



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 2 – 2020**



1954 Lagonda 3 ltr. Drophead Coupe



Wolseley 6/80 1952, eier Albionmedlem Vidar Hagen på Hamar

Vidar kjøpte bilen i mars 2016 av Normann Nikolaisen. Normann kjøpte den i 1997 og var godt i gang med restaureringsjobben da Vidar overtok stafettpinnen i 2016. Vidar har tilbrakt svært mange timer i restaureringslokalet og gjort en strålende jobb som bildet også viser.

Wolseley 6/80 ble produsert fra 1948 til 1954 og kjent fra mange engelske filmer som politiets utrykningsbil på 1950 tallet. Vidars bil ble bruktimportert i 1954 og har så langt han vet tilbrakt tiden frem til 1990 i Trøndelag da den ble kjøpt av Albion medlem Arne Sauarlia. Arne er i dag eier av en Wolseley 18/85 serie III 1948 modell. Denne har vi tidligere har omtalt i bladet. Albion medlem Fritz Halsen i Nord Trøndelag er også straks ferdig med restaureringen av sin Wolseley 6/80.

NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING TILSLUTTET LMK

Leder:

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

Kasserer og medlemsregisterfører:

Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund,
tlf: 400 66 671, epost: jsorensen@ecit.com

Sekretær:

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

Styremedlemmer:

Aleksander Hovda, Sandakerveien 190, 3519 Hønefoss,
tlf: 924 07 957, epost: a.hovda@guttaiblaaroyken.com
Jan 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: jsorensen@ecit.com
Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn
tlf: 74 09 58 73 epost: gudleif.vangen@gmail.com
Olav Bjørge, Øgle-Vikenveien 1119, 2450 Rena, tlf: 952 31 403
epost: olavbjorge@msn.com

Albions bankkontonummer: 1822 69 33944

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

Leder har ordet

Det er en spesiell sommer for oss alle, Norge blir ferielandet i år og vi må passe på meteren, eller sagt på engelsk, ca 40 inch. – remember!



På 17. mai var det mange biler og motorsykler som kjørte kortesje i kriker og kroker rundt om i Norge. Det var godt med en tur i veteran-bilen eller –sykkelen, og det var morsomt å se folks påfunn langs ruten som ble kjørt. Håper dere alle hadde en fin dag selv om det ikke var det beste været i noen deler av vårt langstrakte land.

AVLYSNINGER av treff og markeder er i hovedsak nå aktuelt fram til september. Etter grundig vurdering, samlet styret seg om avlysning av treffet på Biristrand Camping. Mjøsmarkedet var jo allerede avlyst, og styret fant at det var stor risiko for at vi ikke kunne overholde meteren på plenen. Planen var jo å grille samt ha våre konkurranser mv. og ellers «the same procedure as every year». Styret håper at alle kan møtes til neste år, da får vi ta igjen det «tapte».

På Biristrand Camping har det vært delvis åpent, men det er kun hytter med dusj/toalett som har vært åpent for utleie.

De som har bestilt hytte til helgen 1. august, må selv avbestille. Noen har allerede avbestilt.

Ekebergmarkedet i september: NVK har satt som betingelse at myndighetene tillater mer enn 500 personer for å arrangere markedet. Vi får vente i spenning; hvis det blir marked vil ALBION ha stand som vanlig.

Høvikodden – siste onsdagen i måneden:

Oppslutningen om "Høvikodden" siste onsdag i måneden er på topp selv i disse coronatider. Det virker som om Facebooksiden «Vi som liker gamle biler fra England» er godt besøkt og en god plass for beskjeder og skryt i tillegg til Albions nettside. Vi passer på 1-meteren og forsøker likevel å ha dette som et sosialt møtested.

Medlemskontingenten for 2019 kr 300 ble endelig sendt ut i mars 2020 med forfall sist i mars. Årsaken til at kontingenten for 2019 først ble utsendt i 2020, var overgang til styreweb som vi ikke helt har fått til å funke.

De som fikk krav om medlemskontingent på e-mail, fikk denne under følgende tekst i innboks:

StyreWeb – Albion, Norsk Britisk Bilhistorisk Forening.

Sjekk innposten 10. mars, har du ikke betalt for 2019, betal så snart som mulig kr 300 til 18226933944 mrk 2019 og medlemsnummer som er på siste side i bladet.

For de som ikke har e-mail, ble krav om kontingent sendt pr. post.

ÅRSMØTE

I henhold til vedtektene skal dette avholdes senest innen utgangen av september. Siden vi ikke møtes på Biri 1. august, har styret vurdert hva vi kan gjøre for å avvikle møtet innen 1. oktober. Vi kommer tilbake til årsmøtet i blad 3/2020 (augustnummeret)

VIKTIG–Unikt samarbeid med NAF om egen veteranbiltest.

Se egen omtale og følg opp!

LMK–If «veteranforsikring»: se egen omtale.

Ønsker dere alle en fortsatt god anglofilsommer i disse spesielle tider. Take care og kos dere best dere kan.



Hilsen Lise

Redaktøren har ordet



Det er sol og det er sommer. Gode dager for å kjøre en tur med veteranbilen. Da gjelder det å ha både rett tenning og rett bensinblanding. Dette er sikkert enkel materie for mange. Men ikke alle har det slik. Det er neimen ikke lett å finne eksperter på området og gamle engelske biler kan ha forskjellig coil og fordeler. Selv om alt som regel er produsert av Lucas, er det klare forskjeller. Det problematiske er også at motorer kan ha årgangsforskjeller. Det betyr at rotor, stift og kondensator må passe til fordeler.

Kineserne lager masse deler. Det tas ikke hensyn til årgangs- forskjeller og kvaliteten kan være så ymse. Det er heller ikke lett å finne engelskprodusert gammel vare. Kineserkvaliteten har også engelskmennene importert.

Dårlig fungerende/justert tenning, resulterer ofte i dårligere motorkraft, høyere drivstoff-forbruk økt nedsoting, tenningsbank, høyere motortemperatur og økt forurensning. Mange biler kan benyttet 95 oktan bensin. Det kan kreve annen type grad på grunnfortenning enn når man kjører med 98 oktan.

Jeg leser på nettet om justering av tenning, men finner lite om dette i forhold til engelske biler. Jeg vet at vi blant medlemmene av Albion har mange flinke mekanikere som kan både tenning og forgasser godt. Jeg inviterer disse til å lage artikler i Albion om sine erfaringer med sine engelske biler, presentere de grunnleggende faktorer i både tenning og bensinblanding, slik at kommende albionister får et innblikk i hva man går til. At dette står på norsk bidrar også i positiv retning, så får man heller finne seg i å måtte lese engelsk i bøkene til Haynes om «Owners Workshop manual».

God sommer og god tur med veteranvognen. Redaktøren

En kort historie om Lagonda - Del 1

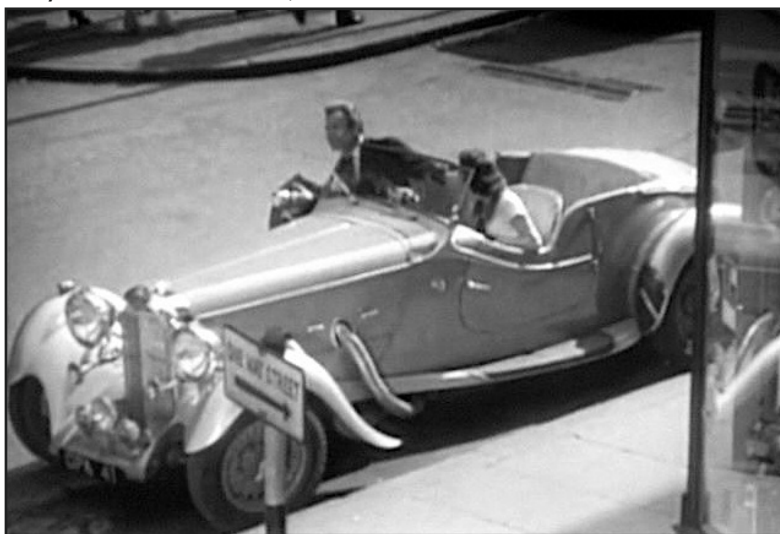
Av Arnold Davey

Selskapet ble etablert av amerikaneren Wilbur Gunn som hadde to hovedinteresser: teknikk og sang.

Han hadde vært svenn hos Singers i Amerika, men det var som representant for familiebedriften at han kom til Storbritannia i 1891. Han bygget damp-yachten «Giralda» som vant veddemålet om den raskeste båten på Thames. I 1898 startet han å bygge motorsykler fra drivhuset til hjemmet sitt i Staines, og fabrikken ble etablert rundt drivhuset. Navnet Lagonda var shawnee-indianernes navn på Buck Creek i Gunn's hjemby Springfield i Ohio. Gunn-familien hadde bodd i Springfield siden midten på 1800-tallet. Wilbur ble født i 1859 og svogeren etablerte Lagonda Corporation som produserte maskineri for å rense rør.

Motorsykelvirksomheten var vellykket, og Lagonda representerte Storbritannia i International Cup racene som ble holdt i perioden mellom Paris-Madrid og det første TT-racet. Da A.H. Cranmer sluttet seg til firmaet i 1904, gikk han videre til trehjulte motordrevne småvogner, rundt 1905 fikk disse to-sylindrete vannkjølte motorer på ca. 1200 cc, senere med rattstyring også. Det ble bygget ca. 70 trehjulte motordrevne småvogner, tre av disse eksisterer fremdeles. Det er ikke kjent om noen motorsykler har overlevd, selv om det fremdeles eksisterte én

i 1930, men etter dette har det vært tyst. A. H. Cranmer fortsatte i bedriften som teknisk direktør fram til 1935 og var fremdeles i live i 1956, i en alder av 85.



Suksessen med småvognene oppmuntret Gunn til å satse seriøst på bilproduksjon, og han startet med en 10 hk bil der han brukte mange deler, også motoren, fra den siste småvognmodellen. Det ble imidlertid bare produsert noen få eksemplarer, og den neste modellen var større, med en Coventry-Simplex motor og en JAP forgasser. Denne modellen utviklet seg da til 16/18 hk med Polyrhoe forgasser og elektrisk lys. Den hadde tyngre aksler enn forgjengeren. Begge biler brukte en enkel type enhetlig konstruksjon med fortinne blikkplater festet til et lett rammeverk. Gunn var altså en forutseende ingeniør som ikke var redd for innovasjon. Modellen deltok i race på Brooklands i 1909 og vant Moskva- St. Petersburg Reliability Trial i 1910, og sikret seg derved noen eksportordre fra Russland. Bilene som ble tilbudt for salg hadde en 20 hk. motor og sterkere chassis og aksler. Rundt 1910 ble en seks-sylindret 30 hk. motor produsert med en to-sylindret Lagonda motor, men fremdeles med konisk clutch og utvendig girveksling. En demonterbar hardtop modell var en av karosseritypene som var å få kjøpt. Det er ikke kjent om noen av disse modellene har overlevd, men med den store eksporten til Russland kan det dukke opp en modell en vakker dag.

I 1913 ble 11.1-modellen lansert, det var en lett bil som brukte en mer avansert versjon av den enhetlige karosseri/chassis-modellen som de tidligere bilene og droppet chassisrammen helt. Motoren hadde åpen, topp-plassert innsugingsventil og skjulte eksosventiler for å forsyne den 1099cc-motoren (67 x 78 mm. Bunnpannen var festet til chassiset med motoren boltet til den, styringen var innstilt direkte, dvs. 1:1 som på en sykkel. Den ble solgt for £125 som en toseters kupé med tverrgående bladfjær i fronten og kvartfjær bak. En fireseters modell kom i 1914. Under første verdenskrig produserte Staines-fabrikken krigsutstyr, mest granater, men da freden kom ble 11.1-modellen satt i produksjon igjen med noen små endringer. Nå var girkasse montert og ikke lenge etter kom 11.9 med større akselavstand. Den hadde større motor - 1420cc (69 x 95mm) med adskilt motorblokk og veivkasse og en vinkelformet celleradiator. 11.9-modellen fortsatte i produksjon fram til 1923 da den utviklet seg til 12/24, men siden den fortsatte å øke i vekt ble den etter hvert stadig lavere giret. Det fantes mange varianter, bl.a. en enkel, billig modell uten startbryter eller instrumenter og med bare de lovpålagte billysene.



Selskapet fortsatte med en smal sportsserie med nedstrippede biler, bl.a. en en-setermodell med ekstra sylinderboring som klarte 79,17 miles pr. time på Brooklands der den ble kjørt av major W H Oates, og dermed vant «Light Car»-pokalen. Wilbur Gunn hadde jobbet dag og natt under krigen og helsen ble aldri slik den var, han døde i 1920. Alle modellene han hadde tegnet var teknisk interessante og praktiske biler. Etter hans død ble modellene langt mer konvensjonelle, men like praktiske. 12/24-modellen ble stadig tynnere i likhet med den foregående modellen, den fikk skjulte ventiler, høyere radiator, trykkoljesmøring av ventilstyringen, og til slutt i 1925 kom forhjulsbremsene. De nyeste modellene hadde en mer avrundet form på radiatoren, dette var standard fram til 1939. Den totale produksjonen av 11.1, 11.9 og 12.24 er ikke kjent, men den var på rundt 7.000, 20 av disse har overlevd.

På Motor Show i 1925 ble 14/60-modellen lansert som etterfølger av 12/24. Dette var den første 2-litersmodellen og hadde en konvensjonell chassis-ramme og halv-elliptisk fjæring, adskilt motor og girkasse og svært gode bremses. Motoren hadde doble kamakslers monterte over motorblokken, med halvkuleformet forbrenningskammer. De tidlige 14/60-modellene hadde tunge kabriolet- og sedankarosserier med en toppfart på 60 miles pr. time. Motoren var 72 x 120 mm med fire sylindre med 1954 cc. I 1927 ble Speed Model introdusert med mer kraft, men fremdeles med én forgasser: den var lettere og klarte 80 miles pr. time. Det er mange små forskjeller mellom alle 2-litersmodellene, men den viktigste gjelder forakselen, de tidlige modellene er kjent som «high chassis» med bremsestengene foran festet til undersiden av akselen, mens de senere bilene (fra 1929 og senere) var «low-chassis» hvor bremsestengene passerte gjennom akselen.

I «low chassis»-motoren var dynamoen flyttet fra den bakre enden til foran på veivakselen der den var monterte inn under radiatoren, og i de tidligere motorene var mellomdrevet fjernet, dermed ble retningen på kamakslene reversert, noe som gjorde det nødvendig å endre tenningsrekkefølgen. Etter en kort produksjonsserie ble mellomdrevet satt tilbake og senere motorer gikk tilbake til 1-2-4-3 rekkefølgen. «High chassis»-modellen Speed Model var den første ekte 2-literen og det ble produsert færre 14-60 modeller. «Low chassis»-bilene ble utviklet etter Lagonda Company's innsats i Le

Mans etter å ha kjørt med en sprukket ramme og uten forhjulsbremses under mesteparten av løpet, og i 1929 deltok et annet lag men uten suksess.



I 1926 lanserte Lagonda en seks-sylindret bil kalt 16/65 som var 2389 cc (65 x 120 mm) og med overliggende ventiler drevet av en ventilstøtstang. Den var tegnet av Davidson og Masters som var ansvarlig for 2-litersmotoren og det sies at den ble produsert etter påtrykk fra brigadesjef Metcalfe som var administrerende direktør. Den viste seg ikke å være så populær og etter ett år ble motoren forstørret til 2692 cc (69 x 120mm). I 1928 ble 3-literen lansert, den hadde lik motor, men sylinderboringen var utvidet til 72 mm, som ga 2931cc. Modellen var i produksjon helt fram til 1934 og ble etterfulgt av en 3,5 liters modell som brukte en annen variant av den samme motoren i et annet chassis. På utsiden ser 2-liter og 3-literen oppsiktsvekkende like ut, men sistnevnte hadde et lengre panser og en spesiell form på bunnpannen som gjør at man kan skille dem fra hverandre.

En variant av 3-literen er «Selector Special» fra 1934 som har en Maybach girkasse, men det ble ikke bygget mange av disse. Både 16/65 og 3-literen hadde 10'9" akselavstand, men med to typer chassis. Det tidligere Z-chassiset ligner veldig på 2-literen og det eksisterer noen få tidlige high-chassis biler. Samtidig med lanseringen av Selector Special kom et tynge chassis med rette sidevanger, rørformede tverrbjelker og ulike aksler, dette var ZMB/ZMBS-chassiset som ble utviklet til den første 4,5 liters M45.

3-litersmodellen ble også boret ut i løpet av produksjonstiden, men forskjellen i motorstørrelse skjedde ikke samtidig med endringen i chassis. De tidlige bilene har 72 x 120mm (2931cc) motor og de senere modellene er 75 x 120mm (3181cc). Begge versjoner har veivaksler med syv lagre. For 1932-modellene ble et nytt radiatormerke lansert med stiliserte vinger, denne ble standard for alle senere Lagonda-modeller.

Luftinntakspassasjen til 2-litersmotoren var dens svake punkt siden den var så krokete, og i 1930 ble en versjon med kompressor lansert. Den hadde noe høyere panser for å gi plass til kompressoren som sto loddrett foran motoren. Den hadde også en mer robust, balansert veivaksel med en 3-liters bakaksel og girkasse. Dessverre var den ikke så pålitelig på grunn av kjøleproblemer og selv om den var rask, brukte den mye bensin. Den siste modellen av 2-litersmotoren var «Continental» som hadde stålkarosseri i stedet for tekstilovertrekk, en hellende radiator og 18" hjul som ga lavere giring. På slutten av 1932 ble det samme chassiset brukt til 16/80-modell som brukte en 2-liters, sekssylindret Crossley-motor på 1991 cc (63 x 100mm). Radiatoren var igjen uten helling, men med ny form. Senere 16/80-modeller hadde en ENV Preselector-girkasse som ekstrautstyr og ganske mange ble utstyrt med dette, den ble standard mot slutten av 1933. Det er vanskelig å angi hvor mange 2- og 3-litermodeller som har overlevd, men det antas at ca. 450 2-litere og 150 hver av 3-litere og 16/80-modeller har vært eid av Lagonda-klubbeiere siden 1950.

På Olympia-showet i 1933 ble M5, ble den først 4,5-literen, lansert. Den brukte en Meadows-motor på 4453cc som var noe modifisert av Lagonda, men ellers var motoren lik den som ble brukt av Invicta. Motoren var allerede ganske klassisk, siden den ble skapt i 1925 som en 63,5 x 120mm motor og hadde etter hvert blitt boret ut. Chassiset var egentlig den vanlige 10'9", 3-liters motoren med servobremser og en tyngre bakaksel. Girkassen til 3-literen viste seg snart å være utilstrekkelig og Meadows' egen kasse ble standard. Motoren hadde dobbelttenning, coil på den ene siden og horisontal magnet på den andre. Prototypen Rapier var også på showet, men gikk ikke i produksjon før sommeren etter. M45 var en stor suksess og Lord de Clifford ga den en god start med det mye annonserte kappløpet til Hellas i prototypen, der den slo toget til Brindisi med 14 timer.

Til TT-løpet i 1934 ble det produsert tre biler med lett chassis utstyrt med Girling-bremser og kjørt av Arthur Fox disse gjorde det stort. Disse bilene ble lansert som M45 Rapide-modeller noen uker senere. General Metcalfe døde i 1934 og ble erstattet av Sir Edgar Holberton som styreformann og administrerende direktør.



Interiør fra 1954 Lagonda 3 ltr. Drophead Coupe som er avbildet på forsiden

Nytt fra LMK 06/20. Unikt samarbeid med NAF om egen veteranbiltest.



Bakgrunn:

Den tragiske ulykken på Rjukan i 2018 hvor 5 mennesker i en veteranbil omkom, har engasjert svært mange i veteranbilmiljøet. Vi har ingen å miste, og samtidig kan vi ikke ha en situasjon hvor det reises tvil om sikkerhet og vedlikehold på veteranbiler. Siden stadig flere veteranbiler fritas for Periodisk Kjøretøykontroll (PKK), enten fordi de er førstegangsregistrert før 1960 eller er såkalt bevaringsverdige og fritas fra passerte 50 år, er det viktig at vi har en mulighet til å få kontrollert våre kjøretøyer likevel. Ikke alle har forutsetning til å vurdere teknisk tilstand på eget kjøretøy, og vi har alle et lovpålagt ansvar for at eget kjøretøy er i forskriftsmessig stand.

LMK ble derfor kort tid etter ulykken kontaktet av Norsk Veteranvogn Klubb ved Sven Erik Bjørnrud og Knut Larsen. Også tidligere medlem i LMKs forsikringsutvalg, Claus Lund, engasjerte seg i saken. Vi så her etter en mulighet for at LMK kunne etablere en frivillig ordning for å kontrollere teknisk tilstand på nettopp den gruppen kjøretøy som faller utenfor PKK-systemet.

NAF ser behovet og ønsker et samarbeid:

Initiativtakerne sammen med generalsekretær Stein Christian Husby i LMK kom etter hvert i kontakt med teknisk sjef Lars Benny Holøs i Norges Automobilforbund (NAF), som både så behovet og de mulighetene NAF har til dette gjennom sitt landsomfattende service-nettverk bestående av verksteder og kontrollstasjoner, – totalt 47 samt mobile løsninger i Troms og Finnmark. NAF har både kunnskapen, samtidig som de har en stor organisasjon som evner gjennomføring og opplæring ved behov.

«NAF Veteranbiltest» et faktum.

Det var en gledens dag når avtalen mellom NAF og LMK ble underskrevet 08.06.2020.

Testen er nå tilgjengelig på alle NAFs teststasjoner. Tilbudet er åpent for alle, enten man er NAF-medlem eller ikke. Prisen er 1095,- for NAF-medlemmer og 1295,- for ikke-medlemmer. Anbefalt testfrekvens er minimum hvert 5. år. Det blir ikke sendt ut noen innkalling fra NAF.

Bestilling av veteranbiltesten skjer direkte ved henvendelse til NAF.

Testen, som er utarbeidet av NAF i samarbeidet med LMK, setter hovedfokus på det tekniske hvor sikkerheten er satt i høysetet. Den er personlig og vil ikke bli rapportert videre til offentlige myndigheter. Kjøretøyets eier vil få en rapport over alle fastsatte testpunkter samt en samlet oversikt over feil og mangler ment for videre utbedring.

Viktig at bevegelsen tar ansvar – sikkerhet er en forutsetning for videre bruk.

Det har vært få ulykker med veteranbiler. Det er vesentlig at dette også er en tendens som fortsetter. Mangel på moderne sikkerhetsutstyr, bidrar lett til et mer alvorlig skadeomfang dersom ulykken først er ute. Det er derfor viktig at vi påser at kjøretøyene våre holder god teknisk kvalitet, som sammen med riktig bruk holder oss borte fra ulykkesstatistikken.

NAF Veteranbiltest er et viktig tilskudd hvor vi har muligheten til en «andrelinjevurdering» og kan dokumentere at vi har gjort det som forventes av oss. Klarer vi dette, kan vår veteranbilhobby ha en lang og lys fremtid på norske veier.

Her er en kort oppsummering:

- NAF, i samarbeid med LMK, tilbyr en teknisk sikkerhetskontroll av din veteranbil, eldre enn 50 år.
- Denne er frivillig, og testskjema gis ikke ut til andre enn bileieren.
- Testen er tilgjengelig for alle, enten du er medlem av en LMK-klubb, Amcar eller ingen klubb.
- Testen kan bestilles på alle NAFs 47 kontrollstasjoner.

*Med vennlig hilsen
Stein Christian Husby
Generalsekretær LMK*

ALBIONS synspunkter

Dette er en gledelig nyhet med sikte på sikkerhet og vedlikehold. Vi må alle ta ansvar og vise at vi kan kjøre rundt i våre kjøretøyer i god og sikker stand. Alle som kjører motorhistoriske kjøretøyer er jo ikke bilmekanikere, og dette er et tilbud som vi ønsker alle finner nyttig. Vi sikrer derved at vi ikke kjører rundt i biler som vi trodde var helt OK, men som har en eller annen «skjult feil eller mangel».

Vi har selv bl.a. sjekket bremsevæsken på vår Triumph Stag og Austin Sheerline og er glad for at vi nå har ny bremsevæske på begge biler. Undersøkelser som er gjort viser at 1 av 5 biler på norske veier har for dårlig bremsevæske. Hvis vi har gammel og sliten væske til bremsene kan de fungere dårligere og i ytterste konsekvens slutte å fungere når man trenger dem. HUSK – sjekk bremsevæsken!

NAFs kontroll er en billig «forsikring» for ca. kr 250 pr år og du har et dokument som viser at du har vært hos NAF på «kontroll».

LYKKE TIL OG VIS ANSVAR

Lise

**Bruk LMK-forsikringen
i samarbeid med IF
Ring dette telefonnum-
mer til IF: 21495037**



Du kommer da til den personen i If som behandler og svarer på spørsmål vedrørende LMK forsikring.

Hvis du ringer det vanlige nummer til If, risikerer du at den som svarer tegner veteranbilforsikring uten tilknytning til LMK og derved oppnås ikke tilsvarende gunstig på pris og vilkår. (se nettsidene til LMK u/forsikring) www.if.no/lmk

MEGET ENKELT FOR KJØRETØY MED VERDI

t.o.m. kr 300.000

KRAV: du må være medlem i en LMK-tilsluttet klubb/forening – ALBION er tilsluttet LMK.

Alle kjøretøy med verdi til og med 300.000,- kan tegnes direkte inn hos IF Skadeforsikring. Krav om besiktigelse og bilder av denne gruppen har bortfalt.

Alle kjøretøy med verdi til og med 300.000,- kan tegnes direkte inn hos IF Skadeforsikring. Krav om besiktigelse og bilder av denne gruppen har bortfalt.

HAR DU HUSKET Å ENDRE TIL IF? Fullmakt finner du på våre nettsider eller i dette blad.

KRAV TIL KJØRETØY:

For å få en LMK Helforsikring må kjøretøyet må være 30 år eller eldre. Blivende Klassiker er for kjøretøy mellom 15 og 30 år, og Lager/Restaurering gjelder allerede fra 15 år og oppover. Utgangspunktet for alle forsikringsobjektene er at det skal være et samleobjekt, som eies av privatperson, firma eller museum.

Kjøretøyet skal ikke benyttes i ervervsmessig sammenheng (utleie, varetransport o.l.). Derimot er en henvendelse til deg som privatperson eller via klubben om kjøring i bryllup e.l. mot et vederlag ikke å anse som ervervsmessig kjøring dersom dette ikke skjer organisert eller regelmessig.

Kjøretøy det søkes om Helforsikring for bør være mest mulig i original stand – tidsriktig restaurert eller godt bevart. Tidstypiske endringer og bruks-slitasje/patina fra kjøretøyets driftsperiode godkjennes.

Alle vesentlige tekniske endringer ved f.eks Utvidet Helforsikring på ombygde kjøretøy, skal være innført i vognkort og godkjent av Statens Vegvesen.

KRAV OM BESIKTIGELSE AV KJØRETØY MED VERDI OVER 300.000,- NOK.

På kjøretøy med verdi over 300.000,- vil det være en tradisjonell prosess med besiktigelse foretatt av en godkjent besiktigelsesperson. Disse søknadene samt bilder sendes fortsatt til din LMK-klubb, som skal godkjenne din søknad.

Kjøper du et kjøretøy i denne prisgruppen, som allerede har en aktiv LMK Forsikring behøves ingen besiktigelse dersom dette er gjort i løpet av de siste 2 år. I dette tilfellet fyller du ut KUN de to første sidene av søknaden.

Ta gode og mange bilder, minst 10: Front, bak. sidene – alle tatt i knehøyde, og unngå sol/skygge. Fotografer også bagasjerom med og uten matte, motor venstre/høyre, dashboard/instrumentpanel, interiør foran / bak, MC også ovenfra mht sete og instrumenter.

Husk at god fotodokumentasjon og besiktigelse er viktig for å få et riktig oppgjør ved en totalskade, som brann og tyveri! Fotografier er en objektiv dokumentasjon.

TYPE FORSIKRINGER:

- **Helforsikring**
 - Kaskoforsikring for motorhistoriske kjøretøy som er 30 år eller eldre
- **Utvidet helforsikring**
 - Kaskoforsikring for motorhistoriske kjøretøy over 3,5 tonn og ombygde kjøretøy som er eldre enn 30 år.
- **Lagrings-/restaureringsforsikring**
 - Biler under restaurering eller lagring representerer ofte store verdier. Derfor har vi utarbeidet en egen restaurerings- og lagringsforsikring.
- **Blivende klassiker**
 - Dette er et produkt for deg som allerede har en aktiv helforsikring og et «hobbykjøretøy» mellom 15 og 30 år gammelt.

Se vilkår og betingelser på nettsidene.

NAF nødtelefon

Norges Automobil-Forbund ble stiftet i 1924. Helt siden starten har NAF hatt et fokus på å gi bileierne trygge og innholdsrike opplevelser langs vegen. Allerede i 1925 begynte man å fokusere på turisme og forsikring som viktige arbeidsområder. De velkjente vegbøkene utgis første gang i 1928, og bladet Motor i 1933. Etter krigens slutt i 1945 spilte NAF en viktig rolle i arbeidet med å bistå i erstatningssaker og å tilbakelevere rekvirerte kjøretøyer. NAF vegpatruljer kom i gang i 1954 og ble et satsningsområde utover på 1960 tallet.

Mange av oss husker sikkert Volvo Duett og Austin A55 som «rednings-biler». I 1956 satte NAF opp den første nødtelefonen på Strynefjellet. Nødtelefonen som vist på bildet står i dag utstilt på Norsk Kjøretøyhistoriske museum.



FLERE NYHETER FRA LMK

Om personvern, GDPR og praktisk håndtering i klubbene 7/20



Utdrag av det viktigste: I henhold til regelendringer i 2018, det berømmelige GDPR direktivet, er personopplysninger og personvern satt i begrenset system. Det gjelder lagring av personopplysninger, deling av opplysninger og nå aktivt samtykke fra den enkelte.

Hva er en personopplysning? Dette er egentlig vanskelig å definere for foreninger med medlemmer. For ALBIONS del vil dette være medlemmets navn og bosted med tillegg av opplysninger som alder, e-post, telefon, type kjøretøy mv. Hvis disse opplysningene kobles sammen, er dette et brudd på GDPR. Dette medfører at det må innhentes samtykke fra hvert enkelt medlem for å ha alle disse opplysninger i matrikkelen.

ALBION har derfor ikke laget matrikkel i det vi trenger **aktivt samtykke** fra det enkelte medlem. Opplysninger vi har tenkt å legge i matrikkelen er følgende: Navn, postnummer og kjøretøy. E-post, telefon og full adresse legges ikke inn. Matrikkel på papir vil kun bli sendt til medlemmer.

Dernest har vi ikke lov til å dele opplysninger om medlemmer til andre foreninger og øvrige samarbeidspartnere. LMK er vår paraplyorganisasjon, og vi kan ikke overlevere medlemslister til LMK. Tidligere ble klubbene tilknyttet LMK i samarbeid med et tidligere forsikringsselskap for LMK-forsikring, innstendig bedt om å sende medlemslister. Albion har IKKE sendt lister over medlemmer hverken til LMK eller til andre.

I vårt innmeldingsskjema er det følgende tekst: «Medlems- og kjøretøylisten er knyttet til klubben – opplysninger og medlemsregister forblir til internt bruk i Albion. Matrikkel kun til klubbens medlemmer». Det er ikke nok med slikt passivt samtykke, vi trenger **AKTIVT** samtykke.

ALBION har lovet matrikkel, og nå er reglene klare og LMK har gitt god informasjon i rundskriv. (Les dette på nettsidene hvis du ønsker mere opplysninger) Vi håper å få samtykke fra de fleste medlemmer når vi sender ut forespørsel med hvilke registreringer vi gjør og at matrikkel kan bli til nytte for dere. Vi forholder også til regler vedrørende registrering i styreweb, hvor vi følger direktivets regler.

Kulturvernmidler til rullende kulturmateriell – prøveordning

Utdrag: Dette blir spennende – kanskje du har noe spesielt som kan få støtte?

Nytt vedtak (ref. kulturminneloven) oppleves som en viktig kulturell aksept av kjøretøymiljøene, og dette er en stor inspirasjon for samarbeidet AMCAR/LMK.

Nå har vi fått enda et gledelig vedtak, som vi mener baner vei for å likestille statens anerkjennelse av kjøretøyhistorie med andre mer tradisjonelle kulturhistoriske fagfelt. Paradoksalt sett har bygningsvernet åpnet for en bevaring av garasjebygget mens ingen har påtatt seg et ansvar for objektet inne i den. Ivaretakelsen av objekter, som har vært en sentral del av denne utviklingen, er helt avgjørende for bringe denne kulturarven historisk korrekt videre til kommende generasjoner.

Det er derfor avgjørende at vi etablerer en god søknadsprosess og kontrollorganer for hvem som kan tildeles midler, og hvem som ikke kan. Både AMCAR og LMK ønsker, sammen med Norsk Kjøretøyhistorisk Museum, å være en del av dem som vurderer søknadene, sammen med Norges Kulturvernforbund.

Saken er også en erkjennelse av at deler av hobbyen vår innebærer forvaltning og formidling av en felles kulturarv. Det blir en erkjennelse av at den har en verdi for samfunnet, nasjonen og menneskene. Det bør vi alle tenke litt på.





ENGELSK BILTREFF PÅ BIRISTRAND LØRDAG 1. AUGUST 2020

i forbindelse med Mjøsmarkedet på Biri Travbane
(Mjøsmarkedet er p.t. usikkert i disse coronatider)

Det er egen biloppstillingsplass for engelske kjøretøyer ved Albions stand

Hvis Mjøsmarkedet på Biri Travbane blir avlyst, blir det andre alternativer

ALLE ENGELSK KJØRETØYER ER VELKOMMEN

Etter at vi forlater Biri Travbane samles Albion og på Biristrand Camping. Der blir det felles spising (grilling etc.) samt gjennomføring av uhytadelige konkurranser for store og små.

HJERTELG VELKOMMEN anglofile venner!

VÆR KRITISK-
KJØR BRITISK



Foto: Atelier Klingwall

Vi har telt både på Biri Travbane og Biristrand Camping

Kontakt for mer informasjon:

Nettside: <http://albionside.com>

Facebook: «Vi som liker gamle biler fra England»

Phone: 900 13 044 Lise J Ukkelberg/leder

Mail: lise@ukkelberg.co.uk

Tvillingene MG Midget og Austin Healey Sprite

Av Tore Lie

Finnes det noen andre biler som forener elementer fra så mange kjente personer og deler av britisk bilindustri?

"Det var en mørk og regntung aften..." Eller kanskje ikke. Men det var i alle fall en vinterkveld i 1956 at de første tankene om det som skulle bli Austin Healey Sprite, og senere den "moderne" MG Midget, ble tenkt. Den ikke ukjente bilmannen Donald Healey hadde hatt et av sine mange møter med selveste Leonard Lord, sjef og diktator over bilimperiet British Motor Corporation, med Morris, Austin, Wolseley, Riley, MG – og naturligvis Austin Healey. Donald Healey var en sjarmerende fyr, og en av de få som kunne omgås Len Lord uten å bli flådd levende.

Forhistorien

De to hadde en god prat om sportsbilmarkedet. Så sier Lord: "Det vi trenger er en liten, billig sportsbil. Noe en ung mann kan få plass til i sykkelkjulet." Len Lord var egentlig ikke interessert i sportsbiler, men han så at markedet hadde et hull etter de små Austin Seven-baserte sportsbilene som Ulster og Nippy. Men hvorfor var det Healey som fikk dette oppdraget, og ikke MG som allerede var BMCs meget velrennomerte produsent av sportsbiler?

Svaret er enkelt: Len Lord hatet alt som smakte av MG. Det hadde han gjort helt siden William Morris i 1938 sparket ham som sjef for Nuffield-konsernet, som naturligvis da også omfattet MG. Men deres veier skulle krysses igjen, da Austin og Morris fusjonerte og dannet BMC i 1952 – med Leonard Lord som øverste sjef!

Allerede i bilen på vei hjem fra Longbridge til Warwick denne vinterkvelden tok de første tankene form i Donald Healeys hode. Dette var en jobb for junior – Geoffrey. Naturligvis ble den nye bilen en Austin Healey Sprite, i ettertid godt kjent som "Frogeye", og ikke en MG Midget – til å begynne med. Men helt fra starten var det faktisk vel så mye MG i bilen som Austin.

Nytenkning og høye idealer

Det var altså Geoffrey Healey som fikk jobben med å konstruere den nye bilen. Med seg hadde han Healeys chassismann Barry Bilbie og designeren Gerry Coker, som hadde tegnet den vakre Austin-Healey 100/4. Prosjektet ble umiddelbart satt i gang i Cape Works i Warwick. (Der var jeg i 2016, og det er fortsatt magi i veggene!)

Dette var gutter med høye idealer – forbildet for konstruksjonen av den nye, lille og billige sportsbilen var intet mindre enn Jaguars sportsracer D-type. Jaguar brukte en slags hybrid-konstruksjon med dels



Ikke rart den nye bilen ble kalt "Frogeye!" selvbærende karosseri og dels rørramme, slik vi også ser på legendariske E-type, men Spriten ble helt selvbærende. Ved lanseringen i 1958 var Austin Healey Sprite faktisk den første masseproduserte britiske sportsbil som ble konstruert uten ramme, med et selvbærende karosseri etter moderne prinsipper.

Det er en meget elegant konstruksjon, der omtrent alle paneler i bilen fyller minst to funksjoner. Og til tross for sin lave vekt er karosseriet utrolig vridningsstabil. Hvis du legger deg under en av disse bilene (fremskredet anoreksi er en fordel) ser du en av grunnene. Mellomakseltunnelen er lukket med en plate under, ikke åpen som f.eks. på en MGB. Hvorfor det? Fordi en lukket profil er 400 ganger mer vridningsstabil enn en U-profil.

Over til MG

Den nye sportsbilen skulle være billig. Derfor måtte den bygges av flest mulig komponenter som allerede fantes i delekassa til BMC. Og så skulle det altså helst være mest mulig Austin. Akkurat det viste seg etter hvert å bli vanskelig.

Siden oppdragsgiveren Len Lord hatet MG, skulle den nye sportsbilen selvfølgelig også bygges hos Austin. Men det lot seg ikke gjøre. Det aktuelle samlebandet i Longbridge var nemlig satt opp for å lage Austin A 30 og 35, og der satte man motoren inn fra undersiden! Den eneste muligheten var faktisk å montere bilen på den lille fabrikken i Abingdon – hos MG. Det må ha vært et tungt øyeblikk for den gamle krigeren Len Lord.

Utvikling i Abingdon

Det var også MG og deres legendariske sjefskonstruktør Syd Enever som sto for utviklingen fra Healeys prototyper og frem til en produksjonsklar bil, som altså i første omgang ble «Frogeye» Sprite. Det viste seg nemlig ganske fort at Healey-gjengen hadde tatt noen snarveier for å få bilen raskt frem. Selv om store forbedringer ble gjort hos MG før produksjonen kom i gang, måtte de aller første Spritene tilbakekalles for å få forsterket festene i bakstillingen.



Konstruksjonen er utrolig lett, sterk og vridningsstabil.

Motoren, kjent som BMC A-serien, kom opprinnelig fra Austin A 35. Som BMC B-serien var den inspirert av Austins 1200 cc motor fra 1947, som igjen var en raffinert liten kopi av en motor Vauxhall bygde for Bedford før krigen, som opprinnelig var en seks-sylindret Chevrolet-motor!

BMC A-motoren er en legende i seg selv. Den debuterte i Austin A 30 høsten 1951 i 803 cc versjon, og ble videreutviklet og produsert i mer enn 13 millioner eksemplarer helt frem til siste klassiske Mini i 2000.

Mens motorene til Austin og Morris ble bygd hos Austin i Longbridge, altså Birmingham, ble de mer sportslige versjonene til Midget, Austin Healey Sprite og Mini Cooper bygd av Morris Engines Branch i Coventry.

Trollmannen her het Eddie Maher, det var han og hans lille team som lokket stadig flere hester ut av disse ganske små og egentlig nokså enkle motorene.

England rundt

Ikke mange biler har kjørt så langt før de har fått hjul på som Sprite og Midget. Først ble den grunnleggende strukturen sveiset sammen hos John Thompson Motor Pressings i Wolverhampton. Deretter gikk turen til Pressed Steel i Swindon, der ytterpanelene ble sveiset på. Så bar det av gårde til Morris-fabrikkens lakkeringsanlegg i Cowley, og endelig til Abingdon – ni stykker på hver lastebil – for montering av innredning og mekaniske komponenter.

Tre designere

På slutten av 1960 begynte salget av "Frogeye"-Spritene å dale, og noe måtte gjøres. Frontløsningen der hele bilens neseparti ble lukket opp for å komme til motoren, og bagasjerommet som ikke hadde utvendig lokk, fikk mye kritikk. BMCs nye sjef George Harriman bestemte at karosseriet skulle tegnes om, og at det i tillegg til Austin-Healey Sprite skulle lages en MG-versjon med det berømte navnet fra 30-tallet som forsvant da MGA ble lansert: MG Midget!

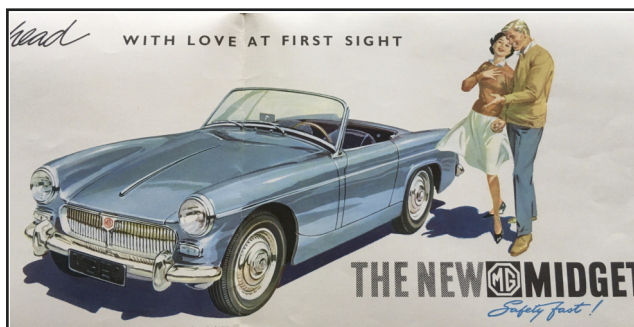


Halvveis i mål. Ny front fra Healey, men fortsatt Frogeye bakende.

Healey fikk beskjed om å tegne ny front på bilen, med normale lykter og panser som kunne åpnes på vanlig måte. Mannen som gjorde jobben hos Healey het Les Ireland. Midten av Midgeten var, i alle fall de første årene, identisk med Gerry Cokers første "Frogeye Sprite". Etter hvert ble det sveiveruter og litt mer luksus.

Samtidig som Healey fikk beskjed om å tegne ny front på Frogeyen, fikk MG beskjed om å tegne ny bakpart. Den skulle ha et vanlig bagasjerom med lokk til å åpne. Det ble enkelt løst ved at man nedskalerte bakenden fra Don Hayters MGB-karosseri. For selv om MGB først ble lansert i 1962, året etter Midget, var linjene i karosseriet klare lenge før.

I tillegg måtte strukturen forsterkes, siden det nå var et svært hull for bagasjelokket der Frogeye hadde et helt panel. Det ble Syd Enevers jobb. Det nye tvillingparet Austin Healey Sprite Mk 2 og MG Midget ble lansert sommeren 1961, og ble svært godt motatt. Midget var litt mer «upmarket», med noen kromlister og ørlite grann mer fancy interiør og instrumenter. Men bilene er egentlig klin like!



Slik ble Midget presentert i den første brosjyren fra 1961. Etter noen pils er den kliss lik en Ferrari 250 fra samme år.

Litt Austin

Tilbake til teknikken: Forstillingen på Frogeye Sprite, og altså Midget, er det eneste på hele bilen som er renspektet Austin. Den kommer fra Austin A 30, lansert i 1951. Mange mener også at den er bilens absolutt svakeste punkt.

En sportsbil må ha bra bremses. Austin-versjonen, med en felles bremsesylinder for begge bakhjulene (!) var ubrukelig, så bremsene tok man fra Morris Minor. Trommelbremses foran til å begynne med. Masterpumpen hentet man fra MGA 1500.

Bakakselen kom fra Austin A 35, men altså med Morris Minor bremses. Pluss at den fikk sveiset på fester for de første bilenes unike hjuloppheng – kvart-elliptiske bladfyæres festet bare i forkant. Grunnen var dels inspirasjon fra Jaguar, og dels at konstruktørene var bekymret for at Frogeyes bakende ikke var sterk nok til å tåle vanlige bladfyæres som var festet også i bakkant. Etter at MGs Syd Enever hadde omkonstruert Frogeye til Midget var ikke det noe problem, og i 1964 kom de "normale" semi-elliptiske fyærene.

Mer Morris – og litt Triumph!

Tannstangstyringen er en av Midgetens aller beste sider.

Ikke så rart – den kom direkte fra Morris Minor og var konstruert av geniale Alec Issigonis som senere tegnet Mini. Men siden Minoren er ganske høyreist, og Midgeten lav, måtte det gjøres en vri for å få vinklene til å stemme. Derfor sitter tannstangen i Midget opp ned i forhold til på Minor, og litt på skrå med en liten kile under det ene festet. Og det funker!



Fester for trepunkt seler var standard i 1961.

Så hører det med til historien at da Morris Minor gikk ut av produksjon fikk Midget en ny tannstang – denne gangen fra Triumph, som i mellomtiden var blitt en del av det som nå var British Leyland. Og enden på visa ble «Rubber bumper»-versjonen fra 1975, med 1500 cc motor fra Triumph Spitfire og girkasse fra Morris Marina.

Som sagt: Finnes det noen annen bil som forener elementer fra så mange kjente personer og deler av britisk bilindustri?

PS!

Kilden for størstedelen av denne artikkelen er boka «More Healeys» av Geoffrey Healey. Ellers litt fra diverse MG-litteratur – som det jo er blitt en del av gjennom årene.



Tvillingbror Austin-Healey Sprite Mk 2. Ingen froskeøyne.

Servicen var faktisk bedre før...

Av Tore Lie



Når man omgir seg med MGAer, MGBer og Midgeter nær sagt til daglig, er det lett å glemme hvor gamle de egentlig er. Selv de nyeste MGB er nå blitt 40 år. Det er mye det, som Odd Børretzen antagelig ville ha sagt. Og atpå til ble de bygget med tekniske løsninger som var godt modne allerede da.

Jeg ble minnet om dette forleden, da jeg satt og koste meg med et aldeles ubrukt servicehefte til min 1961 Midget. "March 1961" står det på omslaget. Permene er fortsatt stive og fine. Lett patinert, og med det korrekte snev av mugglukt. Herlig! (Takk, eBay!)

I 2020 er jo service noe vi tar på dagligbilen en gang i året. Hvis ikke vi venter til den sier fra selv. Da kan det gå enda litt lenger mellom hver gang. Slik var det avgjort ikke i 1961.

"Next Service Due at - 500 miles" fremgår det av det lille vinduet på forsiden av heftet. Jaja, det er selvfølgelig garantiservicen, tenker jeg og åpner det.

Først to sider med formaninger om hvor viktig det er å passe på vedlikeholdet, følge fabrikkens anvisninger, bruke merkeverksted, bla, bla, bla. Enkelte ting har altså ikke forandret seg.

Så skulle bilen være klar til bruk, og neste service er ikke før etter – 1.000 miles. Tusen miles? Det er 1.600 kilometer, det. Litt over en måneds kjøring for dagligbilen min. Jeg blar videre, og ganske riktig – hver 1.000 miles er det inn til service. Jeg prøver å forestille meg 10 servicebesøk i året hos min kjære Citroën-forhandler. Jaja, de er jo hyggelige mennesker...

1.000 miles-servicene er ikke så veldig omfattende, men sikkert viktige nok – i alle fall smøringen. Bremsepedalakselen og for-gasseroverføringene skal også smøres hver gang. Men det koster ikke all verden. 15 shilling og 7 pence, står det i heftet. Og Midgeten kostet altså 689 pund i 1961, inkludert den nettopp lanserte omsetningsskatten, så det kan ikke ha vært så mange hundrelappene for hvert verkstedbesøk.



3.000 miles-servicen er litt mer omfattende. Full tenningssjekk, oljeskift, oljefilter og smøring av hengsler og låser. Og ikke minst: Diagonalskifte av alle hjul, inkludert reservehjulet, for – som det står – "to regularise tyre wear".

Den teknikken hadde gått i glemmeboken hos meg, og der tror jeg den skal få bli. Litt mer penger å legge ut denne gangen – 1 pund, 16 shilling og 7 pence.

Ved 6.000 miles er det stor service. Men da er jo bilen også gått nesten 10.000 kilometer! Vanpumpesmøring, oljeskift i gearkasse og bakaksel, fordelersmøring, stramming av fjærbolter og dørhengselbolter, nytt fett i hjullagerne og kontroll av hjulspissingen, i tillegg til den vanlige lange listen med diagonalskifte av hjul og det hele. Pluss "Road test car and report". 4 pund, 2 shilling og sixpence, takk!

Den siste kupongen i heftet er på 12.000 miles. Og nå er det alvor. Listen er så lang at den nesten ikke får plass på siden. I tillegg til alt på 6.000 miles skal forgasserne demonteres og rengjøres, bensinpumpen skal renses, speedometer- og turtellerkabel smøres. Motoren skal ikke bare ha oljeskift, den skal også kjøres gjennom med renseolje før ny olje fylles på. Men det koster: 5 pund, 9 shilling og 3 pence.

Så har altså bilteknikken gått fremover, og det er lenge siden 1961. Man kan jo spørre seg om folk virkelig gjorde alt dette? Eller var det bare et slags ideal? Og så kan vi lure på om vi virkelig er så flinke til å ta vare på de gamle bilene våre som vi tror?

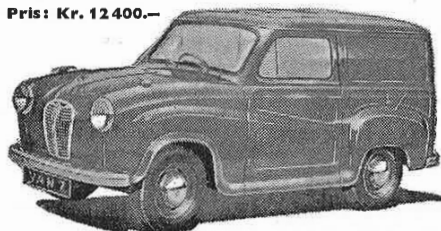
Husker du på å smøre bremsepedalakselen hver 1.000 miles?

Austin transport = lønnsom transport

Austin A 35 „Økonomibilen”

liten, men utrolig levikke og lettvin. 250 kg last.

Pris: Kr. 12 400.—



Austin A 55

sterk og rask. 500 kg last.

Pris: Kr. 17 200.—



. . . . og flere andre varebil-modeller. Forlang brosjyre med detaljerte opplysninger.

Alle Austin biler leveres med 12 måneders garanti uansett kjørt distanse

Norsk Kjøretøyhistorisk Museum

Hunderfossen nord for Lillehammer

Av Kjell Kr. Ukkelberg

Onsdag 3. juni 2020 hadde formann Lise og undertegnede avtalt befaring på Norsk Kjøretøyhistorisk Museum på Hunderfossen noen kilometer nord for Lillehammer. Ved ankomst i familiens Triumph Stag ble vi mottatt av rådgiver og altnuligmann Åsmund Johannes Sletten. Museet var korona stengt, men Åsmund stilte velvillig opp



for Albion på sin fritid. Etter at vi hadde forlatt museet skulle han videre til Dovre for å se nærmere på en motorsyssel! Åsmund var svært imøtekomende og med store kunnskaper om de utstilte kjøretøyene. Han geleidet oss gjennom museet samtidig som han orienterte om kjøretøyene og museets etablering. Museet er en del av Norsk Vegmuseum sammen med Norsk Fjellsprengningsmuseum.

Etter at Norsk Kjøretøyhistorisk museum i sentrum av Lillehammer mistet sine lokaler og ble nedlagt, har det over lang tid vært et sterkt ønske om å etablere et nytt museum. Ønsket var en etablering i Lillehammerområdet og om mulig i statlig regi. Tidligere samferdselsminister Kjetil Solvik-Olsen, også veterankjøretøyentusiast, engasjerte seg sterkt i prosjektet og bidro til at museet kunne etableres som en del av Norsk Vegmuseum.

Museet som åpnet i juni 2019 ligger i et nytt bygg på ca. 2000 m² og kostet ca. 45 millioner kroner. Museet som består av ca. 60 kjøretøyer og ca. 60 sykler ligger i kort avstand fra Hunderfossen familiepark. Området innbyr således til aktiviteter og opplevelser for hele familien.

Mange av kjøretøyene fra tidligere Norsk Kjøretøyhistoriske på Lillehammer danner stammen for museet. Utstillingen inneholder mange spennende og interessante kjøretøyer fra Norsk kjøretøyhistorie i tillegg til en rekke andre kjøretøyer fra perioden 1930 –1990. Museet har overtatt en rekke prototyper fra den norske elbilprodusenten Think og er også i ferd med å bygge opp en gammel Mobil bensinstasjon som i sin tid var etablert i Lillehammerområdet. I lokalene finner vi også en betydelig del av modellbil samlingen til Solvik-Olsen og ikke minst kong Olavs Cadillac Limousine fra 1951 som er utlånt fra Norsk Amcar klubb. Museet inneholder også en stor sykkelutstilling som viser de fleste norsk produserte sykkelmerker. Mange av kjøretøyene er kjøretøyer som de fleste av oss husker fra dagliglivet, blant dem flere engelske kjøretøyer, både biler og sykler.

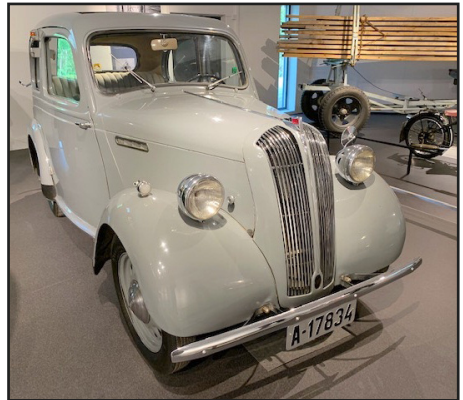


1907 Fossum. Bygd av bilbygger Markus Hansen Fossum i Akersgata i Kristiania.

Troll sportscoupe 700 1957 modell. Bilen som er bygd i Lunde i Telemark hadde glassfiber karosseri og motor fra Tyske Gutbrod. Troll skulle bidra til både industri og biler i det bilfattige Norge. Fabrikken klarte bare å ferdigprodusere 4 biler før den ble nedlagt. Denne bilen ble gjenfunnet i USA hos en skraphandler i svært dårlig forfatning. Bilen ble brakt til Norge i 1995 og restaurert.



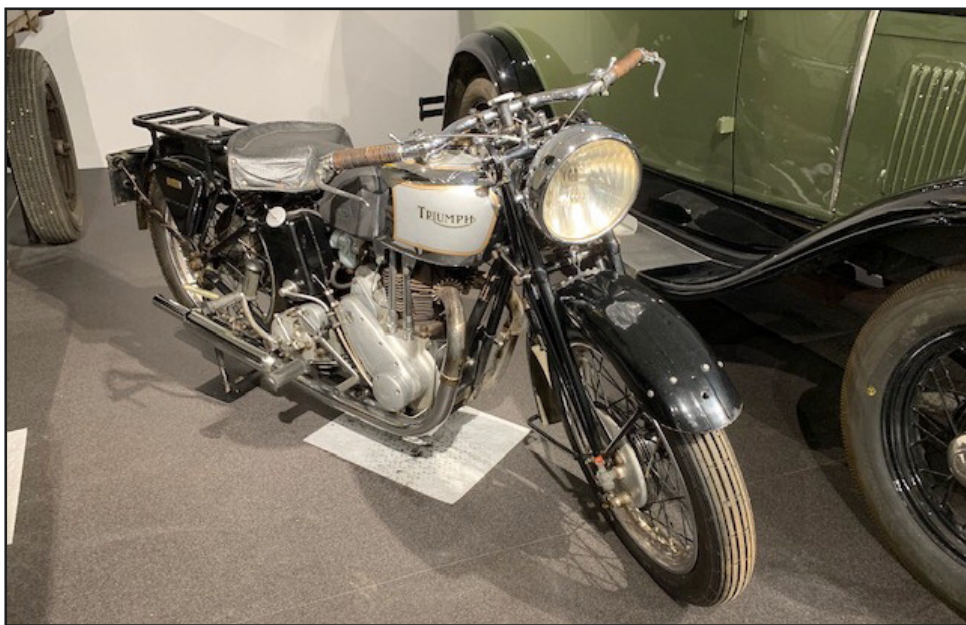
Standard Eight 1947 modell. Eight var Standardfabrikkens minste modell. Modellen som ble lansert før krigen ble som mange engelske kjøretøyer videreført i noen år etter krigen. Standard måtte etter hvert vike for konsernets mer påkostede Triumph. Bilen er urestaurert og har vært i samme familie i alle år. Bilen er lakkert i fargen Battle Ship Grey. Den Britiske marines lager av lakk var stort ved krigens slutt, og mye av dette ble brukt på eksportbiler.



Rover P4 1951 modell. Den har 75 hestekrefter, sitteplass til 6 og var nyskapende for sitt design. Roveren har vært direktørbil ved Kværner bruk. En gang på 1960 tallet var brukerne av bilen på påskeferie på Glomås ved Røros. Bilen snødde inne og brukerne tok toget hjem og bilen ble satt igjen for godt. Den ble overtatt lokalt og restaurert på 1990 tallet.



Austin Seven 850 varebil 1967 modell. Som det står på siden av varebilen har den i sin tid tilhørt Br. Godager på Hamar. Et ettertraktet og flott nyttekjøretøy. Minien var den første kompakte småbilen i Europa med tverrstillt motor med girkasse under motoren. Varebilversjonen ble populær til små forretninger og innbys transport den innvendige plassen var bedre enn man skulle tro og kjøreegenskapene overraskende gode. Mini står i dag som et ikon nærmest på linje med kjøretøyer som T-Ford og folkevogn. I Norge selges varbiler i god stand til overraskende høye priser.



Triumph 5/2SS 500 1936 modell. Triumph motorsykkel ble etablert i England i 1902. Modellen er mer påkostet enn den vanlige 5/2 og har en ensylindret motor på 500ccm. Sykkelen som ble kjøpt ny i Trondheim har blant annet blitt brukt til postkjøring på Inderøy. Sykkelen har blitt forsiktig restaurert for mange år siden.

Think OX, elbilen som kunne ha blitt den norske folkebil. Think OX er resultatet av et designsamarbeid mellom Think og Porsche. Prototypen ble første gang vist på Geneva Auto Show i 2008. Forbildet var den nye Mini Cooper, en tøff stilren 4 seter som på alle måter skulle være en fullverdig bil. OX var forut for sin tid og minner mye om hva vi skulle se flere år senere fra de store bilprodusentene. OX er Think's siste ferdige prototype/konseptbil.



Tidligere samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen er lidenskapelig modellbil samler og har mer enn 1300 modeller i sin samling, I Solvik-Olsens tid som statsråd stod modellbilene på kontoret. Nå er om lag 700 av dem utstilt ved inngangen til museumslokalet til alles beskuelse og glede.



Jeg har gjennom artikkelen forsøkt å gi et lite bilde av hva som møter oss i museumslokalene. Jeg anbefaler alle veterankjøretøyentusiaster selv å ta turen gjerne i tidsriktig kjøretøy. Museet er nå åpent og innbyr sammen med resten av Vegmuseet til gode og spennende opplevelser for store og små.



BilXtra
verksted

Mekonomen

Vi gjør BilLivet enklere™

FULLMAKT TIL Å INNHENTE FORSIKRINGSDOKUMENTER

Jeg, _____
født (mm.dd.åååå) _____ gir herved If Skadeforsikring NUF,
org.nr. 981 290 666, fullmakt til å si opp alle mine forsikringer samt innhente mine
forsikringsdokumenter (forsikringsbevis, pris og vilkår) hos WaterCircles.

Denne fullmakten omfatter ikke innhenting av eventuelle sensitive helseopplysninger oppgitt i
helseskjema.

Denne fullmakten er gyldig i 90 dager fra signeringsdato.

E-post: _____

Telefonnummer: _____

Fornavn, etternavn: _____

Signatur

Sted/dato

I samarbeid med:



Returadresse:

POSTBOKS 240, 1326 LYSAKER
e-post på LMK@if.no



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.





1936 MG MIDGET TA 'AIRLINE' COUPÉ



1965 MG MIDGET CONVERTIBLE



1933 MG MIDGET J2 ROADSTER

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

