



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 1 – 2020**





Maxi. More a way of life.

Your way of life demands a lot of a car. The Austin Maxi is different.

It's a very comfortable, roomy saloon when you need a saloon. Inside, standard features like fully adjustable and reclining inner seats and wall-to-wall fitted carpeting complement a distinctive exterior styling.

The transverse power unit and front-wheel drive give you all the performance and road-holding you could wish for, with five-speed gearing to save petrol in the fast lane.

Simply fold the rear seats forward and you can even store a lawn mower or a motor car. 44 cu. ft. of load space through the wide opening counterbalanced tailgate.

You can pack people, possessions and problems snugly into a Maxi. And after all, you are out of the car, what you put into it is important.



Austin Maxi

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: jsorensen@ecit.com

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 Tverdøl, 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 Tverdøl, Birkelundveien 42, 1481 Hagan,
tlf: 901 96 483, epost: frode@wgas.no
Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund
tlf: 400 66 671 epost: jsorensen@ecit.com
Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn
tlf: 74 09 58 73 epost: gudleif.vangen@gmail.com
Olav Bjørge, Øgle-Vikenveien 1119, 2450 Rena, tlf: 952 31 403
epost: olavbjorge@msn.com

Albions bankkontonummer: 1822 69 33944

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

Formannen har ordet

Jubileumsåret 2019 er nå passert og i 2020 er det nytt år og nye muligheter. Dog blir mulighetene færre siden hele landet er preget av Coronaviruset. Men vi kan alle gjøre vårt beste – og nå har vi virkelig tid til å gjøre våre kjøretøy ship shape til vi omsider kan få anglofil kos og nytte. MRK – kjøretøyene skal være i god stand, spesielt er det viktig at bremsene og styring er OK. Lykke til.



Aktiviteter 2020: sett av datoen, men mye er uvisst og avlyst

Lørdag 9. mai Ekebergmarkedet (Albion med egen stand) **AVLYST**

Lørdag 13. juni Engelsk Bildag Burud – **AVLYST**

Helgen 31.juli–2. august: Albiontreff på Biri Travbane (stand og biloppstilling) og Biristrand Camping (håper virkelig at blir treff i år)

Høvikodden – uformelt treff siste onsdagen i måneden. Vi får lytte til myndighetene om dette kan være aktuelt, se facebook.

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

I dette nummer er det mye stoff om Austin. Dette skyldes at vi hadde aktuelt stoff fra medlemmer og andre i nærområdet. I neste nummer håper vi at andre merker blir omtalt og send gjerne en artikkel til redaktøren om ditt kjøretøy.

Medlemskontingenten for 2019 kr 300 er sendt ut i mars 2020.

Vi har nå fått til styreweb og det er nok noen som har fått krav som de ikke skulle hatt. Beklaget så meget. Har du betalt for 2019 og betaler en gang til, sender vi pengene i retur. Flere medlemmer har betalt «frivillig» i 2019 og noen har forskuddsbetalt 2019 i 2018. Til nå er det også mange som har betalt etter mottakelse av krav på mail eller post og det er jo først forfall i slutten av mars måned. TAKK til dere som betaler, og medlemskontingent for 2020 blir sendt ut i august.

På vegne av styret vil jeg ønske dere alle en riktig god påske.

I disse Coronatider får vi håpe det beste. Vis hensyn!

Velkommen til treff og hyggelig prat i vårt anglofile miljø når den tid kommer.



Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Austin Maxi med kode ADO14 var den siste bilen som ble utviklet i BMC konsernet. Den er også tegnet av Alec Issigonis. Den ble produsert på Cowley i Oxford. E-serie motoren ble produsert på Crofton Hacet i Longbridge.



Lord Stokes, lederen av British Leyland kalte den Maxi fordi det var 10 år mellom Mini og Maxi. Bilen ble lansert i Oporto Portugal 24 april 1969. Den ble lansert på BBCs program Wheelbase, som var en forløper til Top Gear. Den er en 5-dørs kombibil (en av de første «hatchback».

Produksjonen av Austin Maxi ble stanset 8. juli 1981 etter 12 år. Den ble erstattet av Austin Maestro, som også erstattet den mindre Austin Allegro. Den ble introdusert i mars 1983.

Til slutt må nevnes at den 1. juli 1969 kræsjet John Lennon i en hvit Maxi. I bilen satt Yoko Ono, hans sønn Julian og hennes datter Kyoko. De skulle besøke en onkel av John Lennon som bodde i Skottland. De hadde opprinnelig startet reisen i hans Mini Cooper, men de opplevde at denne ble for liten for dem. De kjørte derfor først til Liverpool hvor de overnattet hos noen av hans slektninger. Her ringte han til Apple Records og ba om en firmabil og det ble en snøbærhvit (hekkplante) (Snowberry white») Austin Maxi. Morgenen etter pakket de om, Lennon med familie reiste til Skottland mens Mini Cooper ble kjørt hjem til Tittenhurst Park i nærheten av Ascot hvor de bodde.

God påske, redaktøren



Historien om Austin Maxi

Austin Maxi var en middels stor 5-dørs hatchback fra British Leyland på 1970-tallet. Det var den første britiske 5-girs, 5-dørs hatchback. Maxi (kodenavn ADO14) var den siste bilen som ble designet av British Motor Corporation (BMC) og var den siste produksjonsbilen som ble designet av Alec Issigonis.

BMCs opprinnelige plan var å kalle bilen for «Austin 1500» og en sedan-versjon – «Morris 1500» skulle komme på høsten. Men etter fusjonen av BMC og Leyland droppet den nye ledelsen 4-dørs sedan modellen, for å utvikle Morris Marina i stedet. Den nye styreformannen Lord Stokes besluttet å endre navnet til Maxi som en hyllest til Mini som ble skapt 10 år tidligere.

Maxi ble lansert med brask og bram i Porto, Portugal den 24. april 1969, og var en av de første bilene til å delta på BBCs nye bil-program «Wheelbase», som var en forløper for Top Gear. Det var også den første bilen etter etableringen av British Leyland. Den kopierte hatchback-modellen til Renault 16, som ble årets europeiske bil i 1966 etter lanseringen i 1965.

Under Maxis praktiske og romslige karosseri lå det helt nye forhjulsdrevne chassiset, som var koblet til en innovativ femgirs manuell girkasse. Girkassen var beryktet for problemene med leddforbindelsen, særlig i tidlige modeller med kabeldrevet kobling, som var utsatt for kabelstrekk og andre problemer. Biltestere som Vicar i «Today's Driver» (1969) skrev: «Dette er sikkert en god idé som bare trenger litt justering». Stangkoblingen som kom senere var mindre problematisk.

Alle modellene var utsatt for problemer grunnet motorstrukturen, hvor girkassen og motoren delte på oljetilførselen. Clutch-oljeforseglingen var også ofte lekk. Kraften kom fra en 1845cc, senere en 1748cc E-series bensinmotor (fra 1971) som senere skulle brukes i British Leyland-produkter som Austin Allegro. 1750-modellen og 1750 HL-modellen med dobbelt forgasser ga god motorytelse i forhold til standarden på den tiden.

Ledelsens beslutning om å spare på verktøykostnadene ved å ta i bruk dørpanelene fra BMC ADO17 «Landcrab» på Maxien var ødeleggende for det helhetlige designet på bilen. Ledelsen hadde planer om å lage en 4-dørs sedan, en Morris-prototyp ble bygget, men den kom aldri i produksjon. Maxi hadde et romslig interiør med god plass til passasjerer, en konkurransedyktig pris og rimelig i drift. Men ulempene var et kjedelig interiør og dårlig byggekvalitet, selv om den ikke var like beryktet som Austin Allegro og Morris Marina på 70-tallet når det gjaldt driftsproblemer. Et uvanlig trekk ved denne bilen var bakseteryggen, som man ikke bare kunne legge forover som i en vanlig hatchback, men som også kunne legges bakover. Sammen med forseter som kunne legges helt bakover, ga dette mulighet for å sove i bilen, selv om det var ganske spartansk.



Austin Maxi – mye bil for pengene

I 1980, mot slutten av Maxiens levetid, ble en lettere revidert modell markedsført som «Maxi 2». Mot slutten av 1981 var det kroken på døra for Austin Maxis 12-årige produksjonsperiode. Erstatningen, Austin Maestro, som også erstattet den mindre Allegro-modellen, ble lansert våren 1983.

Selv om den hadde et svært praktisk design, klarte Maxi aldri å nå de planlagte salgsmålene, den ble en av de mange Leyland-modellelene på 70-tallet som var en hårsbredd fra å bli verdensledende. Beslutningene til BL-ledelsen når det gjaldt Maxi hadde store ringvirkninger for de andre bil-seriene. Markedsavdelingen til BL avgjorde at Maxi skulle være den eneste bilen med hatchback.

Denne beslutningen ble opprettholdt fram til 1980-tallet og hindret Morris Marina, Austin Allegro og Princess-modellene fra å få hatchback-modeller, selv om det var fullt mulig. Den eneste andre BL-bilen som hadde noe hatchback-lignende var Rover SD1, som var en stor «4-dørs kupé/hatchback». Resultatet var at BL ikke hadde noen bil som kunne konkurrere med den kommende generasjonen av hatchback-modeller fra Europa (særlig Volkswagen Golf) og derved sløste man bort ledelsen som BMC og BL hadde oppnådd på dette feltet.

Nå kan dere bli en familie med 5 biler, for prisen av en eneste Maxi.

En bil er bare en bil, men Maxi er noe helt annet. Den er faktisk en hel serie med biler, kombinert i én modell. Maxiens utrolige allsidighet startet på tegnebrettet. Her ble Maxien designet til å fylle en rekke funksjoner som ikke en vanlig sedan klarer. Derfor vil du finne tekniske trekk hos Maxi som du ikke finner i andre biler. Den har for eksempel en femgirs girkasse. Og når det femte giret virker som et overgir gir den behagelig kjøring og sparer drivstoff. Det andre utrolige trekket ved Maxi er at den tilbyr allsidighet uten å gi avkall på komfort, kjøreegenskaper, pålitelighet og økonomi.

Familiesedan. Hvis du behandler Maxi som en familiesedan så gir den deg mye tilbake. Interiøret er svært romslig og overraskende luksuriøst.



Stasjonsvogn. Maxi har alle fordelene til en stasjonsvogn. Etter å ha gjort jobben som arbeidshest i helgene, er den raskt tilbake som en romslig, behagelig bil.



Skolebuss. Maxi har masse plass bak, til alt mulig slags utstyr.



Flyttebil. Legg ned baksetene og du oppdager at det er masse lasteplass. Det er til og med plass til en vaskemaskin.



Campingbil. Ja, du kan overnatte i en Maxi. Setene er konstruert for å kunne raskt gjøres om til en behagelig seng for to.

Hvis du ønsker mer enn bare en bil, er det bare å ta en titt på den allsidige Maxi på ditt lokale Austin utstillingslokale.



Austin Maxi – den beste klassikeren av alle fra BMC / MGR?

Av Keith Adams, 17. januar 2018



Finnes det fremdeles noen rimelige klassiske biler fra 70-tallet? Det har jeg lurt på mange ganger i de siste månedene. Siden det er 50-års jubileum for British Leyland (i 2018) hadde det passet godt med et positivt svar og at den er å finne i nærområdet.

Uansett, siden Allegro er et trangt lite beist og Mini er altfor dyr for vanlige dødelige nå for tiden, så må man finne en annen klassisk Austin-modell. Princess er bra, Maestro og Montego er fremdeles rimelige. Så har man den lekre ADO16 eller BMC 1100/1300. Hvis noen skulle tilby deg denne til rett pris og rett tid, er det bare å slå til med en gang. Metro er en annen Austin som nå anses som en førsteklasses klassiker og som ville passet perfekt i min garasje. Vi kjørte Metroen til Adrian Fell i 2012 og uttalte da at Metro står for glede!

Skulle det være en Austin Maxi? Ja takk!



Når du ser på disse bilene er det klart at vi gjerne tar en Maxi. Sist gang jeg hadde en Maxi var i 1988, det var en 1750HL-modell på et digitalt nummerskilt i dongeriblått. Jeg betalte £60 for det, det var en kortsiktig erstatning for min trofaste Vauxhall Cavalier 1600GL som jeg en kald morgen hadde klart å klemme inn i et autovern og som nå så heller medtatt ut.

Jeg har alltid likt Maxi fordi den er litt gammelmodig, og husker mange familieturer som barn i naboens bil (når den var ny!) og at jeg koste meg i den store plassen baki bilen.

Men, på slutten av 80-tallet var bilen omtrent like kul som Phil Collins er i dag og som jeg derfor nå er litt flau over. Men uansett var den en fantastisk romslig bil som bidro til å vekke min lidenskap for BL som viste seg tydelig da jeg kjøpte en nesten ny Maestro noen år senere.

Austin Maxi har tålt tidens tann godt

Jeg har utallige minner om Maxi, den var god å kjøre, var rask nok (så vidt) til å være morsom og romslig nok for kjæresten. Så du kan forstå hvorfor Maxi fremdeles er en god klassiker etter 25 år. Den gode nyheten er at det fremdeles finnes nok biler, slik at det ikke er for vanskelig å finne en, og takket være Austin Maxi Owners Club er det fremdeles mulig å få deler og teknisk hjelp. Det hjelper også at Alexander Boucke, viseredaktør for AROnline, er eier av en Maxi, han sier at den er den nest-beste bilen i verden, etter hans Citroën XM.

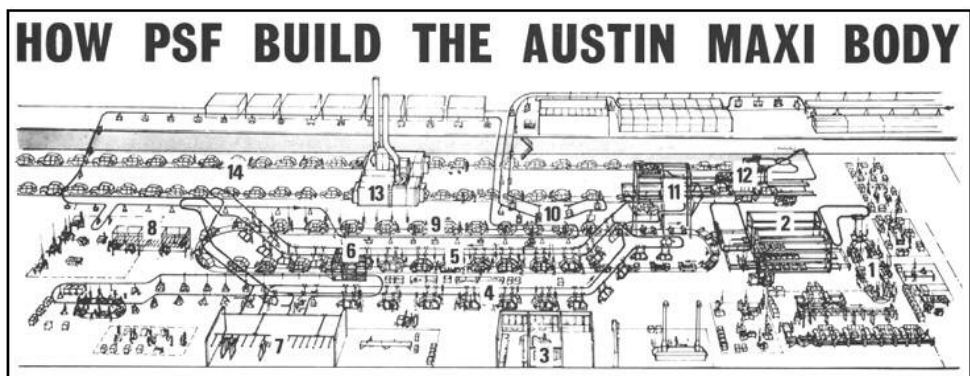
Når jeg ser på disse bildene slår det meg at Austin Maxi har tålt tidens tann godt. Den ble ansett som uelegant og lite attraktiv da den var ny, særlig sammenlignet med de lekre rivalene til Ford og Vauxhall. I dag har Maxi en tidløshet som en Cortina eller Cavalier umulig kan matche.

Grunnen til at vi elsker Austin Maxi

Interiøret er utrolig brukervennlig og med bagasjerom og gode kjøreegenskaper får dette fram smilet. Jeg liker en klassiker som jeg faktisk kan bruke i virkeligheten (ville en Metro være for liten?) samt ha glede av den, og Maxi oppfyller alle kravene med glans.

Jeg overlater sluttreplikken til James Walshe, god venn og tidligere kollega hos Practical Classics magasinet, som nylig reddet ett eksemplar: «Jeg har falt hodestups for Maxi. For en fantastisk bil! Den har mange feil, og alle er tilgitt. Det er kjempegøy å mekke på den, den ligner på en korka Mini. Strålende!

Nå ønsker du deg en selv, ikke sant?



Fra Austin 1800 til Austin Maxi

Av Jens Even Wahl



Årets første tur med Maxi var en fornøyelse også i år.

16. mars, fint vårvær, sol og tørre veier, første turen ut på veien i år med min Maxi 1750 HL. Like etterpå ringte redaktøren og spurte om jeg ville skrive litt om Maxi i bladet.

Min far kjøpte en Austin A-55 varebil i 1962 og sa "Austin of England". Dette ble mitt første møte med engelske biler. Da jeg fikk førerkort ble det etter hvert to minier, først en 1963 850 og så en 1969 1000. Sommerferien 1970, etter militærtjenesten satte jeg meg i minien, og kjørte sydover med mål om å komme til et sted med sol og godt vær. Det ble min første tur til Calais i Frankrike, fin tur, ingen problemer med bilen. Har vært der flere ganger siden, mer planlagte turer i større og mer komfortable biler, men det er noe eget med den første turen.

Flere år og bruktbiler senere var behovet for meg som for mange andre kommet til en mer romslig bil.

Valget falt da på en brukt 1974 Austin Maxi 1500, vinrød. Denne gjorde trofast tjeneste som familiebil, feriebil og flyttebil i tre år uten nevneverdige problemer.

Etter hvert som årene gikk og bilinteressen heller økte enn å avta, kom jeg også nå som mange andre dit at jeg ønsket meg en hobbybil/gammelbil. Den skulle være engelsk, og det ble en meget fin Jaguar XJ 6. Det viste seg at denne hadde bare en mangel, nemlig chassissnummer. Handelen ble omgjort. Kjøpte så en Daimler V-8 250. Med denne bilen kom jeg inn i albionmiljøet, noe som opp gjennom årene har gitt mange fine opplevelser, turer og gode bekjentskaper..

Etter tolv år med Daimleren ble den solgt i 2005, men jeg ble raskt klar over at jeg måtte få igjen en ny engelsk hobbybil. Gjennom kjente i miljøet fikk jeg tips om en Maxi som var til salgs i Gausdal. Jeg ordnet raskt lån av tilhenger, tok ut noen tusenlapper og dro av gårde. Det ble handel. Denne bilen er en 1977 Maxi 1750 HL. Den har den mørkgrønne originallakken, en farge jeg synes kler bilen godt, den synes godt på parkeringsplasser, veldig få moderne biler har sterke farger. Det var bare småting som måtte fikses med bilen, nytt eksosanlegg, ny frontrute, bremseskiver, sko og et hjullager. Senere har jeg byttet bremseservo og clutch, nye pyntelister til takreennene har jeg også kostet på. Selgeren av bilen beklaget sterkt at en av vindussveivene (av plast) var brukket. Han mente det ville være svært vanskelig å få tak i en ny og syntes det var en betydelig mangel og foreslo å redusere prisen pga. dette. Siden jeg er tilhenger av Øystein Sunde og "Kjekt å ha" prinsippet har jeg hogd to andre maxier og har nå et rikholdig delelager, bla. 6 dører med vindussveiver. På forunderlig vis har den sluppet unna rust som jo er kjent som en av de største svakhetene ved 70-talls biler.

Bilen er romslig og god å kjøre, selvfølgelig tyngre på rattet og litt tregere å gire, å finne girene, spesielt 5.gir kan også kreve en kjenner, men jeg synes det er noe av sjarmen med å kjøre en litt eldre bil. Jeg har fått bilen godkjent som bevaringsverdig kjøretøy med 5 års intervaller til bilen blir 50 år. Lever godt med bruksbegrensningen, det er jo tillatt å kjøre såfremt det ikke er til hinder eller fare for øvrig ferdsel.

Den første jeg hadde var en 1500, den jeg har nå er en 1750 HL

med en forgasser som var det vanlige i Norge, jeg synes ikke jeg merker noen stor forskjell i ytelsene og mener at 1500 hadde en litt roligere gange, men det kan kanskje være behov en motorjustering på 1750'en.

Historien

BMC fant ut at de var i ferd med å bli frakjørt i siste halvdel av sekstitallet. På den ene side solgte Mini og 1100 serien i bøtter og spann, og kjøperne var fornøyd med disse bilene, men på den annen side var mellomklasse-bilene, Farina-sedanene var i ferd med å bli gammeldagse, særlig i forhold til modellene med forhjulstrekk. 1800 var vesentlig dyrere, BMC tjente ikke lenger penger på sine små biler, og i familiebilklassen hadde de ingen virkelig konkurrent til Ford Cortina. I 1965 så snart det ble klart at det måtte komme en ny biltype som kunne fylle gapet mellom 1100 og 1800, gikk konstruktørene ved fabrikken i Longbridge under ledelse av Alec Issigonis i gang med å trekke opp rammene for ADO14 som var kodenavnet for prosjektet. Bilen skulle ha en helt ny 1.5 L motor og girkasse, væskefjæring og bli en combi. På tross av så mye nytt ble bilen seende ut som en krympet 1800. Dette skyldtes i stor grad økonomiske problemer i BMC og at økonomene bestemte at bilen av sparehensyn måtte benytte samme dører som 1800.



Selv om Maxi glitret med innovasjon, nyvinninger og ble Englands første femdørs, femgirs combibil og dermed også utfordret Renault 16, gikk salget tregt. Ankepunktene var for svak ytelse, vanskelig å gire og for høy pris i forhold til farinamodellene den var ment å erstatte.

(Jeg har lest at visningen for motorpressen som var lagt til Portugal ble avbrutt da det ble avdekket store vanskeligheter med å skifte gir.) Maxi ble lansert i England 25.april 1969, allerede på våren 1970 kom den i en forbedret utgave, 1.75L motor og stag mellom girspaken og girkassa erstattet vireoverføringen. I 1972 kunne man også få 1,75L med twin carb oppsett. Automatgir ble et tilvalg på 1.75L. På L-versjonen var det oftest vinyltrekk på setene, mens HL ble levert med velourtrekk. Dashbordet på mange av de tidlige bilene var av plast med teakimitasjon, mens senere modeller hadde sort polstret vinyltrekk.

Modellutvalget for Maxi var aldri stort, det var to motorstørrelser, tre forskjellige ytelser og flere interiørvariasjoner. Den ble kun levert som 5-dørs combi. Det skal ha blitt planlagt en 4-dørs Morris versjon, men prosjektet ble stoppet rett før lansering.

I 1976 forsvant Austin fra navnet og Maxi ble et eget merke innen British Leyland. I 1981 kom det en MK2 versjon, denne fikk større støtfangere av gummi med retningslysene innfelt og annen design på hjulene. Men allikevel var nå tiden for Maxi ute, det var da produsert vel en halv million biler, siste bil rullet av samlebåndet i 1981. Dette var et års tid etter at importen til Norge var slutt.

Maxi har Hydrolastic væskefjæring med rør som overfører væske mellom for og bakhjul på samme side. Ideen er at når et hjul tref-fer en hump i veien og trykker et av hjulene opp så overføres væske til fjæringen på det andre hjulet på samme side og skal presse det hjulet ned så bilen holder seg mest mulig horisontal. Jeg har alltid lurt på: Når bagasjerommet lastes tungt vil bakenden på bilen presses ned og dermed væske overføres til forhjulene og så vidt jeg kan forstå vil bilen da bli enda høyere foran?

En annen fiffig sak med Maxi er at man ifølge reklamen kan sove komfortabelt i bilen. Forsetene er vanlige liggeseter hvor ryggen kan legges ned bakover, så kommer overraskelsen, ryggen på bak-setet legges også bakover samtidig som sitteputa i baksetet heves litt i bakkant. Rett skal være rett, det blir en ganske lang og rett seng, men hvor gjør en av bagasjen når hele innrommet i bilen er blitt en stor seng? En løsning kan selvfølgelig være å reise på tur alene.

Siden Maxi var en videreutvikling av 1800 serien hadde jeg lyst til å sammenligne disse to modellene. Det var ikke hver dag det var en 1800 til salgs, men jeg fant en i Stavanger og kjøpte den, dette var en Austin 1800 MK 2.1972 i en beige sandfarge. Denne krevde en del mer arbeid, det ble noe sveising for å feste forhjulsopphenget på høyre side og en del av karosseriet måtte lakkeres. Sveisingen måtte jeg sette bort, men miks av farge og lakkeringen gjorde jeg selv. Måtte ha ny frontrute på denne også og passet på å skifte clutch da jeg hadde motoren ute i forbindelse med sveisejobben, så vidt jeg forstod måtte motoren ut for clutchbytte. Den 5-lagrede 1800-B motoren viste seg å være i god stand, startet lett og gikk fint. Jeg var spent på hvordan girskiftet via vaier fungerte her og ble

gledelig overrasket, det var mye smidigere enn i Maxien, men så var det jo heller ikke 5 gir forover å velge mellom. 1800 var en veldig romslig bil, inntrykket av det ble forsterket når en satt i forsetet og hadde hele plassen mot den åpne hylla under frontruta rett foran seg. Den var tung på rattet ved parkering, noe som ble motvirket ved hjelp av lav utveksling som ga mange omdreininger på rattet. Rattet var forøvrig ganske stort og hadde en uvanlig horisontal plassering, det ble ofte sagt at 1800 hadde bussratt.

Både 1800 og Maxi hadde væskefjæring, kombinert med forhjulsdrift ga dette gode kjøreegenskaper. I 1975 kom Hydrolastic fjæring med en kombinasjon av væske og gass.



I grillen har selvfølgelig Jens Even satt inn albionmerket.

Det er tydelig at 1800 er en tidligere konstruksjon, mer "gammelbil" enn en Maxi, særlig styringen med det store rattet med behovet for større utslag enn på nyere biler er med på å gjøre en kjøretur litt mer annerledes. Maxi er en mer moderne bil, på godt og vondt. Da jeg etter hvert hadde kommet opp i fire hobbybiler, kom behovet for å redusere noe. Valget ble da å beholde Maxien, fordi jeg liker lange eierskap og hadde allerede hatt den i 13 år, og jeg synes det er moro at jeg tidligere har hatt en maken som bruksbil på syttitallet. Dessuten er det fint å hjelpe de små og svake, Maxi er "utrydningstruet" i større grad enn 1800, det er mer sjelden å se en Maxi.

En gang på Beaulieu markedet spurte jeg på en stand hvor de solgte modellbiler: "Do you have a model of the best british car ever made?" "What car sir? "Austin Maxi" Svaret på det var rå latter. Dessuten var det svært enkelt å finne en Haynes manual, billig var den også, £1.

Sakset fra Motor oktober 1969: "The detail execution doesn't match the excellence of the concept».



Austin Maxi – London–Mexico Rally 1970

Austin 7 1931 Ulster – Sports toseter type EA

Av Kjell Kr. Ukkelberg

Eier og bilbygger Ove Kristian Hafsås har etter flere år ferdigstilt sin utrolige Austin 7 Ulster. Ikke nok med det har han også i underetasjen hjemme innredet en «Ulster Garage». Her er bilen plassert i sitt rette element blandt modellbiler, bilder, plakater og tidsriktig verk-tøy. Bedre kan det ikke bli.

Oves Ulster er bygd opp på en norsk ramme og med originale deler fra Austin 7. Karosseri fra torpedoveggen og bakover. Flere deler som bare er original på Ulster er innkjøpt for det meste fra England. I tillegg har Martin Fælla bidratt med deler, blant annet radiatorkappen. Denne er lavere enn den som brukes på personbilen og er original for Ulster. Skjermer og karosseri fra og med torpedo-veggen er laget av aluminium.

Tanken om å bygge opp en Austin 7 Ulster startet egentlig på Beaulieu tidlig på 2000 tallet. Her ble Ove oppmerksom på en karosserimaker som laget de originale karosseriene i aluminium. Han ville imidlertid ikke lage et karosseri som skulle sendes til Norge. Etter flere besøk på Beaulieu og nye forespørsler aksepterte han å lage et karosseri til Ove. Dette var i 2008. 6 mnd. senere ankom karosseriet Norge og arbeidet kunne starte.



Arbeidet med å bygge opp en Austin 7 Ulster krever et tett samarbeide med Statens Vegvesen og spesialenheten hos Biltilsynet. Både oppbyggingen og arbeidet undervegs må godkjennes av spesialenheten for at bilen senere skal kunne godkjennes av Biltilsynet. Oves Ulster som er basert på utgaven fra 1929 –1931 ble godkjent av spesialenheten, men med forbehold om at bremses og speedometer ble forbedret. Speedometeret manglet nemlig wire og bremsene ble testet på en moderne bremseprøver. Etter leting på Beaulieu ble wire funnet og nå montert slik at speedometeret fungerer som det skal. Bremsene er også oppgradert og bilen klar for et besøk hos Biltilsynet. Ove har kjørt bilen med prøvekjennemerke og den fungerer meget bra.

Oves Austin 7 Ulster veier 360 kg, 180 kg på foraksel og 180 kg på bakaksel. Med andre ord ingen tungvekter.



Opprinnelig hadde Austin 7 17,5 hk. Motoren i Oves Ulster er oppgradert etter råd fra spesialister i England blant annet med en Austin 7 Rugby topp og Morris Minor forgasser og yter i dag hele 27 hk. Tatt i betraktning bilens vekt, oppleves bilen som overraskende kvikk, lett å kjøre og med en svært direkte styring.

For Ove er utfordringen at bilen er svært trang og at pedalene sitter svært tett. For å kompensere for dette er blant annet gassen plassert på rattstammen. Uten en slik løsning kunne det skje at Ove tråkket på bremsene og gassen samtidig med de utfordringer det kunne gi.

Oves Austin 7 Ulster er en utrolig vellykket oppbygging. Bilen var et av midtpunktene på Albions stand under Motorveteranene Hedmarks jubileumsutstilling i 2018 i Vikingskipet på Hamar.

Designet på sportsmodellen ble utformet til å møte kravene både for TT Grand Prix løpene og Brookland RAC løpene ved å ha belter over panseret i henhold til det internasjonale Road Racing regelverket. Modellen som var den første til å bli produsert som Super sports, ble brukt i løpene som gikk i 1928. Det ble laget to versjoner. Den ene som ikke hadde supercharger kjent som Sports modellen og den andre som har supercharger kjent som Super Sports.

Fra 1931 ble designet med «boat-tail» som Oves Austin, kalt «Ulster». Navnet ble aldri gitt av produsenten, men gitt som en følge av den konkurransekraften bilen viste, ikke minst fordi den hadde stor suksess i Ulster T.T løpene i 1929 og 1930.





BilXtra
verksted

Mekonomen

Vi gjør BilLivet enklere™

**Noen har hevdet at ADO står for «Amalgamated Drawing Office» (sammenslått tegnekontor).
Det er feil, ADO betyr: Austin Drawing Office.**

Det ser ut som følgende modeller aldri ble lansert:

ADO 1 to 5, 7, 18, 29, 33, 43, 45, 48, 54/55, 57, 60, 62/3/4/5, 72.

Lanserte modeller:

ADO 6 Austin FX4 Taxi.

ADO 8 Austin A40 Farina.

ADO 9 BMC Farina models Austin A55 Cambridge MkII, Morris Oxford Series V, MG Magnette MkIII, Riley 4/68, Wolseley 15/60.

ADO 10 Austin A90 Westminster.

ADO 11 475cc 2-cylinder A-Series engine that never reached production, essentially half a 948cc A-Series.[2]

ADO 12 Hydrostatic transmission prototype, installed in an Austin A35-A40 Farina.

ADO 13 Austin-Healey Sprite.

ADO 14 Austin Maxi.

ADO 15 Mini.

ADO 16 1100/1300.

ADO 17 Austin 1800 & 2200, Morris 1800 & 2200, Wolseley 18/85 & Six.

ADO 19 Austin Ant, cancelled as it would interfere with Land Rover sales.

ADO 20 Mini MkIII and Clubman.

ADO 21 Mid-engined MG sports car to replace the MGB, cancelled in favour of the Triumph TR7.

ADO 22 Proposed replacement for the Austin 1100.

ADO 23 MGB.

ADO 24 Austin-Healey 4000 prototype.

ADO 25 BMC E-Series engine 6-cylinder.

ADO 26 Austin Healey 3000 MkIII.

ADO 27 Austin Tasman / Austin Kimberley.

ADO 28 Morris Marina.

ADO 30 Grand Tourer project.

ADO 31 MGA 1600.

ADO 32 BMC E-Series engine 4-cylinder.
ADO 34 Pininfarina design for 2 seat roadster based on Mini.
ADO 35 Coupe version of ADO34.
ADO 36 Austin-Healey versions of ADO34 and ADO35.
ADO 37 Vanden Plas Princess 3 litre.
ADO 38 BMC 1600 Farina range Riley 4/72, Morris Oxford Farina, Wolseley 16/60, Magnette MkIV.
ADO 39 Proposed FX4 Taxi replacement.
ADO 40 Wolseley 24/80.
ADO 41 Austin Freeway Utility prototype.
ADO 42 Austin-Healey Sprite MkII.
ADO 44 Austin A40 Farina MkII.
ADO 46 Farina B-Series diesel models.
ADO 47 MG Midget MkI.
ADO 49 Farina B-series pickup truck based on Riley 4; built and sold in Argentina.
ADO 50 Mini Cooper and Cooper S.
ADO 51 Austin-Healey 3000 MkIV, a rebadged MGC.
ADO 52 MGC.
ADO 53 Austin A110 Westminster.
ADO 56 MG Sports project.
ADO 58 Joint BMC/Rolls-Royce/Bentley coupe project.
ADO 59 Morris Minor 1000.
ADO 61 Austin 3-Litre.
ADO 66 Vanden Plas Princess 4-litre R.
ADO 67 Austin Allegro.
ADO 68 "Project Condor" sports car project.
ADO 69 Proposed FX4 Taxi replacement.
ADO 70 Michelotti concept for a Mini-based coupe.
ADO 71 Austin/Morris 18-22/Princess.
ADO 73 Morris Marina Series 2.
ADO 74 Concept supermini model as a possible Mini replacement.
ADO 75 MGB GT V8.
ADO 76 Proposed revised MGB but resulting in the rubber-bumper model.
ADO 77 Proposed second generation Morris Marina that never reached production.
ADO 88 Became project LC8 and then Mini Metro.
ADO 99 Became project LC10, then LM10 and finally Austin Maestro.



WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

Telefon 23 00 85 50 Fax 23 00 85 60 E-post ordre@wgas.no



Statsminister Otto Blehrs veg 1, 2312 Ottestad

Tlf.: 62 58 53 50

Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.



The Maxi is no ordinary car. It's a very comfortable five seater saloon when you want a saloon.

In fact, it's a lot more comfortable than most, with standard features like fully adjustable and reclining front seats and fitted carpeting throughout.

The Maxi is an estate when you

want an estate. Simply fold the rear seats forward and there's 44.5 cu. ft. of load space behind you.

The Maxi combines fast lane motorway performance (the fifth gear keeps the revs. and petrol consumption down) with rally class roadholding - front wheel drive and radial tyres keep

it firmly on the road.

The Maxi does so much more.

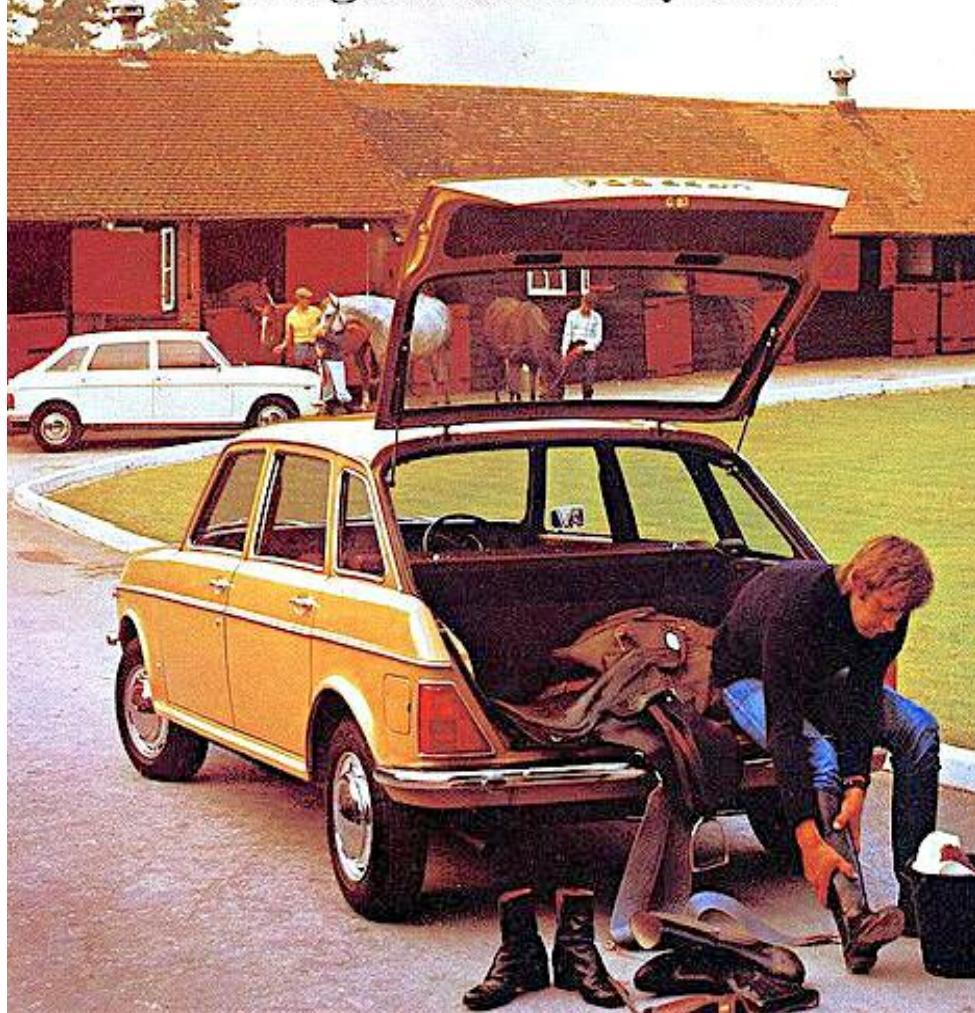
Your life is full of surprising variety. Your car should be the same.



Austin

Maxi

Maxi. It goes with a way of life.



B

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

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

MAXI

