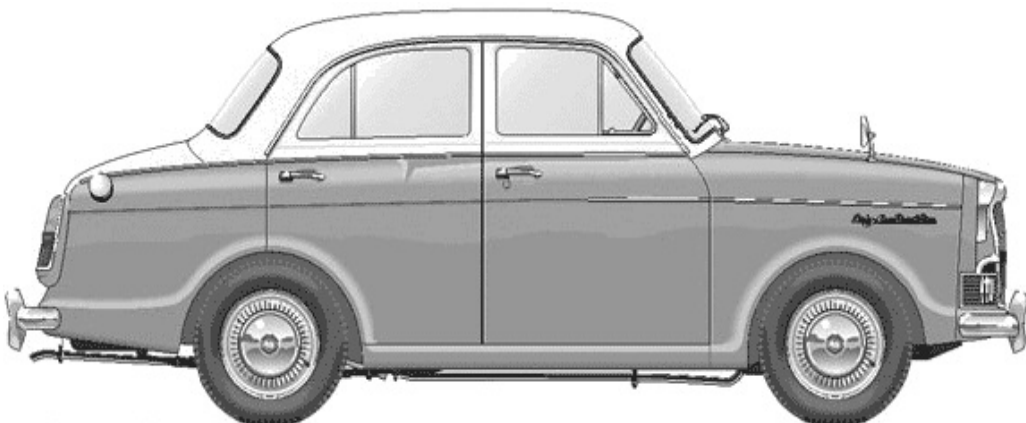




**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 2 – 2015**



One-Point Five

Engelsk bildag på Burud

På vei til engelsk bildag på Burud. Etter Høvikodden var det en kort stans på Vik. Neste år må det bli flere biler.



Mange fine sportsbiler

*Styremedlem
Dag og
vinnerbilen –
en MG fra 1933,
som eies av
Reiulf Helgedal.*



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 bankontonr.: 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 sommervarmen veksler jevnt og trutt mellom sør og nord.



På Ekebergmarkedet i mai hadde vi værgudene med oss selv om det var litt morgenkaldt. En spesiell takk til Wilhelm som stilte velvillig stilte opp med sin flotte Wolseley. Wilhelm koste seg i et ordentlig 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.

Lørdag 13. juni var vi på Burud og takk til Dag som arrangør. Det var godt over 60 engelske doninger, værgudene var på vår side og vi ble godt mottatt både på Burud og i Hokksund. ENGELSK BILDAG blir nok en årlig happening.

Endelig er vi tilbake på Biri Travbane under Mjøs-markedet. Det skal bli godt å komme hjem igjen og vi håper at flest mulig møter opp med sine Engelske doninger under Albiontreffet både på travbanen og lørdagskvelden på Biristrand Camping.

NB – i år har vi telt til lørdagskvelden på Biristrand Camping – plenen og telt på Biri Travbane.

Forresten ? Har du husket å betale kontingenten for 2015

kr 300? MRK. For de som nytter 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.

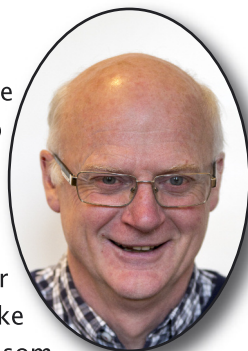
Ønsker dere alle en god sommer og så treffes vi på Biri til Albiontreffet den 8. august.

Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Det har endelig blitt sommer. Jeg ser ofte gamle engelske biler på veiene der jeg bor. I går snakket jeg med en nabo som driver og pusser på en Austin Healey. Det gikk litt trått for tiden, sa han, det var mange andre prosjekter som krever sin tid.

Ja, slik er det med oss alle, nødvendig vedlikehold av biler kommer i konkurranse med vedlikehold av hus og hytte. Ikke alle har gode verkstedsmuligheter om vinteren og for oss som gradvis blir eldre er dagslys mer og mer en nødvendighet.



Det var hyggelig å lede an en tropp med engelske biler fra Høvikodden til Burud lørdag 13. juni. Etter en stopp på Vik, for å få en Riley i spissen, var vi 6 biler. Det var moro at det bakerst kjørte en Jensen. I tillegg fikk jeg parkert ved siden av flere Jensen biler på Burud (en Interceptor II). Interceptor ble laget i perioden 1966–1976. Det var ellers et bredt spekter av engelske biler. Tiden gikk veldig fort og plutselig skulle alle ut på tur. Vi skulle delta på Hokksund-dagene. Vi planlegger for ny engelsk bildag neste år.

I dette bladet avslutter vi trilogien om blogger fra engelsk bilhistorie i perioden 1960–1960. Et interessant særtrekk er den vekst og den sterke teknologiske utviklingen som skjedde i denne perioden. Ikke minst har bilproduksjonen bidratt til svært mange arbeidsplasser og dermed økonomisk vekst. Europeiske biler hadde et godt hjemmemarked og konkurrerte godt med amerikanske biler. På 60-tallet kom japanske biler og her opplevde både England og resten av Europa en sterk konkurrent. Dette var bensinbilens tid. Ingen så veldig langt inn i framtiden med økt forurensning. Hver familie var godt fornøyd med bare en bil. I Norge hadde vi begrensninger i bilimporten helt fram til 1960.

Wilhelm Lange skriver om sin langtur med en Wolseley 6/90. Det var ikke akkurat hyllevarer med reservedeler til en Wolseley på tur i Tyskland i 1959. I presentasjonen av klassiske biler: På Høvikodden har vi også ofte besøk av en Riley One-Point-Five. En liten, tøff bil, med stor motorytelse, 1489 cc. For ytterligere å vise bredden i engelsk bilproduksjon presenteres det også litt stoff om Le Mans perioden på midten av 50-tallet. Både Austin Healey og Jaguar D-type konkurrerte om de fremste plassene på det velkjente 24-timers løpet i Le Mans. For de som leste Tempo på 60-tallet, var tegneserier om bilsport populært.

Redaktøren ønsker alle en riktig god sommer.

I de siste Albion-bladene har vi presentert 40-tallet og 50/60 tallet gjennom blogger skrevet av Martyn Kelman i Aronline. Bloggen om 30-tallet avslutter denne trilogien. Vi håper at leserne av Albion har hatt stor glede av disse bloggene.

30-årene: et ekstremt tiår

Av Martyn Kelham

Min 1934 Wolseley Nine ble skapt i en helt annen verden enn dagens, og sjåførene på 30-tallet hadde helt andre forventninger til bilene sine. Mens vi gjerne tenker at landet vårt var veldig rikt og at alt gikk på skinner fram til annen verdenskrig,



men at alt gikk galt på 50-tallet, så var virkeligheten ganske annerledes. Landet var i store vanskeligheter fram mot krigen.

Nylig viste ITV et program om 1949 der vi fikk et innblikk i de tøffe men svært realistiske forholdene i en nøktern velferdsstat. Men i 30-årene var de tøffe forholdene mye mer brutale og noen ganger helt hinsides. Hvis myndighetene for eksempel mente at en yrkesaktiv far kunne brødfø en arbeidsløs sønn eller datter, så ble dagpengene deres stoppet. En familie som altså var så uheldig å ha en (eller flere) arbeidsløse familiemedlemmer måtte forvente å få en lavere levestandard for alle, for å kunne hjelpe de som var uten arbeid. I noen tilfeller ble den arbeidsløse sønnen eller datteren kastet ut og gjort hjemløs fordi faren ikke ville understøtte dem.

Samtidig med disse tøffe forholdene var denne epoken preget av vekst og sterk teknologisk utvikling. For noen var det første gang de fikk mulighet til å eie sitt eget hjem; det var stor vekst innen forbruksvareindustrien; forbrukersamfunnet ble skapt;

Baby Austin dukket opp i flere tusentalls garasjer; hver by fikk sin Woolworth's, og tipping, hundevæddeløp og kino ble stadig mer populært.

Drømmene til de målbevisste ble virkelighet. Det var store frem-skrutt i utviklingen av luftskip med R100 og R101, Henry Segrave presset fartsrekorden til 231 mph på Daytona Beach, Sir Gilbert Scott tegnet den nye Battersea Power Station og lysmaster dukket opp over alt i Sør-England, alt dette skjedde på 30-tallet.

Tiåret startet med ekstremt kaldt vær etterfulgt av en flott sommer – begge årstider viste seg å være store utfordringer for dagens biler (eller i hvert fall sjåførene). Våre dagers biler ville vært helt uberørt av slike faktorer, men la oss se nærmere på hva slags problemer sjåførene på 30-tallet hadde.

Frostvæske hadde eksistert ganske lenge (noen sier den ble oppdaget ved at et avfallsprodukt smeltet isen på en innsjø i USA – i hvert fall tidsnok til bruk i de tidlige T-Fordene). Men det var mange sjåfører i Storbritannia som ikke hadde råd til dette og faren min satte en oljefyrt ovn under bunnpannen om natta, også langt inn på 60-tallet. Faktisk hadde jeg som ungdom på 60-tallet selv problemer med å få råd til dette, og klarte en kald natt å smelle av alle kjernepluggene på min Ashley Sportiva special!

Sjåføren på 30-tallet hadde ofte vanskeligheter også før han satte seg inn i bilen. Billåsene ble ofte frosne og det var ikke samme fokus på å holde fuktigheten ute som i våre moderne biler. Vi måtte skrape frontruten (husk at dette var før isskraper og defrost spray – og det var i hvert fall ikke oppvarmede ruter). Senere solgte Woolworth's og andre forhandlere en svært nyttig elektrisk rutevarmer: en skinnende metallstang som var festet til frontruten med to sugekopper i gummi. Elementet var så vidt skjult bak stangen og for ca. 5 shilling var det et godt kjøp. Men i 1930 fantes det ikke slike ting og mange biler hadde ikke varmeapparat i det hele tatt. Å få frontruten isfri og holde den isfri medførte ofte mye tørking med ermer, lommetørklær eller hva vi hadde tilgjengelig.

Det fantes ikke vindusvaskere og viskerbladene hadde bare ett blad, som ikke var laget av det avanserte stoffet vi har i dag. I kaldt vær ble de harde som stål og ganske ubrukelige. Det var en måte å få 100% sikt på, selvsagt, og det var å åpne frontruten. Noen frontruter kunne åpnes ca. 15 cm, men noen kunne åpnes helt, det var nyttig under disse ekstreme forholdene. Ulempen var selvsagt at man fikk istapper fra øyne, ører, hender og munn! Men, 30-talls mannen var da en hardhaus!



Det man da gjorde var å helle en kjele med varmt (ikke kokende) vann over og inn i dørlåsene og så la det risle nedover frontruten og sidevindue, var det for varmt ville glasset selvfølgelig sprekke.

Lure sjåfører lot aldri håndbrekket stå på, og stolte gjerne på bremseklosser og førstegir. Frosne bremsesko som klistret seg på trommelen hadde en tendens til å hindre oppstarten noe!

Ofte snødde det skikkelig om vinteren med ca. en fot snø på veien og store snøfonner. Dagens aviser syntes det var artig å ta bilder av stoppskilt som bare viste skiltet, mens den 6 fot høye skiltstangen var dekket av snø.

Det fantes ikke sand- eller saltstrøing men man klarte seg så godt man kunne. Andre vil kunne huske lenger tilbake enn meg, men selv på 60-tallet (jeg tror det var i 1963) kan jeg huske at foreldrene mine og jeg dro fra Bristol rundt midnatt og skulle kjøre 60 miles hjem og det var ca 6 tommer nysnø, noen steder mer. De smale dekkene til Vauxhall Ten hadde bra veigrep og vi kom hjem ca. 4 timer senere. Det må sies at våre vanlige moderne bilder ville hatt problemer etter et par meter – med så brede dekk og lave biler.

Det fantes ikke ABS, elektronisk stabilitetskontroll, differensialspærre (som oftest) eller andre avanserte hjelpemidler som kunne hjelpe. Dine kjøreferdigheter var livsviktige – du måtte unngå at hjulene begynte å spinne, med mindre du faktisk ønsket dette!

Styrken på billysene på den tiden ville sikkert sjokkert dagens bilister. Dette er ett område hvor forskjellene i kvalitet på 30-tallsbilene var svært store. En Bentley eller Jaguar hadde nok Lucas P100 lys, men de små 10 hk Austin eller 6 volt Ford 8 var ikke bra nok. Før MoT-kontrollene brukte mange bilister lys med svært misfargede refleksskjermer og noen brukte folie til å trekke om reflektorskjermene. Vår 1938 Jowett 8 hadde en toppfart på 48mph, som var absolutt altfor raskt for nattkjøring i våre forhold.

Men, dagens sjåfør ville kanskje blitt overrasket over hvor stillegående bilene på 30-tallet var. En kvalitetsbil med et separat stålchassis, en fin vanlig sekssylindret motor og diagonaldekk kunne være særdeles stillegående. Kjøringen var absolutt ikke ledsaget av den konstante støyen fra bildekkene som vi har nå.

Dagens sjåfør ville også hatt problemer med bremseeffekten generelt. Da jeg tok min 1939 SS 1,5 liters sedan på MoT-kontroll i 1968 ble bilen ikke godkjent, da det tok altfor lang tid å stoppe den når den kjørte 40 miles i timen. Jeg måtte vise ham håndboka som klart viser at bilen faktisk hadde ti fot kortere bremselengde enn det som var oppgitt der!

Som oftest ville heller ikke motorytelsen imponert dagens sjåfør. Mens dagens akselerasjon for 0–60 mph er ca. 10 sekunder for vanlige familiebiler var 30 sekunder vanligere for en sedan på 30-tallet. Det fantes noen raske biler – men ikke for menigmann.

Ett område hvor det ikke har vært noe stort fremskritt er bensinforbruk. Min lille Wolseley gir meg rundt 33 miles pr. gallon, mens en Mini Cooper bensin-bil gir ca. 45 miles pr. gallon. Tar man ikke hensyn til motorytelse så er dette fremskrittet på 70 år ikke mye å skryte av. En moderne diesebil derimot kan oppnå imponerende resultater som biler fra før 50-tallet ikke kan stille opp mot!

Men den største forskjellen for dagens sjåfør ligger i kjøreegenskaper og veigrep. Hadde han/hun nærmet seg en rundkjøring i en populær småbil fra 30-tallet med dagens gjennomsnittsfart ville det sannsynligvis endt med katastrofe! Hvis han/hun måtte bråstoppe på en våt veibane for å unngå en hindring i veien ville dette også få dramatiske konsekvenser. Men, sjåførene i 30-årene (og vi som kjører disse bilene i dag) er klar over dette og kjører derfor etter forholdene.

Dagens «handyman» ville nok også blitt skuffet over bagasjerommet til mange biler på 30-tallet (mange hadde ikke engang bagasjerom). Wolseley hadde plass til reservehjul, men den eneste måten å få med seg en motorklipper, for eksempel, var å bruke lærstroppene og plassere klipperen oppå bagasjeromslokket.

På varme solfylte dager ble bilene ofte overopphetet. Vanntemperaturmålere var ofte begrenset til en måler på radiatorlokket som var synlig fra førersetet. Wolseley og mange andre populære biler hadde verken termostat eller vannpumpe.

Men, 30-tallsbilen hadde derimot masse karakter og sjarm. Mange av dagens unge sjåførere har aldri vært borti en bil som du faktisk kan ha et forhold til. Moderne biler gjør omtrent alt man ber om og teknologien hjelper sjåføren ut av mange kniper. Med avansert trekkraft-kontroll, stabilitetssystemer, servobremser og moderne dekkteknologi er vi så fjernt fra hva som faktisk skjer

mellom bilen og veien, at man må være nærmest idiot for å miste kontroll over bilen og bli utsatt for en bilulykke. Og når dette skjer så er det gjerne fordi vi presser grensene for teknologien.



Det er mange som sier at det ikke ble bygget en skikkelig bil etter juni 1930 – bl.a. medlemmene av vår lokale veteranbilforening. De sier at dette var en epoke med masseproduksjon og starten på «bokførermentaliteten». På 20-tallet ble bilene bygget skikkelig og etter skreddersøm. Bilutviklingen hadde så vidt passert sine første 20 år – og mange var håndbygget og anvendte teknologi som var helt annerledes fra andre biler.

Vi hadde frontplasserte motorer, bakplasserte motorer, propell-drevne, kjededrevne, elektrisk kraft, trehjul, stålhjul, trådhjul, stoffkarosseri, stålkarosseri, trekarosseri – det var en ekstrem variasjon. Jeg kan ikke være uenig med puristene – i 1930-årene ble mange vanlige sedanbiler ganske like. Men likevel var opplevelsen av å kjøre en Morris 8 helt annerledes fra en Ford 8, det ligner forskjellen mellom å kjøre en Lexus og en Kia Picanto. Motordriften og eksoslyden var særpreget. Kabelbrems, hydromekaniske brems, stangbrems og helhydrauliske brems – alt dette ga bilen forskjellig karakter. En uendelig mengde forskjellige bremsesystemer – styresnekkestyring, kamstyring, «Burman», osv. – bidro alle til en helt annen opplevelse.

Alt i alt var 1920-årene epoken til den «ordentlige bilen», men 30-årene ga tusener muligheten til å ta del i opplevelsen.

Mens noen hadde glede av sin nye Ford, fortsatte 30-årene med ekstreme tilstander med 40% arbeidsløshet blant gruvearbeiderne i Storbritannia og mer enn 39% arbeidsløshet totalt i Wales. Men art deco-bevegelsen blomstret og stadig flere ting i hverdagen ble preget av motetrender.

Amy Johnsen, den kjente amatørflyveren, ble dagens heltinne for de fleste unge jenter, som rangerte henne etter Edith Cavell som rollemodell, men foran Jeanne d'Arc. Fred Perry vant Wimbledon i 1935 og 1936 og Oxford vant romesterskapet i 1937 for første gang siden 1923, men den største sportsbegivenheten på 30-tallet var utvilsomt starten på hundevaddeløp. Dette var det britiske sportsfenomenet som sysselsatte tusenvis av mennesker og påvirket livet til hundretusener flere – både positivt og negativt.

På veiene var det ca. 4000 dødsulykker pr. år mens ca. 250.000 ble skadet. I et forsøk på å forbedre kjørekulturen hadde man en prøveordning med «høflighetspoliti» som syklet rundt og «rådet» bilistene til å senke farten. Det ble et stadig dypere gap mellom fattige og rike, Rolls Royce fikk sin Spirit of Ecstasy og sammen med Bugatti, Sunbeam, Vauxhall, Bentley og noen Daimler-modeller satset man på et «strømlinjeformet» utseende – som gjorde at hverdagsbilen (til Ford, Austin, Morris, Jowett osv.) så like gammeldags ut som «bestemors hatt» for å sitere et uttrykk fra den tiden.

Ingen historie om 30-årene ville vært komplett uten å nevne Brooklands (bilracebane) og Bluebird (bil). Dette tiåret var på topp i aktivitet for begge men Brooklands (i et historisk perspektiv for Storbritannia) fortjener en egen artikkel og jeg vil derfor ikke komme inn på den her.

Bluebird, som ble kjørt av vår mann Malcolm Campbell, tok fartsrekorden fra Ray Keech og Henry Segrave, selv om kong George spurte ham hva poenget med det hele var! Uberørt av kongens kommentar hevet Campbell rekorden til 301 mph 7. mars 1935.

På slutten av 30-tallet hevet Campbell rekorden ytterligere til 140m mph i en annen Bluebird. Samme år, 1939, var siste gang det var bilrace på Brooklands.

På slutten av dette tiåret med en overhengende krigstrussel og skyggefabrikker som startet med produksjon av fly, flydeler og krigsutrustning, ble det slutt på bilproduksjonen, med et par unntak, bl.a. Austin, takket være Leonard Lords sluhet. Han fortsatte å produsere Austin Ten under påskudd av at det var et krigskjøretøy!

Alt som her er nevnt var selvsagt med på å forme 30-årenes bil, enten med art deco design for de rikeste eller den prisbevisste policyen til Ford, Austin og Morris, der man slåss så fillene føk over £100-bilen.

Det viktigste for oss som brenner for biler fra denne perioden er at bilene har sterk karakter, er billige i drift og morsomme å kjøre. Men, bortsett fra et kortvarig og ulykksalig blaff på 90-tallet, vil alle som har planer om å kjøpe en populær bil fra 30-tallet til å kjøre og så selge med fortjeneste, nok bli skuffet. Hvis noe går galt vil selv en beskjeden liten bil koste 1500 pund for grunnarbeidet, før du i det hele tatt starter på oppbyggingen.

Når det er sagt, har du flere penger til overs, sånn ca. 50.000 pund eller mer, så kan du tjene noe på å gjøre gode kjøp og kjenne de riktige menneskene, men hvis dine finanser tillater Bugattier, Lanciaer eller Alfa Romeoer som har deltatt i bilrace, da er du i markedet på £250.000 - 2 millioner.

Men, for meg er gleden ved 30-talls bilen å eie den og kjøre den!

Og det gjelder også min beskjedne lille Wolseley.....



Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.



The advertisement features a black background with ornate floral and vine borders in gold, red, and purple at the top and bottom. In the center, the Twinings logo is displayed within a gold rectangular frame. Below the logo, the text "300 YEARS BLENDED INTO ONE MOMENT" is written in white, followed by "SINCE 1706" in a gold script font. Three boxes of Twinings tea are shown: "Sweet Vanilla CHAI TEA" (black and gold), "Summer Garden TEA" (orange and white), and "Spicy Indian CHAI TEA" (black and gold). At the bottom, the "Ethical Tea Partnership" logo is shown, along with the website "www.twining.no".

BY APPOINTMENT TO HER MAJESTY QUEEN ELIZABETH II
TEA & COFFEE PURCHASERS & TWININGS AND COMPANY LIMITED LONDON

TWININGS™
OF LONDON

300 YEARS
BLENDED INTO ONE MOMENT

— SINCE 1706 —

TWININGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!

TWININGS
OF LONDON
Sweet Vanilla
CHAI TEA

TWININGS
OF LONDON
Summer Garden
TEA
Fruity & Floral

TWININGS
OF LONDON
Spicy Indian
CHAI TEA

 **Ethical Tea Partnership**
Improving the lives of tea workers and their environment

www.twining.no

JENSEN 'FF'



DUNLOP RS5

this epoch-making JENSEN 'F.F.'
relies upon Dunlop to supplement its
capability for faster, safer travel

THIS, the first 4-wheel drive production saloon in the British car world, sets a new high standard in automotive development. To ensure that owners of this new model could make full use of such high-powered performance the makers chose Dunlop RS5 'Road Speed'—the tyre designed specially to make high speeds safer, more controlled, more economical. *Dunlopillo seating, Metalastik differential mountings, and Dunlop adhesives for body trim have also been supplied for this car.



DUNLOP—chosen by Britain's
leading car manufacturers

Austin-Healey som var innblandet i bilracings verste bilkræsj er nå restaurert

Fra Le Mans-katastrofen i 1955 som drepte Piere Levegh



Etter en storstilt restaurering har den mest verdifulle og beryktede Austin-Healey i verden blitt vist offentlig på Bonhams auksjonshus i London. Dens utrolige historie omfatter bilracings mest grufulle og tragiske bilkræsj.

Denne Austin Healey fra 1953 var registrert som NOJ 393 da den kjørte 24-timersløpet i Le Mans i 1953 som en Special Test Car fra fabrikken. Etter Le Mans ble roadsteren gjort om til 100S prototyp. Bilracehistorien fortsatte med konkurranser i Sebring, Carrera Panamericana, og især det beryktede 24-timersløpet i Le Mans i 1955.

Det var her at bilen, som ble kjørt av Lance Macklin ble innblandet i den verste bilraceulykken noensinne. Macklins Healey ble truffet av Pierre Leveghs raskere Mercedes Benz SLR. Levegh mistet kontroll over bilen, den kræsjet og fløy gjennom lufta og opp på tribunen, der han ble drept sammen med 83 tilskuere og 120 ble skadet. I det grusomme opptaket fra hendelsen vises Macklin mens han går vekk fra den knuste Austin-Healey midt i kaoset.

Ringvirkninger av denne ulykken var merkbare i lang tid etterpå. Mange land la ned forbud mot bilrace inntil sikkerheten ble bedre, og forbudet i Sveits står den dag i dag.

Dette bilracet er også grunnen til at Leveghs lagkamerat på Mercedes-laget, den nå avdøde bilracefører og oppfinneren John Fitch, dediderte livet sitt til sikkerhet på bilbanen og veiene. Fitchs oppfinnelser er fortsatt til nytte for dagens sjåfører. Etter å ha vært lagret i over 40 år oppnådde Healeyen rekordbeløpet \$1,3 million på en auksjon i 2011, selv om den ikke hadde vært rørt siden 1960-tallet. Den var da et «låvefunn».



Den europeiske samleren som kjøpte den, ga Steve Pike fra Marsh Classic Restorations i Australia i oppdrag å restaurere den til Le Mans «startstrek-spesifikasjon», og lot Bonhams vise fram bilen, siden de hadde stått for salget til ham. Bilen, som er klar for veteranbil-presentasjonen, skal ta fatt på klassiske bilshow og er sannsynligvis i bedre stand i dag enn noensinne. Men den er ikke mindre historisk. Den er verdens mest verdifulle Austin-Healey, om ikke annet fordi den var involvert i den store tragedien.

Lance Noel Macklin

Lance Macklin, som døde 82 år gammel, var en av de mest talentfulle racerbilførerne i etterkrigstiden, men han utnyttet aldri talentene sine fullt ut. Dette skyldtes til dels hans avslappede livsførsel, men også det katastrofale 24-timers billøpet i Le Mans i 1955, da Mercedesen til Pierre Levegh traff Macklins Austin Healey, og ble slynget opp på tribunen der den drepte mer enn 80 mennesker.



Ulykken skjedde etter at Mike Hawthorn, som kjørte en D-type Jaguar fra fabrikken, kjørte raskt mot pitstop'en etter å ha konkurrert mot verdensmester Juan Manuel Fangio i hans Mercedes i over to timer. Hawthorn stoppet foran Macklin og bråbremsset. Bremsene til Healeyen var ikke like gode som på Jaguaren, og for å unngå å kjøre inn i Hawthorn, måtte Macklin vrenge bilen til siden og kom da midt i veibanen til Levegh.

Macklin regnet Hawthorn blant sine venner, men da Hawthorn i sin selvbiografi «Challenge Me The Race» (1958) frikjente seg selv for all skyld for ulykken uten å si hvem han syntes var skyldig, ble Macklin rasende. Siden Levegh hadde dødd i ulykken følte Macklin at Hawthorn la skylden på ham, og saksøkte ham derfor for ærekrenkelse.

Hawthorns død i en bilulykke i januar 1959 satte en stopper for dette, men i Juan Fangios selvbiografi «My Twenty Years in Racing» (1961) skrev han at Hawthorn «åpenbart hadde feilberegnet plasseringen av sin pitstop».

Macklin ble dypt berørt av katastrofen i Le Mans og kampånden ble rammet enda en gang noen få måneder senere, da han med nød og neppe unngikk en ulykke som drepte to bilførere under Tourist Trophy i Dundrod.

Han ga opp bilracing i 1956, overtalt av kjæresten Shelagh Cooper, som han så giftet seg med.

Macklin hadde et stort idrettstalent og som hans venn George Abecassis sa en gang «han kunne ha blitt en veldig god bilracefører (eller) en OL-alpinist. Han hadde bemerkelsesverdig god balanse og jeg tror det er få idretter han ikke ville ha gjort det godt i, men det rare var at han aldri noensinne var interessert.»

Lance Noel Macklin ble født i Kensington, London, i september 1919, sønn av Noel Macklin, som tegnet sportsbilen Invicta i 1925 og som ble adlet etter å ha tegnet kanonbåter under krigen.

Etter Eton og studier i Sveits vervet Lance seg til marinen i 1939. Han ble sendt i kanonbåttjeneste, passende nok. Da krigen sluttet, gikk han inn i bilbransjen sammen med en venn og startet på satsningen til å realisere guttedrømmen om å bli racerbilfører.

Han kjøpte en andel i en Grand Prix Maserati og prøvde å melde seg på et bilrace på Isle of Man. Han ble overrasket da han ble nektet med begrunnelsen at han ikke hadde noe erfaring med bilrace. Han fikk endelig sving på karrieren med en av farens Invicta-sportsbiler.

Det var typisk for Macklin at han finpusset sine bilracingsferdigheter i Belgrave Square. «På den tiden var veidekket av treklosser» kan han huske. «Når det regnet så ble det utrolig glatt. Jeg pleide å komme ut av en nattklubb kl. 2 om morgenen, hoppe i den gamle Invicta'en og så bruke 10 minutter rundt plassen i en firehjulssladd.»

Etter en god prestasjon på Chimay, var premien at han fikk kjøre i 24-timers løpet i Spa i 8-liters Bentleyen til Ian Metcalfe. Selv om de ikke klarte å fullføre, imponerte Macklins innsats John Eason Gibson, som var team manager for det vinnende Aston Martin-laget. Resultatet var at Macklin vant en plass på David Browns Aston Martin-lag for 1949. Året etter kom også George Abecassis med og de ble nr. 5 på Le Mans i en DB 2.

Hersham and Walton Motors planla på den tiden en sesong med Formel To-racing med sine hjemmebygde HWM'er. De var imponert over farten til Macklin og Abecassis inviterte ham til å kjøre for det nye laget, og der slo han seg sammen med Stirling Moss, blant andre.

Selv om HVM aldri klarte å konkurrere skikkelig med Ferrari og Maserati, hadde de stor suksess på kontinentet, som ble en innbringende lekeplass for Macklin og Moss, som fløy etter jenter når de ikke var på racerbanen.

Macklin var en kjekk, silkefin sjarmør og ble fort distraherert av kvinnelige bekjentskaper. Hvis bilen hans eksploderte under øvingen så ble han ikke altfor skuffet. Da ville han si, «Jaja, da får jeg dra på byen og finne meg en dame». Hvis det var en blondine han hadde i kikkerten ville han simpelthen ikke møte opp på treningen.

Selv om han kjørte en Aston Martin til 3. plass i Le Mans i 1951 (med Eric Thompson) så hadde ikke Macklin mer suksess med Feltham enn med HWM. Han følte også at han var verdt mer enn honoraret på £300 som han fikk fra Aston Martin. Så da han ble tilbudt £1.000 for å lede Bristol sportsbilteam i 1953, slo han til på tilbudet. Han hadde enda mindre suksess det året og tilsto senere at «å forlate Aston var antagelig den største tabben i livet mitt».

I 1954 sluttet han seg til Austin-Healey laget og fikk en fin 3. plass i Sebring 12 Hours, med George Huntoon. Men året etter skjedde den store ulykken i Le Mans.

Etter å ha gitt opp bilracingen, startet han i bilfirmaet Facel Vega i Paris for å lede eksportavdelingen, fram til firmaet gikk konkurs i 1963. Så jobbet han en stund for H R Owen, et bilauksjons-firma, før han flyttet til Spania, der han bodde til helsen sviktet. Han døde 29. august 2002.

Hans første ekteskap ble oppløst i 1963, han giftet seg senere med Gill McComish, men dette ekteskapet ble også oppløst. Han har en sønn og datter fra første ekteskap og en sønn fra andre ekteskap.

Jaguar D-type

Jaguar D-type er en sportsracerbil som ble produsert av Jaguar Cars Ltd. mellom 1954 og 1957. Selv om den har mange av de samme mekaniske komponentene som C-Type, bl.a. det grunnleggende Straight-6 XK motordesignet (først 3,4 liter men så oppgradert til 3,8 liter på slutten av 50-tallet), var bilstrukturen radikalt forskjellig. Den nyskapende skallkonstruksjonen brakte teknologien fra flyindustrien til konkurransebil-design, sammen med en aeronautisk forståelse av aerodynamisk effektivitet.



D-Type vant Le Mans 24-timers race i 1955, 1956 og 1957. Etter at Jaguar midlertidig trakk seg fra bilracing som et fabrikklag, tilbød selskapet de gjenværende uferdige D-Types som XKSS-versjoner, som med deres ekstra veigrepsutstyr gjorde dem ettertraktet til sportsbilrace i Amerika. I 1957 var 25 av disse bilene under ombygging da en fabrikkbrann ødela ni av dem.

Den totale D-Type produksjonen antas å ha omfattet 18 fabrikklagsbiler, 53 kundebiler og 16 XKSS-versjoner.

INNKALLING TIL ÅRSMØTE

**På Biri Travbane lørdag den 8. august 2015 kl. 14.00
(på standen/teltet)**

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 2014, Budsjett 2015**
- 5. Eventuelt innkomne saker**
- 6. Utnevnelse av eventuelle nye merkeoppmenn/forsikringskontakter og forsikringskomité**
- 7. Fastsettelse av kontingent for 2016**
- 8. Valg**

Hvis du ønsker saker behandlet på årsmøtet, må disse være formannen ihende senest 25. juli 2015
mail: lise@ukkelberg.co.uk
post: Albion v/Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar

Vel møtt.
Hamar, 10.06.2015
For styret
Lise J Ukkelberg/s
Formann

STYRETS ÅRSBERETNING AUGUST 2014– AUGUST 2015

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

Under årsmøtet på Lillehammer 2. august 2014

(Albion jubileumsår 35 år)

ble ovennevnte styre gjenvalgt.

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 medlemsblader, 2 vår og 2 høst foruten at Albions nettsider fortløpende har blitt ajourført. Takk til Roar og Dag for glimrende utførte jobber.

Revidert regnskap for 2014 viser et overskudd på kr 9.787 og egenkapital (innestående bank + klubbeffekeer) kr 112.982 som styret er godt fornøyd med. Takk til Jan-Ivar og revisor Bjørn. Det var budsjettert med et ekstra medlemsblad (matrikkel mv) i 2014, mens styret ønsker å benytte forskjellen mellom budsjett og regnskapskostnader i 2015 til «matrikkel».

Selve markedet på lørdag med årsmøte var for 4. gang i Olympia-parken (Birkebeiner stadion) på Lillehammer. Albion tok på seg en liten ekstra-jobb, nemlig å få alle engelske biler på samme området noe som vik fikk masse skryt for. Takk for god innsats til "dirigertene", og jobben var ikke liten. Det ble ikke så mange engelske biler, og atter er det værgudene som ikke var med oss.

Under treffet i august hadde vi besøk av 2 stk Colin fra England som virkelig koste seg med Colin Cummings Austin Sheerline og som kommer igjen i 2016 på Norgesbesøk.

Ettermiddagen og kvelden på Biristrand Camping var vellykket og regnbygene kom først etter at grillingen, premier og gevinstene var unnagjort. Vi hadde jo telt, så da regnet det selvfølgelig ikke under sammenkomsten lørdag kveld.

Premiebordet og gevinstene var som tidligere sprekkefullt 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

The Lively  One-Point-Five



Great performance in a compact four-seater.
Sports-tuned twin carburettor 1½ litre Riley engine.
Extra high top gear—that is virtually an overdrive—for high speed cruising.
Acceleration is breath-taking.
Running costs are remarkably low.
Interior finish with real leather upholstery and polished walnut veneer. Yes! For performance, comfort and value for money —it's a 'winner'.

RESULTATREGNSKAP

	Bud 2015	2014	Bud 2014	2013	Bud 2013	2012
Inntekter						
Medlemskontigent	53 000	56 200	53 000	56 100	51 000	54 600
Inntekter Biri	4 000	8 000	4 000	6 650	4 000	5 089
Salg klubbeffekeer		1 950		1 410		
Refusjon LMK/andre innt	200	2 867	200	350	200	250
Renter	500	600	500	722	500	904
Sum inntekter	57 700	69 617	57 700	65 232	55 700	60 843
Utgifter						
Klubbeffekeer		1 050		800		
Kontingent LMK	3 500	4 060	4 500	3 780	4 500	3 960
Porto	6 000	5 300	8 000	5 351	6 000	5 234
Trykk	35 000	26 600	36 500	32 500	32 500	31 100
Ekeberg /Biri/Treffutgifter	6 000	7 185	6 000	5 561	4 500	5 888
Styreutgifter	4 500	3 992	4 500		2 500	
Pins/beachflag		9 313				
Hjemmeside/annonser	2 000	1 984	2 000	1 382	3 000	1 433
Bankgebyrer	200	346	200		200	50
Diverse				-20		
Sum Utgifter	57 200	59 830	61 700	49 354	53 200	47 665
RESULTAT	500	9 787	-4 000	15 878	2 500	13 178

BALANSE

Klubb-effekter	10 234	6 884	7 684
Bank-konto	100 138	100 010	85 092
Forsk.bet kontingent	-2 400	-3 700	-1 500
Utestående kontigenter	300		
Andre fordringer	4 710		
SUM AKTIVA	112 982	103 194	91 276
Egenkapital	112 982	103 194	87 316
Leverandørgjeld			3 960
SUM PASSIVA	112 982	103 194	91 276

Oslo 23/6-2015
 Jan-Ivar Sørensen
 Kasserer

Bjørn Lie
 Revisor

Bjørn Lie

BUDSJETT 2016

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 2015 – **2016 kr 300.**

(ingen budsjettering av salg klubbeffekeer mv.)

Valgkomiteen: Harald Bergsaker og Jørn Abrahamsen
Formann er på valg hvert år og velges for 1 år av gangen,
styremedlemmer velges for 2 år

Alle som var på valg er forespurt og har sagt ja til å fortsette.
Innstilling fra valgkomiteen til årsmøtet:

Lise J Ukkelberg	formann på valg	har sagt ja
Jan-Ivar Sørensen	Kasserer/medl.reg.fører	
	på valg	
Dag Jarnøy	Web-redaktør	har sagt ja
Roar Snedkerud	Redaktør på valg	ikke på valg
Jan Tverdal	Styremedlem	har sagt ja
Oddbjørn Sørensen	Styremedlem	ikke på valg
Trond Hubred	Styremedlem på valg	ikke på valg
		har sagt ja

Oslo, 24.06.2015

På vegne av valgkomiteen

Harald Bergsaker/s

P R O G R A M
ALBION-SOMMERSTEVNE
7, 8. og 9. august 2015

Fredag kveld 7. august:

Mjøsmarkedet åpner (se eget)

Vi treffes på Biristrand Camping for de som kommer fredag kveld. Kanskje noen også drar på markedet på Biri Travbane - full aktivitet om kvelden

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

Lørdag 8. august:

- Mjøsmarked på Biri Travbane

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 9. august:

- Morgenskryt og hjemreise for de fleste

Hvis du og dine ikke har anledning til å komme på Biri Travbane er du alltid velkommen på lørdagskvelden til grillkos, konkurranser og premier

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



ALBIONTREFF

LØRDAG 8. AUGUST 2015

Selve "festen" lørdag kveld er på Biristrand camping

I forbindelse med årets Mjøsmarked/Birimarked i på Biri Travbane, 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, noen kilometer nord for travbanen på Biri, langs E-6 og ligger ca 1 mil sør for Lillehammer. På grunn av at E-6 nærmest er kastrert for avkjøringer, lønner det seg å kjøre gamle E-6 fra Biri Travbane. 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/rundkjøringen – så følger du veien til du ser skilt til Biristrand Camping.

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.

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.

BIRISTRAND CAMPING

Informasjon

Tlf.: 61 18 46 72

post@biristrandcamping.no

Biristrandvegen 912B,

2837 Biristrand



Alle dager
08:00–23:00



www.biristrandcamping.no

Du bestiller selv hytte for overnatting.
Det er også anledning til å ta med
campingvogn/combihenger/telt.

2015

MJØSMARKEDET

Stort utendørsmarked hvor "alt" kan kjøpes!



INFORMASJON TIL SELGERE
som ønsker salgstand:

INNKLØRING:

Fredag kl. 10.00 – 12.00 samt kl. 22.00 – 24.00
lørdag kl. 06.00 – 07.00.

Utsillere som kommer utenom disse tidene
henvender seg i innkjøringsporten.

Pris standplass pr. utstiller: Kr. 600,-
Her gjelder førstemann til mølla :)
PRIS: kr 600,- (inklusive mva.).

NB! Salg av mat og bruk av grill (åpen varme)
inne på markedsområdet er ikke tillatt,
brudd på dette vil føre til umiddelbar bort-
visning. Husk eget brannslukningsapparat,
minimum 2 kg.

Kontakt Stein Robøle på tlf. 95 83 54 54
epost: stein.robøle@riksfoto.no

Biri Trav AS
PB 124, 2832 BIRI Tlf: 61 18 78 88
epost: biri@riksfoto.no - www.biritrav.no

Biri Travbane: Fredag 7. og lørdag 8. august

Åpningstider publikum:

Fredag kl. 12.00 – 22.00

lørdag kl. 07.00 – 18.00.

Inngang publikum: kr. 50.- Barn under 16 år gratis

Parkering: gratis.

MINIAUKSJON lørdag kl. 12.00

ALLE som ønsker å selge varer på auksjon,
leverer den på anvist sted mellom kl. 10.00 - 11.30
Kr. 50,- pr. tilslag. Ingen minstepris.

Asbjørn "ASPIK" Øverli er auksjonarius!

«Barnas marked» er et avgrenset område hvor barn kan selge
barnerelaterte ting. Gratis stand for de yngste.



VETERANKJØRETØYER

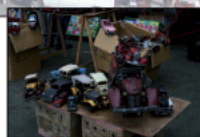
Alle som kommer hit og stiller ut sitt kjøretøy får gratis inngang.
Dette gjelder også kjøretøyets passasjerer.

INFORMASJON til eiere veteran kjøretøy kontakter:

Unni Grytting mob: 46 85 85 99, epost: ubekke@online.no

Arrangører:

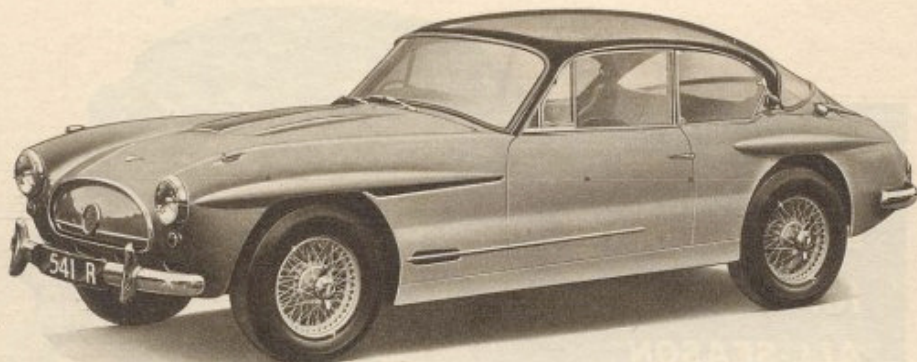
Motorveteranene Hedmark, Toten Gammelbilklubb,
Lillehammer Veteranvognklubb og Biri Trav AS.
www.motorveteranene.no - www.toten-gammelbilklubb.no
www.lillehammerveteranvognklubb.com - www.biritrav.no
www.facebook.com/Mjosmarkedet



BRITAIN'S

Safest and Fastest

PRODUCTION FOUR-SEATER SALOON CAR



JENSEN "R" SERIES 541



De Luxe or Standard models also available.

Normal equipment includes :—Disc Brakes (Dunlop) on all wheels ; Overdrive (Laycock de Normanville) ; Rack and Pinion Steering ; Heater ; Electric Windscreen Washers, etc.

The maximum speed of 127 m.p.h. during an official road test (Autocar) is unimportant. What is interesting is that this speed was obtained within the manufacturers' recommended maximum engine R.P.M. of 4500.

Under normal "Owner Driver" conditions the following speeds and engine revolutions are available—

0 - 60 m.p.h.	— 10.6 seconds —	2000 r.p.m.
0 - 80 m.p.h.	— 18.5 seconds —	2660 r.p.m.
0 - 100 m.p.h.	— 30.2 seconds —	3340 r.p.m.
10 - 30 m.p.h.	— 6.9 seconds —	Top Gear

The BMC. D5.7 engine is operating well within its limits which results in Silence, Economical Running, Long Engine Life, and Relaxed Effortless Driving with Braking and Road Holding to match.

JENSEN MOTORS LIMITED, WEST BROMWICH, ENGLAND

Telephone: West Bromwich 2841 (10 lines).

På langfart med en Wolseley 6/90

Av Wilhelm Lange

Sommeren 1959 ble mine foreldre og jeg invitert til å bli med som passasjerer på et lasteskip fra Napoli via Casablanca til Odda i Norge. Rederen var vår nærmeste nabo og mine foreldres gode venn, og tilbudet ble vel mottatt. Kravet var at vi kunne komme oss til Napoli, og at vi kunne være der i tide. Min far hadde liten tillit til offentlige kommunikasjonsmidler, men var til gjengjeld en begeistret sjåfør. Valget falt naturlig på familiens Wolseley, en mørkegrønn 1956-modell 6/90. Bilen ble for anledningen utstyrt med setebelter foran.

Jeg var 13 år gammel. Jeg hadde aldri vært utenlands – en og annen søndagstur over svenskegrensen ikke medregnet, og jeg så med stor forventning frem til en spennende reise. Jeg hadde et enkelt men ganske brukbart fotoapparat («Agfa Clack»). Det ble flittig brukt. Bildene har overlevd, og på noen av dem figurerer vår Wolseley på forskjellige stadier av turen – som for øvrig ikke gikk helt etter den oppsatte plan.

Det var en lang biltur fra Trondheim til Napoli. Far hadde planlagt omhyggelig. Han så for seg lange dagsetapper, som ville gi oss anledning til å ta en og annen dag fri fra landeveien for å besøke severdigheter underveis. Men U-6630 ville det annerledes.

Første etappe var Trondheim–Oslo. Østerdalen ble foretrukket. Lange, rette grusveier av god kvalitet med lite trafikk tiltalte min far. Bilen fikk frie tøyler. Men et sted sør for Rena var det stopp. Wolseley'en ville ikke videre, det var et mysterium. Hvor energisk far enn kunne være bak rattet, noen mekaniker var han ikke. Heller ikke min mor, jeg eller min eldre fetter som skulle være med til Oslo. En forbipasserende syklist absolutt ikke. Hva vi kunne gjøre, var å skyve bilen opp en motbakke og se hva som ville skje på den andre siden. Jeg doblet som fotograf og tok de første par bildene fra reisen.

Jeg husker ikke lenger hvordan vi fikk bilen i gang igjen, men vi kom til slutt til Elverum hvor vi tok inn på et hotell. Og neste morgen var bilen i orden igjen.

I Oslo gikk vi om bord i M/S «Vistula» som gikk i passasjertrafikk mellom Oslo og Frederikshavn. Den tok også godsfrakt og biler etter behov, men dette var selvsagt før «roll on, roll off» ble et kjent begrep. Mitt neste bilde viser hvordan Wolseley'en blir heist om bord fra Festningsbrygga.

Fra Frederikshavn hadde far planlagt å kjøre til Hamburg. Det var en ren transportetappe på drøye 50 mil, og jeg husker lite av turen. «Agfa Clack» ble ikke benyttet før vi hadde krysset den tyske grensen, men da vi stoppet for å fylle bensin, ble dette dokumentert. Likeledes et annet stopp underveis, øyensynlig for å konsultere kartet. I løpet av kvelden kom vi til Hamburg.

Dagen etter kjørte vi til Heidelberg, nok en transportetappe. Nå fikk vi oppleve den berømte tyske «Autobahn» – et vidunder av moderne veibygging som nordmenn jo bare så vidt hadde lest om. Far fant at Wolseley'en kunne holde en marsjfart på 120–130 km/t. Høyere hastighet førte til overoppheting.

I Heidelberg ble vi innvilget en halv fridag. Vi brukte tiden som turister på Heidelbergs gamle slott, hvor det ble tatt en mengde fotografier som ikke kan ha stor interesse for lesere av bladet «Albion».



Etter lunsj satt vi igjen i Wolseley'en. Far hadde sett seg ut Basel som mål for dagens etappe. Slik skulle det ikke gå. Etter ca. en times kjøring i optimistisk stemning kom vi til et skilt som varslet «Ende der Autobahn 1000 m», og snart etter til avkjøringen i form av en lang kurve som førte tilbake til en bro over motorveien. Vi kom akkurat ut av denne kurven, da bilen begynte å skjene fra side til side. Far arbeidet frenetisk med rattet uten resultat, men fikk stoppet bilen rett før broen. Noe var åpenbart veldig galt: rattet kunne dreies uten motstand, og med det ene forhjul i stilling rett forover pekte det andre skarpt til venstre, som det siste bildet viser.



Far haiket med en forbipasserende bil til nærmeste lille by, som het Bühl. En stund senere returnerte han sammen med en mann i en bergingsbil. Så ble vi alle – Wolseley'en på bakhjulene – transportert til Bühl, hvor vi fikk rom på et lite, familiedrevet hotell. Bilen ble tatt hånd om av C. Grethels verksted, som straks startet et søk etter et nytt styrestag. Det viste seg å være en tvilsom fordel å kjøre en engelsk bil i Tyskland – reservedeler til en Wolseley var ikke hylleware noe sted. Vi måtte ta inn over oss at vi kanskje ikke ville komme tidsnok til skipsavgang i Napoli.

På vår tredje dag i Bühl (og nå kjente vi både byen og dens omgivelser ganske godt) fikk vi høre at et styrestag var lokalisert hos en BMC-forhandler i Zürich, og nå gikk det raskt: ved lunsjtid neste dag var bilen klar, og vi var underveis. I følge fars beregninger var det akkurat en mulighet for at vi kunne rekke frem til Napoli i tide, ved å gjøre bruk av Wolseley'ens egenskaper som «fast saloon» og avstå fra alle normale turistaktiviteter. Så vi dundret over Alpene og ned gjennom Italia, tok inn på vertshus i veikanten lenge etter mørkets frembrudd og reiste videre ved første gry. Det finnes ingen bilder av Wolseley'en fra denne del av reisen – kanskje fordi jeg aldri slapp langt nok unna til å få den i fokus. I Genova passerte vi langs havnen og så Middelhavet for første gang. Da mor ba tynt om å få fem minutter på balustraden for å ta inn utsikten, sa far (uten å ta øynene fra veien): «Fem minutter her og fem minutter der blir snart en hel time. Det har vi ikke tid til!» Ordene fulgte ham resten av hans liv. Vi stoppet i en parkeringslomme på veien forbi Pisa, og jeg pekte mitt Agfa i retning av det som ble sagt å være det skjeve tårnet, men som jeg var for nærsynt til å se. Merkelig nok ble det et brukbart bilde. I Roma fikk vi omtrent en time. Og så videre.

Selvsagt rakk vi båten i Napoli. Wolseley'en ble nok en gang heist ned i et lasterom, og vi var alle nokså lettet over å se den forsvinne.



Triplex Safety glass is fitted front, back and sides in the Jensen Mark III. Standard equipment for this remarkable car includes:

A Triplex Electrically Heated Rear Window which never mists or ices up.

A Triplex Laminated Safety Glass Windscreen which, if cracked, won't craze, collapse or cause loss of visibility. You wouldn't need to stop and it would last as long as you needed it. Until you found time for a replacement, in fact.

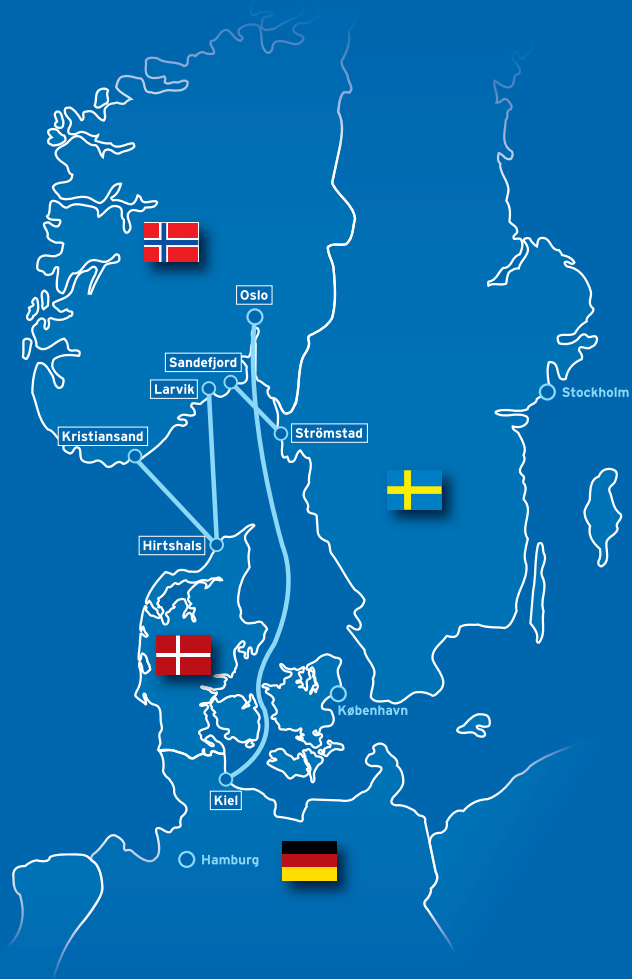
Triplex Toughened Safety Glass Side Windows for a full measure of safety.

Triplex Safety Glass Company Limited, 1 Albemarle St., London, W.1.



Fitted all round – Triplex Safety Glass





colorline.no • 810 00 811



Presentasjon av klassiske biler: Riley One-Point-Five

Bill Vance – Motoring Memories

Dagens småbiler har glimrende motorytelse, sjåførene fra 50-tallet med Volkswagen, Morris eller Austin kunne knapt drømme om noe lignende, selv om de hadde Judson kompressor og spesialtuning. Sammenlignet med Nord-Amerikas store biler med V8-



motor, holdt de små importbilene sneglefart. Den vanlige aksellerasjonstiden for 0–96 km/t for en Volkswagen eller Morris Minor var 30 sekunder, med en toppfart på knappe 113 km/t, mens en Chevrolet 1955 V8 kom opp i 96 km/t på under 10 sekunder og hadde en toppfart på over 161 km/t.

Riley One-Point-Five sedan var et unntak da den kom i 1958. Den veide litt over 907 kg og hadde en 1,5 liters 68 hk. motor. Vi fikk høre om denne motorytelsen da Canada Track & Traffic (9/1959) skrev at den akselererte til 96 km/t på 17,5 sekunder og hadde en toppfart på 134 km/t. Så selv om den ikke kunne måle seg med den kraftige Volvo 544, var ytelsen svært respektabel og overgikk andre småbiler.

Riley har en lang historie, bilhistorien går tilbake til 1890 da William Riley, jr. fra Coventry i England forlot veveindustrien til fordel for den nye sykkelbransjen. Han kjøpte opp sykkelprodusenten Bonnick and Co. og omdøpte den til Riley Cycle Company Ltd. I 1896. Williams fem sønner fulgte etter ham i firmaet etter hvert. Riley-guttene var mer interessert i den nye bilindustrien enn i sykler.

De bygget den første bilen i 1896, den var enkeltsylindret med fire hjul og hadde en mekanisk innsugingsventil som var et stort fremskritt. Metoden var å bruke atmosfærisk trykk som svar på det negative trykket skapt av stemplet som gikk ned.

Deretter satset Riley på produksjon av tre- og firehjulte kjøretøyer og produksjon av motorer og midtlåste trådhjul, der de var pionerer. Riley produserte flere ulike biler i årenes løp og opparbeidet seg en misunnelsesverdig konkurranserekord med sporty modeller som Nine, Monaco og Brooklands.

Men, i likhet med mange andre, ble Rileys formue rammet av depresjonen på 30-tallet og i 1938 ble de kjøpt opp av Nuffield Organization (MG, Wolseley og Morris). Det ble starten på slutten for Riley-sportsbilene, og da Nuffield fusjonerte med Austin for å danne British Motor Corporation i 1952, ble det engang store Riley-navnet dømt til å bli et merkenavn som ble brukt på merkekloner. Således hadde One-Point-Five sedan søstermodellen Wolseley 1500, men Riley fikk bedre motorytelse, antagelig av hensyn til dens stolte bakgrunn. Begge ble lansert i 1957 og begge skulle bli bestselgende modeller blant sine merkevarer.

Siden One-Point-Five var bygget på Morris Minors plattform hadde den langsgående torsjonsstenger foran, halv-elliptiske bladfjær bak og armeformede støtdempere. Styringen var tannstang med tanndrev og Riley hadde samme akselavstand (2,184 mm) som Morris Minor.

Riley var drevet av en BMC B-series 1,489cc toppventilert motor som ble brukt i flere BMC-merker bl.a. MG. Den hadde doble SU 1,5 tommers forgassere og var tunet nesten helt identisk til MG. Motorkraften nådde bakhjulene gjennom en manuell firegirs girkasse med synkrongir på de øverste tre girene.

Takket være god motorytelse gjorde de 68 hestekreftene og den relativt lette vekten det mulig for One-Point-Five å gires prisverdig høyt for en liten bil. Med 3.73:1 differensial kunne Rileys motor gå på 3.300 rpm ved 96 km/t, som var skånsomt for motoren.

Kjøreopplevelsen ble behagelig og det var drivstoff-økonomisk – noe som var viktig med tanke på Rileys lille 36-liters bensintank. Takket være den raske motoren ble One-Point-Five en favoritt i bilrace for sedaner der den gjorde det bra i noen år, før den ble utklasset av nye konkurrenter som Mini Cooper og Ford Cortina. Den hadde også suksess på rallybanen.

Selv om One-Point-Fives utvendige styling var noe høy og klumpete, hadde den et fint interiør. Skinnstoler og valnøttfinér på dashbordet og på innsiden av dørene ga luksusfølelsen fra dyrere biler. Instrumenteringen omfattet turteller som kunne sees gjennom det skålformede, tre-eikede rattet. Selv om passasjerer i forsetet satt godt i bøttesete, var det lite plass i baksetet for voksne passasjerer på grunn av den korte akselavstanden og den korte total lengden (3,88 meter).

Riley One-Point-Five ble produsert med mindre endringer fram til 1965. Det ble bygget ca. 40.000 biler, men relativt få ble sendt til Nord-Amerika. Det var synd, siden den var rask og hadde gode kjøreegenskaper som motbeviste påstanden om at alle små biler var langsomme.



GRETA MOLLANDERS
19.ÆRESLØP
NORGE - 2015 - SVERIGE



Et veteranbillop som er eksklusivt for kvinnelige sjåfører går av stabelen for 19nde gang - 15. – 16. august 2015.

Vi starter fra Hamar lørdag, overnatter på Selma SPA hotellet i Sunne (Sverige) med festmiddag og målgang på Kongsvinger søndag.

På våre hjemmesider finner du informasjon om løpet, samt bilder fra tidligere års løp.

Gå inn på <http://www.gretamolander.no> for informasjon om løpet og meld deg på innen 15. juni 2015 og bli med! Del gjerne invitasjonen med dine venner på Facebook som har veteranbil.

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





WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

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



Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.



Støtt våre annonsører!



Høvikodden 27. mai 2015



Stort oppmøte på en flott kveld på Høvikodden. Det var mye hyggelig skravling og tiden gikk så alt for fort.



Jensen C-V8 ble produsert av Jensen Motors i perioden 1962–1966. MK III ble introdusert i juni 1965.

B



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Riley Elf