashbordet i full bredde skilte mellom Elf og Hornet. Dashbordet var ideen til Christopher Milner, salgssjefen til Riley.



Karosseriene til både Riley Elf og Wolseley Hornet ble bygget på Fisher & Ludow under varemerket «Fisholow». Svært tidlige Mark I-versjoner av begge biler var uten støtfangerhorn og med hel front-skjerm uten kromlister, dette ble snart fjernet igjen, for å spare kostnader.

De særegne støtfangerhornene til Elf og Hornet dukket først opp i 1962. Setene i tidlige Mark I-modeller var en blanding av skinn og stoff, mens alle senere modeller hadde seter i helskinn. Mark I-modeller hadde skivebrems foran.

Både Elf og Hornet gikk gjennom tre versjoner, den første brukte 848 cc, 34 bhp motor med en enkel HS2 forgasser, som ble endret til en enkel HS2-forgasser 38 bhp versjon av Cooper 998 cc motor i Mark II i 1963. Dette forbedret bilens toppfart fra 71 til 77 mph. Mark II-biler kom derfor også med bedre bremses: trommelbrems med bremsesko for å takle den økte motorkraften.

Både Mark I og Mark II hadde firegirs girkasser (tre synkrongir) med girstangveksel, også kjent som «tryllestav»-type. Automatgir ble tilbudt på Mark II i 1965. Mark III-oppgaderingen i 1966 hadde ikke bare vinduer som kunne sveives opp, frisklufts-ventiler, men skivebrems erstattet også trommelbrems foran. Skjulte dørhengsler ble introdusert før disse var å se på den ordinære Mini. Girsystemet ble oppgradert til girspak, som senere ble sett på alle Mini-biler. Automatgir ble igjen mulig å få kjøpt til Mark III i 1967. Firegirs synkrongir ble innført i 1968. Det ble bygget 30.912 Riley Elf og 28.455 Wolseley Hornet. Produksjonen sluttet sent i 1969 da British Leyland sluttet med merkene Riley og Wolseley.



*Riley Elf MkIII i tv-serien  
Inspector George Gently*



*Riley Elf Mk1 i filmen "The House  
that Dripped Blood" fra 1971.*

# Coupé de Grace – 1935 M.G. PA Airline fra Hemmings Sports & Exotic Car

Av Mark J. McCourt

MGs PA Airline Coupé var den første i en eksklusiv produksjon av berømte, spesialbygde Midgets.

De som har levd lenge nok til å kjenne til MGer, vil ofte tenke på etterkrigstidens sportsbiler, den stilige TC, fine MGA eller praktiske MGB. Vi har liten kjennskap til MGer bygget før slutten



på 40-tallet, selv om mange MGer ble eksportert til USA rett etter krigen. Disse tidlige bilene var mest trofast mot MG-idealet: solide sportsbiler for entusiaster med beskjedne midler. Midget, Magnette og Magna fra 30-tallet, alle med overliggende kamaksel, er alle berømt, men det er den sjeldne og vakre Airline Coupé som inspirerer de mest hengivne tilhengerne.

I likhet med Ford Motor Company og merkene Bugatti og Citroën ble MG Car Company skapt av visjonene til en stor entusiast: Cecil Kimber. Kimber ble ansatt av The Morris Garages i 1921 – en bilforhandler med showroom på Queen Street i Oxford, og tidligere hjem til motorsykkelprodusenten etablert av William Richard Morris. Morris holdt sin Morris Garages-virksomhet adskilt fra bilprodusent-virksomheten Morris Motors Ltd. of Cowley, Oxford.

«Den store jobben med å lede den daglige driften av Morris Garages var ikke nok for Kimber, han startet med å designe spesiallaget karosseri som kunne brukes på standard-chassiset produsert av Morris Motors», skriver forfatteren F. Wilson McComb i den anerkjente boka «M.G. av McComb». De første sportsbilene fra Morris Garages var «M.G. Super Sports», en toseter med Cowley chassis og Raworth karosseri, som ble bygget i 1923 og 1924.

Mange tidlige Super Sports skilte seg fra standard-Morris med sitt spesielle karosseri med skrå frontrute, hellende ratt, trådhjul, maritimt-inspirerte panser-ventiler. Det ble også gjort mekaniske endringer for å forbedre ytelsen, bl.a. flattrykt fjæring, bedre støtdempere, høyere sluttutveksling, bedre bremses, og bedre plassering av pedalene. Spesialbilene solgt av Morris Garages under ledelse av Cecil Kimber var så populære at han nå nærmet seg et stort vendepunkt i karrieren», skrev McComb. «Han drev Morris Garages på en fremragende måte, men hadde bygget om den prosaiske Morris Oxford til en bil som var så unik at den kunne selges til en pris 1/3 høyere enn en tilsvarende Morris-modell, og i et slikt antall at det måtte bygges en egen fabrikk for å produsere den.»



Med nølende støtte av William Morris, som skulle få tittelen Sir William Morris, Bart, og senere Lord Nuffield, fikk Kimber klarsignal for å bygge sin sportsbilfabrikk. Etter å ha fått mange fans som følge av at roadsterne og de eksklusive lukkede sportsbilene vant testløp og rallyer, ble M.G. Car Company formelt registrert i juli 1930, nesten et helt år etter at fabrikken hadde flyttet til de nye lokalene i den gamle Pavlova Leather Company-fabrikken i Abingdon-on-Thames.

Kunstneren som illustrerte alle M.G.-brosjyrene fra 1929 til 1939 het Harold Connolly som siteres i M.G. by McComb: «Kimber sa alltid at en sportsbil bør se rask ut selv om den står stille. Det var tanken bak alle hans tegninger. Alle bilene han tegnet så raske ut, selv de som hadde høyt panser. Han var stolt over at bilene hans var attraktive uansett, så jeg behøvde ikke å senke taket eller forlenge dem osv. slik jeg måtte gjøre med Morris og Austin.»

Kimbers øye for styling gjorde at MGene ikke bare fikk vakkert fabrikk-karosseri, men også vakkert skreddersydd karosseri.

MG var i ferd med få en misunnelsesverdig renommé for sin evne til å vinne bilrace. Selv om Kimber ikke hadde et racing-lag fra fabrikk, anbefalte han private racing-aktiviteter fra slutten av 20-tallet til 30-tallet, da dette ville gi glans og kraft til MGs image. Den lille 847cc, 20-27hp OHC fire-sylindret M-Type Midget av 1928-1932 ble bygget sammen med de større 14/40 Mk. IV og 18/80 Six-biler. Den hadde tekstilkarosseri og flotte prosjektil-styling, dette var bilen som fanget fantasien og forsterket MGs image som konstruktør av kjappe og spreke sportsbiler.

M-Type Midget var den første i en serie av små MG sportsbiler som brukte Midget-merket – MG-navnet for åpne firesylindrede biler. De som ønsket et hardt karosseri i stedet for M-Types tekstilkarosseri kunne bestille D-Type Midget som ellers var helt lik. Racerbil-sjåfører sopte inn premier i 746cc C-Type Midget, som kunne kjøpes med kompressor. Den neste serien med kjøreklare Midget var J-Type. J1 og J2-bilene fra 1932-34 brukte en 36 hp-versjon av OHC 847cc-motoren, og dens nedsvingede dør og buede skjermer la grunnlaget for alle Midget-biler fram til den siste TF-modellen av 1955.

Mens selskapet oppnådde prestisje gjennom seierne med J3 og J4-Midgets og de seksylindrede, superraske K3 Magnette som slo større konkurrenter, var man i gang med å finne erstatningen til J-Type Midget: P-Type Midget. Den første serien med P-Type som senere ble kalt for PA når PB ble lansert i 1945, viste mange forbedringer i forhold til J-Type. Selv om bilene så svært like ut utenfra, var forskjellen de større forkrommede frontlyktene montert på en skjult stang, frontskjermene montert på et eget gummirør for å forhindre risting, og retningsviseren montert på torpedoveggen, det mekaniske var en helt annen historie.

Selv om PA erstattet 847cc-motoren med en 57mm boring og 83mm slaglengde i likhet med J2, var motoren ny: veivakselen lå på tre lagre, ikke lenger to. Denne sterkere modellen hadde et sentralt lager bygget i to ståldeler med et tynt lag hvitmetall som lagerflate. Aerolitt-stempler ble montert med to ringer og mer effektive 1 1/4

tommer inntak og 1 1/8 tommer eksosventiler ble montert i topplokket. Den avanserte overliggende kamakselen, som hadde vært et MG kjennemerke siden M-Type, hadde girspak montert på dynamoens vertikale kraftoverføring, fordeleren var koblet direkte på drivakselen. Et nytt standard Tecalmit oljefilter forbedret smøringen og vannpumpen forbedret kjølingen.

Den ikke-synkroniserte firegirs girkassen hadde tilpasset utvekslingsforhold for å forbedre ytelsen i oppoverbakker og testkjøring, med et lavt 4,18 første gir og bredt 2.32 annet gir, et «stille» tredjegir (med tannhjul i konstant inngrep) og 1:1 toppgir. MG oppgraderte bremsesystemet til P-Type med 12-tommers kabeldrevne bremsetromler som erstattet de gamle 8-tommers enhetene hele veien rundt. J-Types særpregede lavhengende chassis som erstattet bakakselen over de bakre rammeskinnene, ble forlenget til PA-modellene for å få større akselavstand mens man beholdt den samme hjulavstanden.

P-Type ble umiddelbart en suksess hos både motorpressen og kjøperne og omfattet åpen toseter, åpen fireseter og den imponerende Airline Coupé. Kimber hadde en velutviklet estetisk sans og forsto at en lukket toseter PA ville slå an hos kjøpere som ønsket MG-ytelse uten upraktisk stofftak og sidegardiner. Airlinekarosseriet kom fra Henry W. Allinghams bedrift. Han hadde demonstrert sitt talent da han jobbet hos de innovative Chalmers & Hoyer Coachbuilders i 1920, han hadde også blitt påvirket av Art Deco-bevegelsen som ble moderne på midten av 30-tallet, samt av den nye vitenskapen om aerodynamikk da han tegnet karosseriet til Airline Coupé.

Karosseriet til Airline Coupé var ikke tegnet eksklusivt for MG, den hadde tidligere blitt brukt på biler med ulik akselavstand (og med ulik grad av estetisk suksess), som f.eks. Vauxhall, Jaguar og HRG. MGs Airline Coupé ble bygget vekselvis av Whittingham & Mitchel of London eller Carbodies of Coventry, og ble montert på P-Type Midget og det noe større N-Type Magnette chassiset.

Mens noen lukkede biler med tak tilpasset roadster-karosseri ser klumsete og ubalansert ut, tok Allingham den strøkne MGen og gjorde den vakker med Airline Coupé-karosseriet. De elegante skjermene og lange panserne passet godt sammen med den skrå

bakdelen, som strakte seg fra takfronten til bakre støtfanger i en elegant s-kurve. Særtrekk ved Airline omfattet skrå vinduer som ble åpnet nederst for ventilasjon, reservedekk montert bakpå og skyvbart takpanel. I de fleste MG Airline Coupé-modellene var disse soltakene fremhevet med tre små pleksiglassruter formet som katredralvinduer, som var opphavet til kjælenavnet.

Karosseriet til Airline Coupé var bygget på en ramme i ask. De håndlagde karosseriplatene ble laget av aluminium eller stål, etter hva man hadde tilgjengelig, og takluken hadde et avløp som hindret vannlekkasje inn i kupeen. Det var skinnseter for to i den luksuriøse, teppebelagte kupeen, med plass til bagasje bak setene. Interiøret var preget av mye polert valnøttre og sidevinduene hadde kromlister.



Luksuspreget til MG Airline Coupé omfattet også eksteriørlakken i ulike farger: svart, svart med rødt, grønt, blått eller grått øverst og på hjulkapslene, eller med to-sjatteringer i rødt, grønt, blått eller grått. Standard trådhjul kunne fås i svart, aluminium eller to-sjatteringsfargene, som kunne matches med interiøret. Mens

lakken på den avbildede MG PA Airline Coupé nå har sin opprinnelige rødfarge i to sjatteringer, var den helsvart da Emmanuel «Lou» Louchios kjøpte bilen i 1970.

‘PA 1811’ som er chassisnummeret på bilen som er avbildet, ble kjøpt ny av James Waddell fra MG-agenten i Edinburgh 6. april 1935. Den hadde to-sjatteringslakk og matchende hjul, et Ace reservehjulslokk og et askebeger i bakelitt. Lou fant annonsen for bilen i august 1970-utgaven av Road & Track, til £2.500. Tilfeldigvis var det også en artikkel om en annen 1935 MG PA Airline Coupé i samme blad.

Lou var godt kjent med MGer, siden han allerede var eier av to PA roadster. «Jeg har alltid vært glad i britiske sportsbiler, på ett tidspunkt hadde jeg tolv stykker, bl.a. en Austin Healey, en Triumph, en Lotus Elite, en Twin-Cam MGA og en trehjuls Morgan. Så giftet jeg meg,» lo han «og de fleste bilene forsvant, men jeg beholdt Airline-bilen. Jeg hadde planer om å restaurere den.»

Lou hadde i mange år vært glad i Airline-karosseriet og han ble enda mer tent på å eie en Airline selv da han leste artikkelen i Road & Track. «Jeg så annonsen og kastet meg på telefonen. Jeg overførte pengene med en gang, og fant ut at jeg hadde slått et annen potensiell kjøpet med et par timer.» Bilen ble fraktet til New York, der Lou hentet den i en stor lastebil for å frakte den hjem til Rolling Meadows, Illinois. «Den var i kjørbar stand, og startet med én gang.»

Selv om han ikke registrerte bilen til veikjøring, søkte han om å få registrert eierskapet. «Jeg måtte sende inn bilens opprinnelige vognkort for å få registrert eierskapet. Når dette var i orden, prøvde jeg å få vognkortet tilbake, men det var makulert», minnes han med tristhet. Ansvar for familie og sivilingeniørkarriere gjorde at bilen ble stående lagret i nesten 30 år, men etter at han gikk av med pensjon i 2001 kunne han endelig begynne med restaureringsarbeidet.

«Den var omlakkert men fremdeles 90 prosent intakt, med det opprinnelige interiøret,» sier Lou. «Nesten halvparten av trerammen var råtten, og soltakets «katedralvinduer» var helt tildekket. Det var noe rustskader på panseret og bakskjermene, men i denne bilen er størstedelen av karosseriet av aluminium og skjermer, dører og torpedoveggen er av stål. Jeg reparerte trerammen, restaurerte chassiset og soltaket og satte alt sammen igjen. Jeg fikk andre til å fikse motoren, setene, lakkingen og kromarbeidet.»

Lous bil er en av 28 PA Airline Coupé som ble bygget og en av 15 som fremdeles eksisterer, selv om det bare er 11 som har beholdt sitt Airline karosseri, ifølge Lew Palmer, Airline-ekspert og registerfører for The Airline Coupé Registry. «Av 14 PB-modeller som ble produsert eksisterer det fremdeles seks, som alle er Airline-modeller. Av 7 N-Type modeller eksisterer fremdeles 4, derav 3 med det opprinnelige karosseriet, én TA ble bygget og eksisterer fremdeles i Sveits med originalt karosseri.

Det er totalt 51 MG Airline Coupé-biler, hvorav en TA Airline til som angivelig ble bygget. Imidlertid er det ingen som kan bekrefte at denne eksisterer, heller ikke registerføreren for T-Registeret i Storbritannia», sier Lew.

Siden hans Airline er bygget på Midget-chassis, synes Lou at den er litt trang. «Setet var laget for en som er mindre enn meg, jeg er 1.80 høy og veier 100 kg. Selv om setet blir justert bakover slår knærne mine oppi rattet. Pedalene sitter også veldig tett, så jeg må være forsiktig med gass og brems, og det usynkroniserte giret er en utfordring. Men, selv om bilen går sakte og er litt trang så er den morsom å kjøre, du får en følelse av 30-tallet.»

Siden han bare kjører bilen til bil-show nå for tiden, henviser han til kjøretestresultatene fra når bilen var ny. Testerne var alle svært begeistret for bilens forstørrede bremses («Silkemyk bremsing uansett fart», skrev The Light Car.) og fjæring («Midget kan vrenses rundt svingene med ulende dekk i en fart som hadde endt dårlig i en mindre solid bil, men allikevel går det ikke utover ryggen når man kjører over humper og hull»). Denne OHC-motoren til MG som skulle forsvinne etter at den oppdaterte 939cc, 43,3 hp BP-modellen ble lagt ned, etter at selskapet ble kjøpt opp av Nuffield-selskapet, fikk også ros: «Ved en toppfart på 60 mph kjører motoren på 4.000 rpm, et sånt turtall kan synes høy for fans av store biler, men med en så stillegående motor er det bare turtelleren som avslører høyt turtall.»

Lew oppsummerer alt som er magisk med denne Airline Coupé: «Ingeniørene og designerne hos MG, før de ble innlemmet i større, mer anonyme produksjonsbedrifter, var helt enestående. De hadde en unik sans for ingeniørkunst og design. Få var utdannede ingeniører eller designere, men hadde stor sans for mekanikk da de vokste opp. Det som var vakkert ved mange MGer som Airline var den klassiske eleganse. Den var aldri prangende som franske biler eller utspjåket som italienske biler, aldri kalde som tyske biler. De var ganske enkelt elegante med karakter og sjarm.»

## Eierens historie:

«Bare se på den... jeg elsker bilens design, alt sammen. Akkurat som det står i Road & Track er dette den vakreste MG av alle». Jeg kjører den minimalt nå, mest til bil-show. Den vant Best in Show på the British Car Show i Chicago og på University Motors sommer-show, den vant førstepremie i sin klasse på Cuneo Museum Show, Geneva Concours og Midwest Gathering of the Faithful i 2005. Den får masse oppmerksomhet på bil-showene, folk snakker om de sjeldne John Bull-dekkene og soltaket, de har aldri sett noe lignende. Jeg elsker Airlines utseende, at den er så sjelden og hvordan folk blir begeistret når de ser den.» – Av Lou Louchios



## VÅRMARKED-EKEBERG 2019

Norges største delemarked - Ekeberg Camping, Oslo, lørdag 4. 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,-. Finbilparkering  
kr. 300,-. Klubbstands kr. 350,-.  
Selgere med veteran kjøretøyrelaterte  
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/vognvogt og andre tunge  
kjøretøyer over 12,5 m.

### Informasjon til selgere:

INNKJØRING: Fredag 3. mai kl. 16.00–23.00  
Lørdag 4. mai kl. 06.00–10.00  
**INGEN INNKJØRING etter kl. 10.00 lørdag!**  
UTKJØRING: Fra kl. 14.00 lørdag 4. mai.  
Tidspunkt for inn- og utkjøring gjelder også  
for veteranbiler til finbilparkering.

- 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

En salgsbrosjyre fra festivalåret 1951, når britisk-bygde kjøretøyer dominerte på gatene. Brexit-veier med japanske biler var fremdeles ukjent og bare en sjelden Fiat eller VW trengte seg inn på anglo-saksiske enemerker. I tiden før containertransport ble et stort antall britiske biler heist opp på handelsskip for utskipping til Samvelde-landene og det britiske imperiet. Denne illustrasjonen er et uvanlig solfylt bilde av et typisk bysenter (uten bombekrater) der solide neoklassiske bygninger ruver over gater fylt med fotgjengere. Dette var storslått etterkrigs-optimisme, men merkelig nok uten gateløys. Sidene inni brosjyren viser alle nye modeller i sitt naturlige miljø, i tillegg til tverrsnitt av avanserte tekniske detaljer. Helstålkonstruksjoner og pålitelighet var viktige salgsgargumenter i tillegg til «hyggelige kjøreforhold».





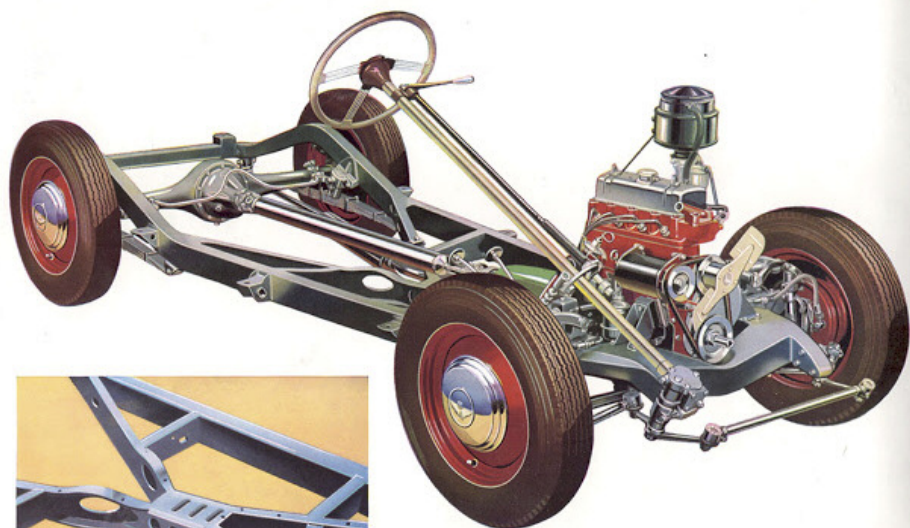
**W**ANTED: A dependable carrier for every business. Must give speedy and economical service and be prepared to work hard at all hours, in any climate. An established reputation for this type of work essential.

Here is a typical situation for which the Austin range of A40 Light Commercials has been especially designed. The enclosed

load space of the Van, the convertible interior of the Countryman

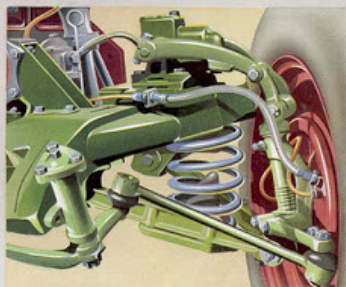
and the open truck body of the Pick-Up qualify these sturdy vehicles for a vast variety of light transport duties to suit every type of trade. Indeed, A40 Commercials are being successfully operated in most countries of the world where traders are investing in Austin and profiting by their economical, O.H.V. power and long-lasting service. For, when dependable transport is wanted, Austin is the natural choice.



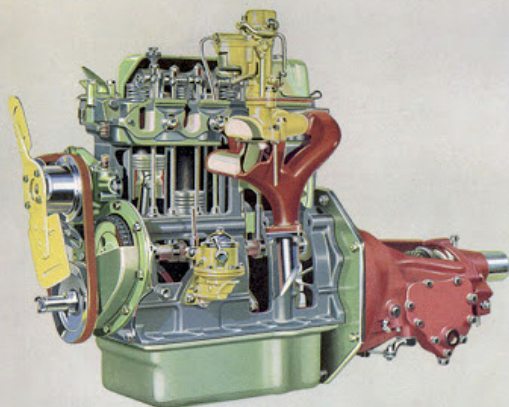


All Austin A40 Light Commercial are based on the same robust chassis with its deep box-section frame, rigid cross-bracing and dependable, finely finished components. The whole unit is entirely separate from the bodywork and is of commonsense design to give straightforward maintenance and long years of distinguished service.

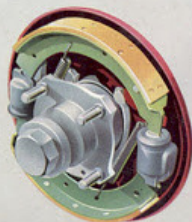
Smooth riding for driver and payload—even when the going is rough—this is the outstanding quality of the independent coil-spring front suspension.

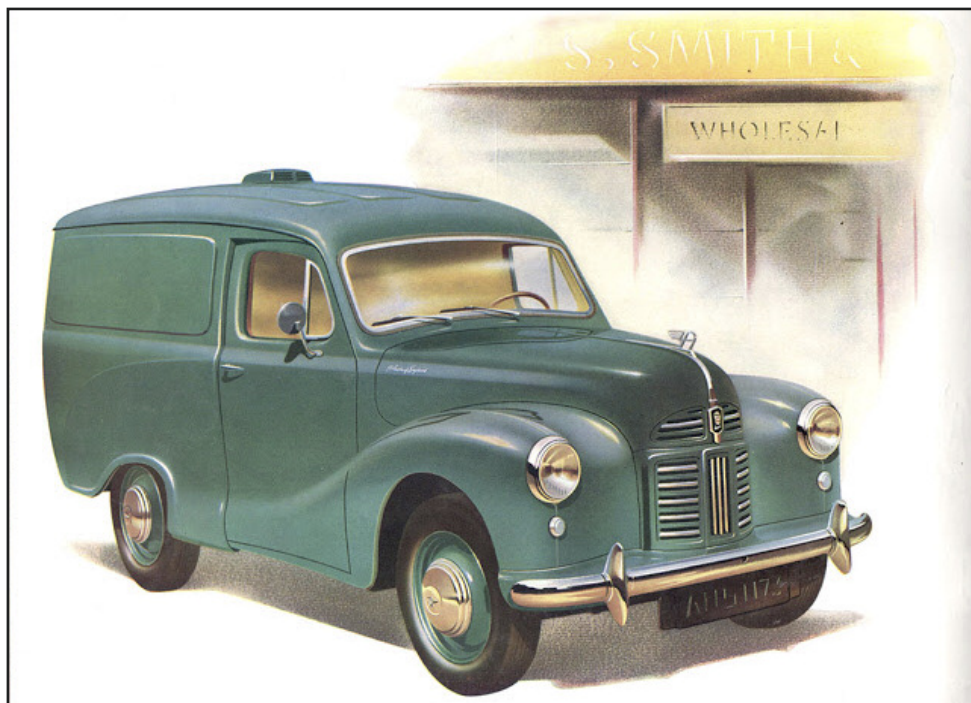


Safe hydraulic braking with two-leading shoes on front wheels for smooth, progressive stopping power from all speeds.



O.H.V. power that has put the Austin A40 in the forefront of the world's light cars is also employed in the Van, Countryman and Pick-up models. This compact, high-efficiency engine is a willing starter and revels in hard work day in, day out.



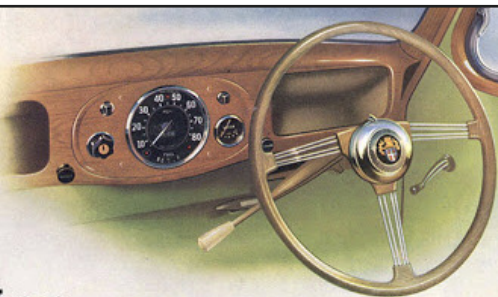


ADVERTISING the goods as it delivers them, the Austin A40 Van is a valuable asset to firms with loads up to half-a-ton to carry. Its dependability is a by-word among tradesmen while its outstanding performance and operating economy are creating an ever increasing demand for its services in all parts of the world.

## AUSTIN A40 Van

WITH ROBUST ALL-STEEL BODY

Congenial conditions are provided in the driving compartment of the A40 Van. There is safe all-round vision with comfortable seating and handy controls, while wide rear-opening doors assist frequent getting in and out on the delivery round. Goods in the body are easily accessible both from the driving seat and from the rear of the van where loading and unloading are assisted by the conveniently low floor.

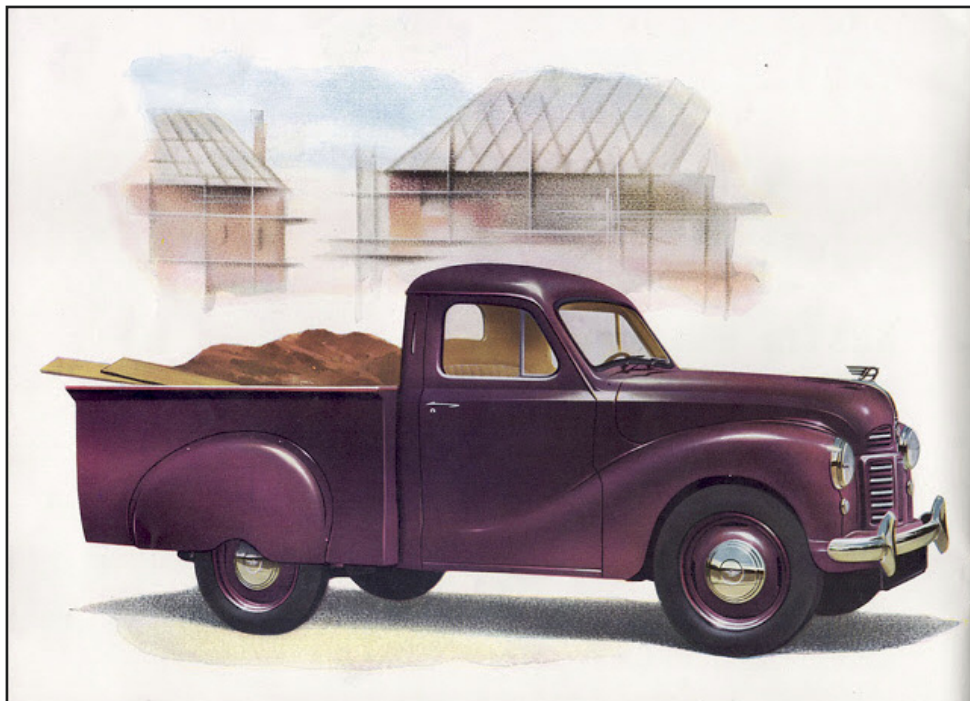




ADAPTABILITY is the key that is opening many doors for the A40 Countryman in numerous markets overseas. For here, incorporated within the one all-steel body, is a six-seater with generous space for luggage or a half-ton load carrier with comfortable accommodation for driver and mate. The conversion can be simply accomplished within the short space of a minute.

**AUSTIN A40 Countryman**  
WITH ROBUST ALL-STEEL BODY

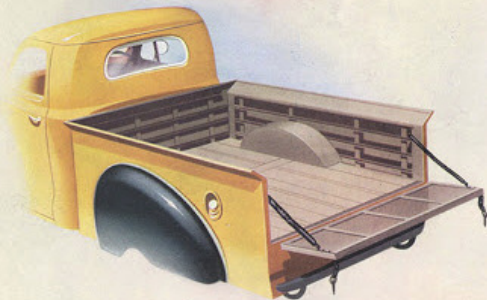
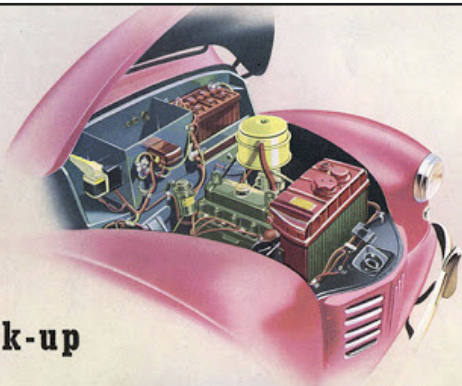
But not only is the adaptability of the Countryman confined to its quick-change interior, for it will travel with unruffled smoothness over any type of road surface whether it be an arterial highway or the toughest track in a lonely up-country estate.



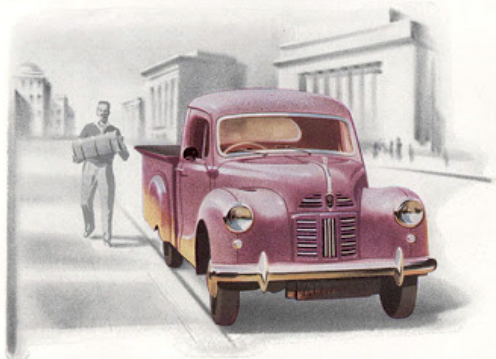
**T**RANSport troubles are left behind when the Austin A40 Pick-up carries the load. It is a willing and dependable light open truck whose versatility is unlimited where loads up to a half-ton are concerned. It is exceptionally manoeuvrable in the most confined spaces and has ample power to spare for really heavy going.

## AUSTIN A40 Pick-up

As with the other models in the A40 Light Commercial range, comfort and safety are important features of the all-steel Pick-up cab. Draught-free ventilation is provided by friction-controlled louvres fitted to the toughened glass door windows and, for cold weather, there is provision for interior heating with windscreen defrosting. The full-width single-piece front seat is trimmed in durable leather-cloth.



## LIGHT COMMERCIALS BUILT FOR HEAVY DUTY



### **1/2-TON PICK-UP TRUCK**

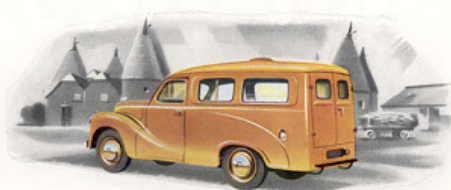
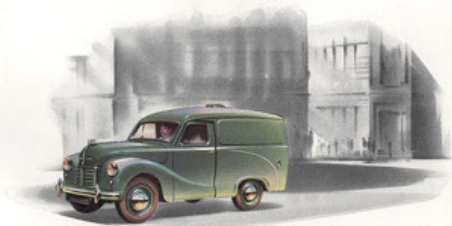
The open truck body of the A40 Pick-up is suitable for carrying a great variety of loads. It is a hard-wearing unit with sides of composite steel and aluminium construction supported by wood framing, and a tongued and grooved wood floor. The tailboard may be fixed in the closed position, completely lowered or held horizontally by covered chains to give extra floor length when required. Provision can also be made for the fitting of tilt tubes and canvas cover or a flat clip-on body cover—both enhance the general usefulness of the vehicle.

### **C H A S S I S**

In addition to the Van, Countryman and Pick-up models in the normal production range of A40 Light Commercial, chassis-cab and chassis-scuttle units are also available. These are ideal for those who wish to combine Austin dependability with a body built to a particular style and specification.

### **1/2-TON DELIVERY VAN**

Of 116 cu. ft. body capacity the A40 Van has all-steel construction with steel floor framing and tongued and grooved floorboards. The driving compartment is fitted with one fixed bucket seat which has provision for fore and aft adjustment; a passenger seat can be supplied at extra cost. A combined extraction and induction ventilator is incorporated in the roof of the van. The opening of the rear doors is restricted to prevent their projection beyond the width of the vehicle, while the door glasses are secured by special glazing rubber which ensures easy replacement in the event of breakage. All doors can be locked.



### **T H E C O U N T R Y M A N**

The A40 Countryman is a passenger-carrying van with body and cab of all-steel unit construction. The body interior is lined with grained millboard up to the waist and there are vertical van-type doors at the rear. Front seats are separate but close-mounted and have provision for fore and aft adjustment. The squabs and cushions tip forward to allow passage to and from the rear compartment. There is a single-piece rear seat with two occasional corner seats mounted on the wheelarches. The rear seat cushion can be hinged forward vertically, and the squab can be lowered into the horizontal position to form an extension to the body floor and increase load space.

# Etter 75 år er Jaguar ved veis ende i Browns Lane, Coventry. 1935-2004

Av Giles Chapman



Jaguar-biler har vært strøkne, raske og glamorøse helt siden det spenstige navnet først ble introdusert i 1935. Hvis du kjører en Jaguar har selve turen alltid vært bedre enn det å komme fram.

Det samme gjelder for Jaguar-fabrikken, navnet «Browns Lane» har et snev av Mekka for entusiaster. Det er vakkert å tenke på men fælt når du kommer dit. Browns Lane-anlegget er utiltalende, omringet av triste boligområder og med mursteins-tristessen til Number Two Shadow Factory som ble bygget av regjeringen på slutten av 30-tallet.

Plassert vest for Coventry i forstaden Allesley, ble Browns Lane bygget til å produsere tanks-motorer. I 1950 var fabrikken ute av drift og Jaguar-grunnleggeren William Lyons var i stand til å kjøpe den, etter avtale med Sir Archibald Rowland i forsyningsdepartementet, forutsatt at han fortsatte å produsere Meteor tankmotorer der.

Denne godmodige gründeren fikk fart på businessen sin ved å produsere sidevogner til motorsykler i Blackpool i 1922, seks år senere flyttet han bedriften sin til Foleshill i Coventry og satte i gang med bilproduksjon.

Siden hans elegante Jaguar MkVII sedan og vakre XK120 sportsbil var så populære ble det nødvendig med en ny fabrikk og Browns Lane kunne tilby 1 million kvadratfot (400 kvm) i produksjonsareal som var skreddersydd for utvidelse.

Flyttingen startet i mai 1951 og ble ikke fullført før 28. november 1952. Hver helg ble en hel avdeling flyttet på, maskinverkstedet gikk først, lakkeringsverkstedet til slutt, ved hjelp av lastebiler fra hele West Midlands-området.



Jaguar Competitions Department ble plassert i Browns Lane. C-type og D-type Jaguarene vant 24 timersløpet i Le Mans fem ganger på 50-tallet. Lyons ble adlet for sitt bidrag til landets eksport i 1956 og Dronningen og Prins Philip fikk en omvisning på fabrikken.

Men Browns Lanes fikk førstesideoppslag av en helt annen grunn i februar 1957: i en av de verste brannene som noensinne har opp-

stått i en bilfabrikk mistet de 270 Jaguarer. Til tross for dette var produksjonen i gang 36 timer senere da bedriften gjorde sitt beste for å møte etterspørselen etter biler som XK 140 og MkII fra 1961 og den ikoniske E-type to år senere.

Det var på dette tidspunktet at Browns Lane viste seg å ikke være i stand til å håndtere raskt økende produksjon. Jaguar kjøpte opp Daimler i 1960 for å få tak i større fabrikklokaler, og noen år senere kjøpte de opp en annen fabrikk i Castle Bromwich.

Mellom 1968 og 1984 var Jaguar innlemmet i British Leyland og Browns Lane måtte tåle skammen over å bli omdøpt til «BL Large/Specialist Operations Plant», et forhatt navn blant fabrikkarbeiderne, hvorav mange hadde jobbet der i flere tiår.

Etter en vellykket privatisering og inntreden på London-børsen ble Jaguar Cars kjøpt opp av Ford i 1989. Deretter ble Browns Lane tydeligvis overvundet av vennlighet og den selvstendige produksjonen lagt ned samtidig med at man utviklet Jaguars produktserie. Motorproduksjon gikk til Bridgend i Wales, S-type executive-bil ble bygget i Castle Bromwich og en ny mindre Jaguar basert på X-type ble produsert på Merseyside.

Ford hadde fokus på effektivitet og satte en stopper for Jaguars egen ekspertise når det gjaldt å produsere seter og dashbord, som i stedet ble kjøpt inn fra eksterne leverandører.

En fabrikk som en gang hadde vært hjem til en hærs-kare håndverkere med briller nede på nesen og blyant bak øret, ble en monteringsfabrikk der bilene ble boltet sammen. Design og godt håndverk som Lyons hadde bragt med seg til Browns Lane ble systematisk fjernet.

Jaguar har også tapt det innovative forspranget som gjorde at E-type og XJ6 ble skapt i Browns Lane og at XJ6 ble årets bil i 1968. Hvis fabrikken hadde laget en type Jaguar SUV som kunne konkurrere med BMW og Lexus i det viktige USA-markedet, kunne de kanskje ha holdt det gående og ikke måttet slutte med bilproduksjon etter 52 praktfulle år.

# Mini Moke

1964-1993

## Oversikt

Produsent:

BMC Leyland, Australia  
British Leyland,  
Portugal Cagiva

Også kalt: Austin Mini  
Moke, Morris Mini  
Moke, BMC Mini Moke  
(Military version),  
Leyland Moke (Australia)



Produksjon: 1964–1993

Montering: Setubal, Portugal; Longbridge plant, Birmingham, England; Zetland, New South Wales, Australia; Umtali, Rhodesia

Designer: Sir Alec Issignois

Type: Bruksbil

Karosseritype: 4-seters kabriolet, 2-seters pickup

Oppstilling: FF layout

Motor: 850 cc A-series, 14.998cc 14 1098 cc 14 1275 cc 14

Girkasse: 4-girs manuell girkasse

Akselavstand: 2.02 m

Lengde: 3.05 m

Bredde: 1,3 m

Høyde: 1,4 m (med stofftak og hevet frontrute)

Vekt: 406 kg – tidlige modeller, 578 kg – senere modeller

Mini Moke er en bil basert på Mini som er tegnet for British Motor Corporation av Sir Alec Issigonis.

Navnet kommer av Mini (bilen som Moke har mange felles deler med) og «Moke» som er et gammelt dialektord for esel. Moke har blitt markedsført under mange navn, bl.a. Austin Mini Moke og Leyland Moke.

Det opprinnelige designet var en prototyp av et lett militærkjøretøy som lignet på den amerikanske Jeep, men de små hjulene og den lave bakkeklaringen gjorde den upraktisk som terrengbil. Den ble så tilbudt i en sivil versjon som en rimelig bruksbil som var enkel å vedlikeholde. Moke gjorde endelig suksess som strandjeep og ble en populær kultbil i Algarve, Seychellene, Australia, USA og mange tropiske feriesteder i Karibbien. Den opprinnelige Moke brukte samme motor, girkasse og fjæring som Mini Van.

De første Moke-bilene ble bare bygget på BMCs Longbridge-fabrikk i Birmingham. 14.518 Moke ble produsert i Storbritannia mellom 1964 og 1968. 26.000 ble bygget i Australia mellom 1966 og 1981 og 10.000 ble bygget i Portugal mellom 1980 og 1993, da produksjon av Moke sluttet.

## Historie

Når Issigonis tegnet Mini, var planen at en annen bil skulle kunne bruke Minis mekaniske deler, men med et mer robust karosseri. Dette var et forsøk på å kapre markedet til militærkjøretøyene til Land Rover. Issigonis hadde tidligere designet Nuffield Guppy i et mislykket forsøk på å komme inn på det markedet. I 1959 hadde BMC utviklet prototyper med kodenavn «The buckboard», som senere skulle bli Mini Moke. Disse prototypene ble vist til det britiske forsvaret som et kjøretøy som kunne slippes fra en fallskjerm, men bilens lave bakkeklaring og svake motor tilfredsstilte ikke minimumskravene for et terrengkjøretøy. Det var bare Royal Navy som i det hele tatt var interessert i Buckboard, som et kjøretøy til å bruke på dekket til hangarskip.

Tidlig reklamemateriell la vekt på hvor lett bilen var, man viste fire soldater som satt i en Moke terrengbil, for så å løfte den opp i støtfangerne og bære den bort når den lave bilen (uvegerlig) satt fast. I et ytterligere forsøk på å lage noe til forsvaret, ble noen få firehjulsdrevne Moke laget ved å legge til en ekstra motor og girkasse bak i bilen med koblete clutcher og girpaker.

Dette hjalp ikke på bilens høyde over bakken, og mekaniske problemer gjorde at prototypen ikke ble utviklet ytterligere. Kjøretøyet ble kalt «The Twin» og ble vist fram for det amerikanske forsvaret, men uten hell, nok en gang.

Tre av disse kjøretøyene ble brukt av forsvaret i Brasil, etter at de erobret dem fra guyanske opprørere som hadde krysset grensen til Brasil, under Rupununi-opprøret i 1969.

### **Britiske Moke**

Til slutt ga BMC opp tanken om å selge Moke til forsvaret og i 1963 ble det besluttet å lage en sivil versjon, med tanke på gårdsdrift og til bruk som varebil. Det ble bygget flere prototyper i 1963, en av disse skal fortsatt befinne seg i Pinner rett utenfor London. Moke ble lansert på det britiske markedet i 1964. Tollvesenet besluttet at Moke skulle klassifiseres som passasjerbil heller enn varebil, og det medførte omsetningsavgift og dårligere salg på varebilmarkedet.

Moke fikk mye oppmerksomhet som en «kultbil» som et resultat av den enestående suksessen til Mini og media-oppmerksomheten fra den populære tv-serien The Prisoner samt Traffics sang «Berkshire Poppies». Til tross for dette ble bare en tiendedel av de 14.500 britisk-produserte Moke solgt i Storbritannia. Produksjon av Moke i Storbritannia fortsatte fram til 1968.

Britisk-produserte Moke fikk en beskjeden 848cc firesylindret rekkemotor som brukte lav-oktan drivstoff. Den hadde samme fjæring, girkasse og 10-tommers dekk som en standard Mini. I den første modellen ble passasjerseater, håndtak, varmeapparat, vindusspyleranlegg og demonterbart stofftak levert separat som ekstrautstyr. Eierne måtte selv montere dette ekstrautstyret. Grunnprisen var £ 405. Mk 1 Moke hadde en enkel vindusvisker og en gulvmontert dimbryter til frontlysene, og den eneste fargen var «gran-grønn». I 1967 kom Mk II Moke med en ekstra vindusvisker til passasjersiden, horn og frontlyskontroll ble flyttet til retningsviseren. Denne modellen kunne også kjøpes i hvitt.

John Player & Sons tobakksfabrikk hadde en serie med Moke i rallycross-konkurranser i 1968. Disse bilene var utstyrt med veltebøyle og brukte Mini Cooper S 1275 cc motor.

## Australske Moke

Moke ble bygget i Australia fra 1966 til 1981 og ble først markedsført som Morris Mini Moke og fra 1973 som Leyland Moke. Til å begynne med hadde australske Moke de samme 10-tommers hjulene som britiske Moke og Mini, men disse ble snart erstattet av 13-tommers hjul med lengre stag til bakhjulene, som gjorde dem mer anvendelig til lett terrengbruk eller strandbruk enn den britiske versjonen. De solide metallsetene til den britiske Moke ble erstattet av «dekkstol» seter med rørrammer. Denne varianten startet med en 998 cc. motor som ble erstattet av en 1.098cc motor. Etter de nye miljøkravene kom i 1976, ble den lokalt produserte 1.098cc-motoren erstattet av en importert versjon av 998cc-motoren med luftpumpe og eksosresirkulering, utviklet til å møte britiske miljøkrav.

I en kort periode rundt 1972 produserte Leyland Australia en variant som ble referert til som «Moke, special export», men ble ofte kalt «Californian», med en 1.275 cc motor og sidemarkørlys og nye baklys som oppfylte US FMVSS-standarder. Bensintanken til Austin Sprite eller MG Midget ble montert under det bakre lasteområdet, som erstattet standardtanken montert i den venstre skjermen. Bilen var lett å kjenne igjen etter taket og setene som var pyntet med svart og hvit tigerstripet eller oransje vinyl, som lignet litt på en fruktsalat, men ble en liten stund markedsført mot «flower-power»-kulturen i USA.

Navnet «Californian» og 1.275cc-motoren fikk nytt liv i 1977 for det australske Moke-markedet med setetrekk i denim, mer behagelige seter (som skjulte den samme enkle rammen under), eikehjul og fancy rørformede støtfangere (de ble kalt «roo bars»).

De australske Moke-bilene ble eksportert til mange land, og banet vei for storstilet eksport av australsk-produserte kjøretøy. Leyland Australia gjorde et stort nummer av denne eksporten i sin markedsføring. Når det israelske forsvaret brukte den australsk-produserte Moke (med maskingeværstativ montert bakpå) var dette omstridt og skapte mye oppstuss i media.

Fra 1975 ble en pickup-versjon av Moke produsert, med et 1,45 x 1,50 m lasteplan med lemmer som stakk ut bak, og med stofftak

over kupeen. Det ble produsert minst fire firehjulsdrevne Moke prototyper av Leyland Australia på slutten av 70-tallet, men i motsetning til den britiske versjonen brukte disse bare én motor. Leyland planla å markedsføre denne versjonen, men produksjonen av Moke ble avsluttet i 1981 og alt som gjenstår av prosjektet er én av prototypene som nå er eid av en entusiast i Western Australia, samt en ombygget modell med differensial kronhjul med fortanning innfelt på siden for å drive propellakselen bak, som inngår i samlingen til en Mini-spesialist i Melbourne.

I 1977 deltok en 1.275 cc Moke med Cooper S motor (sponset av Coca Cola) i London-Sydney Marathon arrangert av Singapore Airlines. Bilen kjørte over 30.000 km på 30 dager og kom på 35. plass.

## **Portugisiske Moke**

Når den australske produksjonen ble trappet ned, ble produksjonen overført til British Leylands datterselskap i Portugal, som produserte 8500 av «Californian» Moke på Vendas Novas-fabrikken mellom 1980 og 1990. Til å begynne med var disse Moke identiske med den siste australske Moke-modellen. Men snart ble de endret for å kunne bruke Mini sedan komponenter, bl.a. Minis standard stag til bakhjulene og 12-tommers, lavprofil dekk, som Mini hadde tatt i bruk mens Moke-produksjonen hadde vært borte fra Europa.

I 1990 solgte British Leyland (som da ble kalt Rover Group) Moke-navnet til Cagiva, en motorsykkelprodusent i Bologna. Produksjonen i Portugal fortsatte til 1993, når Cagiva overførte verktøyene til fabrikken i Italia med tanke på å gjenoppta produksjonen i 1995, men dette skjedde aldri. Siden Cagiva ikke eide Mini-navnet ble de 1500 bilene de produserte bare kalt for Moke. Totalproduksjonen av Moke og Moke-relaterte modeller kom da på ca. 50.000 biler.

## **Konstruksjon og vedlikehold**

Moke-konstruksjonen er enkel, karosseriet består av to «pong-tonger» eller «sidebokser» montert mellom for- og bakhjulene, samt forlengelser av disse i hele bilens lengde. Disse er festet til gulvplaten, brannmuren og en solid momentboks montert under

forsetene som forsterker karosseriet mot vridninger. Pongtongen til venstre inneholder bensintanken, batteriet er i den høyre pongtongen og der er det også en låsbar oppbevaringsplass. 1972-modellen «Moke, Special Export», vanligvis kalt «Californian Moke» har en Austin Sprite/MG Midget bensintank som er montert under den bakre golvplaten for å oppfylle dagens sikkerhetskrav til American FMVSS. Standard-Moke fra denne tiden og Californian Moke bruker den vanlige bensintanken montert i den venstre pongtongen. Den portugisiske Moke har ekstra låsbar oppbevaringsplass bak i bilen. Stofftaket har sidevinduer i plast og blir holdt oppe av en tynn rørstruktur som kan fjernes når den ikke er i bruk. I senere versjoner blir den erstattet av et mer solid veltestativ. Frontruten kan fjernes hvis den ikke trenges. Det er bare tre avrundede skjermer i Moke: panseret, brannveggen og gulvet, som bare er bøyd i en retning. Dette gjør det ganske enkelt å reproducere og erstatte karosserideler uten bruk av spesialverktøy.

Siden Mokes A-Series motor, manuelle girkasse og fjæring er identisk med en standard Mini (som fortsatt var i produksjon fram til oktober 2000) var de fleste reservedelene tilgjengelige. Moke har ingen chassis, så hjulene, bremsene og fjæringen er festet til støtterammen foran og bak, som er boltet rett på skallkarosseriet, akkurat som for en standard Mini. Moke trenger mye vedlikehold av strukturen for å kunne yte maksimalt.

## Byggesettbiler og kopier

De ekte Mini Moke-bilene kunne aldri kjøpes som byggesett-biler, men siden de vanlige Mini-delene er så lett tilgjengelig har mange firmaer laget kopier av bilen: Andersen Mini-Club, Dei Tech Nomad, Gecko, Hobo, Hustler, Jimini, Mini-Scout, Mule, Navajo, Ranger, Mini Scamp, Stimson, Warrior og Yak.



*En Austin Mini Moke i filmen «You Only Live Twice» fra 1967.*

Det var også et glimt av Mini Moke i «Live and Let Die» og «The Spy Who Loved Me». I «Live and Let Die» bruker Bond og Rosie denne bilen til å kjøre til havna for å møte Quarrel Jr. I «The Spy Who Loved Me» bruker mannskapet på supertankeren Liparus en Mini Moke til å forsvare seg mot et angrep fra ubåtmannskapet. Den ble også vist i «Moonraker» hvor Bond og Dr. Goodhead gjemmer seg i en trailer (før de går om bord i Moonraker 6) etter å ha unnsloppet fra et lufttehull under oppskytingen av Moonraker 5.



*Mini Moke i «The Prisoner», kult TV-serie fra 1960-tallet.*

---



## Velkommen til **Engelsk Bildag** på Burud lørdag 15. juni 2019

Engelsk Bildag arrangeres igjen på Burud, 6 km nord for Hokksund, følg Skotselvveien. Det er ingen forhåndspåmelding.

Deltakerbeløp kr. 100 pr bil betales i porten.

På Burud blir det bilprat, museet er åpent og viser blant annet innslag fra gamle 50 talls stuer, kjøkken, radiosamlinger, motorsykler, biler og brannbiler.

Åpen kiosk og engelsk politi. Innkjøring fra kl 10.

Premie til «mest likte bil » ut i fra innleverte skjema, samt loddtrekning fra nummeret på skjema for flere premier. Utkjøring i kortesje kl 12.30 med en felles kjøretur til Fossesholm Herregård.



Se også:  
[www.albionside.com](http://www.albionside.com)



# Min fartstid i Albion, så langt.....

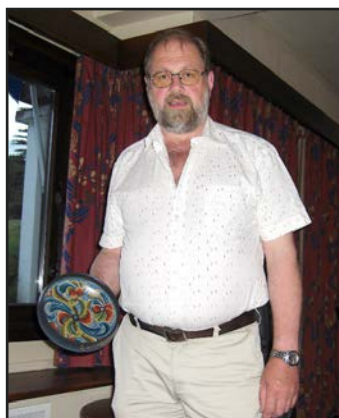
Av Per Kjell Torvestad

**(På grunn av en feil i forrige nummer ble deler av dette innlegget uteglemt)**

Det må ha vært Sjøormløpet i 1992 som ble starten på mitt medlemsskap, da det var der jeg ble kjent med Lise og Kjell Kristian som anbefalte å melde meg inn. De første klubbavisene jeg har er fra 1993, og jeg har arkivert alle, til dags dato.

Jeg husker ikke året da første møte med Biri og Mjøsmarkedet fant sted, men en kamerat fra HVK og da Albionmedlem, (han hadde da en Vauxhall lik Johan Steen sin) Wilfred Sætre, anbefalte å ta turen, han fikk overnatting på Sveastrand camping da. Siden ble det diverse hytter rundt om på Stranda, og av og til på Furuodden, til jeg fikk ordne "fast plass" på det som nå heter Biristrand.

Kan ikke helt huske om jeg har møtt på alle markedstreffene helt fra starten, men det ble i alle fall fast rutine ganske snart, i starten med moderne bil, etter at vi kjøpte MG A, mange ganger med den, med litt moderne avbrekk innimellom. Med Riley nr.2 prøvde vi en tur som startet veldig bra, men endte opp i koking tur/retur. Det ble litt skruing, og tiden strakk ikke helt til, så det ble litt moderne bil, men med nytt radiatorvev virket alt som det skulle, det vil si tilsynelatende, for det luktet veldig eksos under kjøring..? Defekt manifoldpakning..! Så om bilen hadde tålt turen over Hardangervidda, spør det om jeg hadde tålt den...



*"Per Kjell vant "rosamåla bølge" som premie i Sjøormenløpet i 2008"*

Så Biri 2018 ble det moderne igjen. Albiontreffet på Biristrand 1999 ble et treff jeg husker! Etter at de nummererte oppgavearkene var levert inn og rettet, var det trekning av Englandstur med DFDS, og mitt nummer ble trukket ut!

Da min kone Vigdis ikke har sansen for båt, ble det en kamerat som har hatt delvis ansvar for en uteseilende brors to Morris minor og en Marina, Erling Hetland, som umiddelbart takket ja til å være med.



*Per Kjell og hans Riley*

Billetten gjalt utvendig lugar tur retur Kristiansand –Newcastle, en telefon til DFDS ordnet bilbillett også, og med gode råd og hjelp fra Lise og Kjell Kristian, ble det en minnerik tur, gjengitt i Albion-avisen nr.1, 2000. Det har også vært noen minnerike turer over vidda, til og fra Biri, den beste og den verste kjørte jeg alene, da jobbsituasjon forhindret at Vigdis kunne være med. Den beste turen startet i åpen MG med jakke på, den ble snart puttet bak seteryggen, det ble tur retur i kortermet skjorte, oppknappet til navlen, temperaturnåla på bilen var vel den som likte det minst, måtte hjelpe til med varmeapparatet for å gjøre den fornøyd.

En oppdagelse etter den turen da jeg kom hjem, og bilen sto i garasjen, var at under litt sjekk og vedlikehold kom jeg borti nedre radiatorslange, den var så morken at det gikk hull i den.

Den verste turen var i regnvær og kuling og 6–7 grader, orket ikke å sette i sidevindue, hadde en god skinnjakke på, og tonneautrekket over knærne, og ristet vannet av det av og til. Egil “MG–Hagen” har vært god å ha når det gjelder deler og utstyr.

Den hadde originale stålfelger og brukbare men gamle dekk da jeg kjøpte den, og når hastigheten krøp over 70 km/h ble det noe rist-  
ing både på rattet og ellers. Kjøpte nye dekk og balanserte etter alle  
kunstens regler, ristet like mye. Da bilen egentlig var bygget sam-  
men av flere biler, og hadde et karrosseri lik 1959-60 modell, fant  
jeg ut at Egil hadde Minilite-kopi alu-felger å selge, slike felger kom  
på markedet på slutten av 50-tallet og passet min bil.

Når disse felgene var på plass, måtte jeg passe speedometeret, da  
var det ingen ting annet som varslet om farten.. Den første Riley-en  
kjøpte vi i 1986 på høsten, ja, det var Vigdis som hadde lyst på  
bilen, (egentlig MG-en som vi til slutt fikk kjøpe høsten 1998), og  
den ble ganske mye brukt, det meste lokalt, hvor det var mange  
søndagsutflukter på programmet og Vestlandstreff som roterte  
mellom Stavanger, Bergen og oss i HVK, men også mange turer til  
Sjøormløpet, totalt 20 deltakelser der, både med Riley og MG, og  
likedan til Trekkferjefestivalen på Søgne, de fleste gangene med  
Riley fra 1989 til slutten av 90-tallet, nå senere noen ganger med  
MG. Jeg har også kjørt Tronåsen tre ganger, de to første med Riley.  
Det anbefales! Det ble litt kjøp og salg for omtrent fire år siden,  
kom over den Rileyen jeg har nå på Odnas ved Dokka, og MGen ble  
solgt til Tønsberg like etter, så ble den første Rileyen solgt til Lena  
på Toten, fikk se den igjen på Biri nå i høst.. Når det gjelder selve  
markedet på Biri, så hadde jeg jo hørt om det før jeg var der første  
gangen, det var liksom Ekeberg som var det store.. Jeg hadde jo  
vært der noen ganger før Biri ble besøkt, så nå er det flere ganger  
der enn Ekeberg.. Det har også blitt noen besøk på andre markeder,  
så som Birkeland på sørlandet, og på Os sør for Bergen. Ikke sjelden  
å treffe de samme folkene på alle stedene..

Jeg har nå blitt pensjonist på heltid, har gått de siste to årene i 60%  
stilling på Avaldsnes bilverksted, et verksted i Bosch car service  
kjeden, hvor jeg har jobbet de siste nesten 21 år. Min karriere  
begynte i april 1968 hos daværende Morris (BMC, Leyland, BL) for-  
handler i Haugesund, Kristian Fredrik Sørhaug, så jeg har "skrudd  
bil" i litt over femti år.. Og det startet jo med engelske biler, så  
kanskje derfor...? En litt pussig historie er at på et lagerrom hos  
Sørhaug, fant jeg endel gamle brosjyrer fra midt på 50-tallet som  
jeg bladde gjennom, der var og brosjyre for Riley RM, og nyere  
Riley.. Skulle hatt dem nå.. Det som står foran meg nå, er repara-  
sjon av eksoslekkasje, greit å være medlem av Riley RMclub når det  
gjelder deler..

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



*Unneberg bil*

**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](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.



# TOTENLØPET & HAMARLØPET



## LØRDAG 8. JUNI 2019



for alle med hjoretøy 30 år eller eldre

en del av MOTORKONVOIEN 2019



RAUFOSS-MOPEDEN

Totenløpet har start på Raufoss Amfi kl. 11.00. Det vil her bli mulighet for kjøp av kaffe og noe å bite i før løpet starter.

Årets løype vil gå via Gjøvik sentrum til Biri travbane med poster underveis. Der vil vi møte Hamarløpet.

Kontaktperson: Kurt Arne Larsen, tlf 40230502 / kurtarne@gmail.com.



Hamarløpet starter ved Vikingskipet i Hamar kl. 11.00. Oppmøte senest kl. 10.00. Det serveres kaffe før løpet starter.

Årets løype vil gå via Brumunddal sentrum til Biri travbane. Der møter vi Totenløpet. Det vil bli poster underveis.

Kontaktperson: Anders Grytting, tlf 91175218 / ande-gry@online.no.

På Biri serveres is og kaffe, før vi kjører sammen til Olympiaparken på Lillehammer via Moelv og Mesnali. Her vil det bli premieutdeling og mulighet for kjøp av mat og drikke. Etter løpet slår vi oss sammen med Motorkonvoien 2019 for resten av helgen.

Startkontingent kr 200,- inkluderer 2 is og 2 kaffe. Ingen påmelding!

Motorkonvoien 2019 samles på Olympiaparken fredag til søndag. Veterankjøretøy og LMKs 40 års jubileum lørdag, samt åpning av Nasjonalt Kjøretøyhistorisk Museum søndag.

Mer info om motorkonvoien på [www.lmk.no](http://www.lmk.no), [www.amcar.no](http://www.amcar.no) og Facebook.



Vi får Norges største motortreff på Nasjonal Motordag den 9.juni 2019.

Vi ønsker på denne måten å stå sammen for å sette fokus på våre felles fremtidige utfordringer med å kunne bruke våre kjøretøy på offentlig veg.



## BLAD I POSTABONNEMENT

### Returadresse:

Roar Snedkerud  
Riskegrenda 14  
1352 Kolsås

