



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 3 – 2013**



På Høvikodden kom det 20 biler 28. august!

Ekebergmarkedet 21. september 2013



Ekeberg lørdag morgen 21. september. Vi har satt opp stand og venter bare på at folk og sola dukker opp.



Rolf Schau i ivrig reparasjon på vår stand.



Både leder og redaktør studerer med stor interesse reparasjonskunnskapene til Rolf.

NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING

TILSLUTTET LMK

Leder:

Lise Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,

tlf: 900 13 044, epost: lise@ukkelberg.co.uk

Kasserer og medlemsregisterfører:

Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund,

tlf: 400 66 671, epost: bmc@regnskapsbistand.no

Sekretær:

Oddbjørn Sørensen, Tiurveien 11, 3258 Larvik,

Mobil: 906 97 265, epost: oddbjos2@online.no

Styremedlemmer:

Trond Hubred, Smibakken 5, 2337 Tangen,

tlf: 908 28 764, epost: trond@hubred.net

Jan Tverdal, Øylo 2975 Vang i Valdres, tlf 90196492, epost: jan@wgas.no

Styremedlem og webredaktør:

Dag Jarnøy, Lindbackveien 15 a, 1163 Oslo.

tlf: 415 07 512, epost: dag.jarnoy@vikenfiber.no

Styremedlem og redaktør:

Roar Snedkerud Riskegrenda 14, 1352 Kolsås,

tlf: 67 13 45 01 - 901 62 818, epost: roar_snedkerud@yahoo.no

Forsikringskontakt/besiktigelsesmenn:

Kjell kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,

tlf: 918 03 516, e-post: kjell.kristian@ukkelberg.co.uk

Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,

tlf: 911 10 760, epost: pberghe@online.no

Godkjente besiktigelsesmenn:

Frode Tverdal, Birkelundveien 42, 1481 Hagan,

tlf: 901 96 483, epost: frode@wgas.no

Knut Matre Fredlundbakken 5, 5073 Bergen tlf: 55 28 30 64

Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund

tlf: 400 66 671 epost: bmc@regnskapsbistand.no

Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn

tlf: 74 09 58 73 epost: gudleif.vangen@gmail.com

Olav Bjørge, Vepsefaret 4, 1930 Aurskog, tlf: 63 86 38 71/952 31 403

epost: olavbjorge@msn.com

Albions bankontonr.: 9713 62 53720

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

Leder har ordet



Så var Albiontreffet over også for i år, og Ekebergmarkedet likeså. Vi kan si at værgudene var med oss under begge arrangement, samt at god hjelp fra medlemmer, styret og sponsorer gjorde at treffet på Birkebeiner stadion (Lillehammer) og Birstrand Camping ble meget vellykket.

Lørdagskvelden på Birstrand Camping ble tradisjonell med grilling, oppgaveløsing for store og små på "plenen" nede mot Mjøsa. Det var masse premier for oppgaveløserne og masse flotte gevinster til lotteriet.

På vegne av styret i Albion retter jeg en stor takk til våre sponsorer som bidrar og ikke minst til privatpersoner innen Albionistene som gjør en fantastisk jobb. Takk til dere alle.

På Ekebergmarkedet hadde vi klubbstand ved siden av Morris Minor-klubben. Morris er jo 100 år i år (1913–2013) og vi forsøkte å feire andre merke- og biljubilanter i 2013.

Interessen er også stor for den uformelle samlingen siste onsdagen i måneden på Høvikodden. Nå som oktober nærmer seg med stormskritt, må vi se været an – sjekk våre nettsider.

Styret takker for tilliten vi fikk på årsmøtet og går på med ny giv og forebereder oss til 2014 som er jubileumsår. Albion blir 35 år i 2014. Ove Loen har trådt ut av styret og Trond Hubred kom inn som en god erstatte. Trond, velkommen som nytt styremedlem!

Under årsmøtet og senere styremøte, vil vi i 2014 gi ut matrikkel i trykket stand til våre medlemmer samt et "blad" trykk som kan benyttes som fortellinger om hva vi driver med. Derfor er det meget viktig at dere fyller ut info over nettet. De som ikke har tilgang til nettet, vil vi forsøke å sende en melding i posten til slik at denne kan besvares og returneres oss. For å få et godt resultat er vi altså avhengig av DIN tilbakemelding.

Riktig god høst/forvinter til dere alle, se redaktørens ord for dagen og kos dere med pinnekjøtt, rakfisk, lutefisk og annen førjulsmat i sammen med familie, venner og Albionister. Vel blåst!

Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

I år er det mange biler som har jubileum.

Det kan nevnes:

Morris 100 år

Aston Martin 100 år

Sunbeam Alpine 60 år

Humber Sceptre 50 år

Rover 2000 50 år

Austin Allegro 40 år



Det er ikke lett å holde orden på alle lanseringene av engelske biler.

Vi prøver å få med oss de mest sentrale markeringer og har foreløpig konsentrert oss om Morris og Aston Martin som altså i år er 100 år.

Det er jo mange som ønsker at en ny Morris skal komme på veien.

Men, den må i så fall være engelskprodusert. Ellers er det like greit at Morris forblir et nostalgisk fenomen.

På Høvikodden i august kom det 20 biler. Det er veldig hyggelig. Vi samarbeider også med Lancia-klubben, Triumphklubben og i september kom Miniklubben. Om det blir et oktobermøte, vites ikke ennå. Følg med på vår hjemmeside, ligger også som link under hjemmesiden til LMK, der vil du kunne finne nærmere opplysninger om dette.

Vi ønsker også at du oppgir epostadresse, mobilnummer og biltype til vår kasserer – Jan-Ivar Sørensen. Albion er 35 år i 2014, altså ikke noe grunnlovsjubileum for oss, men viktig nok. Her tar vi sikte på å lage et jubileumsnummer og da ønsker vi oss en matrikkel som har et godt innhold. Så vil vi i samme omgang minne om at det 2. august 2014 blir jubileumssommertreff på Stranda camping. Vi kommer tilbake til dette og også med informasjon om andre aktiviteter i 2014.

Pass bare på å få bilen inn på trygg grunn før vinteren. Engelske biler har ikke godt av å stå lagret ute. På Toppenhaug i Bærum har det stått en Morris 1100 ute i flere år. Vi synes det er litt synd at den får så mye regn og snø på seg. I samme området kjører flere Morris Minor som ikke er medlemmer verken i Minorklubben eller hos oss. Det finnes masse biler der ute som gjerne kan være medlem hos oss eller i en merkeklubb.

God lesning, redaktøren!

Morris laste- og varebiler

Morris laste- og varebiler utgjorde en stor andel av alle Morris-biler som ble produsert. Lette varebiler basert på personbiler viste seg å være populære og ble produsert i stort antall, særlig i etterkrigstiden. Morris-serien av tyngre nyttekjøretøy omfattet et bredt spekter av store varebiler, lastebiler og kjøretøy med spesialbygget karosseri, som helt fra starten ble høyt ansett for sin solide konstruksjon, pålitelige mekanikk og anvendelighet. Innen ett år etter at Morris Oxford personbil ble lansert i 1913 kom en varebil-variant med trepanel.

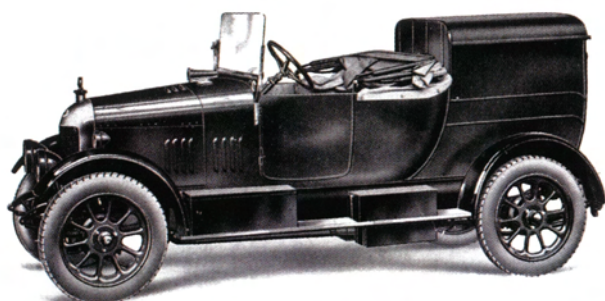
Fra og med 1914 ble et beskjedent antall av disse kjøretøyene produsert, men det var ikke før i 1924 at man for alvor tenkte på å etablere en egen varebilavdeling som kunne betjene den økende etterspørselen etter tyngre nyttekjøretøy.



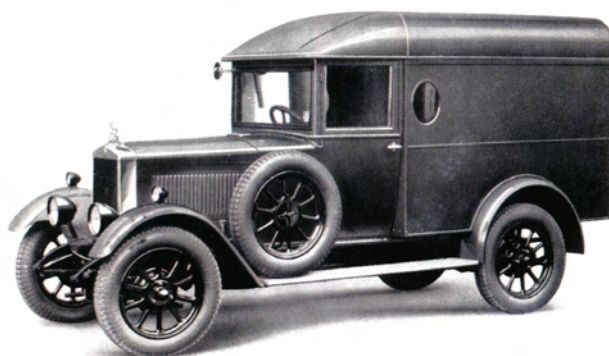
MORRIS J2 VAN 1957

Morris Commercial Cars Ltd. ble etablert i februar 1924 og innen to måneder rullet det første store nyttekjøretøyet av samlebåndet, en ett-tonns T type med en 13,9 hk Hotchkiss sideventil motor. Innen slutten av 1924 var ca. 2,487 biler av denne typen blitt bygget. I de følgende årene ble andre varianter lansert, bl.a. en 600 kg varebil som også brukte 13,9 hk motoren. Et initiativ til å øke vektkapasiteten til 1250kg resulterte i lanseringen av en ny modell i 1926. Z type, som den ble kalt, trengte mer kraft og for å møte dette kravet ble en spesialdesignet 15,9 hk motor utviklet. Den viste seg å være kraftig nok til å bruke i noen større kjøretøyer, bl.a. 1500 kg T-type modellene.

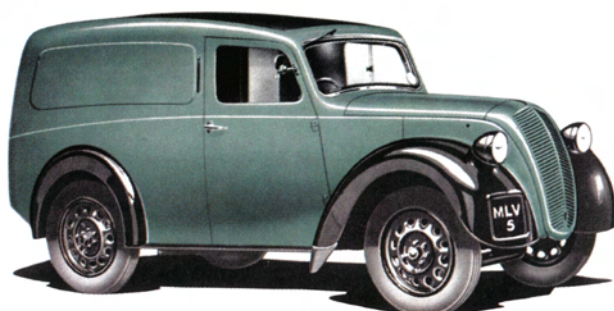
LIGHT COMMERCIAL VEHICLES



MORRIS TRAVELLER'S CAR 1925



MORRIS LIGHT VAN 1931



5 CWT MORRIS LIGHT VAN 1948



The Versatile

MORRIS J4
DORMOBILE

Car comfort for normal everyday use - there are seats for four.

Every week-end can be a holiday for your family - there are beds for two or four.

Eat when you choose - there's a "diner" too.

Complete DORMOBILE Caravan 2-Berth Model From £705

No Towing - No speed limit

THE DORMOBILE MOTORIZED CARAVAN

ON THE MORRIS J4 VAN

Marlin Walford DORMOBILE WORKS, FOLKESTONE, ENGLAND

'A Caravan in every sense of the word'

1930 var et viktig år for Morris' produksjon av nyttekjøretøyer da man gjorde et alvorlig forsøk på å gå inn i det tyngre kjøretøysegmentet. Modeller på 2,5, 3, 4 og 5 tonn ble bygget. Selv om produksjonen var relativt liten til å begynne med, utløste

beslutningen om å gå inn i det tyngre segmentet en viktig forandring. I 1932 flyttet produksjonen av laste- og varebiler til den Birmingham-baserte Adderley Park fabrikken, mens små varebiler fortsatt ble bygget på Cowley-anlegget.

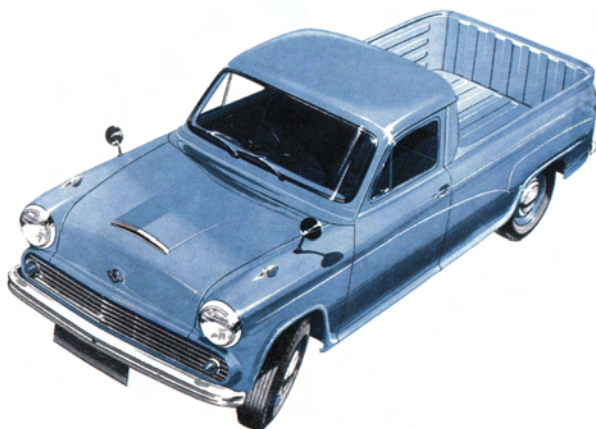
Mindre enn ett år senere ble den nye C-type serien med kjøretøyer annonsert. Disse dekket spekteret fra 1,5 til 5 tonn og hadde motorer med fire eller seks sylindre. Varebiler, lastebiler og tippvogner samt spesialkjøretøy som ambulanser og brannbiler ble produsert med C-type chassis. De viste seg å bli populære, solgte godt og fortsatte i produksjon fram til 1937, da ble de erstattet av de nye CV-modellene.

Salget av lettere varebiler ble på slutten av 1920-årene og gjennom hele 30-tallet dominert av 250 kg varebilmodellene basert på Morris Minor og Morris Eight. Disse ble populære hos eiere av små bedrifter og nye bilparkeiere. Morris kjøretøyer var populære hos Posten som bestilte tusenvis av varebiler til telebil- og postbilkarene.

LIGHT COMMERCIAL VEHICLES



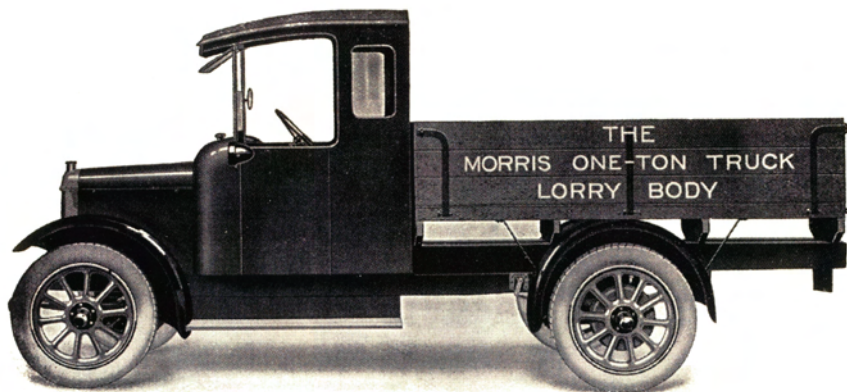
MORRIS ½ TON VAN 1959



MORRIS ½ TON PICK UP 1969



MORRIS METRO L VAN 1983



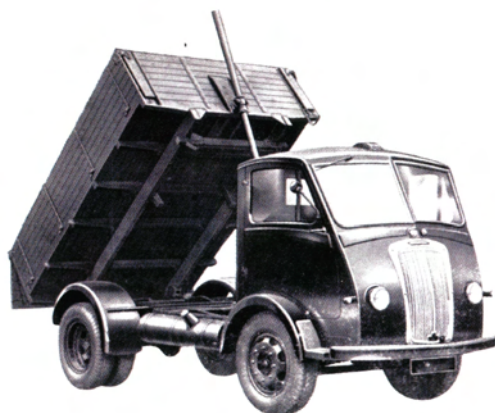
Andre Morris-modeller fra denne perioden omfattet de noe større 400kg og 500kg Morris varebiler og Morris Series II 500kg modellen, som ble lansert i 1935 og som også kunne kjøpes som lastebil med avtakbare sider av tre. Med krigsutbruddet i 1939 ble det nye prioriteringer i alle Morris-fabrikkene da produksjonen ble endret fra sivilkjøretøy til militærkjøretøy, tanks og annet spesialisert krigsmateriell. William Morris satset til og med på reparasjon av krigsfly for å hjelpe krigsinnsatsen.

Rett etter krigen var det Morris Y-type varebil som først ble lansert i 1940 som tilfredsstilte behovene til kjøpere av 500kg varebil mens Morris Z type, en 250kg modell basert på Morris Eight tilfredsstilte behovene til de som ønsket en mindre, mer økonomisk varebil. I 750–1000kg segmentet ble produksjonen gjenopptatt med PV-modellene. I 1948 ble dieselmotorer lansert for noen av de større varebilene og lastebilene mens ett år senere ble en ny 500kg varebil – J-type – satt i produksjon. Den skulle vise seg å bli populær og nøt godt av en lang produksjonsperiode som varte helt til 1957, da ble den opprinnelige sideventilmotoren erstattet av en 1489cc toppventilmotor og serien fikk navnet JB-type.

HEAVY COMMERCIAL VEHICLES



T2 TON 1932-38



FV 1948-53

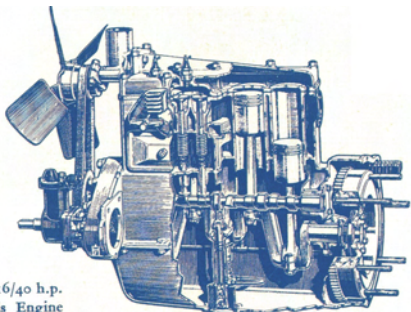


FE SERIES III 1955-62

På denne tiden hadde Morris Minor 400kg van- og pickup-modellene etablert et stadig bedre renommé for økonomisk og pålitelig drift og ble brukt som bilparkmodeller for prestisjefylte organisasjoner som Posten. Morris Cowley's 500kg van og pickup, som i en periode ble markedsført sammen med Morris Minor variantene, viste seg å bli populære, men i motsetning til Morris Minor ble de erstattet av oppdaterte Series II og Series III halvtonnsmodeller. På begynnelsen av 1960-årene omfattet de lette varebilene et bredt spekter med vans, pickups og minibusser som bl.a. var basert på J4-modellen med selvbærende konstruksjon og ble solgt med enten diesel eller bensinmotor. Det ble også produsert vans og pickups med Morris-merke basert på den berømte Mini designet av Alec Issigonis.

Tyngre kommersielle kjøretøyer fra denne perioden omfattet et bredt spekter av kjøretøyer. I 1958 ble den populære Series III, som ble solgt i 3 og 5 tonnversjoner med den innkjøpte Willenhall forover-regulerende førerhuset, erstattet av FF. Ett år senere ble LC – en 1500kg kjøretøy erstattet av FG. Senere kom FG i 2- og 5-tonns versjoner. De var kjennetegnet av et særpreget førerhus med hengslede tvillingfrontruter som viste seg å være anvendelig på mange områder og ble mye brukt. FG-modellene som fulgte hadde mer moderne design med hel frontrute, lavere glasspaneler på sidene og avrundede kjørehusdører.

I 1962 ble FH introdusert, den var lik FF av utseende. Den nye modellen hadde fordelen av at motoren ble montert under gulvet på førerhuset som ga plass til et passasjersete. I 1964 ble FF erstattet av FJ. Denne ble designet for lettere adkomst til førerhuset og for første gang kunne førerhuset vippes for å lette vedlikeholdsarbeidet.



The 16/40 h.p.
Morris Engine

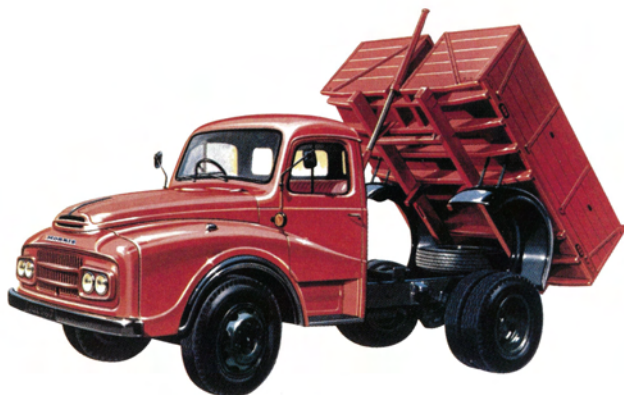
HEAVY COMMERCIAL VEHICLES



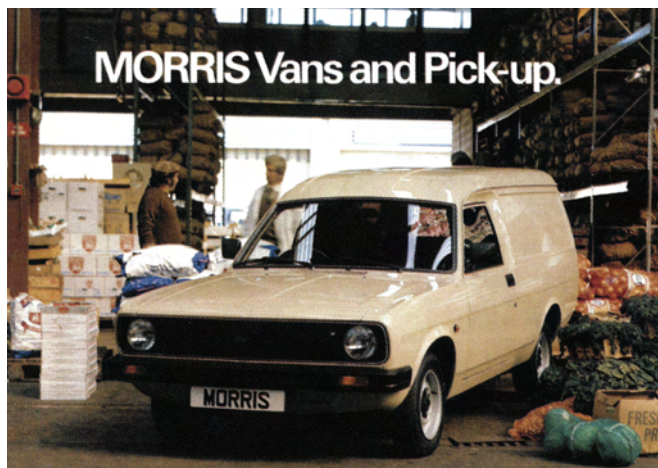
MORRIS WE LORRY



LD VAN 1960-68



WF 1960-1970S



Denne modellen hadde dessverre mekaniske problemer med avkjølingen. Problemet vedvarte og resultatet var at renommeet til Morris som varebilprodusent ble ødelagt. Når FJ-serien ble erstattet av Laird i 1968 ble Morris-navnet ikke lenger brukt på tyngre nyttekjøretøy men ble erstattet av BMC-merket.

Men de lettere varebilene og pickupene fortsatte å bruke Morris-navnet. Den evig populære Morris Minor-serien fortsatte i produksjon fram til 1971 med Austin-varianter av Minor van og pickup markedsført parallelt med de mer tradisjonelle Morris-modellene. Når Morris Minor ble erstattet av Morris Marina ble 350kg og 500kg van og pickupmodeller føyet til produksjonsserien. Disse populære kommersielle variantene ble senere kalt Morris 440 og 575 van og pickup. Når Morris Ital produksjonen sluttet i 1983 var det Metromodellen som skulle bære Morris-navnet for siste gang. Van-versjoner av Austin Metro ble kalt Morris 410-modeller selv om de bar Austin Rover-gruppens logo. I 1985 var det slutt på Morrisnavnet på produksjonsmodeller. Optimister håper at det berømte navnet igjen skal pryde en ny modell. De som er mer opptatt av tradisjon vil heller tenke tilbake på forgangen ære og en rik bedriftshistorie.

WILLY GJERTSEN A/S

Engroshandel med maskinverktøy

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

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

Vi bruker selvfølgelig



når vi drar til England



SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

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

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



TWININGS
OF LONDON

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

50-årsjubileum for Rover 2000

1963: Den første Rover 2000 ruller av samlebåndet for å bli presentert for publikum på Earls Court Motor Show. Den ble først lansert med en 1978cc firesylindermotor og hadde mange nyskapende tekniske finesser. Skivebrems foran og bak, synkrongir, servo-styring og De Dion bakaksler var standardutstyr på Rover 2000. Forstillingen



hadde horisontalt monterte spiralfjær for å gi tilstrekkelig plass i motorrommet for å montere en gassturbinmotor.

1966: Rover introduserer 2000 TC med tvilling SU forgassere som gir mer kraft og en toppfart på over 100 miles i timen.

Automatgir blir også tilbudt.

1968: Rover 3500 får installert en 3528cc V8-motor som opprinnelig var montert i B5B som var installert i 2000-karosseriet. Rover 3500 tilbys bare med tre-girs automatgirkasse. På utsiden er de eneste synlige forskjellene utbulingene i panseret og et dypere luftinntak under støtfangeren foran. Den ekstra bredden under panseret som skyldes forstillingen gjorde det enkelt å installere V8-motoren. De eneste forandringene var at den fremre tverrbjelken ble flyttet litt fremover og batteriet ble flyttet til bagasjerommet. En sterkere differensial ble også tatt i bruk.

1970: Alle modeller får et ansiktsløft for å bli P6B. De tekniske forandringene som trengtes for å montere V8-motoren inn i det opprinnelige Rover 2000-karosseriet blir tatt i bruk for hele serien. Alle andre forandringer er kosmetiske, den mest synlige forandringen er plastgrillen som er svart og sølvfarget.

1971: Rover 3500S, 3500 selges nå med en 4-girs manuell girkasse og en kraftigere V8-motor.

1973: 1978cc-motoren fra 2000-modellen erstattes med en helt ny 2204cc-motor som selges som SC eller TC med enten enkel- eller dobbeltforgasser.

1976: P6 erstattes med SD1, selv om 2200 selges helt fram til 1977.



Her er AUSTIN 1100 !



Moderne biler trenger moderne bremses! Det hydrauliske bremssystem foran har skivebrems med 8" (20 cm) diameter. Som en sikkerhetsforanstaltning er det plassert en ventil mellom mastercylindren og bakkylindrene for å balansere bremseeffekten foran og bak. Dermed reduseres spenningen for svinging med bakkylindrene til et minimum ved kraftig oppbremsing.



Hydrolastic fjærsystem...

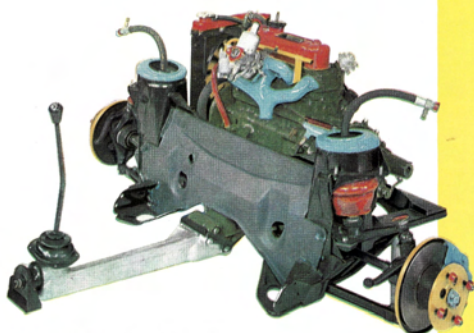
som klistret til veien



HYDROLASTIC FJÆRSYSTEM — DET STØRSTE FREMSKRITT PÅ BILFJÆRINGENS OMRADE!
Det består av et kammer foran og et bak på hver side, som er koplet sammen med et rør. Dette kontrollerer automatisk fjæringssystemet av en væske både fremover og bakover, og gir bilen en sensasjonell god «flyt» på veien, samtidig som bilen er enestående lett å kontrollere. Støtfjærer og støtdempere er eliminert. Væskene er rustfri og frostfri og varer hele bilens levetid. Fordi det ikke er noen bevegelige deler, eller pakninger som kan slites og lekkes, er det fritt for alt vedlikehold!

Ved første øyeblikk vil det slå Dem at AUSTIN 1100 Saloon er et glimrende eksempel på Britisk design og oppfinnsomhet, og det inntrykk vil vare ved lenge. De rene linjer er funksjonaltistiske og er beregnet på å tilfredsstille den gode smak, uten å være outrert. Fasongen gjør det lett å holde den ren. Det kompakte tyre skjuler flere geniale ting — viktigst av disse er et HYDROLASTIC FJÆRSYSTEM som eliminerer veiens ujevnheter — man kjører rent ut sagt på VÆSKER! Bare når De prøver Austin 1100 vil De få erfare hvor forbausende lett og trygg den er å kjøre. Dens kjøreegenskaper er like gode som en meget større luksuslimousine!

Den revolusjonerende plassering av motor og girkasse i ett aggregat foran, som var så uendelig vellykket i den verdensberømte AUSTIN Seven, er benyttet i AUSTIN 1100. Dermed sparer en masse plass som kommer passasjerene tilgode samtidig som kjøreegenskapene blir bedre. Alle de viktigste mekaniske komponenter er lett tilgjengelige for etterlys når paneler er åpnet.



Konstruksjonen ...

bilteknikk på sitt beste

Her kan De selv se hvorledes så mange helt nye konstruksjonsdetaljer kan komme inn i en så kompakt bil som AUSTIN 1100. I typisk Iggison-tradisjon er motor, girkasse og kardang samlet i et aggregat, og er plassert på tvers foran, med en felles oljekar. Forhjulsdriften foregår gjennom åpne aksler til svingakser monterte på kuleledd. Kjølesystemet som er termostatisk kontrollert, er forseglet så det ikke trenger påfylling under normale forhold. En annen interessant ting er det bakre ramme-oppbygg, som holder svingarmene og det fantastiske nye «Hydrolastic» fjærsystem. Rammene foran og bak er isolert med gummi-klosser fra karosseriet, for å hindre støy forårsaket av veibønnen. Nesten over alt er det interessante nye ting å oppdage. Kjør en AUSTIN 1100 selv og bli overbevist av dens helt nye konstruksjon og kjøreegenskaper, det som gjør den så morsom å eie og lett å kjøre. Oppsøk den nærmeste Austinforhandler og be om en prøvetur.

PRINSIPPET I HYDROLASTIC FJÆRSYSTEM:

Det mest fremtredende er den enestående enkelhet i virkemåten. De to «Hydrolastic displacers» (væske-forskyvere) på hver side av bilen er forbundet med et trangt røyr, peris på høyre og venstre side. Systemet er hermetisk lukket og behøver derfor ikke noe tilfyll i løpet av bilens normale liv. Hver «forskyver» inneholder en gummiplak og demperingen av sjokkene fra veibønnen oppnås ved hjelp av gummiplakene. Når et hjul møter et slag foran eller bak, forskyves væsken til den korresponderende «forskyver» (på samme side) gjennom røret og til de korresponderende hjul-oppbyggene. I sin tur heves den i påvente av at den skal nå den hump som ligger i løpet av den første hjuloppbygg. Gummiplakene virker kun ganske sveket, og bilen er frigjort for hendelsen til å drive skjønt fullt bevegelsesfrihet oppnås av hjulene — resultatet er en bløt fjæring. Når for- og bakhjul samtidig møter støt vil væske-systemet stivne til som følger av den felles oppbyggende bevegelse. Samtidig som det virker dempende overfører den vekten til de innbyggede gummiplakene, som gir en kontrollert, vertikal men vannrett bevegelse av bilen. Motstanden i væske-arrangementet forårsaker at det trengs rår, stiger med bilens fart. Bilen blir derfor stivt opp ved stor fart og får en bløt gang ved saktere fart — en særdeles tilfredsstillende tilstand som hittil kun er oppnådd med kompliserte og kostbare midler. Væskene som benyttes er frostfri og rustbeskyttende.



Detalj 1. Bakparten hever seg som følge av den oppbyggende bevegelse av forhjulene hvorved «dvingene» elimineres.



Detalj 2. Forparten hever seg som følge av oppbyggende bevegelse av bakhjulene — ingen «dvinge».



Fjærsystemet stivnes opp som følge av oppbyggende bevegelse av både for- og bakhjul — resultat: kontrollert, vannrett, vertikal bevegelse.

Å gå over bekken etter vann ?

Av Jan-Ivar Sørensen

Jan-Ivar er kasserer i Albionklubben og har vært på Malta for å hente en Morris Marina diesel. Jeremy Clarkson i Top Gear har beskrevet Marina som en av tidenes verste biler, selv om den var blant de mest populære i Storbritannia i produksjons-perioden, den slo såvidt Ford Escort og ble nr. 2 på den britiske salgstabellen i 1973 og var ofte på 3. og 4. plass. Bilen ble også eksportert til mange land i verden, bl.a. Nord-Amerika, og ble satt sammen i Australia, New Zealand og Sør-Afrika hvor populariteten varierte noe.

Som mange vet har jeg hatt bilhertet mitt trygt plantet i BL-produkter fra 60–70 årene med bare mindre og helt naturlige avvik innom andre merker når det har dukket opp noe spennede. Hovedtyngden har hele tiden ligget på den elskede og hatete Morris Marina. Etter å ha samlet på meg alle hjemlige karroseri- , motor- og gear-alternativer ble blikket vendt utover. Ganske raskt ble det importert både karroseri- og motor-varianter som ikke var på de offisielle importlistene hos British Leyland Norge. Men en variant har jeg manglet opp gjennom årene. I enkelte europeiske land ble Marina produsert/levert med en 1500 diesel (1489 ccm 37 BHP v/4000 omdreininger) på grunn av lavere avgifter på diesel enn på bensinmotoren. Landet med flest diesel-Marinaer er Malta tett fulgt av Portugal. Malta var den desidert største tilvirkeren med en egen sammensettingsfabrikk for Marinaer (og andre BL-produkter) . Men noen storselger ble dieselen aldri med 3870 enheter (kilde Wikipedia) produsert. Så etter å ha holdt øynene åpne en stund dukket denne sydeuropeiske skjønnheten opp. Riktignok med Izusu turbomotor og Sierrafrontstoler, men etter litt mailutveksling blir vi enig om å sette tilbake originalmotoren og de originale setene selv om de er litt slitte. Viktigst for meg var at bilen var en original diesel fra fabrikk og ellers i meget bra stand. Eieren er medlem av Marina-klubben i England og bilen virket hel og grei så handel med avtale om lagring frem til sommeren ble det. Selgeren stusset nok litt allikevel at jeg ville nedgradere motor og komfort og antok nok at jeg var litt “rar” – og det har han kanskje rett i ☺ .

Sommeren kom raskere enn forventet og plutselig var flybilletter Oslo–Malta booket. Med i bagasjen ver ett godt utvalg av verktøy, en rull med wire, en rull med ståltråd, duck-tape, viftereim, hjullager og noe småtteri som kan komme godt med.

Som reisefølge kommer min datter Henriette med. Før avreise sjekker jeg GPS'en – 3658 kilometer – ingen match for en Marina! Vi ankommer Malta kl 0300 om natta og her er det godt og varmt med +40C, som selv etter en varm og god norsk sommer er en overgang. En velvillig taxisjåfør tar oss med til et hotell som visstnok skal være det eneste som har noe ledig. Vel fremme finner vi at de har trøbbel med airconditioningen, men siden hotellet ligger helt nede med havet får vi ett rom som vender mot sjøen , slår opp alle vinduer og får en levelig temperatur gjennom natten.

Selgeren Joseph Fenech jobber nattskift, så litt utpå dagen finner vi en taxi som kan kjøre oss til han. Malta er relativt liten så selv om han bor på motsatt side av øya er vi der raskt etter en 10-euro taxitur. Joseph er hjelpsomheten selv og tar oss med til tollmyndigheter for utfylling av eksportpapirer , forsikringsselskapet og det maltesiske biltilsynet slik at vi har alle papirer i orden. Dagen er nesten gått men vi drar over til verkstedet hans og ser på 3–4 Marinaer til . Alle for salg deriblant en veldig bra varebil – også den med 1500 diesel. Noen få modifikasjoner på vår bil, bl.a. å sette inn nakkestøtter som jeg har med fra Norge, samt legge opp en ekstra sigarett-tenner uttak for lading av GPS blir gjort før Joseph må dra på jobb og vi er turister resten av dagen og drar på sightseeing rundt Malta. Dagen avsluttes med sjømatmiddag og lokalt øl.



Nyanskaffelsen

Nattens ferge bringer oss over til Sicilia og vi kommer i land til, for oss normal høyre-side-av-veien kjøring, Rett etter havna i Pozzalo havner vi i en litt lang bakke, bilen mister raskt farten og jeg må ned i tredjegir for å klare å krabbe opp bakken. Riktignok har jeg fått beskjed om å unngå motorveier pga en toppfart på rundt 70 km/t som Joseph har pleid å holde, men det må da være litt mer igjen av de opprinnelige 37 hestene? Rett over bakke-toppen kommer vi til en bensinstasjon og jeg kjører inn for en sjekk av bilen. Ingenting galt under panseret, men en rask tur rundt bilen viser at venstre bakhjul er veldig varmt noe som tyder at bremsene henger på. Ikke så uvanlig når bilen har stått nesten ett år, men jeg hadde likevel håpet på å komme litt lenger før jeg fant frem verktøyet. Uansett er det ikke all verdens jobb å fjerne bremse-effekten på det ene bakhjulet, så jeg setter meg inn for å flytte bilen vekk fra pumpene og litt til siden for bensinstasjonen for å starte på jobben. Da oppdager jeg tabben... Om bord på ferga hadde jeg satt på håndbrekket og ved ilandkjøring hadde jeg ikke tatt det helt av.. tåpelig men dog gledelig. Så vi tar fatt på veien tvers over Sicilia for ferge i andre enden til fastlands-italia.

Jeg er ikke noen diesel-ekspert men i løpet av dagen synes jeg bilen går stadig bedre og jeg holder en marsfart på rundt 70 km/t nå og makser ut på rundt 75 km/t. Jeg har tastet inn å unngå motorvei på GPS'en og avstanden har dermed økt til om lag 4000 kilometer, men etter dagens etappe på rundt 6 timer tvers over Sicilia er jeg ved godt mot og etter-middagen i Palermo bruker vi til å etterfylle litt olje og ellers kjøre litt rundt og se på severdigheter. Kvelden avsluttes med sjømat, pasta og denne gang litt italiensk øl (bilde3) før vi kjører om bord på nattens ferge som tar oss til Napoli.

Napolis rushtrafikk er ikke helt lik rushtrafikken hjemme. Her nede er det ikke så nøye med veimerking og lignende, selv om det er bare merket opp 2 filer er det som regel plass til 3-4 biler i bredden. Og siden ingen tviholder på forkjørretten slik som hjemme går det faktisk relativt greit. Eneste gangen man blir tutet på er når man er for treg på å "fylle opp" luker i trafikken. Vel ute av Napoli setter vi kursen mot Roma. Underveis vet jeg ikke om jeg blir mer immun til støynivået i bilen eller om motoren faktisk går lettere. Vi holder nå jevn fart rundt 75 km/t mot Roma. Vel fremme finner vi et hotell med parkering en kort taxitur fra selve sentrum og drar inn for å se på alle de selvsagte turistattraksjonene.

Dagen etter blir det selvsagt shopping når man har med seg en 19 år gammel datter, men istedenfor å kjøre Marina i Roma leier vi en scooter. Finnes ikke noen bedre måte å komme seg rundt i Roma så det anbefales. Selv uten å ha kjørt scooter på nærmere 30 år går det relativt enkelt og i tillegg er det mulig å få scooteren med gps slik at vi finner frem til alle steder vi skal. Dagen etter er det ut til flyplassen og Henriette setter seg på fly tilbake til Oslo, mens jeg plukker opp en god venn, Richard, som skal være mitt reisefølge resten av turen. Nesen settes nordover i Italia uten noe egentlig mål. Kvelden avsluttes med pasta/pizza og litt italiensk brygg mens vi diskuterer om vi skal legge kursen vestover gjennom Frankrike, eller fortsette nordover gjennom Italia. Vi bestemmer oss for å kjøre i retning Pisa langs middelhavskysten. Vel fremme i Pisa er dette det nærmeste jeg kommer selve tårnet.

Vi tar inn på et lite hotell i gamlebyen. Det viser seg at alle som kjører inn i gamlebyen blir fotografert og senere får en bot i posten dersom man bare kjører inn og senere ut igjen – dette er selvsagt tydelig skiltet på italiensk hvor mine gloser begrenser seg til ord som pizza og birra. Resepsjonisten på hotellet tilbyr seg å ordne opp med myndighetene ved å registrere bilen inn slik at vi har en gyldig grunn til vårt besøk.

Dagen etter starter vi opp den gode gamle dieselen etter ett halvt minutt med nødvendig gløding. Vi setter nesa mot Firenze som vi har hørt skal være en vakker by med mye fin arkitektur. Kort etter avgang velter røyk frem fra dashbordet og en bråstopp med påfølg-

ende hektisk røsking i ledninger følger. Eneste “modifikasjonen” vi gjorde med Marinaen før vi forlot Malta var å trekke etpar ledninger og henge opp ett sigar-ett-tenner-uttak slik at vi hadde strøm til GPS, telefoner osv. Selvsagt var denne bare koblet rett på batteriet og uten sikringer så ved å røske ut ledningene fikk vi avverget bråstopp. Ledningene ble isolert med medfølgende rull med gaffa-tape og koblet opp igjen, men heretter kobles de vekk hver gang bilen står parkert.





Godt Jan-Ivar er kjent med arbeidsoppgaver når det repareres!

Etter Firenze finner vi ut at vi er ganske nærme Parma og skinken frister for mye til at vi kan overse det – så Marinaen og vi setter kursen mot Parma hvor vi nyter et godt måltid bestående av parmaskinke, syltede grønnsaker og lokalbrygget øl.

Turen fortsetter mot Alpene hvor vi velger stedet med lavest høyde grunnet vår kraftige 37HK motor til disposisjon . Når vi nærmer oss San Bernandinopasset, 2065 m.o.h. støter vi på våre første regnværsskyer. Opp passet går det heller smått, men veien er såpass brei at ved å legge seg godt ut på høyre skulder kan trafikken passere. Nesten på toppen deler veien seg og den nye veien kutter igjennom toppen i en lang tunell mens den gamle veien snirkler seg videre oppover. Vi bestemmer oss for å være litt feige og tar tunellen. Det viser seg at tunellen var ett “kjedelig” valg da nesten hele nedfarten på nordsiden er lagt i tunell.

Vel over i Sveits finner vi et hotell på en liten plass som heter Chur. Da vi vel hadde fått installert oss på hotellet viste det seg at alle matsteder stengte kl. 22.00 siden det var søndag så vi tilbragte kvelden på bar med lokalt sveitsisk øl.

Dagen etter står Tyskland for tur og vi plotter inn Ravensburg på GPS'en, dels fordi den ligger langs de “små”-veiene vi tar for å unngå og dels for å sjekke ut puslespillene da Ravensburgfabrikken ligger her.

Den tyske landsbygda med sine tradisjonelle bygninger er verd en tur i seg selv. Utenfor Ravensburg ligger et lekeland for barnefamilier med tema fra puslespill og brettspill de har lagd, egentlig ikke noe for et par gamle gubber på jakt etter den tyske landsbyfølelsen, men vi får hanket med oss et par skikkelig svære puslespill.

Etter middag bestående av bratwurst og weissbier bestemmer vi oss for å avbryte ferden nordover, og heller sette kursen mot Kiel og ta en snarvei med Kielferga. Småveiene i Tyskland er lite trafikkert og passer utmerket for kjøring i moderat tempo, vi kommer til og med inn på ett lite stykke vei med brostein midt inne i en eller annen skog, mens siste strekk inn mot Kiel består av motorvei hvor vi blir passert av en Austin7 (riktignok står den på henger).

Siste biten slutter bilen å lade grunnet slakk viftereim og når jeg skal stramme den oppdager jeg at jeg kun har en ½" nøkkel men trenger 2 stk for å holde igjen mutterene ved dynamofestet. Stopper innom en bilrekvisita-butikk og kjøper en bærbar batteri-pakke før vi ankommer Kiel-ferga. Det viser seg at batteripakken er av heller tvilsom karakter, i hvert fall når det gjelder hvor mange ampere den gir, men mannskapet på ferga har opplevd flate batteri før og med en veldimensjonert start-pakke snurrer dieselen i gang og vi kjører om bord på ferga.

Vel fremme i Norge går tollkontrollen raskt og smidig unna og etter å ha bestilt time for importkontroll og betalt alle avgifter til staten står nå bilen der med norske skilter. Ville jeg gjort det igjen – ja definitivt. Om jeg angrep på noe underveis – ja – med mine begrensede geografikunnskaper var jeg ikke klar over at vi var temmelig nærme Venezia når vi kjørte gjennom Italia, en by jeg absolutt kunne tenkt meg å se – neste gang kommer et stort vanlig kart med på turen også ...



Fra Albions sommerstevne 2013

Årsmøteprotokoll – året 2012

Møtedato 03.08.2013 kl. 14.00 på Birkebeiner Stadion
16 medlemmer til stede

Formann Lise ønsket velkommen i "teltet"

1. Innkallingen ble godkjent og Oddbjørn Sørensen ble valgt som referent
2. Formann Lise ble valgt som ordstyrer og Reidun Hagen og Torgunn Sørensen til å underskrive protokollen
3. Styrets årsberetning ble godkjent
4. Revidert regnskapet for 2012 ble godkjent.
5. Det var ingen innkomne forslag
6. Merkeoppmenn/forsikringskontakter. Ingen nye.
7. Kontingent for 2014 ble fastsatt til kr 300.
8. Valg
(Styret)
Lise Ukkelberg formann
Jan Ivar Sørensen kasserer/medl.reg.-fører
Roar Snedkerud rundskrivredaktør
Dag Jarnøy web-redaktør
Oddbjørn Sørensen sekretær
Jan Tverdal styremedlem
Trond Chr. Hubred styremedlem (NY)
(Valgkomite)
Harald Bergsaker og Jørn Abrahamsen
(Revisor)
Bjørn Lie

Møtet hevet.

Reidun Hagen/s

Torgunn Sørensen/s

RESULTATLISTE MEDLEMMER

Roar Snedkerud som
vinner i fjor hadde laget
oppgaven.

Jørn Abrahamsen
Olav Bjørge
Per Kjell Torvestad og
Oddbjørn Sørensen



*Så er det samling på stranda med grilling og
sommerquiz. I år holdt regnet seg borte,
"men det var bare på hekta".*

Kommende Albionister

Jenter:	Irmelin Hovda	6 år
	Christine Hubred	7 år
Gutter:	Magnus Nygaard Lundanes	8 år
	Fredrik Hubred	9 år
	Emil Kristoffer Hovda	9 år

*Her er de glade vinnerne
i barnekonkurransen
sammen med Lise og
Kjell Kr.*



Albions sommertreff 2013 – Englandsquiz

Vi er på ny tur til England med bilen vår. Vi går i land i Harwich med båten fra Esbjerg i Danmark. Hvilket landskapsområde i England har vi kommet til?

Spørsmål 1:

Sussex	
Essex	
Suffolk	x

Vi kjører nordover. Der ser vi en stor kirke fra 1100-tallet. Vi undret oss over hvilken stilart kirken hadde:

Spørsmål 2:

Angelsaksisk	
Normannisk	x
Gotisk	

Etter å ha fundert på dette en stund raser en flott bil forbi oss. Det var en Jaguar XK 120 Roadster. Vi så på hverandre, en flott bil, men når ble den lansert?

Spørsmål 3

1947	
1948	x
1949	

Ikke før har denne flotte bilen kjørt forbi, så tuter det bak oss. Nok en bil vil forbi. Det er kriminaletterforsker Lynley som raser forbi i sin bil Bristol 410. Den hadde vi en omtale av i Albion. Hvilket nummer var dette?

Spørsmål 4

Nr. 4-2005	
Nr. 4-2006	
Nr. 4-2007	x

Nå har vi kjørt en god stund og vi nærmer oss Norwich. Norwich er jo også et kjent fotball-lag og en norsk fotballspiller har gjort karriere i klubben:

Spørsmål nr. 5

Åge Hareide	x
Einar Aas	
Lars Bohinen	

Mat i England er mye rart og særlig på pub. Nå vil vi prøve oss på en tallerken bestående av brød, ost, pickles og salat. Hva heter retten?

Spørsmål 6

Fish and chips	
Haggis	
Ploughman's lunch	x

Etter å ha spist oss gode og mette er vi ute på landeveien igjen og kjører mot York. I hvilken region ligger byen York?

Spørsmål 7

East Riding of Yorkshire	
South Yorkshire	
North Yorkshire	x

På veien dit setter vi på radioen og plutselig får vi høre den kjente melodien "Sunny Afternoon". Hvem har laget låta?

Spørsmål 8

Herman's Hermits	
The Kinks	x
The Yardbirds	

Den engelske radiokanalen er i godlune og vi får umiddelbart høre låta "Sympathy for the devil" Her var vi mye mer usikre på hvem som har laget låta, men vi tror at det en av tre følgende grupper:

Spørsmål 9

Procol Harum	
The Rolling Stones	x
The Who	

Vi er på vei til Nottingham. Da kommer vi til å tenke på Robin Hood og Sherwoodskogen. Det er jo skrevet mange historier om Robin Hood og spørsmålet er hva han var før han ble fredløs?

Spørsmål 10

Sir Robin of Gisbourne	
Robin of Locksley	x
William I, Peveril, Lord of Nottingham and Sheriff	

Hvilken tråsykkel blir produsert i Nottingham som har felles navn med en kjent engelsk bilmerke?

Spørsmål 11

Singer	
Morris	
Triumph	x

Vi kjører sørover gjennom Birmingham. Her skal vi besøke Longbridge plant, ett av de mest kjente bilproduksjonsanleggene i England. Når ble anlegget åpnet?

Spørsmål 12

Av White and Pike LTD i 1895	x
Av Herbert Austin i 1906	
Av The Wolseley Tool and Motor Car Company i 1901	

Når vi kjører gjennom Birmingham tenker vi på at det er mange kjente popgrupper som kommer fra denne byen. Vi kan nevne Led Zeppelin, The Moody Blues, The Move, The Spencer Davis Group, Traffic, Black Sabbath, ELO og Wizzard. Hvem laget i 1967 LPen "Days of Future Past"?

Spørsmål 13

Traffic	
Led Zeppelin	
The Moody Blues	X

Vel ute av Birmingham går turen mot Oxford. Da raserkjører en veldig kjent biltype forbi oss. Den første bilen ble bygget i 1913 basert på et Isotta-Frashini chassis og med motortypen Coventry – Simplex. Hvilket bilmerke er dette?

Spørsmål nr. 14

Aston Martin	x
AC	
Alvis	

Ikke nok med det, en kjent og kjær Riley 2 ½ litre Saloon fra 1948 kjører opp ved siden av oss. Riley, ja, tenker vi, ble ikke Riley kjøpt opp av William Morris? I hvilket år skjedde det?

Spørsmål 15

1937	
1938	x
1939	

Vi nærmer oss Oxford. Forrige gang vi var i Oxford var vi på graven til den kjente forfatteren som har skrevet om Narnia. Det er tre kjente forfattere fra Oxford, men hvem har skrevet om Narnia?

Spørsmål 16

Humphrey Carpenter	
J.R.R Tolkien	
C.S.Lewis	x

Vi kjører gjennom et kjent industriområde i Oxford. Her var det også stoppested for jernbanen "The Great Western Railway". Hva heter stoppestedet?

Spørsmål 17

Morris Cowley	x
Nuffield Lane	
Oxford Circle	

Etter å ha spist og drukket godt på en pub i Oxford setter vi kursen for London. Her skal vi bl.a besøke St. Pauls Cathedral påbegynt i 1675 og fullført 35 år senere. I hvilken bydel i London ligger St. Pauls?

Spørsmål 18

Covent Garden	
West End	
City	x

London er kjent for sine mange flotte bruer over Themsen. En ny bru ble bygget til 2000 års jubileet, Millennium-brua. Vi går fra St. Pauls over denne brua til Shakespeares Globe. Hva kalles dette området med en fellesbetegnelse?

Spørsmål 19

Eastbank	
Northbank	
Southbank	x

Det er ikke så mange gamle biler å se i London mens vi er her. Men, plutselig kommer en gammel bil kjørende. Den har en flott logo som viser et viking langskip. Hvilket kjent bilmerke har denne logoen?

Spørsmål 20

Rover	X
Morris Mini	
Bentley	

Vi har ikke tid til å studere denne bilen nærmere, fordi vi skal se på forestillingen Mousetrap av Agatha Christie. Den går på St. Martins Theatre. I hvilken bydel er vi nå?

Spørsmål 21

Soho	
Covent Garden	x
Mayfair	

Da vi kommer ut fra forestillingen begynner det å bli sent på kvelden. Da hører vi Big Ben (egentlig Great Bells). Når ble Big Ben bygget?

Spørsmål 22

1838	
1848	
1858	x

Det er på tide å starte turen tilbake til Harwich. Vi kjører nok en gang over Thames. Da begynte vi å lure på om Thames er Storbritannias lengste elv. Hvilken elv er egentlig lengst i Storbritannia?

Spørsmål 23

Thames	
Trent	
Severn	x

Vi tenker også på at det er mye godt øl i England og at det går i måleenheten pint. Hva er egentlig den fulle engelske betegnelsen på en pint?

Spørsmål 24

One wet pint	
One imperial pint	x
One dry pint	

Vi har også kjøpt med oss tweedjakker. Hvilken ull er tweed laget av?

Spørsmål 25

Lewisull	
Ullapool	
Harrisull	x

Vi har også vært på fotballkamp på White Hart Lane som ble åpnet 4. september 1899. Vi vil ha svar på hvilket internasjonalt fotballstadion som er verdens eldste?

Spørsmål 26

Hampden Park	X
Wembley	
Ibrox stadium	

Vi kjører inn mot Harwich. Da nynner vi på låta med følgende tekst:

Så ble det engelsk bil, engelsk bil, en Vauxhall Victor og nok Dispril. Et tempel for britisk tradisjon, salig' er de faste i troen. Jeg hadde engelsk bil, engelsk bil, jeg kan'kke noe for det, jeg er anglofil.

Men å dytte'n hjem ble et slitt refreng, så da kjøpte jeg Citroën.

Hvem har laget låta Engelsk bil?

Spørsmål 27

Lillebjørn Nilsen	
Øystein Sunde	x
Stein Ove Berg	



Her studeres Rolls Royce, eier er Jørn Abrahamsen og han er også vinner av årets sommerquiz.



Jens-Even Wahl med sin flotte Austin 1800

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Marina Beauty with brains behind it