

Albion 40 år



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 2 – 2019**



Jubilanter som alle kom i 1959

Triumph Herald

Bildet ble tatt på den dagen da John Lennon fikk førerkortet. Det er sagt at Triumph Herald-bilen var eid av Beatles-manageren Brian Epstein, men i virkeligheten var den eid av «den femte Beatle», George Martin.



Ford Anglia 105E

Mini



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
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. Og så har vi jubileum – **ALBION er 40 år – Happy Birthday!**



I år har vi allerede fått med oss **Ekebergmarkedet** i mai med Ø. Bay sin lekre Rover og Roar Snedkeruds sjarmerende Morris Minor Van. Takk for at dere stilte velvillig opp. **Engelsk Bildag på Burud** i juni ble nok en meget hyggelig lørdag i fint vær og langt over 60 britiske kjøretøyer. Takk til Dag for et flott og godt tilrettelagt arrangement. (omtale og bilder kommer i senere blad).

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 2019: I år som tidligere i god gammel stil på Biristrand Camping og på Biri Travbane med biloppstillingsplass for britiske kjøretøyer. Se program.

Medlems kontingenten for 2019 kr. 300 blir sendt ut senere pga overgang til styreweb. Noen har allerede betalt. Medlemsmatrikkel vil bli sendt ut i høst, dette også pga overgang til styreweb.

Så håper jeg at dere alle får en fin ferie og kos dere med gammel-doningen – kjør forsiktig og fornuftig. Husk LMKforsikring gjennom IF – den er forenklet og en meget god forsikring for «gamle» kjøretøyer.

Ønsker dere alle en god sommer og så treffes vi på Biristrand Camping til Albiontreffet samt lørdag 3. august på Biri Travbane (Mjøsmarkedet).



Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Det kom i 1949 og i 1959 mange nye biler i England. Rett etter krigen ble det lansert veldig mange nye bilder. På sidene 2 og 39 har jeg vist fram noen lanseringer. Det er ikke mulig å omtale alle lanseringene. For 1949 har jeg derfor valgt meg ut gruppen av biler som faller inn under Rover P4. Rover P4-serien er en gruppe med middels store luksus-sedaner produsert av Rover Company fra 1949 til 1964, som ble designet av Gordon Bashford. For 1959 er det noe av det samme.



Riley 2 ½ RMD Drophead Coupé



Singer SM1500 Saloon

Jeg har valgt med ut Mini, Anglia og Triumph Herald, men listen er mye lengre. Alle tre bilene fra 1959 er omtalt i tidligere nummer av Albion. Perioden fra 1949 til 1959 synes å være preget av stor optimisme innenfor engelsk bilproduksjon. Flere og flere land kommer til hektende etter den annen verdenskrig og kjøpekraften er gradvis økende. Bilfabrikantene lager biler innenfor tre segmenter: en bil for alle, som Morris Minor (lansert i oktober 1948), en bil for middelklassens kjøpekraft, noe mer utpreget sedanmodeller, og den siste kategorien kan vi vel kalle for luksus-sedaner og dyre sportsbiler. Dette er selvfølgelig en forenkling, men jeg tror at den treffer noenlunde bra. Albionklubben jubilerer også i år og det er derfor morsomt å ta fram noen av disse jubileumsbilene. For de som ønsker en dypere gjennomgang av alle lanseringene i 1948/49: se denne nettsiden:

https://www.uniquecarsandparts.com/car_spotters_guide_europe_1949.htm

*Jaguar
XK 120*

Hilsen Roar



1924 Albion Type 24 30cwt. Varebil

Registreringsnr. SR 4310, Chassis nr. 40327



Albion Motor Company, etablert i 1899, var ett av de berømte A-selskapene i skotsk bilproduksjon, de andre to var Argyll og Arrol-Johnston. Med mottoet «Like sikkert som soloppgangen» produserte Albion nøkterne kjøretøyer, både privatbiler og varebiler, som var garantert pålitelige i det vanskeligste terreng. Selv om det var en nedgang i etterspørselen etter første verdenskrig, gikk Albions sjef, T. Blackwood Murray i gang med nye modeller, bl.a. Type 24, som i ulike varianter viste seg å være bærebjelken i produksjonen, det var et populært eksportprodukt og fortsatte i produksjon fram til 1931.

Albion-varebiler var favoritten blant dagligvareleverandører, bl.a. Nestles, Huntley & Palmer og Lyons Teas, og en svært verdifull kunde var Edinburgh-baserte McVitie & Price, produsenter av digestive-kjeks og kongelig hoffleverandør, som vist på bildet. Type 24 Albion hadde en kraftig, firesylindret, sideventilert bensinmotor med 98,5 x 127mm sylinderboring og stempelslag og 3,9 liter slagvolum.

Med en vekt uten last på litt over to tonn var dette nok til å drive Albion-varebilen fremover i den lovlige fartsgrensen for tunge motorkjøretøyer som da var bare 20 mph. Et skilt i kupeen minner sjåføren om fartsgrensen og anbefaler ham om å løfte opp baktrappen når han kjører. Et annet skilt foran sjåføren advarer ham: «ikke slipp opp clutchen».



Den spartanske kupeen som har plass til tre personer har plissert, brunt setetrekk og sjåføren har luksusen av å kunne åpne frontruten for å få bedre sikt under vanskelige forhold. Den karakteristiske radiatoren er flankert av elektriske frontlykter, mens Lucas-oljelampene på sidene og bak har praktiske elektriske konverteringer. Et ballonghorn avgir hørbart varsel om at man nærmer seg og et takstativ gir plass til mer last.

Denne svært sjeldne Type 24 ble først registrert hos Angus County Council lisensmyndighet i 1924 og ble restaurert tidlig på 90-tallet av en høyt respektert entusiast for historiske varebiler og Albion. Den er velkjent i varebilkretser og har deltatt i HCVS London til Brighton-løpet og Trans Pennine-løpet til Harrogate, i tillegg til andre arrangementer og har vunnet mange premier. SR 4310 vant «best in show» og «best in class» i en stor skotsk rally i fjor sommer. Den blir vist fram i all sin prakt og har tydeligvis blitt gjenstand for forsiktig bruk og vedlikehold siden den ble restaurert. Selgeren opplyser at den starter veldig lett og er lett å kjøre.

Denne sjarmerende, relativt lette og lett håndterlige, skotsk-bygde veteranvarebilen har et Swansea V5C-dokument og er pr. i dag registrert. Vennligst legg merke til at pga. kjøretøyets størrelse vil transport (hvis nødvendig) bli beregnet etter kommersiell takst.

Ådalsbruk motormuseum, en perle på Hedemarken

Av Kjell Kr. Ukkelberg



Ådalsbruk motormuseum er lokalisert sentralt på Hedemarken (Løten), bare en kort avstikker fra E 6 og Rv3. Museet som eies og drives av Bjørn Monsbakken er bygd opp rundt en BP bensinstasjon og verksted som er restaurert tilbake til autentisk tilstand slik den var før nedleggelsen i 1969.

Bensinstasjonen og verkstedet var tomt, øde og forlatt da Bjørn flyttet tilbake til sin barndoms bygd i 2011. Etter et års tid fikk han kjøpt lokalene med tanke på å huse sin samling av gamle kjøretøyer. Lokalene var imidlertid ikke store nok. Som den



ildsjel han var satte han i gang med å bygge lokaler i bakkant av bensinstasjonen. Han fant i den forbindelse ut at det å bygge i to etasjer var økonomisk gunstig og med det hadde han lokaler til å dekke eget behov i tillegg til å kunne etablere et museum inneholdende en rekke andre funksjoner. Museet åpnet for publikum i 2013. Utstillingen består i dag av ca. 150 to- og firehjulinger av mange varianter, årganger og merker i tillegg til en liten promenadegate bestående av et tannlegekontor slik vi husker det fra vår barndom, en doktor, skomakerverksted, frisør, Dal landhandler og nytt av året et telemuseum mm. Totalt sett er lokalene på ca. 1500 m² i tillegg til verksted og bensinstasjon.

Som bildet viser kan kundene handle kaffe og vafler samtidig som de trakteres av musikk fra en ekte Wurlitzer. En tur innom kafeen høyner forventningene og er med på å gi museet en helt særegen atmosfære. I tillegg til å være en del av museet har kafeen vært benyttet til alt fra selskapeligheter, konfirmasjon og sågar til begravelser!



Museet til Bjørn Monsbakken inneholder som nevnt ca. 150 kjøretøyer, de fleste i hans eie. Noen har også leid seg inn på museet for kortere eller lengre perioder. Blant annet har Olav Bjørges Morris Minor Woody overvintret i lokalene som utstillingsobjekt. Bilen er godt kjent som Knerten bilen fra

filmen av samme navn. Av andre spennende kjøretøyer som har kommet utenfra er blant annet en flott Armstrong Siddeley Sapphire som er til salgs. Interesserte kan ta kontakt med Bjørn som formidler kontakt med eier. Damen ved siden av bilen er ikke til salgs.

Interessen for gamle kjøretøyer startet allerede i barndommen. Onkelen til Bjørn som heter Sverre Monsbakken hadde i sin tid agentur på NSU i Moelv. Resultatet av det er at Bjørn i dag eier 8–10 NSU biler 20 NSU motorsykler og mopeder. De fleste av disse er i dag utstilt i museet.



Museet er flittig besøkt av forskjellige bilklubber. Jeg forsøkte allerede lørdag den 27. april i år å få til et intervju med Bjørn Monsbakken. Samtidig som jeg ankom museet ankom imidlertid en kortesje på tilsammen 36 Morgan av forskjellige årganger. Denne lørdagen hadde Morgan klubben lagt sin vårmønstring som en tur til Ådalsbruk og museet. Det var litt av en opplevelse å se bilene parkere langs museumsbygningen i all sin prakt.



Verkstedet til Bjørn er i daglig i bruk som restaureringsverksted. Her skrur han selv sammen med gode hjelpere. Inne på verkstedet var en rekke kjøretøyer under restaurering, blant annet flere Fiat Topolino.



For en Albionist som meg var det spesielt gledelig å se en Austin 7 1936 modell og en Rover 100 1960 modell som begge var i god stand og snart klar for nye kjøreturer. Rover som hadde sin fortid i Elverum hadde motorproblemer som var i ferd med å bli løst. Stemplene hadde satt seg fast. En flott originalbil og en fornøyd eier.

Austinen havnet hos Bjørn etter at eieren tok kontakt og ønsket å selge bilen. Han opplyste at kona hadde gitt han et ultimatum. Han fikk valget mellom bilen og kona. Valget falt på kona og Bjørn kjøpte bilen. Ja slik kan det gå!



Museet dekker mange interesser. I tillegg til det som er nevnt er det en modelljernbane, modellbiler, gamle magasiner, gamle radioer og ikke minst lokale remedier for produksjon av varer som i dag selges på Vinmonopolet. Nytt av året er som nevnt et eget telemuseum. Museet var en lokal samling og er flyttet til Ådalsbruk og bygd opp på stedet av entusiaster.



Museet er åpent alle dager i sommer-sesongen, ellers lørdag og søndag fra kl. 12.00 – 18.00. Det kan også gjøres avtaler om besøk på andre tider på telefon 92 40 59 93.



Kort oppsummert er Ådalsbruk motormuseum et uvanlig motormuseum med mye «attåt» som vi sier på Hedemarken. Museet har alle ingredienser for at hele familien skal få en spennende opplevelse.

Flåklypa Grand Prix Lom 2019

Jotunheimen veter-
ankjøretøyklubb arrangerte
lørdag 25. mai Flåklypa
Grand Prix for 28. gang med
start i Lom sentrum. Løpet
som er regnet som Norges
største veterankjøretøyløp,
denne gangen med 526
påmeldte kjøretøyer av alle
kategorier inklusive traktor-
er og underlige motorred-
skaper. Løpet startet på
vanlig vis ved Nordal turist-
senter midt i Lom sentrum.



Det første bildet viser
skribentens utsyn fra sin
Austin Sheerline rett før
start. Løpet samler alltid en
stor tilskuerskare, masse
folk både i starten og under-
vegs i løpet. For oss som
del-tagere er det som å
oppleve 17. mai på nytt. Det
er tilskuere av alle varianter



langs store deler av løypa, mange i grupper godt organisert til alles
glede. Det oppleves nesten som om hele bygda er til stede under
arrangementet. Selv har vi deltatt i alle løpene med unntak av flom-
året 2013. Den gang endte
vi på hytta til gode Albion
venner Åshild og Tor Otto
Fougner etter at vegen over
Skåbu var stengt på grunn
av ras. E6 i Gudbrandsdalen
var også stengt slik at en
tur til Lom hadde blitt en
lengre omkjøring.



Flåklypa Grand Prix går på trivelige veger nord i Otta-dalen. Omgivelsene og miljøet rundt arrangementet er av en slik karakter og trivsel at deltagerne kommer tilbake år etter år. Den store vari-



asjonsbredden i kjøretøyene gjør også en vandring blant deltagerne før start til en spennende opplevelse. Stor var derfor overraskelsen å se startnummer 239, familien Christens og Albion medlemmer i sin vakre MG VA 1938 modell. Bilen har vært i familiens eie et knapt års tid og har gjennom vinteren blitt satt i strålende stand etter at den hadde vært ute av bruk en periode.



En hilsen fra O. G. Lonar

Sender litt historie om min Morris. Det er en 1939 mod. 2 dørs sedan, 918 ccm. og gromme 29 Hk. Etter det eg har fått opplyst så er den brukt importert fra muligens Danmark i 1958. Deretter trolig kjørt i Lillehammer distriktet før den kom til Askim (Ski) tidlig på 80 tallet. Etter det blei den parkert på en låve i Ørje. Der har den stått tørt og fint inntil 2012 da eg kjøpte den. Hadde planer om å foreta bare en lettere restaurering, men etter nøyere gjennomgang oppdages det ganske mye rust så planene blei ganske så annerledes. Vinkelsliper, sveiseapparat, plater og hammer blei godt brukt i 3 vintre. Bilen er idag fullt restaurert både innvendig og utvendig, eg har fått hjelp til omtrekking av seter og lakkerings jobben. Måtte også ha hjelp til å få tak i ny startmotor. Takk til deg Kjell Kristian. 29.05.2019 blei turen endelig tatt til biltilsynet og nytt reg.nr H-19552 ble skrudd på, Dette nummeret hadde min far på sin 1946

mod. Morris E seint på 1950 tallet. Eg kan huske at vi kjørte i den da eg var 5-6 år. Har også bilder av den. Sender ved noen bilder av restaureringen.



2019

MJØSMARKEDET

Stort utendørsmarked hvor «alt» kan kjøpes!



INFORMASJON TIL SELGERE som ønsker salgstand:

INNKJØRING:

Torsdag kl. 18.00 – 22.00
Fredag kl. 08.00 →
Lørdag kl. 08.00 →

Standplass pr. utstiller

Ingen forhåndsbestilling av plass.

PRIS: kr 700,- (inklusive mva.)

5 stand plasser er forhåndsreserverte!

NB! Salg av mat og bruk av grill (åpen varme) inne på markedsområdet er ikke tillatt, brudd på dette vil føre til umiddelbar bortvisning. Husk eget brannslukningsapparat, minimum 2 kg. (Det tas stikkprøver). Det er ikke tillatt å slå teltpluggen ned i banen. Bruk kanner m/ vann. Bobil/Campingvogn: nattparkering kr. 100,- pr døgn

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

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

Samarbeidspartner:

Biri Travbane: Fredag 2. og lørdag 3. august

Åpningstider publikum:

Fredag kl. 10.00 – 22.00

Lørdag kl. 08.00 – 16.00

Inngang publikum: kr. 70,- 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

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



VETERANKJØRETØYER

Fører og en passasjer - gratis
Passasjerer utover dette betaler kr. 70,-.

INFORMASJON til eiere veterankjøretøykontakter:

Unni Grytting mob: 46 85 85 99 – epost: unnigry@online.no

Arrangører:

Motorveteranene Hedmark, Toten Gammelbilklubb,

Lillehammer Veteranvognklubb og Biri Trav AS.

www.motorveteranene.com - www.biritrav.no

www.lillehammerveteranvognklubb.com - www.totengammelbilklubb.com

AVIS®

Nyttige deleforhandlere i England:

(retningsnummer 044, husk å fjerne nullen foran nummeret)

Dekk:

Vintage Tyre Supplies LTD Beaulieu SO42b 7ZN Tlf. 01590 612261 www.vintage tyres.com	Lambrook Tyres PO Box 44 Haniton Devon EX14 4YP Tlf. 01404 891189	Nort Hans Tyres Henry John House 2 Ivy Road Aldershot Hampshire GU12 4TX Tlf. 01252 318666 www.northantstyres.com <i>God erfaring</i>
Longstone Tyres Hudson's Yard Doncaster Road Bawtry South Yorkshire DN10 6NX Tlf. 01302 714072 www.longstonetyres.co.uk	Tepper/teppe sett Coverdale Carpets Coverdale House 6 Wetheral Close Hindley Green Industrial Estate Hindley, Wigan Lancashire WN2 4HS Tlf. 01942 255535 www.carcarpets.co.uk	Mutter og skruer mm Namrick Limited The Nut & Bolt Store 124 Portland Road Nove East Sussex BN3 5QL Tlf. 01273 779864 www.namrick.co.uk

Elektriske deler: (Lucas, lamper mm)

Holden Vintage & Classic LTD Linton Trading Estate Bromyard Herefordshire HR7 4QT Tlf. 01885 488488 www.holden.co.uk <i>God erfaring</i>	Auto Electric Supplies LTD Granville House, 11 Cross Street Tenbury Wells Worcestershire WR15 8EF Tlf. 01584 81955 www.autoelectricsupplies.co.uk	Stafford Vehicle Components Ltd Litchfield Road Ind Est. Tamworth Staffordshire B79 7XE Tlf. 01827 67714 www.s-v-c.co.uk
--	--	---

Retningsvisere 6 /12 volt reparasjon

Ledningsnett

Støtdempere

Greg Davies 10, Barnside Avenue Burgess Hill RH15 QJU West Sussex Tlf. 01444 241001 <i>God erfaring</i>	Auto Sparks 80-88 Derby Road Sandiacre Notts NG10 SHU Tlf. 01159 497211 <i>God erfaring</i>	Recon & Return 39a Avenue Road Extension Leicester LE2 3FP Tlf. 01162 448103 <i>God erfaring</i>
---	---	---

Stempler, lagerskåler, pakningssett mm reparasjon

Girkasse,

Cox & Turner Engeneering Huish Farm Yeovil Road Tintinhull Yeovil Somerset BA22 8QL Tlf. 01935 826816	F. W. Thornton & Son LTD Orieton Lane Wellington Shropshire Telford TF1 2BG Tlf. 01952 259892 <i>God erfaring</i>	Classic Gearbox Company 28F High Street Leighton Buzzard Bedfordshire LU7 7EA Tlf. 01525 371369 www.carbex.demon.co.uk
--	---	---

Interiørdetaljer, tepper, taktrekk, dørliseter og mye mer

Woolies Whitley Way Northfields Industrial Est. Market Deeping Peterborough PE6 8AR Tlf. 01778 347347 www.woolies-trim.co.uk <i>God erfaring</i>	Vintage Supplies LTD Crosswinds Happisburg Norwich Norfolk NR12 0RX Tlf. 01692 650455 www.vintagecarparts.co.uk	Edgware Motor Rubber & Trim PO Box 1067 Bushey WD23 4WZ Tlf. 02089 504694 www.rubbertrim.co.uk
--	---	--

Forgasser, reparasjon og deler

Burlen Fuel Systems (SU) Spitfire House Castle Road Salisbury Wiltshire SP1 3SA Tlf. 01722 412500 www.burlen.co.uk <i>God erfaring</i>	Southern Carburettors SU forgassere, bensinpumper og tenningsdeler 7Priestley Way, Crawley West Sussex RH10 9NT Tlf. 01293 533843 southerncarb.co.uk <i>God erfaring</i>	Carburettor Hospital LTD Wits-End Ulverston Road Ashington Rochford Essex SS4 3JT Tlf. 01132 435051 www.carburettorspecialist.com
---	---	--

Bremsedeler

Bremser og slitedeler

Bremser reparasjon

Powertrack LTD Paul Hunt Tlf. 01344 886522 www.powertrackbrakes.co.uk Lockheed og Girling <i>God erfaring, stort utvalg</i>	Dave Kingerley 39 Woodlands Avenue Breaston Derby DE72 3AN Tlf. 01332 873685 Tlf. 07977 914088 www.absolutecarspares.co.uk Bremser og generelle deler	Past Parts Ltd Unit 4, Chase Road Northern Way Industrial Estate Bury St. Edmonds Suffolk IP32 6NT Tlf. 01284 750729 www.pastparts.co.uk
--	--	---

Deleforhandlere – diverse slitedeler – pakningssett – forstilling mm

Collectors Car Parts 1 Delta Way Crabtree Road Thorpe Industrial Estate Egham Surrey TW20 8RN Tlf. 01784 471431 Stort utvalg i deler 1925-1980 Eksosanlegg	Lancaster Vintage & Classic Spares The Warehouse Baxtergate (off Lord Street) Morecambe Lancashire LA4 5HX Tlf. 01524 423453 Restaurerer også ratt	Macs Factors A.M McAdam Post War Spares BMC og Roots Tlf. 01555 3841252 Email: andrew.macsfactors@gmail.com
--	--	---

Vintage & Collectors Car Spares John Davis Beltoft House Beltoft North Lincs DN9 1NE Tlf. 01724 784230 Email: john.davis.vintage@btinternet.com Stort utvalg i forstillingsdeler, motordeler mm	Paul Beck Vintage Supplies Ltd Pre War Parts and Accessories 10G Folgate Road North Walsham Norfolk NR28 0AJ Tlf. 01692 406510 www. Completeautomobilist.co. uk	Hydragas forstillingsdeler Hydragas and Hydrolastic Service Ltd Deler og reparasjon Tlf. 01952 613184 Email: hudrosuspension@ hotmail.com
---	--	--

Instrument og speedometer vire reparasjon mm

Speedy Cables (London) LTD Caerbont Industrial Estate Abercrave Swansea SA9 1SQ Tlf. 01639 732300 www.speedycables.com	Cables and Instrument Repair Speedograph Richfield Darlton Drive Arnold Notts. NG5 7JR Tlf. 01159 264235 www.speedograph-richfield.com	Adrian Sidwell Auto Instrument Services PO Box 315 St. Austell PL25 9GG Tlf. 07778 685838 www.autoinstrumentsservices.com Email: adrian.ais@yahoo.com <i>God erfaring</i>
---	---	---

Vi ønsker tilbakemelding og erfaring med deleforhandlere, det være seg i England eller andre steder. Tilbakemeldinger kan sendes på Email til kjell.kristian@ukkelberg.co.uk. Vær oppmerksom på at en del forhandlere av tenningsdeler som rotor, kondensator, coil mm ofte reklamerer med billige «Kina» deler. Originaldeler er derfor som regel alltid å foretrekke.

Vi vil etter hvert også lage oversikt over merkeforhandlere. Det er derfor ønskelig med tilbakemeldinger på aktuelle firmaer til nytte for britiske kjøretøyeiere.

Kjell Kr. Ukkelberg

Eric Neale (1910-1997): Designer av Austin A40 Sports og Jensen Interceptor

Av Stephen Carter

Eric Neale ble født 26. september 1910 i Halesowen, Worcestershire. Etter å ha hatt en produktiv karriere hadde han glede av en lang pensjonisttilværelse der han var en fornøyd støtte-spiller for mange Jensen Owner Club arrangementer før han gikk bort i 1997. Eric var ansvarlig for utformingen av Jensen Interceptor fra 1950, Jensen 541 og Jensen CV8.

Eric's far var kjent som «Mr Wood» siden han hadde omfattende kunnskap om tre og bruken av tre, som var svært nyttig for hans jobb hos Austin. Han var også en suksessrik oppfinner selv om han tjente lite penger på virksomheten, og hans kreative evner ble videreført til hans sønner. Det var ikke til å unngå at hans sønn



Eric Neale ble involvert i den blomstrende britiske bilindustrien, siden han hadde gått på Halesowen Grammar School, midt i hjertet av den britiske bilindustrien.

Stanley Edge (født 1903) gikk også på denne skolen, men sluttet som 14-åring for å starte hos Austin. Herbert Austin oppsøkte Edge hjemme da han bare var 17 år og ga ham jobben med å designe alle delene til hva som skulle bli Austin Seven, også motoren. Bilen ble lansert i 1922 og må ha gitt skolegutten Eric enorm inspirasjon.

Etter skolen ble han ansatt som designer-lærling hos Mulliners i Birmingham, der han hjalp til med å designe karosseriene til Rolls Royce, Minerva, Daimler, Panhard-Levassor, Stutz og Packard. Han ble veldig glad i å tegne karosserier og bidro til bøker om temaet 40 år senere. Mens han fremdeles var tenåring flyttet han til Holbrook Bodies i Coventry som produserte karosserier for Alvis, Triumph og Armstrong Siddeley, da han ønsket å lære så mye som mulig om bilproduksjon.

Etter bare to år flyttet han videre til Singer i Birmingham som karosseri-designer.



Dette var rundt 1931 og Mike Hyman, webredaktør for Association of Singer Car Owners, supplerer med denne informasjonen: «...hans første oppdrag var å tegne Nine Sports til 1933-serien. Hans første design var en toseters sportsbil, men denne ble droppet til fordel for en firesetters bil, som ble vurdert som mer lovende. Det eneste ankepunktet var at den så for høy ut, så Neale senket panser og radiator med tre tommer, som også forbedret det aerodynamiske og gjorde den til en skikkelig vinnerbil, med Rudge-Whitworth type hjul, et Ashby ratt med stort diameter, Andre-Hartford støtdempere og matchende 6-tommers tallskiver for speedometer og turteller. Prisen var £185 – mye billigere enn lignende biler. («The Singer Story» av Kevin Atkinson.)



Det opprinnelige designet hadde skjermer av «helmtypen» som vises på bildet, tatt fra «The Book of the Singer Junior» av G S Davidson (Pitmans) og den hvite bilen som ble annonsert på Motor Show i 1932, men disse skjermene ble erstattet i juni 1933 av et mer strømlinjeformet design, som i den røde bilen.»

Rundt 1937/37 flyttet Eric til Daimler der han jobbet med Lanchester og Daimler-sedanene og på slutten av 30-årene flyttet han til Austin og så til Wolseley. Etter tjeneste hos RAF under krigen kom han tilbake til Wolseley før han endte hos Jensen i juni 1946, der han holdt seg de neste 20 årene. For øvrig var Erics bror Colin også stylist og noen år senere begynte han hos Briggs motor bodies, som ble overtatt av Ford omtrent samtidig som Jensen 541 ble lansert. Colin etablerte det mektige Ford of Britain styling-studioet, som skapte ikoniske merker som MkII Zephyr, før han reiste til USA der han fortsatte sin suksessrike karriere.

Mens han var der hadde han en tilfeldig og indirekte innflytelse på bilhistorien, ifølge Gale Halderman som jobbet for Ford tidlig på 60-tallet: «Jeg jobbet med et lite el-bilprosjekt sammen med Colin Neale og Alex Tremulis, som lagde hver sin side av en leiremodell. Elwood Engel sa at han likte begge sidene og ønsket å lage to hele modeller i leire, som så ble bygget i glassfiber. Lee Iacocca og Hal Sperlich kom for å se på modellene og sa: «Vet du hva, begge er stilige og spennende. Hvorfor gir vi ikke «sports-pakken» en sjanse til?»

Og dermed var Mustang skapt! (påstår Halderman).

Jensen-årene

Samtidig fant Eric ut at han hadde mye til felles med de to Jensen-grunnleggerne, brødrene Alan og Richard Jensen, som var født i henholdsvis 1906 og 1909 (bare litt eldre enn Eric). Etter å ha tjenestegjort verden rundt med RAF, hadde han giftet seg og søkte etter en fast stilling med fremtidsutsikter, men dessverre var dette ikke mulig hos Wolseley, han fikk høre at han ikke kunne forvente samme muligheter som de som hadde jobbet der under krigen og ikke vervet seg til tjeneste.

Richard Jensen hadde de samme fremtidsdrømmene, de ble kjent gjennom en felles venn, og han ble vist rundt i Carters Green-anlegget en kveld og Richard Jensen fortalte om sine ambisjoner for selskapet. «Han ga meg et tilbud som jeg aksepterte. To uker senere startet jeg å jobbe for ham og jobbet tett med ham de neste 20 årene.»

PW-modellen var allerede godt i gang da Eric startet i mai 1946 og trerammen var nok velkjent for Eric, siden faren var sjef for treverksavdelingen hos Austin. Faktisk var han i stand til å gjøre noen endringer, bl.a. lage en imponerende kabriolet-modell.



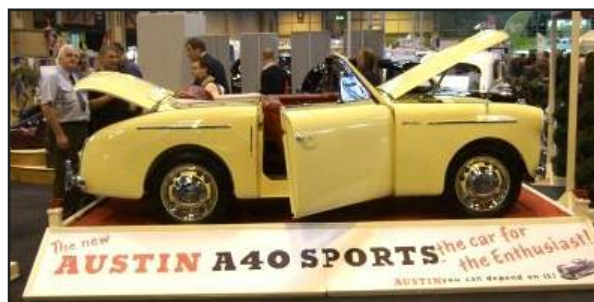
Eric fant seg til rette i sin jobb som karosseridesigner og -utvikler, og hans første utfordring var å skape en moderne, rask kabriolet, basert på PWs Austin-motor. Richard Jensen ba Austin om å få chassiset til Austin A70 som utgangspunkt, og gjorde et så godt inntrykk at Austin ba dem om å designe og produsere en liten åpen

bil for dem, en modell som senere ble kjent som A40 Sports. Eric jobbet samtidig med både store og små design siden han ønsket å produsere «en Austin og en Jensen fra samme stall».

A40 Sports

«Vi lagde 10 prototyper og fikk en bestilling på 3200 stk.» Han brukte sin egen metode og lagde ikke noen skalamodell, da han fryktet at dette ville føre til at «mange kokker» ville påvirke designet. «Jeg bare brukte min egen metode for linjeutvikling ved å produsere de ulike delene og gi dem videre til platesmeden i eksperimentverkstedet. Alle prototypene var håndlaget.»

All monteringen av produksjonsmodellen til A40 Sports ble gjort hos Jensen, det motoriserte chassiset kom fra Longbridge og de monterte karosseriene, lakkerte, utstyrte og gjorde bilene klare».



Eric's førkrigsjobb hos Austin med å hjelpe til på produksjonslinjene var en stor fordel for dette arbeidet, likeledes hans kunnskaper om bue-sveisingsutstyr.

Eric var fornøyd med designet, hans eneste ankepunkt var den usportslige høyden som Austin ville ha for at bilen kunne brukes som terrengbil i utlandet og derved generere eksportinntekter.

Interceptor 4-liter

A40 Sports tjente gode penger, men brødrene hadde et sterkt ønske om å tegne en stor kabriolet som fortjente Jensen-navnet. Eric forklarte at han måtte prioritere A40 av økonomiske grunner, men den var fremdeles en «kombinert og integrert operasjon» og de klarte å oppnå målet om å få den nye Jensen-modellen på Motor Show i 1949. Den entusiastiske Lord Strathcarron (kjent som «bil-lorden») var en venn av familien og lojal kunde hos Jensen og foreslo «Interceptor»-navnet til Erics nye design. (17 år senere ble navnet tatt i bruk på superbilen med italiensk karosseri og V8-motor, men den første Interceptor-bilen var mye mer nøktern og britisk.)

Med chassis og motor fra Austin hadde den aluminiumsskjermer som A40 Sports og et radikalt nytt materiale til bagasjelokket som het «glassfiber», som pekte mot den fremtidige utviklingen av selskapet. «Autocar» beskriver bilens linjer som «rene og vakre som tiltrekker mye oppmerksomhet», men denne pene kabrioleten har lenge vært glemt av veteranbilverdenen. Det er først nå i det siste året at det har skjedd en verdiøkning som gjenspeiler bilens kvaliteter.

Jensen 541

Richard Jensen var sikker på at det var marked for en lettere og mer sporty bil som kunne bruke Interceptors drivverk. I februar 1953 startet han prosjektet «The New Car». Eric syntes navnet trengte et kontinentalt preg og foreslo 531 siden det var en 1953-modell, første serien. Forslaget ble godtatt forutsatt at det ble endret til 541, siden en modell lansert på et bilshow i 1953 egentlig er en 54-modell, dette er vanlig praksis i USA.

De første skrittene ble tatt av Colin Riekies designteam, de droppet A40 Sports korsformede chassis til fordel for en stiv stigeramme med plass til fire seter. Straks layout og dimensjoner var klare ble det gjort ytelsesberegninger og man så at 4-liters Austinmodellen ikke var spesielt kraftig, og ville trenge en aerodynamisk form for å oppnå den ønskede farten med fire seter.

Dimensjonene og ønsket om fastback form ble levert til Eric, som lagde noen skisser og så en tegning i full skala. Hans første banebrytende idé var å dekke til radiatorgrillen når den ikke trengtes, og en enkel kromring omringet grillområdet. (Husk at de fleste bilene fremdeles hadde tradisjonelle radiatorer når dette prosjektet startet). Fra grillen gikk lister langs sidene mot bakenden på bilen. Frontlyktene og kupeen var avstemt med bilens form. Glassfiber er svakt når det brukes som en flat panel, så formstøpte former ble brukt over hjulbuene, som også hjalp til å holde kontroll på luftstrømmen og veispruten.

Da den ble testet av Austin i vindtunnelen, fant de ut at den var svært aerodynamisk med Cd på bare 0,39, bedre enn moderne sportsbiler.



Eric's tegninger ble overført direkte til en fullskala tre-jigg der prototypens aluminiums-skjermer ble formet. Bildet viser Eric som tester ut prototypen i aluminium med noen lokale skjønnheter. I senere biler ble de fleste panelene produsert i glassfiber.

Fabrikk til leie

Sammen med arbeidet på Jensen-bilene var Eric opptatt med arbeidet med å forberede andre produsenters biler for produksjon på Jensen-fabrikken.

Med sine tette bånd til Austin hadde Jensen gode muligheter for å produsere en sportsbil for 1950-tallet som kunne eksporteres, der Austin kunne få brukt A90-komponenter og produksjonskapasitet. Tre bedrifter var med i konkurransen, men Frazer Nashs produkt var ikke kommersielt nok.

Nå var det opp til Healey og Jensen: Eric tegnet en 2-seter med 1,5 liters MG-motor og med et korsformet chassis. De produserte faktisk en prototype, men siden de var skuffet over noen leverandører så ble den ikke vist fram på 1952 Motor Show. På en stand der var den nye Healey – den ble umiddelbart antatt som Austins nye modell.



Dick Jensen fortalte Eric at Leonard Lord hadde undertegnet en avtale med Healey, og Eric svarte: «OK, hvis vi har gått glipp av dette, så si til Lord at vi skal produsere karosseriene for ham til maks. 150 pr. uke.» Straks Jensen-prototypen var klar (den eksisterer fremdeles i svært ombygget form), kjørte Eric den personlig til Austins hovedkontor mens Jensen-brødrene fulgte etter i en Interceptor (4-liters Austin). Lord testet den og sa til Neale: «Jeg er redd for at denne kom litt for sent.» Imidlertid var det ingen katastrofe, for etter diskusjoner mellom Len Lord og Jensen-brødrene kom Dick Jensen tilbake til Eric og da: «Vi fikk det til – vi fikk kontrakten for Healey». Faktisk gikk alle Big Healey fra da av gjennom Jensen-fabrikken, til og med før-produksjonsmodellene. Denne kontrakten for bygging av Austin Healey i West Bromwich ble starten for Jensen som viktig bilprodusent.

Store prosjekter som Eric Neale var involvert i:

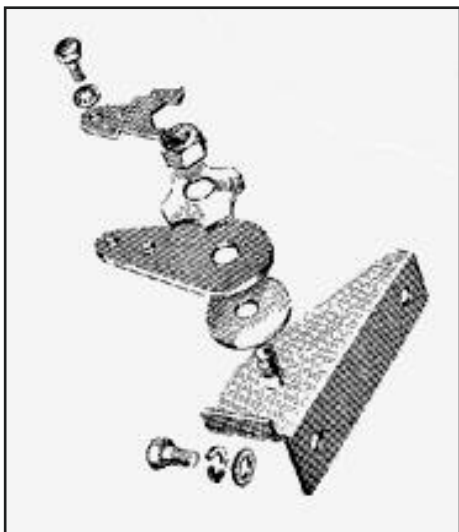
Austin-Healey: Straks beslutningen ble tatt om å etablere produksjonen i West Bromwich, var det mye arbeid for Jensens ingeniørteam, ledet av Eric Neale. De første 20 Healey hadde blitt bygget for hånd i Warwick (med



karosserier levert av Jensen), og selv om Austin var glad for å tilby produksjonskapasiteten, var det opp til Eric Neale hos Jensen å få til effektiv produksjon. Karosserisamlebåndet, montasjejiggen og alle små detaljer var hans ansvar. Dette geniale døranslaget var en av Erics oppfinnelser.

Tiger: Rootes-gruppen hadde i mange år hatt et nært forhold til Jensen og Jensen hjalp til med design-, produksjons- og kostnads-prototyper. Rootes hadde allerede bestilt to prototyper hos Tiger fra Carroll Shelby og Ken Miles, som beviste at Ford V8 kunne presses inn i det lille Alpine-skallet, men uten tanke for kjøreegenskaper og praktiske hensyn.

Jensens overingeniør, Eric Neale, hadde imidlertid startet helt forfra igjen med å produsere en sideriss-tegning og plasserte på toppen av dette dimensjonene til en Ford-motor og -girkasse. Dermed var det mulig å se hvor man trengte å gjøre endringer på karosseriet. Bevis for Jensens karakteristiske håndverksarbeid i denne prosessen brukes av «produksjonsteknikere» på vegne av samlere, for å skille mellom originalbiler og Alpine-modeller med Tiger understell. Slike teknikere kan bl.a. finne ut hvordan karosseriskallet ble banket ut for å gi plass til V8-motoren!



Volvo1800: Det er velkjent at Volvo også overlot montering av sin 1800 sportsbil til det erfarne teamet hos Jensen. Den tidlige hevingen av avtalen som fulgte var faktisk ikke Jensen-teamets skyld, siden karosseriene var levert av Pressed Steel i Linwood i Skottland, som ikke klarte å levere samme kvalitet på panelplatene som Jensen hadde pleid å få fra Midlands-produzentene. Dette bildet ble tatt av Jensen og viser hvor dårlig panelplatene de mottok passer, hver plate måtte bankes inn i riktig fasong.



CV8: Samtidig fortsatte stylingarbeidet på de viktigste Jensen-modellene. Erics oppgradering av 541-modellen til S-modellen var ikke populært hos alle, Kevin Beattie var spesielt kritisk. Den ble ansett for å ha «tapt fokus», en vurdering som ble forsterket av den dårligere ytelsen, som

skyldtes innføring av en standard girkasse og større vekt som skyldes økt høyde og bredde. Det er bare i de senere årene at disse bilene er blitt fullt verdsatt og karosserifasongen tar seg best ut med moderne metallisk lakk. Situasjonen ble ikke bedre av det karakteristiske «elsk eller hat»-utseendet til CV8 Mk1. Eric har personlig bekreftet historien om at han hadde designet bilen med et gjennomsiktig deksel over de to skråstilte frontlyktene og dermed samlet dem i en enhet. E-type Jaguar hadde nettopp blitt lansert og ble kritisert for måten deres tilsvarende deksel ble duggete, og Jensen-brødrene bestemte seg for at ytelsen ikke skulle ofres for utseendet. Én eier har endret på sin CV8 til å se ut som Eric opprinnelig hadde planlagt og har fått den godkjent av ham!

Til slutt ble Mark III CV8 lansert og Erik rettet opp det hele ved å integrere like store frontlykter inn i karosseriet.



P66: Eric Neale var en sterk tilhenger av kontinentale trender og hans siste modell hadde et klart europeisk preg.

Han var blitt spurt om å produsere en bil som hadde mye til felles med CV8, men skulle selges til lavere pris og ha moderne strømlinjeformede linjer. På 1965 Motor Show ble P66 vist fram for første gang, som en kabriolet med kraftige bordganger over hjulbuene, i likhet med 541-modellen. Planene var kommet godt i gang for denne modellen da den ble kansellert til fordel for Vignale Interceptor. Kabrioleten ble skrotet men en annen bil med hardtop har overlevd og kan sees på klubb-arrangementer som en smakebit på hva som kunne ha vært.

Slutten på en epoke

Når den spesielle formen på CV8 møtte motbør i noen artikler i pressen («et fantastisk konsept nøye forkledd som den styggeste bilen i verden» – Autocar magazine) besluttet Kevin Beattie at den neste modellen ikke skulle designes internt. Jobben ble til slutt gitt til Touring of Milan og ble bygget av Vignale. Erik Neale brukte sin årelange erfaring med å gjøre Touring-designet klart for produksjon og endret på noen proporsjoner, men følte seg vraket av selskapet hvor han hadde jobbet i 20 år. Under et kraftig oppgjør sluttet han hos Jensen og ble fulgt av Jensen-brødrene, slik at Interceptor ble skapt uten at de var tilstede.

Etter Jensen-tiden jobbet Erik Neale hos Hallam Sleigh and Cheston Ltd. trading som Widney, en stor produsent av all slags karosserideler, der hans ekspertise må ha vært svært verdifull.

Til tross for den uheldige sortien fra Jensen var Eric fortsatt begeistret for Jensen-merket. «Jeg var alltid klar for å starte med neste designeroppdrag, hvert prosjekt var et steg på veien videre. Jensen var en storartet periode i livet mitt.»

Siden ble han et entusiastisk medlem av Jensen Owners Club, og var ofte på medlemsmøter i Norfolk. På begynnelsen av 90-tallet overrakte han klubben et maleri av en 541-modell i Norfolk-omgivelser, som ble auksjonert bort for veldedighet, dette var hans første bilkunst på over 20 år. Familien hans fortsetter å promotere 541-modellen, to av sønnene eier matchende røde 541-modeller, men på hver sin side av Atlanterhavet (Storbritannia og Canada). I begge tilfeller er sønnesønnene veldig ivrige etter å overta bilene når tiden er inne, en flott anerkjennelse for Eric Neale, 1910–1997.

INNKALLING TIL ÅRSMØTE

På Biri Travbane lørdag den 3. august 2019 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 2018. Budsjett 2020
5. Eventuelt innkomne saker
6. Utnevnelse av nye/endrede merkeoppmenn/for sikringskontakter
7. Fastsettelse av kontingent for 2020
8. Valg

Hvis du ønsker saker behandlet på årsmøtet, må disse være formannen i hende senest 20.juli 2019

e-mail: lise@ukkelberg.co.uk

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

Vel møtt.

Hamar, 13. juni 2019

For styret

Lise J Ukkelberg/s

Formann

STYRETS ÅRSBERETNING 2018

Styret har bestått av følgende:

Lise J Ukkelberg	formann
Jan Ivar Sørensen	kasserer/medlemsregister
Dag Jarnøy	web-redaktør
Roar Snedkerud	rundskrivredaktør
Jan Tverdal	styremedlem
Oddbjørn Sørensen	styremedlem
Aleksander Hovda	styremedlem

Under årsmøtet på Biri Travbane lørdag 4. august 2018 ble ovennevnte styre gjenvalgt. 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 Janrøy ble igjen en suksess. En stor takk til Dag og for godt samarbeide med Drammensklubben.

Albion deltok i mai og september 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 2018 viser et overskudd på kr 24.230 og egenkapitalen pr årsskiftet var kr 126.576 som styret er godt fornøyd med.

Selve markedet på lørdag på Biri Travbane var et hyggelig møte med mange britiske biler på plenen og lørdagskvelden på Biristrand Camping ble vellykket uten regn (fantastisk), dog kom regnet akkurat da vi skulle demontere teltene. En stor takk igjen til teltgeneral Olav Bjørge for god hjelp.

I år som i fjor var det flotte premier til alle deltagere både store og små. Loddsalget gikk strykende og det var masse fine gevinster. Dog manglet vi teen mv fra Haugensruppen (Twinnings tea) hvor styret hadde bestemt at det ikke skulle gis sponsing til klubber mv. Medlemsmassen er stabil og det er kommet til nye medlemmer og "gamle"–nye.

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

For styret
Lise J Ukkelberg/s
Formann

RESULTATREGNSKAP

	Bud 2019	2018	Bud 2018	2017
Inntekter				
Medlemskontigent	57.000	65.400	56.000	44.700
Inntekter Biri	4.000	8.840	4.000	7.700
Salg klubbeffekeer		1.500		1.050
Refusjon LMK/MVA/andre innt	5.400	2.928	200	3.401
Renter		66	200	57
Sum inntekter	66.400	78.734	60.400	56.908
Utgifter				
Klubbeffekeer - Note 1		1.400		956
Kontingent LMK	6.000	3.030	3.500	3.030
Porto	8.000	7.296	6.000	6.622
Trykk	45.000	30.490	37.000	36.700
Ekeberg /Biri/Treffutgifter	6.000	5.209	5.000	6.553
Styreutgifter	4.500	2.517	4.500	1.015
Div utstyr rekvisita		596		
Hjemmeside/annonser	10.000	2.746	4.000	625
Bankgebyrer	2.000	1.220	200	611
Diverse				
Sum Utgifter	81.500	54.504	60.200	56.112
RESULTAT Overskudd/-underskudd	-15.100	24.230		796

BALANSE

Klubb-effekter note 1
Bank-konto
Forsk.bet kontingent
Utestående kontigenter
Andre fordringer
SUM AKTIVA
Egenkapital
Leverandørgjeld
SUM PASSIVA

2018
5.150
125.026
-3.600
126.576
126.576
126.576

2017
6.550
121.276
- 4.800
123.026
102.346
20.680
123.026

Oslo 13/6-2019

Jan-Ivar Sørensen

Kasserer

Bjørn Lie

Revisor

Note 1

Lager består av 17 grillmerker, 57 termokrus og 1 jaguarfigur

BUDSJETT 2020

INNTEKTER

Medlemskontingenter	57.000,00
Inntekter treff Biristrand	4.000,00
Refusjoner LMK/mva+ prov.	3.200,00
Andre inntekter/refusjoner	<u>200,00</u>
SUM INNTEKTER	63.400,00

UTGIFTER

Styreutgifter mv (tilretting av treff mv)	4.500,00
Kontingent LMK	*7.000,00
Porto blad	7.500,00
Trykking blad/matrikkel	32.000,00
Utgifter Treff	4.000,00
Styreweb/web-sider/annonser mv	4.000,00
Bank- og andre gebyrer	<u>4.200,00</u>
SUM UTGIFTER	63.200,00

Kontingent: forslag fra styret:

Uendret fra 2019 2020 kr 300.

(ingen budsjettering av salg klubbeffekter mv.)

*LMK – kr 35,- pr medlem

VALGKOMITÉ– Per Bergheim og Odd N. Johannessen

Valgkomitéens innstilling:

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

Formann/leder er på valg hvert år og velges for 1 år av gangen

Øvrige styremedlemmer: 2 år

Lise J Ukkelberg, Jan-Ivar Sørensen, Roar Snedkerud og Aleksander Hovda er alle oppringt/snakket med 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.

Hønefoss/Nordfjordeid, 15. juni 2019

Odd N. Johannessen/s

Per Bergheim/s

MOTORKONVOIEN 2019 LMK - AMCAR

med felles målgang i Olympiaparken på Lillehammer

Selv kjørte vi Hamarløpet til Biri Travbane og endte på Birkebeiner stadion. Løpet gikk i flotte og idylliske løyper fra Hamar til Biri. Vi kjørte så videre til Lillehammer og vi fikk fin parkering på Birkebeiner Stadion. Vi forsøkte oss med en liten Albion-stand, men det var mye vind og regnet kom dessverre ut på ettmiddagen.

Det var mange Engelske biler på Lillehammer og her er et bilde av «standen» (nytt jubileums-beach flagg) med Austin Sheerline og Bente Marie Fardal sin Austin Healey Sprite. Hun hadde vært med Sørlandsgjengen i konvoien og kjørt helt fra Lindesnes.

Det var biler og MCer godt representert fra hele landet og alle mulige typer/merker.

På lørdagskvelden var det fest – LMK er jo også 40 år. Det ble servert god mat og drikke og jeg holdt

tale som tidligere styreleder i LMK. Jeg opplyste forsamlingen om at Albion også var 40 år og det ble klappet for oss.

Videre avsluttet jeg talen med noen gode engelske ord som kan være til nytte for alle i en hektisk hverdag.



DO MORE OF WHAT MAKES YOU HAPPY

LITT HISTORIE - ALBION 40 ÅR

Bård Nielsen – primus motor for etableringen av Norsk-Britisk Bilhistorisk Forening – nå ALBION

Hjemme hos Bård (i Trondheim) var det besøk av andre eiere og interesse for britiske biler. Jørgen Seemann-Berg var på besøk og her ble ideen til en Britisk Bilforening diskutert og som vi ser, det ble ikke bare med tanken, det ble en forening. Den ble stiftet på verandaen hjemme hos Njål Oftedal (Lillehammer). De som var tilstede under stiftelsen av foreningen var følgende:

Bård Nielsen, Bjørn Lie (nå revisor i Albion) og selvfølgelig Njål Oftedal.

Over til høyre er logoen til Albion fra første årbok 80/81, Norsk-Britisk Bilhistorisk Forening. Klubben ble stiftet 1. april 1979. Sekretær var Bård Nielsen, kasserer Bjørn Lie, redaktør Trond Nielsen og styremedlem Njål Oftedal. Kontingenten var kr 25 pr person + kr 1,- pr HP for registrerte kjøretøyer, siste kalt «bils katt». Og av alt, det var innmeldings-avgift. Merkeoppmenn var også utnevnt.

Her er det også endringer i «styret», Bård er sekretær, kasserer er Rolf Schau, redaktør er Jørgen Seemann Berg og Njål er styremedlem.

Det er også flere merke-oppmenn og bilmerker.

I 1986 har det skjedd endringer, Bård er sekretær, Rolf er kasserer, Jørgen redaktør, mens Pål Brandtzæg er nytt styremedlem etter Njål. 14. - 15. arrangerte Albion Britisk Biltreff på Steinvik Camping, Moelv.

I velkomsthilsen til deltagerne var teksten:

Vær velkommen til mulighetenes treff!

Hilsen noen av de lokale ALBIONERE, Kjell Kristian, Arne, Terje, Morten og Pål.



Det ble utdelt diplom til deltakerne underskrevet av Bård Nielsen, Pål Brandtzæg og Kjell Kristian Ukkelberg med teksten: **«Måtte Britisk bilindustri produkter bli til velsignelse for deg og dine»**
Se Deltakerliste 1986 sist i denne artikkel.

I 1988 var det nytt treff, 10. – 12. juni på Stranda Camping i forbindelse med Mjøsmarkedet, den gang kalt Birimarkedet. Det var oppgaver som selvfølgelig var Britisk relatert og premier både til store og små. Deltagerne fikk diplom underskrevet av Bård Nielsen og Ranveig og Egil Hagen (Halden) med følgende skrift «Måtte ALBION få et liv etter dette». I 1988 hadde vi 180 registrerte medlemmer.

Så ble det litt stille på Albion-fronten. Kjell Kristian holdt liv i klubben med sine Wolseley rundskriv og så hadde vi treff på Biri Camping og Biri Travbane i 1990. Under årsmøtet i august ble det valgt nytt styre og undertegnede ble valgt som leder. Øvrige styremedlemmer som følger:

Kasserer	Egil Hagen
Rundskriv/redaktør	Pål Brandtzæg
Treffkoordinator	Terje Grorud
Medl. registerfører	Jan Tverdøl
Vara	Martin Fælla
Vara	Sigbjørn Holtmoen
Revisor	Bjørn Lie

Det er kun Jan og Bjørn og meg da, som fremdeles «styrer» med Albion.

Formann/leder i Albions historie:

Bård Nielsen (benevnt) sekretær	(1979–1990)
Lise J Ukkelberg	(1990–2001)
Ranveig Hagen	(2001–2006)
Lise J Ukkelberg	(2006–2019)

Første blad kom i 1990 og teksten var følgende:
MEN ALBION VAR IKKE DØD

Redaktører:

Trond Nielsen og Jørgen Seemann Berg var de to første redaktører til Årbøkene av 1980/1981 og 1982, 1985 og 1986.
Pål Brandtzæg var redaktør fra 1990 tom 1993.

Fra 1994 og frem til 2001 var Øystein Bertheau (død) redaktør. Han benyttet skrivemaskin, tape og lim på A4 ark. Bilder limte han inn som senere ble kopiert og/eller trykket sammen med det han hadde skrevet. Det jeg husker best, var hans velskrevne artikler om britisk bilhistorie, egne erfaringer med engelsk bil og ikke minst, han måtte ha skrivemaskin med KULEHODE OG RETTETAST.

Artiklene og bøkene til Øystein er historie i seg selv – han var en nestor innen motorhistoriske kjøretøy.

Så begynte «dataalderen» og Stein Batalden ble ny redaktør i 2001. Han fylte redaktørrollen til 2004 og høsten 2004 ble nåværende redaktør, Roar Snedkerud valgt til ny redaktør. Han har nå hatt vervet i 15 år, og har fått god hjelp av samboeren Anki. Takk til Roar og Anki for glimrende blad – måtte det bli 15 år til.

Fra og med rundskriv 3/2006 endret vi logo til den dere er best kjent med. Denne har siden vært i bruk unntatt ved jubileum.

Vi er nå langt over 200 medlemmer.



Biristrand Camping og Biri Travbane har vi benyttet siden 1990, dog med noen unntak. Det har også vært lokale arrangement (1999) på vestlandet (Bergen) m/besøk fra England. Likeledes deltok Albion en rekke år på Sjøormløpet med egen post (selvfølgelig med spørsmål om noe Britisk) og med egen premieutdeling til Albiondeltagerne. Det har også vært treff i samarbeid med andre foreninger/klubber som konsentrer seg om Britiske kjøretøyer.

Ellers har vi Engelsk Bildag på Burud v/Hokksund i juni samt at vi har meget uformelt treff på Høvikodden (parkeringsplassen) siste onsdag i «sommer-månedene».

På vegne av Albion vil jeg takke alle som har vært styremedlemmer i løpet av denne 40-års perioden, samt aktive medlemmer, forsikrings-kontakter og merkeoppmenn og ikke minst deltagere i valgkomiteen. KLARER VI 40 ÅR TIL?

Lise J Ukkelberg

Deltakerliste 1986.

Britisk Biltreff på Steinvik Camping, Moelv.

DELTAKERLISTE 1986

Nr	Deltakere	Post sted
1	GULBRANSON, AXEL	2010 STRØMMEN
2	BANG-STEINSVIK, TOR	1349 RYKKIN
3	BROEN, HENRIK	2200 KONGSVINGER
4	HAGEN, EGIL	1750 HALDEN
5	BRANDTZÆG, PÅL	2300 HAMAR
6	GRIMNES, ØYVIN	6200 STRANDA
7	GRANBERG, AGNAR	2436 VÅLER
8	UKKELBERG, KJELL KRISTIAN	2300 HAMAR
9	GRORUD, TERJE	2380 BRUMUNDDAL
10	STOKKE, SVERRE H.	0380 OSLO
11	BJØRN-HANSEN, TORE	0374 OSLO
12	LIE, BJØRN	1177 OSLO
13	SCHAU, ROLF	3472 DALBY
14	GARMO, THOR d	1184 OSLO
15	MYHRVANG, WERNER	2400 ELVERUM
16	MOEN, DAG MARTIN	2322 RIDABU
17	NIELSEN, BAARD	7000 TRONDHEIM
18	ULSET, TRYGVE	0595 OSLO
19	ERIKSEN, JOHN K.	2100 SKARNES
20	SEEMANN-BERG, JØRGEN	0493 OSLO
21	HARBOE, EINAR	1320 STABEKK
22	HEIE, ARILD	1720 GREÅKER
23	LARVÅG, KNUT	0860 OSLO
24	SKARSGARD, EMBRIKT	3570 ÅL
25	LANGE, VILHELM	2720 LUNNER
26	LANGE, VILHELM	2720 LUNNER
27	HALDEN TRAFIKK	1750 HALDEN
28	DAGESTAD, MORTEN	2380 BRUMUNDDAL
29	FOSNES, TOR	2312 OTTESTAD
30	PEDERSEN, ROALD E.H.	2830 RAUFOSS
31	GLEMMESTAD, KALEM	2857 SKREIA
32	SVEUM, GUNNAR	2372 BRØTTUM
33	ANDERSON, ERIK	1740 BORGENHAUGEN
34	HOLTMØEN, SIGBJØRN	2200 KONGSVINGER
35	SOLHEIM, AUDUN	2300 HAMAR
36	TVERDAL, JAN	2970 ØYLO
37	HOLMSEN, ØYVIND	
38	BØHLER, KNUT	OSLO
39	PEDERSEN, PER RAGNAR	2353 STAVSJØ
40	JACOBSEN, ERIK	2300 HAMAR
41	MOE, NILS	2355 GAUPEN
42	WAHLIN, JAN	3170 SEM
43	HAGEN, IVAR	3170 SEM
44	BRUN, TORGEIR	KVAM
45	HANSEN, JANJ ERIK	RÅHOLT
46	SCHAU, TORMOD	3200 SANDEFJORD

Jaguar Norge støtter hvert år
sommerstevnet til Albion.



BilXtra
verksted

Mekonomen

Vi gjør BilLivet enklere™



WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

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



Statsminister Otto Blehrs veg 1, 2312 Ottestad

Tlf.: 62 58 53 50

Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.



Rover 75 er 70 år i år.

Rover P4-serien er en gruppe med middels store luksus-sedaner produsert av Rover Company fra 1949 til 1964, som ble designet av Gordon Bashford.

P4-betegnelsen er fabrikkterminologi for denne gruppen biler og ble vanligvis ikke brukt av vanlige eiere, som ville ha brukt kundebetegnelsene for sine biler, f.eks. Rover 90 eller Rover 100.

Produksjonen startet i 1949 med en 6-sylindret, 2-liters Rover 75. Fire år senere ble en 2-liters, 4-sylindret Rover 60 lansert på markedet, for å passe inn under Rover 75 og en 2,6 liters, 6-sylindret Rover 90, for å toppe serien med 3 biler. Senere fulgte flere varianter.

Disse bilene var en viktig del av britisk kultur og ble kjent som «tante»-Rovere. De ble kjørt av kongelige, deriblant Grace Kelly.

P4-serien fikk i 1958 et tilskudd av en konservativ Rover 3-liers P5, men P4-serien fortsatte i produksjon fram til 1964 da den ble erstattet av Rover 2000.

SEPTEMBER 23, 1949 THE AUTOMOBILE 31



The new Rover Seventy-Five...

The coachwork of the new Rover Seventy-five attracts immediate interest. Generally lower and wider, it combines extra comfort (more leg, elbow and head room) with a lower centre of gravity necessary for road holding at the high speeds of which the new car is capable.

There are equally important mechanical improvements. The suspension system gives remarkably smooth riding, all passengers being comfortably seated between the two axles. Telescopic dampers are now used on front as well as rear axles, whilst variable rate rear springs ensure that the frequency of the rear suspension remains stable whether the car is "in light" or has a full load of passengers and luggage. Chassis lubrication is virtually eliminated by the use of rubber and sealed bearings.

The remarkable "Seventy-five" engine is further improved in power and economy; and well-tried features such as the controlled foot pedal and clutchless gearchange are retained. The gearchange lever is now mounted on the steering column to give greater ease of driving and more leg space for passengers.

All the fine qualities associated with the Rover name are here—absence of rattling, quality of mechanical and coachwork finish and lightness of control—plus the fruits of ten years' wartime and postwar progress.

...the latest of Britain's Fine Cars

ROVER



THE ROVER COMPANY LIMITED SOLIHULL BIRMINGHAM & DEVONSHIRE HOUSE LONDON



The new Rover Seventy-Five

The Rover engineers are more concerned with high engineering quality than with fashion, and their coachwork designs which have proved themselves highly satisfactory in practical use have been retained until there was some real purpose in changing them. Now, however, the cumulative effect of the mechanical improvements of the years since the war, calls for a car completely redesigned to enable them to be incorporated. Here, therefore, is the new Rover "75" with all the basic qualities which are associated with its name—absence of rattling, quality of mechanical and coachwork finish, and lightness of control—plus the fruits of ten years' wartime and postwar progress.

SALES
A more vital and better body with corresponding improvement in road holding. The wide one-piece continuous stretch back to the raised front pillars, and together with the sloped bonnet and better radiator grille gives a much wider field of vision.

EXETER
The remarkable Rover 75 engine is the heart of the new power unit but has a new light alloy cylinder head giving increased power and economy. Its efficiency is further improved by the new head arrangement of the new valve design. Low centre of gravity and improved suspension give a noticeably faster, smoother and more comfortable drive.

MORE COMFORTABLE
Thanks to these revised layouts, the new Rover 75 gives more room from front to rear. Much greater elbow room too. The door design brings more head and elbow room, and the gear change lever is moved to the steering column. Rear passengers can sit well forward of the rear axle.

BETTER DRIVING
Improved fuel-injection and suspension system enables the new Rover 75 to handle more easily than ever a wide range.

AN ADVANCE
The new Rover 75 has a brilliant performance, the 75 cc. 2500 cc. engine is considerably less than that of the new car. The new aluminium cylinder head and piston assembly are highly responsive, and the low oil level ensures that the car maintains its exceptionally low period of consumption.

Moreover cars are reduced by the elimination of chassis lubrication, and the new coachwork is completely new to keep clean.

ROVER

One of Britain's Fine Cars



THE ROVER COMPANY LTD, SOLIHULL BIRMINGHAM, and DEVONSHIRE HOUSE, LONDON

B



NORGE P.P. PORTO BETALT

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

