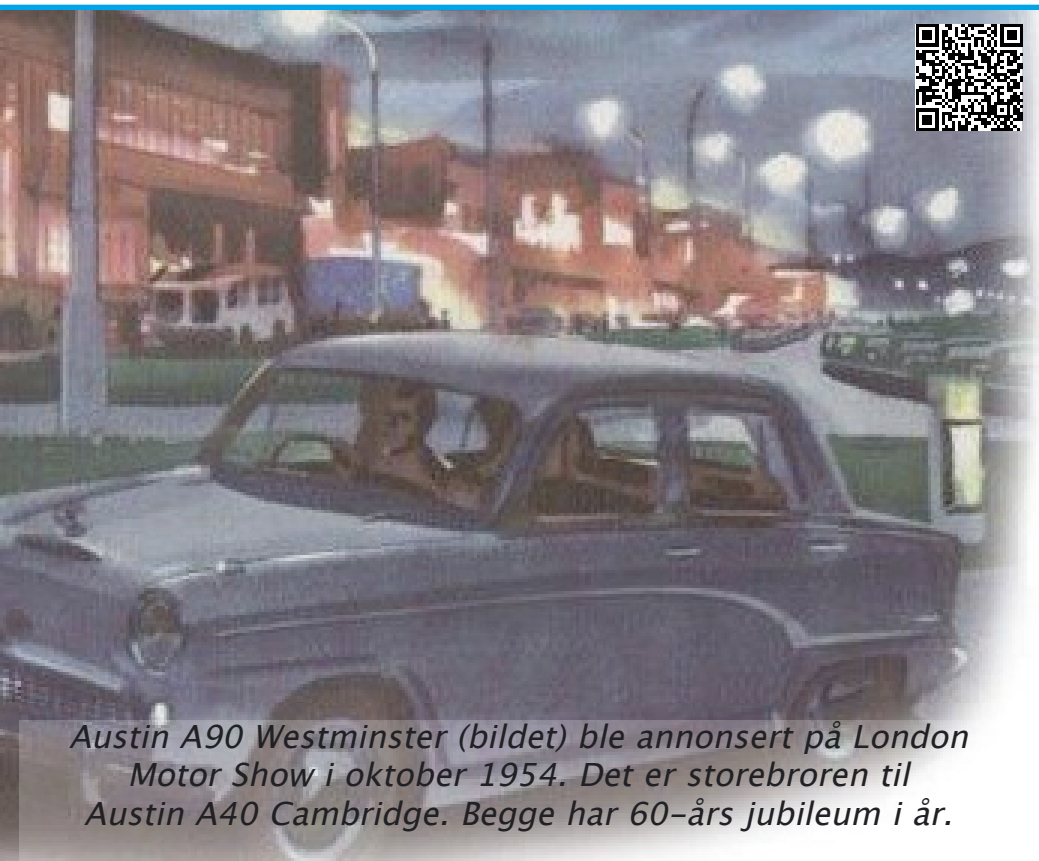




**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 2 – 2014**



Austin A90 Westminster (bildet) ble annonsert på London Motor Show i oktober 1954. Det er storebroren til Austin A40 Cambridge. Begge har 60-års jubileum i år.

Austin A30



Den populære Austin A30 som da den ble lansert ble kalt "Den nye Austin Seven", ble produsert fra 1951–1986 og var en stor konkurrent til Morris Minor. A30 hadde en 803cc A-series motor og var den første Austin med selvbærende konstruksjon. Dette karosseriet uten chassis var tegnet av T.K. Garret, som var tidligere flyingeniør. Konstruksjonen gjorde bilen lettere, men stivere enn de fleste andre bilene på den tiden og på slutten av produksjonstiden hadde 223.264 A30-modeller blitt bygget som 2- eller 4-dørs sedan, varebiler eller "Countryman" stasjonsvogner.

NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING

TILSLUTTET LMK

Leder:

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

Kasserer og medlemsregisterfører:

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

Sekretær:

Oddbjørn Sørensen, Tiurveien 11, 3258 Larvik,
Mobil: 906 97 265, epost: oddbjos2@online.no

Styremedlemmer:

Trond Hubred, Smibakken 5, 2337 Tangen,
tlf: 908 28 764, epost: trond@hubred.net
Jan Tverdal, Øylo 2975 Vang i Valdres, tlf 90196492, epost: jan@wgas.no

Styremedlem og webredaktør:

Dag Jarnøy, Lindbackveien 15 a, 1163 Oslo.
tlf: 415 07 512, epost: dag.jarnoy@hotmail.com

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, Vepsefaret 4, 1930 Aurskog, tlf: 63 86 38 71/952 31 403
epost: olavbjorge@msn.com

Albions bankontnr.: 9713 62 53720

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

FORMANNEN HAR ORDET

Det er sommer på kalenderen, men den gode sommer-varmen veksler jevnt og trutt mellom sør og nord.

På Ekebergmarkedet i mai hadde vi endelig værgudene med oss og det ble nye medlemmer og masse besøk av både medlemmer og andre engelskbil-interesserte. En spesiell takk til Pål Sitje som stilte velvillig opp med sin flotte og sjeldne Austin A40 Sport på standen. Tilbakemelding fra Pål er at han hadde en fin dag i godt anglofilt miljø.



Oppslutningen om "Høvikodden" siste onsdag i måneden er på topp, en uformell samling hvor det prates, skrytes og utveksles erfaringer. Nå er det også andre anglofile som ønsker å samarbeide med oss, så vi går spennende tider i møte.

Vi ønsker oss nå godt vær til "vår" lørdag i august på Biristrand og Lillehammer, **og det blir besøk fra England.** Vi anmoder derfor flest mulig av våre medlemmer til å møte opp på treffet for å vise fram Norge som et anglofilt land – Vi skal samle flest mulig engelske biler på Lillehammer (målet vårt er 100 stk)

NB – i år har vi telt til lørdagskvelden på Biristrand Camping – plenen

Forresten ? Har du husket å betale kontingenten for 2014 kr 300?

MRK. For de som benytter nettbank/mobilbank, sjekk at kontonummeret er korrekt, korrekt kontonummer er 9713.62.53720.

Hvis ikke du har betalt, vennligst overfør til klubbens konto eller betal kontant i august på treffet vårt.

Så håper jeg at dere alle får en fin ferie og kos dere med gammel-doningen – kjør forsiktig og fornuftig

Ønsker dere alle en god sommer og så treffes vi på Lillehammer/Biristrand, ihvertfall den 2. august

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

På 50-tallet hadde Austin-merket et betydelig oppsving i engelsk bilproduksjon. Det var store planer for framtiden, etter at BMC offisielt ble etablert 31. mars 1952 som en sammenslåing av Austin og Morris. Sammenslåingen hadde allerede blitt annonsert 23. november 1951.



For Austin-merket kom det høsten 1954 to nye biler. Disse var ganske like i stil. A40/50 Cambridge erstattet A40 Somerset og A90 Westminster erstattet A70 Hereford. Til høsten er de altså 60 år.

Austin var et stort bilmerke i Norge og mange veteranbiler ruller fortsatt på norske veier. Det er helt utrolig at A30, da den ble lansert i 1951, hadde nærmest en symaskinmotor på 803 cc. Det så vi alle da A30 bilen kom på besøk til Høvikodden siste onsdag i mai. Det var veldig hyggelig.

Samme motor ble satt inn i Morris Minor, så noe synergieffekt kom ut av sammenslåingen av Austin og Morris i 1952.

God lesning, redaktøren!



Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.

SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte frukte-elsker ønsker seg en kvalitetste med fruktsmak.
Twining's tar dette alvorlig, og benytter kun de beste te-kvaliteter
som tilsettes smak av frukt. Benytt friskt nykokt vann.*

*La teen trekke for optimal smak,
og nyt en deilig kopp Twining's te i ro og mak!*



TWININGS
OF LONDON
VANILLA

NYHET!

TWININGS
OF LONDON
APPLE, CINNAMON
& RAISIN

SMAKSVINNEREN!

TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRES AV HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL TWININGS@HAUGEN-GRUPPEN.NO OG FÅ SMAKSFØRER.

INNKALLING TIL ÅRSMØTE I ALBION

Birkebeinerstadion lørdag den 2. august 2014 kl. 14.00
(på standen)

Saksliste:

1. Godkjenning av innkalling
2. Valg av ordstyrer samt valg av to stk. til å undertegne protokollen
3. Styrets årsberetning
4. Revidert regnskap for 2013
Budsjett 2015
5. Eventuelt innkomne saker
6. Utnevning av eventuelle nye merke-
oppmenn/forsikringskontakter og
forsikringskomité
7. Fastsettelse av kontingent for 2015
8. Valg

Hvis du ønsker saker behandlet på årsmøtet, må disse være formannen i hende senest 20. juli 2014

mail: lise@ukkelberg.co.uk

post: Albion v/Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar

Vel møtt.

Hamar, 12.06.2014

For styret

Lise J Ukkelberg/s

Formann

STYRETS ÅRSBERETNING AUGUST 2013– AUGUST 2014

Styret har bestått av følgende:

Lise J Ukkelberg	formann
Jan Ivar Sørensen	kasserer/medlemsregister
Dag Jarnøy	web-redaktør
Roar Snedkerud	redaktør
Jan Tverdal	styremedlem
Oddbjørn Sørensen	styremedlem
Trond Hubred	styremedlem (NY)

Under årsmøtet på Lillehammer 3. august 2013 ble ovennevnte styre valgt. Ove Loen gikk ut av styret og nytt styremedlem ble Trond Hubred.

I perioden har det blitt både telefonsamtaler, mange mail, 2 styremøter samt enkelte møteplasser i Albions "telt" og ved andre treff og sammenkomster. Klubbstand på Ekebergmarkedet høst og vår er et sentralt treffpunkt, dog var de fleste på besøk for å få litt ekstra varme og kaffen satt løst (været betyr mye). "Høvikgruppen" markerer seg mer og mer – det er treff siste onsdagen i måneden – og møtende Albionister m/biler er økende.

Det er utgitt 4 medlemsblad foruten at Albions nettsider har fortløpende blitt ajourført. Takk til Roar og Dag for glimrende utførte jobber.

Revidert regnskap for 2013 viser et overskudd på kr 15.878 og egenkapital (innestående bank + klubb effekter) kr 103.194 som styret er godt fornøyd med. Takk til Jan-Ivar og revisor Bjørn.

Selve markedet på lørdag med årsmøte var for 3. gang i Olympiaparken (Birkebeiner stadion) på Lillehammer. Albion tok på seg en liten ekstrajobb, nemlig å få alle engelske biler på samme området noe som vi fikk masse skryt for. Takk for god innsats til "dirigentene", og jobben var ikke liten. Det ble ikke så mange engelske biler, og atter er det værgudene som ikke var med oss.

Ettermiddagen og kvelden på Biristrand Camping var vellykket og regnbygene kom først etter at grillingen, premier og gevinstene var unnagjort.

Premiebordet og gevinstene var som tidligere smekkefullt og alle, store som små fikk premie.

Medlemsmassen er stabil og det er kommet til nye medlemmer og "gamle"-nye.

Styret vil takke våre sponsorer, merkeoppmenn og forsikringskontakter for det flotte og gode arbeidet som alle har bidratt med.

For styret
Lise J Ukkelberg/s
Formann

BUDSJETT 2015

INNTEKTER

Medlemskontingenter	53.000,00
Inntekter treff Biristrand	4.000,00
Refusjoner LMK	200,00
Renter	500,00
SUM INNTEKTER	57.700,00

UTGIFTER

Styreutgifter (tilretting av treff)	4.500,00
Kontingent LMK	3.500,00
Porto blad	6.000,00
Trykking blad	35.000,00
Utgifter Treff	6.000,00
Hjemmesider/Web/annonser	2.000,00
Bankgebyrer	200,00
SUM UTGIFTER	57.200,00

Kontingent: forslag fra styret:

Uendret fra 2014 – **2015 kr 300.**

(ingen budsjettering av salg klubbeffekeer mv.)

RESULTATREGNSKAP

	Bud 2014	2013	Bud 2013	2012	Bud 2012	2011
Inntekter						
Medlemskontigent	53 000	56 100	51 000	54 600	50 000	56 900
Inntekter Biri	4 000	6 650	4 000	5 089	4 000	4 900
Salg klubbeffekeer		1 410				1 200
Refusjon LMK/andre innt	200	350	200	250	200	650
Refusjon mva						1 687
Renter	500	722	500	904	100	965
Sum inntekter	57 700	65 232	55 700	60 843	54 300	66 302
Utgifter						
Klubbeffekeer		800				600
Kontigent LMK	4 500	3 780	4 500	3 960	5 500	4 260
Porto	8 000	5 351	6 000	5 234	7 000	3 599
Trykk	36 500	32 500	32 500	31 100	28 500	27 860
Ekeberg /Biri/Treffutgifter	6 000	5 561	4 500	5 888	4 500	3 953
Styreutgifter	4 500		2 500		1 500	2 682
Hjemmeside/annonser	2 000	1 382	3 000	1 433	4 500	1 318
Bankgebyrer	200		200	50	100	150
Diverse		-20				6
Sum Utgifter	61 700	49 354	53 200	47 665	51 600	44 428
RESULTAT	-4 000	15 878	2 500	13 178	2 700	21 874

BALANSE

Klubb-effekter	6 884	7 684	8 584
Bank-konto	100 010	85 092	67 954
Forsk.bet kontigent	-3 700	-1 500	-2 400
Utestående kontigenter			
SUM AKTIVA	103 194	91 276	74 138
Egenkapital	103 194	87 316	74 138
Leverandørgjeld		3 960	
SUM PASSIVA	103 194	91 276	74 138

Oslo 12/06-2014

Jan-Ivan Sørensen
Kasserer

Bjørn Lie
Revisor

ALBION - TREFF

LØRDAG 2. AUGUST 2014

Selve "festen" lørdag kveld er på Biristrand camping

I forbindelse med årets Mjøsmarked/Birimarked i Lillehammer, håper vi også i år at det blir et hyggelig ALBION-treff.

Vi legger opp til et koselig, avstressende treff i fine omgivelser med litt grilling, litt moro, konkurranse og masse hyggelig samvær

Program for treffet følger i dette medlemsblad.

Treffet skal være på Biristrand Camping, som ligger ca 1 mil sør for Lillehammer og noen kilometer nord for travbanen på Biri, langs E-6. På grunn av at E-6 nærmest er kastret for avkjøringer, lønner det seg å kjøre gamle E-6.

Fra Lillehammer (fra nord E-6): Ta avkjøring 79 mot Dokka/Biristrand/Vingrom. I rundkjøringen ta 2. avkjøring ut på Torpavegen/RV250. Sving til venstre og inn på FV 330 – skilt langs vegen til Biristrand Camping.

Fra Hamar/Gjøvik (fra sør E-6): Ta avkjøring 78 mot Biri/Travbanen/Biriterminalen, så til venstre (ikke ned mot Travbanen) forbi gml. Spareland og så til venstre og deretter til høyre etter broen – så følger du veien til du ser skilt til Biristrand Camping.

Vi anmoder alle at dere bestiller hytter så snart som mulig (hyttebestilling, se egen informasjon).

Hjertelig velkommen – og som vanlig – ta med fint vær.

PS – Premiebordet, det er anglofilt, stort og bugnende.

Andre overnattingsmuligheter:

Bakke Camping, Furuodden Camping

Hotell/Motell: Biri, Gjøvik, Lillehammer, Moelv mv.

P R O G R A M
ALBIONTREFF
1, 2. og 3. august 2014

Fredag kveld 1. august:

Mjøsmarkedet åpner (se eget)

Vi treffes på Biristrand Camping for de som kommer fredag kveld.

Kanskje noen også drar på markedet på Lillehammer, Birkebeiner stadion – full aktivitet om kvelden.

Vi blir uformelt kjent med hverandre for de som kommer til Mjøsområdet fredag

Lørdag 2. august:

- Mjøsmarked på Lillehammer

07.00 Markedet åpner

09.00 Marked m/Albion-stand + biloppstillingsplass for engelske biler.

Ved innkjøring – si at du skal på den engelske del

14.00 Årsmøte (i teltet) – ta med stol ?

Ca. 18.00 og utover: Eget telt på plenen

Biristranda Camping (egen biloppstillingsplass nede på plenen m/grill).

Grillkos mv. Ta med grillmat, bestikk, bord, stol mv og noe å drikke.

Konkurranser, premier mv.

Overraskelser Sengetid?????

Søndag 3. august:

- Morgenskryt og hjemreise for de fleste

- Helgøya Rundt – løp for hele familien som

arrangeres av Motorveteranene Hedmark

<http://motorveteranene.com/>

(MVH) meld deg på hvis du har lyst og anledning

Hvis du og dine ikke har anledning til å komme på Birkebeiner Stadion, Lillehammer, er du alltid velkommen på lørdagskvelden til grillkos, konkurranser og premier

Vi registrerer deg på plassen hvor vi pleier å være, vi treffes!



BIRISTRAND CAMPING

Informasjon

Tlf.: 61 18 46 72

post@biristrandcamping.no

Biristrandvegen 912B,

2837 Biristrand



Alle dager 08:00–23:00



NESTE MJØSMARKED/BIRIMARKED 1 - 2 August 2014
BIRKEBEINEREN SKISTADION I OLYMPIAPARKEN PÅ LILLEHAMMER

Åpningstidene er som alltid:

Fredag 1.august fra 12.00 - 22.00

Lørdag 2.august fra 07.00 - 18.00

- God skilting: Følg gode skilter gjennom Lillehammer

**Kontaktperson for markedene er Ketil Raaum, Telefon: 950
87 888 eller e-mail: ketil@packard.no**

Velkommen til Olympiaparken og Mjøsmarkedet!

LØRDAG DEN 2. AUGUST



I år har vi sikret oss et **stort telt**, både på Lillehammer og på Birstrand camping. **Velkommen til treff for engelske biler.**



**VÆR KRITISK
KJØR BRITISK**

ALBION-foreningen arrangerer årlig sommertreff på Birstrand Camping, på Birstrand første helgen i august i tilknytning til det årlige Mjøsmarkedet/Birimarkedet. Markedet er på Birkebeiner Stadion (Olympiaparken) på Lillehammer. Det er egen biloppstillingsplass for "gamle" kjøretøyer og Albion har egen stand og biloppstillingsplass for alle engelske biler. På lørdag ettermiddag gjennomføres det først et årsmøte og etterpå samles vi på Birstrand Camping til felles spising (grilling etc.) samt for gjennomføring av uhyttdige konkurranser for små og store.

I år kommer det besøk fra England. Se bildet over, de er klar og blir med på Albiontreffet !

MØT OPP OG GI DITT BIDRAG TIL DEN ANGLOFILE SYKEN – VI SKAL VISE VÅRE BESØKENDE FRA ENGLAND AT VI HAR ET GODT FELLESSKAP OG SKAL SLÅ REKORDEN MED OVER 100 ENGELSKE BILER PÅ BIRKEBEINER STADION

**www.albion.no.com - kontakt Lise J. Ukkelberg, Svartolderveien 11,
2316 Hamar - tlf. 900 13 044 eller e-mail: lise@ukkelberg.co.uk**

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



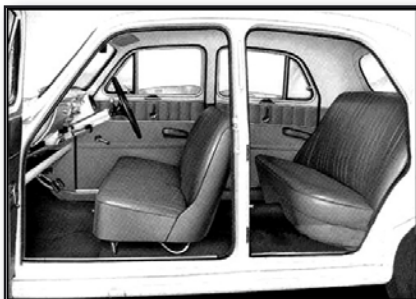
Austin Cambridge A40 - A50 (GS5)

I 1954 ble A40 – A50 Cambridge lansert og fikk koden GS5. Dette var en totalforandring i karosseridesign sammenlignet med Somerset som var veldig rund i formene.

Bildet til høyre viser en kvartskalamodell i leire med stylistbildene i bakgrunnen. De lagde fire eller fem versjoner av bilen i kvartskala størrelse. Så når ledelsen hadde bestemt seg for hvilken versjon de likte ble en fullskala leiremodell på en treramme laget som vist i bildet nedenfor.



En av hovedforskjellene var at denne modellen ikke hadde chassis. Med en svært firkantet front og bakside kan den ikke ha vært veldig annerledes fra modellen som den erstattet. Den nye radiatorgrillen og innsunkne frontlys ga den et helt nytt utseende.





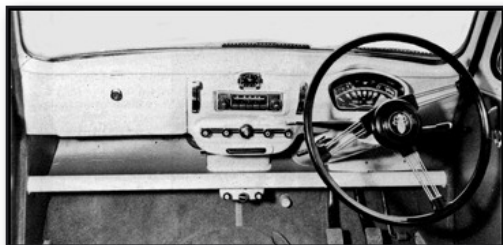
Montering av A40-50 Cambridge CAB 1

En av fordelene var at det nye karosseriet hadde en stort bagasjerom selv om åpningen var skjemmet av den høye karmen.



Denne modellen var den første som ble drevet av den nye "B"-motoren som kunne kjøpes som 1200cc til A40 og 1500cc til A50. Begge motorene var koplet til en ny firegirs girkasse, men girspaken på rattstammen ble beholdt. Et Borg-Warner overgir ble tilbudt i 1956 og i 1958 kunne man

velge en girstang på gulvet til den manuelle girkassen. Sent i 1956 ble "Manumatic" tilbudt – som innebar kjøring med to pedaler siden det ikke lenger var clutchpedal. Dette var ganske nyskapende på den tiden da en spesialclutch ble laget av Automotive Products Co Ltd. Leamington Spa. Når du skulle skifte gir holdt du i girspaken så slo en mikrobryter inn som fullførte strømkretsen og clutchen ble frakoblet. Problemet var at mange sjåførere hvilte venstre hånd på girspaken og dermed ble clutchen frakoblet, noe som ikke var en god idé.



Det nye dashbordet ga bilen et mer moderne utseende og instrumentpanelet var nå plassert rett foran sjåføren. Opphenget var svært likt Somerset-modellen, men det ble brukt bedre hevarm-dempere som ga bedre

kjørekomfort og som varte mye lenger. Et overgir som opererte på annen, tredje og toppgir ble også tilbudt for første gang til en så liten motor.



Den første gangen bilen ble lansert i 1954 hadde den vinduer som kunne skyves opp og bensintanken var i bagasjerommet. Retningsviserne var fremdeles de gamle semafortypene. Mange som jobbet på testavdelingen sa til Leonard Lord at det var vanskelig å åpne vinduene når de var nye og at de hadde en tendens til å falle ned. Man måtte være svært forsiktig når man fylte bensen slik at det ikke rant over og inn i bagasjerommet, noe som gjorde at man fikk bensindamp inn i kupeen. Bilen gikk i produksjon uten endringer da Leonard Lord ikke så at det var noe problem.

Men det kom snart klager fra kundene på dette og selskapet ble nødt til å rette opp problemene. Produksjonsmodellene fra tidlig i 1955 hadde vinduer som kunne veives opp og bagasjelokket ble endret slik at bensinlokket hadde eget låsbart lokk. Det var ikke lenge før semafor-retningsviserne ble erstattet av blinklys.

Austin Cambridge A40 2dr & 4dr A50 4dr

Lanseringsdato 1954

A40-A50 4dr ble utviklet i 1957

Totalt produsert A40 30,666 A50 114,867

Motor

A40 1200 cc 42 bhp at 4,500 rpm Max torque 58 lbs/ft at 2400 rpm

A50 1500 cc 47 bhp at 4,100 rpm Max torque 74 lbs/ft at 2100 rpm

Hovedmål

Lengde 13ft 6.3ins Bredde 5ft 1.5ins Høyde 5ft 1.5ins

Akselavstand 8ft 3.3ins Hjulavstand foran 4ft 0.5ins Bak 4ft 1ins

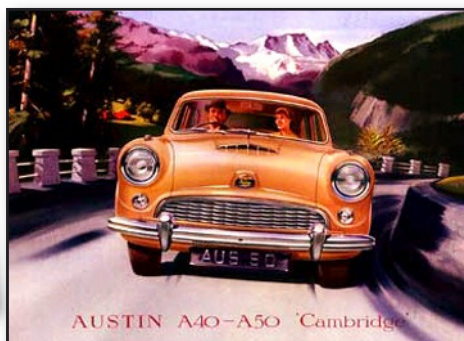
Pris fra fabrikk

Nov 1955 A50 £718

Jan 1956 A40 £748 A50 £763



Trentham, juli 1958



Den populære Austin A30 som da den ble lansert ble kalt "Den nye Austin Seven", ble produsert fra 1951-1986 og var en stor konkurrent til Morris Minor. A30 hadde en 803cc A-series motor og var den første Austin med selv-bærende skallkonstruksjon. Dette karosseriet uten chassis var tegnet av T.K. Garret, som var tidligere flyingeniør. Skallkonstruksjonen gjorde bilen lettere men stivere enn de fleste andre bilene på den tiden og på slutten av produksjonstiden hadde 223.264 A30-modeller blitt bygget som 2- eller 4-dørs sedan, varebiler eller "Countryman" stasjonsvogner.

Tur til NEC

Reisebrev fra Egil Lundanes

Et innendørs Classic Car Show med over 1500 biler, 400 motorsykler, club-stands, deler, utstyr, bilauksjon, restaurerings show(bilfikserne som vi kjenner fra tv) m.m. Dette hørtes interessant ut og måtte oppleves.

Med direktefly fra Vigra til Gatwick fredag kveld og retur mandag kveld var det en grei måte å reise på, men pga forsinkelser med flyet og derav problemer med å få tak i den leiebilen vi hadde bestilt, så ble det nattkjøring nordover til Birmingham.



Etter en kort natts søvn, og en solid engelsk frokost, kjørte vi til NEC området. Men pga at vi parkerte på jernbanestasjonen ble det veldig langt å gå.

Utstillingen var fordelt på 11 store haller med en blanding av biler, utstyr og andre kjøretøyrelaterte

ting. Strategien var å gå langs rekkene i én hall av gangen for å ikke gå glipp av noe. Dette tok absolutt hele lørdagen. Her ble inntrykkene mange og beina trøtte, men vi fikk med oss det meste unntatt delemarkedet.

Søndagen fant vi en gunstigere parkering. Her var det også egne shuttlebusser til inngangen. Vi tok først delemarkedet før vi tok oss tid til lengre stopp for nærmere studier av enkelte av de mest interessante standene, og det ble mange.

Som medlem i Austin Countis Car Club ble det selvsagt et lengre besøk der. Her var det et bord med div. artikler samt et utvalg av tidligere medlemsblad. Og fremst i det stativet var det et bilde av min Austin på framsiden av ett av bladene – det bladet ble mitt. Her traff jeg også Tony Eades som er klubbens kontaktmann for A40 Sports. På én av Morris standene var der bl.a en Morris Cowley Bullnose 1926 i fin restaurert tilstand. Dette er maken til den traktorbilen som SAK har.

Når det gjelder verktøy, utstyr, rekvisitter og deler var det også mange utstillere med ting som en ikke får på Biltema. Det meste dreide seg selvfølgelig om engelske biler og utstyr, men der var også flere europeiske merker, noen japanske og amerikanske. Konklusjon; Et kjempesvært Classic Car Show som det tar lang tid å gå igjennom. Husk gode sko!

Mandag morgen var vi innom en som drev med verksted og brukte deler til Jaguarer. Egil jaktet på en felg og her var det massevis av felger, men ingen som passet. På retur mandag fikk vi tid til å besøke Heritage Motorcentre i Gaydon. Her var det mange interessante kjøretøy, i tillegg til et rikholdig utvalg av gamle kjente bilmodeller var her mange av dronningens gamle biler, løpsbiler fra 1900-tallet, og prototyper. Blant annet den siste prototypen av Rover P6 med gassturbin og en gedigen(og tung)campingvogn fra 1935 med blyglassvindu, skikkelig peis og et system med takrenne for å samle regnvann. Her var også et 30-talls verksteder med verktøy og maskiner fra den gang.

British Motor Industry Heritage Trust – her kan man få et sertifikat på sin egen bil etter chassisnummer. Jeg har lenge lurt på hvorfor i sertifikatet til min Austin fargen er oppgitt til å være Corona Beige, men den fargen har jeg ikke kunnet finne spor av på min bil. Her fikk vi svaret; i alle Austiner fra Longbridge fabrikken ble rattstammen og girstang lakkert Corona Beige før karosserimontering. Hos Jensen som bygde karosseriet på A40 Sport fantes det ingen opplysninger om lakkering.

«Rated horsepower» - RAC-formelen og årsavgift

Av Bård Nielsen

Alle som driver med britiske biler fra mellomkrigsårene og de første årene etterpå vet at bilene den gangen ble størrelsesmessig klassifisert som «Eight», «Ten» og så videre oppover i tallrekken. Dess lavere tall dess mindre bil, og omvendt. Den største jeg i farten kan komme på er Daimlers gigantiske Straight-Eight DE36 fra årene 1947 – 54. Den var en «36». Eller for å være formelt korrekt, den hadde en motor på 36 «rated horsepower» etter RAC-formelen. En gang sto en slik høyt oppe på ønskelisten min, med det har gått over...

Men hvor kommer denne klassifiseringen fra, og hva ble den brukt til, og når? Det er dagens tema:

La oss ta det siste først: Fra 1. januar 1910 frem til 1. januar 1947 ble årsavgiften for personbiler i Storbritannia beregnet etter denne formelen. Fra 1921 av ble summen angitt som «pr rated h.p.» i regjeringens budsjetter. Altså, man betalte dobbelt så mye avgift for en motor på 16 h.p. som for en på 8 h.p. Fra og med 1948 ble dette systemet erstattet med en avgift ifølge motorens slagvolum, men det varte bare et år. Deretter fikk alle biler samme avgift, store som små – altså slik vi er vant til her hjemme på berget.

Det var ikke bare i Storbritannia man benyttet slike rangeringer for beskatning av biler. I Frankrike brukte de et begrep kalt «cheval vapeur» (damphester), forkortet CV. Det er derfor vi har bilnavn som Citoën 2CV og Renault 4CV. Og i Tyskland benyttet man fra 1906 «Steuer – PS», altså «avgifts-hestekrefter».

La oss så se på selve formelen for å beregne en motors «rated h.p.»: Formelen ble utarbeidet av Royal Automobile Club (RAC) etter ønske fra regjeringen, og ble altså lansert i 1910. Og formelen er meget enkel: $(D \times D \times n)/2.5$, der D er sylinderdiameteren målt i tommer, og n er antall sylindre. Den årvåkne leser ser straks at dette er et uttrykk for motorens samlede stempelareal, og ikke et uttrykk for motorens slagvolum – for slaglengden inngår jo ikke.

Dette høres jo ut til å være helt bak mål, for det er da slagvolumet som bestemmer dreiemoment og også i en stor grad effekten (altså hestekreftene)? På et vis er det det, men ikke helt: Den virkelige bestemmende faktor for ytelsen (hestekreftene) er hvor mye luft som går gjennom motoren pr tidsenhet. Og så lenge man ikke komprimerer luften på forhånd (med turbo eller kompressor) er det slagvolumet ganger turtallet som bestemmer den luftmengden. Og formelen er faktisk smartere enn som så: Slaglengden er nemlig indirekte innebygget i premissene for formelen, i form av en «typisk stempelhastighet». Men «typisk» vil her si typisk for bilmotorer i 1910.

Til alle tider (også våre dager) er det den gjennomsnittlige hastigheten på stemplet i løpet av en motoromdreining som er den viktigste begrensning for hvor fort en motor kan gå rundt. Dess lengre slaglengde dess lengre vei å gå for hver omdreining. Og herav: En motor med dobbelt så stor slaglengde som en annen kan bare gå halvparten så fort rundt. I 1910 anså RAC at 1000 fot/minutt (= 305 m/min = 5 m/sek) var den største stempelhastighet man kunne benytte. I tillegg anså man at typisk verdi for mekanisk virkningsgrad var 75%, og typisk verdi for det midlere sylindetrykket i løpet av en takt var 90 pund / kvadrattomme (psi) = 6,2 kg/cm². Med disse tidstypiske premissene ga formelen et godt uttrykk for hvor mange hestekrefter en motor kunne levere – men det var i 1910.

Motorteknologien – som alle andre teknologier – gikk fremover. De har ikke noe annet sted å gå. Bedre materialer og bedre smøreoljer gjorde det etter hvert mulig å øke stempelhastighetene. I de første ti årene etter 2. verdenskrig (som er «min periode») var det god kotyme å angi 3,000 fot/minutt som maksimal korttids stempelhastighet, og 2,500 som største verdi for kontinuerlig drift. Det er tre ganger så fort som i 1910. Samtidig var typisk verdi for middeltrykket i cylinderen øket til 120 psi eller der omkring. I teorien ville en motor fra denne tiden kunne yte 3 ganget så mange hestekrefter som i 1910 på grunn av den økede stempelhastigheten, og 33% mere på grunn av økningen i sylindetrykket.

I årene 1974 til 1994 hadde jeg en 1948-modell MG Y-type som dagligbil. Den hadde en motor med 66,5 mm (2,618 tommer) og 4 sylindre. Det gir rated h.p. på 11.

Hvis nå presentasjonen ovenfor er korrekt burde denne motoren yte $11 \times 3 \times 1.33 = 43,9$ hestekrefter. Største ytelse er oppgitt til 46 bhp ved 4800 omdr/min. Det var jo ganske blink? Motoren har en slaglengde på 90 mm – det er altså 0,18 meter = 0,59 fot som skal tilbakelegges for hver omdreining. Ved 4800 o/min blir stempel-hastigheten 2835 fot /minutt...

Etterhvert som gapet mellom rated h.p. og faktisk motorytelse økte begynte mange fabrikanter å bruke modellnavn som anga begge verdiene. Wolseley ble en ivrig tilhenger av dette, f.eks. 12/48, 14/60 og 18/85. Det første tallet, rated h.p., var det hverken mulig eller ønskelig å jukse med, men angivelsen av faktisk største motorytelse var det ingen kunder som hadde mulighet til å kontrollere – så der kunne man jukse litt (eller mye) for å få modellene til å fremstå litt kraftigere enn de egentlig var. Hvis man kommer over effektkurver for disse tre bilene finner man at største motorytelse for en 12/48 i 1948 var 43,7 bhp, en 14/60 ytet 55,4 bhp, og en 18/85 ytet bare 70,4 bhp.

Wolseley fortsatte med slike modellbetegnelser lenge etter at «rated h.p.» var kastet på bilhistoriens søppelhaug, men tallet for h.p. ble erstattet med antall sylindre, f.eks. 6/80 – og den ytet maks 72 bhp. Selv Wolseley ble mere edruelige etter hvert. Etter hvert holdt modellbetegnelsene hva de lovet: En 4/50 hadde 4 sylindre og 51 bhp, og en 4/44 – 4 sylindre og 48 bhp (egentlig oppgitt til 46, men 48 er et riktigere tall).

3 av mine 4 veteranbilmotorer ble konstruert ut fra skatteregimet med rated h.p.: 1939 Flying Standard Eight Tourer har boring 57 mm og er dermed en 8, TD'en er en 11, og Lea Francis'en er en 18. Men motoren i varebilen, en Morris Commercial J-tye van fra 1954, er konstruert ut fra helt andre prinsipper: Der ble boringen først valgt så stor at veivstaken kan trekkes opp gjennom cylinderen (73,5 mm) og så ble slaglengden bestemt slik at motoren ble på ca 1,5 liter (87 mm). Som man forstår, denne motoren ble konstruert da man var sikker på at det gamle skatteregimet var på vei ut.

Bård Nielsen – Juni 2014 – Copyright

WILLY GJERTSEN A/S

Engroshandel med maskinverktøy

- ★ **Verktøy for mekanisk industri**
- ★ **maskinrekvisita**
- ★ **agentur og engros**

Larviksgata. 3 - 0468 Oslo
Telefon: 23 00 85 50 - Telefax: 23 00 85 60

Vi bruker selvfølgelig



når vi drar til England





Mange flotte biler på Høvikodden i mai.



Den glade eier av Austin A30 måtte resignere for all interesse for bilen.

B



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

