



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 2 – 2018**



**1937 Alvis Speed 25 SB med
Charlesworth Drophead Coupe.**

Alvis

Selskapet ble stiftet i 1919 som TG John. and Co. Ltd. Det hevdes at de Freville foreslo navnet Alvis som en sammensetning av ordene aluminium og vis, som betyr sterk på latin, selv om det er kjent at de Freville selv benektet dette.



Continuation Series

Alvis Car Company skal på spesialbestilling produsere et begrenset antall berømte Alvis modeller. De er trofaste mot det opprinnelige designet og ved å bruke sine fabrikktegninger fra den tiden, beholder de den tradisjonelle karakteren og kvaliteten, men overholder utslippskrav. Bilene har Alvis chassisnummer og motornummer som følger på de siste numrene i modellsekvensene, derfor har de fått navnet «Continuation Series».

NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING TILSLUTTET LMK

Leder:

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

Kasserer og medlemsregisterfører:

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

Sekretær:

Oddbjørn Sørensen, Tiurveien 11, 3258 Larvik,
tlf: 951 96 435, epost: oddbjos2@online.no

Styremedlemmer:

Aleksander Hovda, Sandakerveien 190, 3519 Hønefoss,
tlf: 924 07 957, epost: a.hovda@guttaiblaaroyken.com
Jan Tverdal, Vennesvegen 129, 2975 Vang i Valdres, tlf 901 96 492,
epost: jan@wgas.no

Styremedlem og webredaktør:

Dag Jarnøy, Lindbackveien 15 a, 1163 Oslo.
tlf: 415 07 512, epost: dag.jarnoy@hotmail.no

Styremedlem og redaktør:

Roar Snedkerud Riskegrenda 14, 1352 Kolsås,
tlf: 67 13 45 01 - 901 62 818, epost: roar_snedkerud@yahoo.no

Forsikringskontakt/besiktigelsesmenn:

Kjell kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,
tlf: 918 03 516, e-post: kjell.kristian@ukkelberg.co.uk
Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,
tlf: 911 10 760, epost: pberghe@online.no

Godkjente besiktigelsesmenn:

Frode Tverdal, Birkelundveien 42, 1481 Hagan,
tlf: 901 96 483, epost: frode@wgas.no
Knut Matre Fredlundbakken 5, 5073 Bergen tlf: 55 28 30 64
Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund
tlf: 400 66 671 epost: bmc@regnskapsbistand.no
Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn
tlf: 74 09 58 73 epost: gudleif.vangen@gmail.com
Olav Bjørge, Øgle-Vikenveien 1119, 2450 Rena, tlf: 952 31 403
epost: 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

Det er sommer på kalenderen, og den gode sommervarmen veksler jevnt og trutt mellom sør og nord, sol og regn om hverandre.

Kultur på Hjul i Vikingskipet på Hamar 7. og 8. april var en stor suksess.

Se artikkel. Tusen anglofil takk til alle som stilte opp med biler og motorsykkel



I år har vi allerede fått med oss **Ekebergmarkedet** i mai med Wolseley 1500 og Austin Maxi som frontbiler (Wolseley Rolf Schau og Austin Jens Even Wahl). Takk for at dere stilte velvillig opp. **Engelsk Bildag på Burud** i juni (se bilder) nok en meget hyggelig lørdag i fint vær og over 50 engelske biler. Takk til Dag for en godt tilrettelagt dag.

Oppslutningen om "Høvikodden" siste onsdag i måneden er på topp og det virker som om Facebooksiden «Vi som liker gamle biler fra England» er godt besøkt og en god plass for beskjeder og skryt.

Albiontreffet 2018: I år som tidligere i god gammel stil på Biristrand Camping og på Biri Travbane med biloppstillingsplass for engelske biler. Se program.

Medlemskontingenten for 2018, kr 300 er sendt ut med forfall 13. juni. Det er mange medlemmer som har betalt til forfall, men for noen har det nok gått i glemmeboken. De som har mail bør se i innboksen og her vil det ligge «hilsen» fra Jan-Ivar og likeledes er det kommet brev i posten for de som ikke har mail. Husk å melde eventuelle endringer på adresse og mail.

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 Biristrand Camping til Albiontreffet samt lørdag 4. august på Biri Travbane (Mjøsmarkedet).

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

Det er snart høysommer. Dette er den flotte tiden på året for å kjøre gammel engelsk bil. Bilene trenger en tur på EU-kontroll. Jeg har valgt en slik løsning. Finner det veldig betryggende at en uavhengig instans går grundig igjennom bilens sentrale funksjoner. Bildeler må kjøpes inn. Her er det mange muligheter. Særlig om man er flink til å betjene datamaskinene og lete seg fram på nettsidene i England. Har man en nøyaktig katalog med korrekte varenummer, kommer helt sikkert de riktige delene til deg i posten. Jeg har hatt noe blandet erfaring med å kjøpe kinesiske deler, særlig elektriske deler. Gjør man det, tror jeg at det er hensiktsmessig å ha med seg reservedeler i bilen. Jeg hadde satt inn en helt ny rotor i en av bilene mine. Jeg hadde ikke kjørt mer enn ca. 15 kilometer så var det sluttkjørt. Der sto jeg, i regnvær og langt unna reservedeler. Heldigvis løste dette seg også med hjelp fra både familie og gode kamerater i Minorklubben. Det er kanskje på dette området at både Albion og merkeklubbene kan tre støttende til når man står langs veien og bilen ikke vil starte. Det ble bestilt originale rotorer fra England med hjelp av Kjell Kr. Ukkelberg i Albionklubben.



I dette nummer er vi nok en gang på besøk hos et albionmedlem, Geir Bolseth. Vi har laget en artikkel om Lucas. Dette firmaet som er like kjent som et hvilket som helst bilmerke fra England, men har altså levert elektriske varer til bilene i snart 120 år.

Alvis er en av bilene i dette nummeret. Tidlig i juni kom jeg over en flott Alvis 1937 Speed 25 Drophead Coupé i Norge. Da måtte jeg på nettet for å finne dokumentasjon og stoff om bilen. Dette er helt sikkert veldig dyr moro, men for en bil. Ikke bare var de raske og velbygget, det var veldig flott å se på også. Den andre bilen er Mini fra Milano, Innocenti. En Innocenti kom kjørende til Høvikodden siste onsdag i april. Den er også omtalt på vår facebookside: «Vi som liker gamle biler fra England». Redaksjonen ønsker alle en riktig god sommer. Husk å bruke blinklys (også korrekt i rundkjøringene), selv om mange av de moderne bilene bare har blinklys som pynt. Og lysene skal på i tunnel.

Hilsen Redaktøren

Historien om Lucas

Lucas ble etablert i 1872, samme året som bensinmotoren ble patentert. Den første Mercedes «hesteløse vogn» kom ikke før 14 år senere og T-Ford dukket ikke opp før 27 år etter. Virksomheten som Joseph Lucas etablerte i Birmingham, som fremdeles er hovedkontor for Lucas i dag, representerer soliditeten og stabiliteten til Lucas-produktene og har gjort Lucas til ett av de mest vellykkede merkene i bilindustriens historie.

1870-årene

Joseph Lucas ble født i Birmingham i 1834 og fulgte en naturlig businesssteft da han på 1860-tallet begynte som forhandler av petroleum for husholdningslamper og andre produkter. I 1875 åpnet han et lite verksted i Little King Street med 5 ansatte.

Den første produktserien omfattet skipslamper (Tom Bowling) og den første «King of the Road» sykkellykten til bruk på veltepetter som ble produsert i 1878.

1880-årene

Et offisielt patent ble ervervet i 1880 for «King of the Road» sykkellykten. I 1882 dannet Joseph et ansvarlig selskap sammen med sønnen Harry under navnet Joseph Lucas & Son. «King of the Road» Lion ble et varemerke i 1884



og ble en viktig del av Lucas-reklamen i de neste 80 årene. Virksomheten ekspanderte dramatisk med den sterke veksten i sykkelmarkedet på den tiden. En ny fabrikk ble bygget som senere utviklet seg til den ikoniske fabrikken i Great King Street for den store og suksessrike Lucas Electrical-virksomheten i Birmingham.

1890-årene

I 1897 ble aksjeselskapet Joseph Lucas Ltd. etablert med Joseph som styreformann. Selskapet hadde da oppnådd en ledende stilling i markedet og var i en perfekt posisjon til å gå inn i det voksende markedet for bildeler og bilutstyr.

1900-årene

Joseph Lucas døde i 1902 og sønnen Harry ble styreformann. Lucas var i en perfekt posisjon til å utnytte det voksende bilmarkedet som ble stimulert av vedtaket i parlamentet i 1903 om å heve farts-grensen over gangfart, noe som gjorde det mer attraktivt å bruke bil.

Produktserien ble utvidet til å omfatte utstyr til sykler, motorsykler, og biler, bl.a. olje-, acetylen- og elektriske lykter. Great King Street ble utvidet til å møte den økende etterspørselen.

1910-årene

Produktserien ble utvidet ytterligere og oppkjøpet av Thomson-Bennett Ltd. tilførte tenningsmagnet-kompetanse til den voksende elektriske porteføljen. Dette omfattet startknapper og dynamoer (den første ble produsert i 1912).

1920-årene

I denne perioden var det ytterligere ekspansjon idet Lucas vokste side om side med bilproduksjonen. Det ble foretatt mange oppkjøp, men det viktigste skjedde i 1926 da selskapene C.A. Vandervell & Co. Ltd. og Rotax Ltd. (bilutstyr) ble innlemmet i organisasjonen. Lucas ble den største leverandøren av elektrisk utstyr til de aller fleste britiske biler og den største produsenten av bilutstyr.

1930-årene

Etter oppkjøpet ble CAV-fabrikken i Acton omorganisert til å satse på alle typer varebiler og ekstra kraftig elektrisk bilutstyr. Det ble også satt i gang arbeid med dieselinjeksjonspumper for

dieselmotorer gjennom et samarbeid med Bosch, som kjøpte tilbake sine aksjer i 1937. Rotax satset på å utvikle luftfartsmarkedet og la grunnlaget for den fremtidige utviklingen av Lucas Aerospace. Lucas kjøpte opp British Bendix fra Bendix US som første skritt inn i bremsemarkedet.

1940-årene

I 1943 ble Girling bremseforetak kjøpt fra New Hudson-selskapet og tilførte hydrauliske bremseserier til selskapets produktserie.

1950-årene

I 1951 ble selskapets navn endret til Joseph Lucas (Industries) Limited og ble gjort om til et eierselskap. Det ble etablert datterselskap for distribusjonen pga. den stadig voksende produktserien. Det var mer enn 8 industrikonserner i Storbritannia og mer enn 12 forhandlere som opererte i utlandet.

Produktmilepæler inkluderte den første skivebremsen som ble montert på en produksjonsbil og innføringen av en DPA roterende drivstoffinjeksjonspumpe.



1960-årene

I 1960 var det 57.000 ansatte og ekspansjonen i Europa begynte å ta fart. Dette omfattet bremseproduksjon i Frankrike og Tyskland, dieselmotor-samarbeid i Frankrike og Spania pluss en betydelig utvikling av nettverket for reservedelsmarkedet. Lucas Service var nå en verdensdekkende virksomhet. De eksporterte til over 130 markeder med rundt 4.000 autoriserte salgssteder.

1970-årene

På begynnelsen av 70-tallet var Lucas det 54. største selskapet i Storbritannia, konsernet fikk nytt navn – Lucas Industries – i 1974, og en ny bedriftsprofil som omfattet Lucas diagonal ble introdusert for å møte de nye nasjonale og internasjonale handelsbetingelsene. Dette resulterte i tapet av merkene Lucas (lion), Girling og CAV som hadde oppnådd global anerkjennelse.

1980-årene

Nedgangen i britisk bilproduksjon førte til en periode med omorganisering og nytt fokus på utenlandsmarkedene. Ved slutten av tiåret hadde Lucas Automotive (etablert i 1988) rettet satsningen mot produksjon av høyteknologiske motor- og bremsesystemer for bilkunder over hele verden.

1990-årene

Endringen av varemerket til det grønne Lucas-merket ble fullført i 1994 og konsekvent gjennomført for alle skilt, publikasjoner, produktemballasje og markedsføring over hele verden. Trenden med økende global produksjon og etterspørsel etter høyteknologi-produkter fortsatte gjennom 90-tallet.

2000-årene

Dette tiåret var begivenhetsrikt for Lucas, i 2003 besluttet TRW å lisensiere Lucas-varemerket til spesialist-lisensinnehavere som kunne fortsette utviklingen og investeringen i Lucas-programmene. På denne tiden hadde Lucas vært i kontinuerlig drift i over 125 år og var verdenskjent som leverandør av høykvalitets, teknisk avanserte bil- og motorsykkelprodukter for både kjøretøyprodusenter og delemarkedet.

2010-årene

Lucas fortsetter å vokse i disse kanalene mens de dynamisk ekspanderte inn i nye markeder med nye produkter. Lucas er et fremgangsrikt globalt varemerke med et strategisk nettverk av Lucas-virksomheter og hovedlisensinnehavere og forhandlere, som sammen bidrar til en global omsetning på over \$100 million.



Mini fra Milano – 1973 Innocenti Mini fra Hemmings Sports & Exotic Car

Av David La Chance, mars 2017

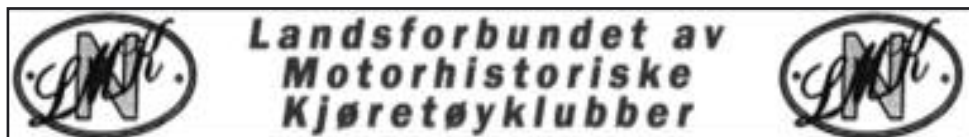
Innocentis versjon er mer enn bare en kopi av sitt britiske søskenbarn.

Noen biler kan takke visjonære ledere, innflytelsesrike importører eller høylytte kunder for at de finnes. Og så er det noen biler som blir til grunnet skattemyndighetenes krav. Innocenti Mini er en sånn bil. På 1950-



tallet ønsket BMC i Storbritannia å sende så mange biler som mulig fra Longbridge-fabrikken direkte til forhandlere i Italia, men den proteksjonistiske politikken til den italienske etterkrigsregjeringen gjorde det umulig. I et forsøk på å få fortgang i gjenopplivingen av industrien, hadde Italia lagt toll på importerte biler. Og dette var formidable tollsatser, et påslag på ca. 40% på utsalgsprisen. Det er ingen hindring hvis du er en rik italiener som skal kjøpe en ny Rolls-Royce, men hvis du er ute etter en familiebil, blir det da naturlig å velge en bil fra hjemlandet og mest sannsynlig en Fiat.

I likhet med mange utenlandske produsenter var British Motor Corporation ivrig etter å få innpass på det italienske markedet. Og de fant en mulighet, gjennom en allianse med Milanos egen Innocenti, som var best kjent for å produsere den kjempepopulære Lambretta scooteren. BMCs ambisiøse eksportplaner passet godt med drømmene til Ferdinando Innocenti, som ønsket å prøve seg på bilproduksjon.



BMC-Innocenti-avtalen ble presentert 6. august 1969, og var faktisk flere dager forut for den offentlige lanseringen av den helt nye Austin Seven og Morris Mini Minor. BMC-sjefen annonserte at Innocenti skulle montere og til dels produsere BMC-biler for det italienske markedet, dette omfattet Austin A40, Austin A55 og Morris Oxford. Mini ble ikke nevnt, selv om det var lovet at flere modeller skulle komme senere. Det var faktisk ikke før i mars 1966 at Innocenti begynte å selge Issigonis mesterverk. De første bilene kom som flate pakker som skulle monteres i Milano sammen med noen lokalt produserte komponenter. Det tok ikke lang tid før Innocenti begynte å banke ut sine egne karosseriplater, tross alt hadde selskapet bygget enkel, dobbel og trippelvirkende presser for mange ulike bilprodusenter, bl.a. Fiat, Alfa Romeo, Lancia og Volkswagen, og da MkIII ble lansert i 1970, produserte Innocenti en stor del av karosseriet. Selv om de så ut til å være helt like de britiske versjonene, hadde de italienske utgavene noen små forskjeller. Det var for eksempel hull i forskjermene foran for å gi plass til sidelysene som var påkrevet i henhold til italiensk lov, og et annet sett med hull til Innocenti-merket. Den mest synlige forskjellen var bagasjelokket, som hadde en fordypning til det kvadratiske italienske bilskiltet og plass til skiltlys som britiske biler ville få senere.

Kort tid etter lanseringen av MkIII med vinduer som kunne sveives ned, kom også ventilvinduer, noe som ikke var inkludert i biler fra Longbridge (men som kom med Mini bygget i Australia). Disse var helt topp for å luften ut sjåførens røyk, og når vinduet var sveivet helt ned kunne man slippe inn frisk luft.

I likhet med det britiske søskenbarnet ble den italienske Mini tilbudt i et økende antall varianter. De første Mini – 850 cc Minor Mk1 kom i september 1965, fulgt av 1000cc Cooper Mk1 i mars året etter, og stasjonsvognen t med trelast (t for Traveller) i oktober. Det skulle etter hvert komme nesten 24 varianter av Mini produsert av Innocenti, som gjorde bilprodusenten til den andre største i Italia, bare slått av Fiat.

Så skjedde det en artig vri på historien, Innocenti ble selv eksportør av Mini tidlig i 1973, og solgte Cooper 1300 Export, 1000 Export og bilen som vises her, 1001 Export, på det europeiske markedet.

En noe mer luksuriøs versjon av 1000 Export – 1001 Export var i produksjon fra mars 1973 til januar 1975, med en totalproduksjon på 43.927 eksemplarer, noen av disse kom fra British Leylands fabrikk i Seneffe, Belgia.

Denne bilen, en italiensk-bygget 1974 modell, er et usedvanlig originalt og lite brukt eksemplar som ble importert inn i USA i 2001. Rian Dittmer, en fan av britiske biler, var på jakt etter en Mini og fant denne til salgs i Italia. «Jeg var på jakt etter 1275-versjonen, og disse bilene er vanligvis litt røffere,» sier Rian. Selgeren hadde denne spesielle bilen og jeg stilte masse spørsmål og ba om dokumentasjon. Han måtte stoppe meg og sa, «du forstår ikke, denne bilen er omtrent som ny, nærmest uberørt.» Den hadde gått 10.000 km eller kanskje 11.000 km. De dukker nok opp av og til til jeg tro, men det er svært uvanlig å finne en 40-år gammel bil som er kjørt så lite.

«Selgeren hadde kjøpt den fra en kvinne som het Sabina, så jeg kalte bilen Sabina siden det er et pent italiensk navn,» fortsetter Rian. «Hun holdt den i garasjen, brukte den til å gjøre innkjøp, og det var alt. En gang i uka gjorde hun innkjøp og så ble bilen satt tilbake i garasjen.» Selgeren hadde omlakkert bilen siden den hadde mange småbulker, og erstattet begge støtfangerne av samme grunn. Men resten av bilen var akkurat som da den var nybygget. «Den har 998-motoren så den kommer ikke til å bryte noen fartsrekorder, men har 70-tallslooken som ser ut som en kopp cappuccino, med kremfarget topp og mokkafarge. Det er en stilig, vakker, enkel Mini», sier Rian. «En fin og søt liten bil».



Til å være en rimelig familiebil utstråler 1001-modellen produsentens blikk for detaljer. Interiøret er spesielt hyggelig, med italiensk stoff- og vinyltrekk, imitert treverk i dashbordet og på rattet. Seteputene er litt tykkere enn de britiske og er ganske behagelige selv om seteryggen ikke kan justeres.

I hele bilen blir man minnet på opprinnelseslandet til denne bilen. Måleinstrumentene er produsert av Jaeger Italia og har skilt på italiensk: acqua (vann), benzina (bensin) og olio (olje). Nederst på speedometeret er det varselampe for batteriet og retningsviser for fari (fjernlys) og luci (nærlys). Under panseret er det et Bosch batteri i stedet for Lucas-enheten, mens baklysene er laget av OLSA og frontlysene av Elma.

A-series motoren er som alle Innocenti Mini motorer et produkt av Coventry, starter med en gang og går jevnt på tomgang. 1001-modellen er som å kjøre en ny bil, uten skrangling, knirking og klonkelyder, og viser de flotte kjøreegenskapene som gjør Mini så populær nesten 60 år etter den ble lansert. Styringen er god, clutchen er lett og girskiftet er presist.



Etter at vi fotograferte og kjørte denne Innocenti-modellen har den fått en ny eier – Peter Caldwell. «Jeg kjøpte denne bilen slik at vi kunne ha et samlerobjekt som min kone, som er liten og nett, kunne kjøre. Jeg ante ikke hvor moro det var å kjøre Mini,» forteller Peter.

«På 70-tallet kjente jeg en mann som kjørte en slitt, velbrukt Cooper S, produksjon H på racerbanen med stor suksess. Han vant ofte over Alfa Romeo-biler, helt til motoren røyk. På den tiden skjønte jeg ikke hvordan han klarte det, tross alt er Alfa Romeo en ganske avansert og dyr bil. Nå forstår jeg, Mini tar svingene som om de går på skinner.»

Proteksjonismen kan ha vært grunnen for at den italienske Mini ble skapt, men Innocenti fortjener all mulig ros for å lage denne fantastiske bilen.

1974 Innocenti Mini 1001

Motor: OHV fire-sylindret, motorblokk i støpejern. **Slagvolum:** 998 cc. **Hestekrefter:** 47 @ 5.750 RPM **Dreiningmoment:** 49-lb.ft @2.500 RPM **Kompresjonsforhold:** 9.0:1 **Innsuging:** Single SU HS4 forgasser **Girkasse:** manuell firegirs kasse. **0-60 mph:** 15,5 sekunder **Toppfart:** 89 mph. **Lengde:** 120,2 tommer **Bredde:** 55,5 tommer **Høyde:** 52,8 tommer **Hjulavstand:** 80,2 tommer **Vekt:** 1.444 pund.

Hjemmebesøk hos Geir Bolseth – en ekte anglofil!

Av Kjell Kr. Ukkelberg



Mandag 4. juni ble jeg ønsket velkommen hjemme hos Tove og Geir på deres flotte eiendom høyt plassert i åsen over Brumunddal med utsikt over store deler av Hedmarken. Det ble servert både is og jordbær i strålende forsummervær. Nå var det hverken utsikten eller godt for ganen som var motivasjonen for turen selv om det satte en spiss på det hele. Målet med besøket var herlighetene som skjulte seg i garasjene til Geir.

Først litt om Geir. Han er opprinnelig fra Ålesund, men utvandret til Brumunddal i 1976/77 for å arbeide i møbelbransjen og har blitt der siden. Interessen for spesielle kjøretøyer hadde han med seg i bagasjen fra Ålesund hvor han tidligere hadde eid både en Wolseley 6/80, Porsche 356 – 1963 modell og en Ford Business Coupe 1949 modell, alle kjøretøyer han sikkert hadde ønsket at han også hadde eid i dag.

Etter at Geir hadde fått etablert seg på Hedmarken kjøpte han på slutten av 1970 tallet en MG BGT 1966 modell som var kjøpt ny i Norge. Bilen hadde opprinnelig gått i Moelv. Bilen hadde han i 2 -3 år før den ble solgt videre.

På midten av 1980 tallet fikk Geir tips av en MG kollega om en MG TB 1939 modell som befant seg i Oslo. Bilen som nærmest måtte betegnes som et totalvrak ble kjøpt og brakt til Brumunddal for restaurering. Det meste var råttent. Treverket var råttent, karosseriet var rustent, inter-



iøret måtte bygges opp på nytt. Motoren var i bøtter og spann, men blokkene hadde vært hos Otto Karud, tidligere motoroverhalingsverksted i Oslo og blitt overhålt der. Treverket har blitt fornyet ved god hjelp og innkjøp av brukte deler. Interiøret har Geir og samboer Tove i fellesskap bygd opp igjen og restaurert. Her har nok erfaringene fra møbelbransjen vært nyttig. Motoren har blitt satt sammen med god hjelp av Johannes Østmo, alt mulig mann innen bilbransjen fra Brumunddal. MG TB som ble produsert fra mai til september 1939 i kun 370 eksemplarer var i utgangspunktet en MG TA, men fikk en Morris XPAG motor på 1250 cc. Etter krigen kom den som MG TC med litt bredere karosseri.

Etter mange år med perioder både med stillstand og intens restaurering var det på tide å starte opp motoren. Johannes Østmo ble kontaktet med spørsmål om det var noe som var viktig å passe på i den forbindelse. Svaret tilbake var kort og godt at siden det var han som hadde satt sammen motoren var det bare å sjekke at det var nok olje på motoren. Siden har den gått som en klokke med små justeringer underveis.

Etter mange års restaurering var bilen tilbake på vegen våren 2007 og Tove og Geir har siden deltatt på mange arrangementer og turer i nærområdet. I 2010 fikk Geir Norsk Veteranvognklubbs restaureringspris for strålende utført arbeid. Ifølge samboer Tove tilbrakte Geir ca. 2 timer hver kveld med noen unntak i garasjen de siste 8 – 10 år av restaureringen. Det sier ikke så rent lite om innsatsen. Resultatet har som bildet viser etter mitt beste skjønn blitt fantastisk etter en krevende og utrolig innsats. Det er derfor med stor glede at jeg konstaterer at det på nummerskiltet foran er plassert et flott Albion grillmerke.



I 1989 ervervet Geir på ny en meget spennende bil, en Singer 9 Le Mans 1934 modell. Bilen som bildet viser var i god stand da han kjøpte den av Tom Gulbrandsen på Hamar som tidligere hadde importert den fra England. Modellen ble produsert i to serier. Den første serien fra høsten 1933 til ettersommeren 1934 i ca. 400 eksemplarer. Den andre serien ble produsert fra høsten 1934 til forsommeren 1935 også i ca. 400 eksemplarer. Singeren til Geir er nr. 26 av den siste serien.

Den ble produsert sent 1934 og registrert første gang i januar 1935. Geir og Tove brukte bilen noen år før den ble parkert i garasjen hvor den i dag må betraktes som et utstillingsobjekt. Utfordringen har vist seg å være en ikke helt vellykket motoroverhaling før Geir kjøpte bilen. Fremtidsplanene er å få bilen i gang igjen. I den forbindelse ønsker han kontakt med andre Singer eiere som kanskje har erfaringer han kan dra nytte av.

I 1996 kjøpte Geir en rød MG B – 1966 modell som også var solgt ny i Norge.

Bilen hadde tilbrakt hele sin tid i Brumunddal. Bilen er i meget god original stand og har så langt kun gått 127 000 km. Bilen har igjen-
nom årene brakt Geir og Tove land og strand rundt til felles glede. Som om dette ikke var nok kjøpte Geir i 1997 en MG A 1500 Coupe 1957 modell fra Finland. Bilen som var et restaureringsobjekt er fortsatt under restaurering. Ved ankomst Norge ble det konstatert at bilen var langt dårligere enn forespeilet. Den største utfordringen var rust og atter rust. Til tross for slike utfordringer har restaureringen startet og det meste av rusten er erstattet med ekte vare slik som bildet viser. Bilen er i dag meget ettertraktet og vel verd å restaurere. Selv mener jeg at den er svært sjarmerende og svært sjelden.

I tillegg har Geir også ramme, forstilling, deler av motor og girkasse mm til en MG M Sportsmann Coupe 1929 -30 modell som ble importert til Norge ca. 1950. Geir er også her interessert i opplysninger om eiere av tilsvarende biler eller kontakt med personer som kanskje har deler de kan avhende. Alt er av interesse. Avslutningsvis kan jeg fortelle at Geir også har under restaurering en amerikansk Pilot Motorcar 1919



modell hvor han har nedlagt et utrolig arbeid. Bilen er opprinnelig en norsk bil som opprinnelig har gått i Ådalen ved Hønefoss. Også her er Geir på jakt etter deler og opplysninger som kan hjelpe han i restaureringen. Alt er av interesse.

Kort oppsummert, en strålende ettermiddag i flotte omgivelser, spennende og sjeldne kjøretøyer i god blanding og ikke minst en engasjert og kunnskapsrik eier.

Geir kan nås på mail geir.bolseth@online.no og mobil 997 74 043.



INNKALLING TIL ÅRSMØTE

**På Biri Travbane lørdag den 4. august 2018 kl. 14.00
(på standen – i teltet – lurt å ta med stol)**

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 2017.Budsjett 2019**
- 5. Eventuelt innkomne saker**
- 6. Utnevning av eventuelle nye/endrede merkeoppmenn/forsikringskontakter og forsikrings-komité**
- 7. Fastsettelse av kontingent for 2019**
- 8. Valg**

Hvis du ønsker saker behandlet på årsmøtet, må disse være for-
mannen ihende senest 20. juli 2018

mail: lise@ukkelberg.co.uk

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

Vel møtt.

Hamar, 13. juni 2018

For styret

Lise J Ukkelberg/s

Formann

STYRETS ÅRSBERETNING 2017

Styret har bestått av følgende:

Lise J Ukkelberg	formann
Jan Ivar Sørensen	kasserer/medlemsregister
Dag Jarnøy	web-redaktør
Roar Snedkerud	redaktør av medlemsbladet
Jan Tverdal	styremedlem
Oddbjørn Sørensen	styremedlem
Aleksander Hovda	styremedlem (NY)

Under årsmøtet på Biri Travbane lørdag 5. august 2017 ble ovennevnte styre valgt. Trond Hubred gikk ut av styret og som nytt styremedlem ble valgt Aleksander Hovda. Styret takker årsmøtet for tilliten.

I perioden har det blitt både telefonsamtaler, mange mail, 2 styremøter samt enkelte møteplasser i Albions "telt" og ved andre treff og sammenkomster.

Engelsk Bildag på Burud under ledelse av primus motor Dag Jarnøy ble igjen en suksess på tross av flom og regnvær. Heldigvis ble det opphold utover dagen. En stor takk til Dag og for godt samarbeide med Drammensklubben.

Albion deltok i mai på Ekebergmarkedet som er et sentralt treffpunkt for de som har den anglofile syken. "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 samt arbeide med facebook – «Vi som liker gamle biler fra England».

Regnskapet 2017*

Selve markedet på lørdag på Biri Travbane var et hyggelig møte med mange britiske biler på plenen og lørdagskvelden endte «som vanlig i regn», men vi var godt dekket med masse telt – en stor takk til Olav Bjørge for god hjelp og han er nå utnevnt som Albions teltgeneral.

Premiebordet og gevinstene var som tidligere sprekktult 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, forsikringskon-
takter og medlemmer for det flotte og gode arbeidet som alle har
bidratt med.

For styret
Lise J Ukkelberg/s
Formann

*REGNSKAP FOR 2017 og fullstendig årsberetning VIL BLI
ETTERSENDT

BUDSJETT 2019 Jubileumsår Albion 40 år

INNTEKTER

Medlemskontingenter	57.000,00
Inntekter treff Biristrand	4.000,00
Refusjoner LMK forsikring	200,00
Andre inntekter/refusjoner	<u>5.200,00</u>
SUM INNTEKTER	66.400,00

UTGIFTER

Styreutgifter mv (tilretting av treff)	4.500,00
Kontingent LMK	* 6.000,00
Porto blad	8.000,00
Trykking blad/matrikkel	45.000,00
Utgifter Treff	6.000,00
Styreweb/web-sider/annonser mv	10.000,00
Bank- og andre gebyrer	<u>2.000,00</u>
SUM UTGIFTER	81.500,00

Kontingent: forslag fra styret: Uendret fra 2018 – 2019 kr 300.
(ingen budsjettering av salg klubbeffekeer mv.)

*På landsmøtet i april 2018 ble det vedtatt at kontingenten forhøyes
fra kr 15 til kr 30 pr medlem, her kan det komme endringer.

Pga Jubileum 40år budsjetteres med underskudd. Det vurderes også
innkjøp av effekter til jubileumsåret.

VALGKOMITÉ– Per Bergheim og Odd N. Johannessen

Valgkomitéens innstilling:

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

Formann/leder er på valg hvert år og velges for 1 år av gangen. Øvrige styremedlemmer: 2 år

Lise J Ukkelberg, Dag Jarnøy, Jan Tverdal og Oddbjørn Sørensen er alle oppringt og samtlige har svart ja til å fortsette.

Valgkomiteens innstilling er derfor at dagens styre fortsetter, de som er på valg, velges for 2 nye år og formann/leder for 1 år.

Nordfjordeid/Hønefoss, 17. juni 2018

Per Bergheim/s Odd N. Johannessen/s

PROGRAM

ALBIONTREFF

3. 4. og 5. august 2018

Fredag 3. august:

Mjøsmarkedet åpnet for publikum 08.00–22.00

Vi treffes på Bistrand Camping for de som kommer fredag kveld og de som er tidlig ute torsdags kveld. Styret vil være tilstede fra fredag ettermiddag/kveld.

Lørdag 5. august:

08.00 Markedet åpner og avsluttes kl 16.00 Biri travbane

Marked m/Albion-stand + biloppstillingsplass

for alle 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

Stranda Camping – parkeringsplass for biler. Grillkos mv. Ta med grillmat, bestikk, bord, stol mv

Konkurranser for medlemmer og alle barn, premier mv. Overraskelser Sengetid?????

Søndag 6. august:

Morgenskryt og hjemreise for de fleste

Helgøya rundt MVH-30 års jubileum – noe ekstra? Tid og lyst?

Start klokken 12.00

Start: Mjøsa ferie- og fritidssenter

Innkøst: Skurven på Helgøya

Hvis du og dine ikke har anledning til å komme på Biri Travbane er du alltid velkommen på lørdagskvelden til grillkos, konkurranser og premierVi registrerer deg på Stranda Camping, vi treffes i anglofilt miljø! VEL MØTT!

BIRISTRAND CAMPING

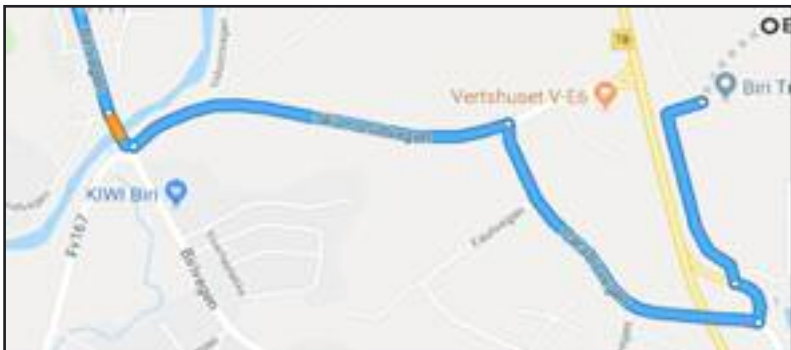
Du bestiller selv hytte for overnatting. Det er også anledning til å ta med campingvogn/combihenger/bobil/telt. Bestillingen blir booket med ditt navn og adresse.

post@biristrandcamping.no
http://www.biristrandcamping.no
+47 61 18 46 72

Biristrand camping – kjørerute alternativer:

«Gammelvegen»: fra Biri travbane:

Sving til høyre ut på Paradisvegen og deretter til venstre og inn på Skumrudsvegen. I rundkjøringen på Biri, ta 1. avkjøring (høyre) og inn på Biristrandvegen (gml. E6)



E-6 til Vingrom mot Biristrand:

Ta til høyre i krysset for å fortsette ut på E6 mot Lillehammer, fortsett på E6 og ta avkjøring 79 mot RV 250 mot Dokka/Biristrand/Vingrom.

I rundkjøringen,: Ta 3. avkjøring ut på Torpavegen/Fv250.

Sving så til venstre og inn på Paul A. Owrens veg
→/Biristrandvegen (gml E6)

ETTERLYSNING:

På treffet i fjor, var det noen som tok premie eller vant på lotteriet en Castrol pump oil can 250ml. Den mangler tut som skrur på selve pumpen. Er det deg? Gi tilbakemelding til Lise på telefon eller e-mail.

HAR DU HUSKET Å BENYTTE FULLMAKTEN TIL IF SLIK AT DU HAR FULL LMK FORSIKRING (Se Albions nettsider, LMK eller se tidligere Albionblad)

Mjøsmarkedet 2018



FREDAG 3. OG LØRDAG 4.AUGUST

Et av landets største utendørsmarked! Her kan "alt" kjøpes!

Åpningstider Publikum

Fredag kl. 08.00 - 22.00

Lørdag kl. 08.00 - 16.00

Velkommen!

VETERANKJØRETØY

Alle som stiller ut sitt veterankjøretøy har gratis inngang.

Publikumskonkurranse av Årets Kjøretøy

Informasjon for eiere av Veterankjøretøy:

Kontakt: Unni Gryttin mob: 46 85 85 99 - epot: ubekke@online.no

MINIAUKSJON lørdag kl. 12.00 med egen auksjon for barna!

ALLE som ønsker å selge varer på denne auksjonen, leverer på anvist sted mellom kl.10.00-11.30

Se på innbydelse for publikum og utstillere [<for stort bilde>](#)

UTSTILLERE SALG innkjøring

Torsdag kl.18.00-22.00

Fredag kl. 08.00 -->

Lørdag kl. 08.00 -->

Standplass pr. utstiller, gjelder første mann til mølla

PRIS kr.600 inkl. mva

5 standplasser er forhånds reserverte.

For informasjon om markedet kontakt

Stein Robøle mob:95 83 54 54 epost: stein.robale@rikstoto.no

Motorveteranene Hedmark 40 år – Jubileumsutstilling Vikingskipet 7. og 8. april 2018 «Kultur på hjul»

Motorveteranene Hedmark (MVH) ble stiftet i 1978, og fyller med det 40 år i løpet av 2018. I den anledning ble det som en del av jubileet arrangert veterankjøretøyutstilling i Vikingskipet 7. og 8. april 2018 «Kultur på hjul».

MVH inviterte andre veterankjøretøyklubber i distriktet til å delta i tillegg til noen landsomfattende klubber deriblant Albion. Konseptet var at de deltagende klubbene skulle ha det hele og fulle ansvaret for sin egen stand (utstillingsplass). Styret i Albion valgte raskt å gi en positiv tilbakemelding på invitasjonen. Det medførte både møter med arrangementskomitéen i tillegg til mye internt arbeid blant enkelte av styrets medlemmer.

Albion ble tildelt til sammen 12 kjøretøyplasser i tillegg til klubbstand. Mange av våre medlemmer var interessert i å stille ut sine kjøretøyer, men tidspunktet kombinert med mye snø og glatte veier satte sine begrensninger. Enkelte rapporterte om mer enn 1 meter snø foran garasjeporten. Til tross for slike utfordringer fylte Albion alle sine tildelte plasser. Som følge av vær- og føre kom hovedtyngden av kjøretøyene fra Albion fra Innlandet.



Da dørene åpnet for publikum lørdag 7. april var mer enn 400 kjøretøyer på plass. En flott blanding av kjøretøyer fra biler, motorsykler, traktorer til lastebiler mm. Et stort spekter av forskjellige merker, noen restaurerte, andre i original stand og atter andre under restaurering. Kort fortalt en utrolig variasjon i merker og nasjonaliteter. For egen del synes jeg det er utrolig spennende å se igjen kjøretøyer som var vanlige i tidligere tider og som en sjeldent ser i dag. Jeg synes også det er flott at det dukker opp kjøretøyer som var vanlige i næringslivet som lastebiler, pick up og varebiler. Jeg har registrert at i England har små varebiler og pick up de siste årene steget mye i verdi.

Albion var representert med følgende kjøretøyer:

Wolseley 6/80 1952 – Vidar Hagen, Hamar

Austin 10 1947 – Magne Kristiansen, Dal

Rover P5b Coupe 1972 – Jan Tverdal, Vang i Valdres

Austin 7 Ulster 1931 – Ove Hafsås, Hamar

Austin Sheerline A125 1949 – Kjell Kr. Ukkelberg, Hamar

Austin J 40 tråbil – Kjell Kr. Ukkelberg, Hamar

Austin Healey 3000 MKIII 1965, Hilde og Kai Inge Havn, Hamar

Ford Prefeckt 1953, Geir Helge Kolåsæter, Trysil

MG TA 1938 – Ørnulf Grønnvold, Brumunddal

Morris Minor Traveller (Knerten bilen) 1959 , Olav Bjørge, Rena

Morris Minor Van 1953, Kim Arne Fjeld, Koppang

MG B roadster 1965 –Åshild Fougner, Hamar

Triumph Stag 1972 – Leif Moen, Løten

I tillegg en meget sjelden motorsykkel

Royal Enfield 1934 – Sverre Kristian Sandberg, Oppaker

Tilbakemeldingen fra våre deltagere, andre utstillere og ikke minst publikum var at dette var en fantastisk flott utstilling, med et uvanlig stort mangfold av kjøretøyer. På mange måter var utstillingen en minivariant av NEC, Classic Motorshow i Birmingham som arrangeres i november hvert år med mer enn 2000 kjøretøyer, merkeklubber og andre utstillere.

Slike arrangementer skaper svært ofte relasjoner mellom klubber, utstillere og ikke minst besøkende som finner samme kjøretøy som de selv har i garasjen, har under restaurering eller kanskje selv en gang har eid eller hatt et forhold til.

Hyggelig var det derfor at flere av Albions medlemmer knyttet nye og spennende kontakter. Jeg kan blant annet nevne at Vidar Hagen, som stilte med sin nesten ferdig restaurerte Wolseley 6/80, i løpet av utstillingen ble kjent med mangeårige Albion medlemmer Torkjell Øyen fra Fosser og Pål Brandtzæg fra Hamar, begge Wolseley 6/80 eiere. Ikke mange dager senere var Vidar på besøk hos Torkjell hvor resultatet i tillegg til et hyggelig besøk endte med et ubrukt eksosanlegg til sin bil. Slik skal det være.



3 glade Albionmedlemmer som er Wolseley 6/80 eiere.



Rikke 6 år fra Stavsjø er en kommende Anglofil – hun smeltet helt for tråkkabilen.

Mange besøkte Albions stand under utstillingen, både medlemmer og andre. Vi fikk også flere nye medlemmer som ønskes hjertelig velkommen til det herlige fellesskapet. Austin J40 tråbil som var plassert sentralt på Albions stand skapte i tillegg stort engasjement blant de minste.

Kort fortalt en meget vellykket utstilling både for Motorveteranene Hedmark som gratuleres med sitt 40 års jubileum, Albion, andre utstillere og besøkende.

Kjell Kr. Ukkelberg



1937 Alvis Speed 25 Drophead Coupé

Historien om Alvis er interessant, den representerer ekte ingeniørkunst og selskapets navn burde være like kjent internasjonalt som Bentley, Rolls Royce, Aston Martin og Jaguar. Men det er ikke tilfellet for dette britiske merket med det egenartede røde trekantemblem. Alvis ble etablert i 1919 av skipsingeniøren T.G. John, de produserte også stasjonære motorer og scootere. Geoffrey de Freville, som hadde tegnet en 4-sylindersmotor med aluminiumsstempler, henvendte seg til John for å lage motoren hans. Den første bilen som ble kalt 10/30 fikk raskt et renommé for fremragende ytelse og kvalitet, som skulle bli kjennetegnet på selskapet og dets fremtidige produkter.



Raske og stilige biler var Alvis best på og det demonstrerte de utallige ganger på racing-banen. Denne race-testingen sørget for mye innovativ ingeniørkunst som ble tatt i bruk og tilpasset til Alvis personbiler. I 1923 klarte en høyladet forhjulsdrevet Alvis å runde den berømte Brooklands-banen i 104 mph. Året etter designet og kjørte Alvis den første åttesylindrede, forhjulsdrevne Grand Prix-bil som rundet Brooklands i 121 mph. Etter racing-suksessen i Le Mans i 1928 utviklet Alvis en av de aller første forhjulsdrevne produktjonsbilene som var utstyrt med en overliggende kamaksel, og dersom kunden ønsket det, en ekstra kompressor.

Alvis utviklet og produserte selv en flott 6-sylinders motor som ble veldig berømt på 30-tallet. Bilene var teknisk avansert for sin tid og hadde også verdens første komplette synkrongir, uavhengig forstilling (den første fra en britisk produsent) og servobremser. I 1938 oppnådde en Alvis 4,3 liter en maks fart på 119 mph på Brooklands, med den raskeste gjennomsnittlige runden i 115 mph og en gjennomsnittsfart på 110 mph.



Ikke bare var Alvis-bilene raske og velbygget, de var også praktfulle å se på, takket være arbeidet til noen av de beste karosserimakerne. Bertelli 2-dørs Sports Coupé ble først vist fram på Paris Motor Show i 1935, mens den aerodynamiske prakten til Lancefield Concealed Hood ble først vist på London Motor Show i 1938. Som The Autocar Magazine skrev i august 1938: «I verdensordenen finnes det biler, gode biler og superbiler, Alvis passer definitivt inn i sistnevnte kategori». Det er bare å glemme Ferrari eller Lamborghini Miura fra 1960-årene, den første superbilen var en Alvis. Faktisk kan dette være den første gangen at den velbrukte betegnelsen «superbil» noensinne er brukt. Alvis hadde alt, «Utseendet er perfekt – denne bilen er god for en ekstraordinær ytelser, men måten det gjøres på gjør Alvis enda mer attraktiv», skrev en annen journalist på den tiden i The Motor.

Dette fantastiske eksemplaret av en 1937 Speed 25 drophead coupé har blitt perfekt restaurert og klargjort av merke-ekspertene Vintage Motor Garage fra New South Wales, Australia, etablert i 1973 av Max Houston. Bilen hadde blitt kjøpt av en amerikansk pilot som bodde i Storbritannia, etter krigen tok han den med seg til USA. Til slutt, når bildeler og reparasjoner ble et problem for ham ble den stående på en låve på gården til hans foreldre i New Jersey. Der ble den stående til den ble funnet av Max Houston i 1989. Mange Alvis-biler fra denne tiden hadde karosseri fra selskapets nabo i Coventry – Charleswoth Bodies. Denne strålende Alvis har nå en ny aluminiums-replika kabriolet kupé karosseri og har vært gjennom en fullstendig restaurering som ble fullført i 2008. Den vant på All British Car Day i New South Wales og Alvis National Rally på Toowoomba i Queensland. Dette praktfulle eksemplaret av engelsk luksusbil har blitt utstyrt med hydraulisk servostyring, Laycock de Normanville elektrisk overgir, spesiallagede høykompresjons-stempler og Clayton Dewandre vakuumbremsesystem, som ble montert på Alvis første gang i 1937. Den salt-og-pepper fargede mohairkalesjen er foret med takforing i tekstil. De opprinnelige semafor-retningsviserne er supplert med blinklys som styres med samme bryter for ekstra sikkerhet. Denne storslåtte bilen er utstyrt med mye tidstypisk ekstraustyr, bl.a. Lucas trompethorn under lysene, i motsetning til standard runde signalhornknapper, og er også utstyrt med det svært attraktive 6-hjulsutstyret, som også ble tilbudt da bilen var ny.

Mekanisk virker Alvis som den skal, har fremdeles den opprinnelige motoren – en av legendene til britisk motorsport fra førkrigstiden. Det ble bare bygget 391 stk. Alvis Speed 25 chassis mellom 1936 og slutten av 1939 noe som gjør den svært sjelden, og denne attraktive og autentiske eksemplaret i tipptopp stand gjør den til en helt unik bil.

Albions medlemmer var sjåfører

av Dag Jarnøy

Tirsdag 29. mai 2018 var det 11 gamle engelske biler som kjørte gjester fra Lysaker Torg til Fornebu gård. Det var U l l t v e i t - M o e Resturanter som skulle ha et arrangement i forbindelse med at Leon skulle lanseres i Norge. Det er et nytt matkonsept med sunn fastfood.

Albion ved Dag Jarnøy

ble spurt om man kunne kjøre 80 til 100 gjester med gamle engelske biler. Utfordringen ble tatt på strak arm, men det var ikke så enkelt. Jeg mente vi burde ha ca. 25 biler da en del MG, Triumph og Jaguarer var 2 setere. En god miks ville gjøre det mulig. Hadde forespørselen kommet for et halvt år siden hadde det nok vært enklere. Vi fikk 19 biler til å stille opp. Dagen før kastet en del håndkledet inn og vi endte opp med 11 biler. Det var 4 og noen 5 setere. Oppdraget ble utført til alles tilfredshet og vi fikk masse skryt og litt økonomisk godtgjørelse.

Sjåførene deltok på festen og fikk smake maten, kaker og alkoholfri drikke. Vi ble veldig mette. Det ble fotografert mye og tatt opp film av et innleiet filmteam. Vi skal få en kopi vi kan legge på Albions hjemmeside: albion-side.com



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



Unneberg bil



SUNNAAS
HJULSERVICE

Hjulspeialisten på Bjerke



BilXtra
verksted

Mekonomen

Vi gjør BilLivet enklere



WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

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

BIL
Etabl. 1965
VAREHUSET
ANKER



BILDELER • UTSTYR • DETALJ • ENGROS • TLF.: 82 58 53 50

Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.



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 a serif font, followed by "SINCE 1706" in a smaller font, flanked by decorative flourishes. A thin gold arc separates this text from the headline "TWININGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!" below it. Three boxes of Twinings tea are shown: "Garden of Eatin' CHAI TEA" (black box), "Sunkissed Caramel Tea" (orange box), and "Aloha Island CHAI TEA" (orange box). At the bottom, the "Ethical Tea Partnership" logo is visible, along with the website "www.twining.no".

TWININGS
OF LONDON

300 YEARS
BLENDED INTO ONE MOMENT

SINCE 1706

TWININGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!

TWININGS
Garden of Eatin'
CHAI TEA

TWININGS
Sunkissed Caramel
Tea

TWININGS
Aloha Island
CHAI TEA

Ethical Tea
Partnership
improving the lives of tea
and coffee growers in the world

www.twining.no

HAUGENGRUPPEN HOVEDSPONSOR

Deltakerne på Albiontreffet – Biristrand Camping får poser i premie med masse Twiningstea, ketchup, tomatbønner, tomatsuppe og diverse dressinger.

JUNI PÅ BURUD 2017



3 glade
premievinnere

JUNI PÅ BURUD 2018



JUNI PÅ BURUD 2018



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

