



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 3 – 2014**



*Albions sommerstevne 2014 –
fra barnekonkurransen*

Albions sommerstevne 2014



Besøk fra England

MG ZB Magnette 1957 - en sjeldenhet i Norge. Eier medlem Knut Walmann fra Gressvik



Pallen: Albion-Quiz (2-1-3) sammen med Albions leder

Vinnere i barnekonkurransen



NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING

TILSLUTTET LMK

Leder:

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

Kasserer og medlemsregisterfører:

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

Sekretær:

Oddbjørn Sørensen, Tiurveien 11, 3258 Larvik,
Mobil: 906 97 265, epost: oddbjos2@online.no

Styremedlemmer:

Trond Hubred, Smibakken 5, 2337 Tangen,
tlf: 908 28 764, epost: trond@hubred.net

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

Styremedlem og webredaktør:

Dag Jarnøy, Lindbackveien 15 a, 1163 Oslo.
tlf: 415 07 512, epost: dag.jarnoy@hotmail.com

Styremedlem og redaktør:

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

Forsikringskontakt/besiktigelsesmenn:

Kjell kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,
tlf: 918 03 516, e-post: kjell.kristian@ukkelberg.co.uk

Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,
tlf: 911 10 760, epost: pberghe@online.no

Godkjente besiktigelsesmenn:

Frode Tverdal, Birkelundveien 42, 1481 Hagan,
tlf: 901 96 483, epost: frode@wgas.no

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

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

Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn
tlf: 74 09 58 73 epost: gudleif.vangen@gmail.com

Olav Bjørge, Vepsefaret 4, 1930 Aurskog, tlf: 63 86 38 71/952 31 403
epost: olavbjorge@msn.com

Albions bankontonr.: 9713 62 53720

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

FORMANNEN HAR ORDET

Nå er snart vårt jubileum – 35 år – over, men det må sies at det har vært et begivenhetsrikt år.

Jubileumstreffet på Lillehammer og Biristrand første helgen i august og nå sist, Ekebergmarkedet er allerede historie.

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 Biristrand Camping ble meget vellykket, nå også med telt på plenen nede ved Mjøsa



Lørdagskvelden på Biristrand Camping ble tradisjonell med grilling, oppgaveløsning for store og små på "plen" nede mot Mjøsa. Det var masse premier for oppgaveløserne og mange flotte gevinster til lotteriet, og våre engelske venner (Colin 1 og Colin 2) synes det var helt topp og alle rundt seg pratet jo engelsk i selveste Norge. Mer om Engelskmenn-besøket i nr 4/2014.

Og i selve jubileumsåret da kom virkelig de feminine fram i lystet. For første gang var det en dame som har vært medlem i mange år som sikret seg 1. premien. Gratulerer så mye, Åse. Well done!

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.

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 forbereder oss til 2015.

Har du husket å betale kontingenten? Sjekk at eventuell innbetaling er gjort til korrekt kontonummer – nytt i 2011 – 9713.62.53720, Hvis du betaler i nettbanken og trykker Albion, kan det derfor hende at du har betalt til gammelt kontonummer og da får du pengene tilbake på samme konto du betalte fra.

Riktig god høst/forvinter til dere alle, send gjerne en liten melding til klubben hvis det har vært Englandsbesøk – Beaulieu, NEC mv eller har opplevet noe anglofilt. Se for øvrig redaktørens "ord for dagen" og kos dere med førjulsmat i sammen med familie, venner og Albionister! Vel blåst!

Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Ved inngangen til oktober kjøres de aller fleste gamle bilene inn i garasje eller et annet fornuftig oppbevaringssted. Det er bedre at bilene står tørt og godt enn at de kjøres i salt-laken på veiene.

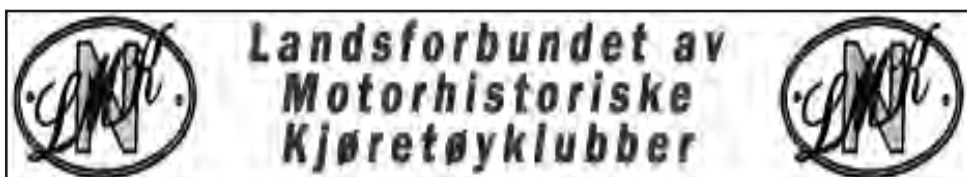
Det gir den refleksjonen at man fort tenker på hva man skal gjøre til neste år. Noen tar seg vel en tur inn på FINN.no for å se om det er noe å kjøpe eller man kikker på svenske nettsider. Bildeler er også et tilbakevendende tema. Hvor kan man få kjøpt slitasjedeler til bilen. Dette er ikke lett å finne for alle engelske biler. Som regel har bilen en nettside i England – Owners Club – eller lignende som kan lede deg videre i jungelen av muligheter for å kunne skaffe deler. Vi ønsker dere lykke til i jakten på deler.



I dette nummeret har vi gitt spalteplass til Keith Adams som er utgiver av Classic Car Weekly. Han er stadig ute på nett med nye artikler og bøker om britisk bilproduksjon. Han har laget en blogg om enkelte britisk biler som ble laget rett etter annen verdenskrig. Han tar opp spørsmålet om hvem som annonserte den første bilen rett etter at freden kom i 1945 og andre problemstillinger som opptok en unggutt ved krigs avslutningen og inn på 50-tallet.

Da gjenstår det bare å skrive god høstjakt etter nye biler og deler.

God lesning, redaktøren!



Albionklubben hadde stand på veterandagene på Magnor lørdag 28. juni.

Siste helgen i juni var det nok en gang veterandager på Magnor. Albionklubben hadde stand på lørdag i øs-pøsende regnvær. På tross av været var standen godt besøkt.

Det foregikk mye i regnværet. Vognmannen 2014 hadde et løp for nyttekjøretøyer og det var en kjempeflott traktorparade hvor også engelsk produksjon ble vist fram, bl.a. Nuffield traktor.

Den våte og sølete opplevelsen ga ikke grunnlag for å kikke dypt inn i alle de salgsbodene som på tross av været tålmodig var satt opp.



Det var Rootstreff på veterandagene og ikke minst pleier dette å være et samlingspunkt for Morris Minor klubben. De trosser (nesten alle) vær og vindforhold, og overnatter på travbanen.

Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.

SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte frukte-elsker ønsker seg en kvalitets-te med fruktsmak.
Twinnings tar dette alvorlig, og benytter kun de beste te-kvaliteter
som tilsettes smak av frukt. Benytt friskt nykøkt vann.*

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



NYHET!

SMAKSVINNEREN!

TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: twinnings@haugen-gruppen.no OG LA SMAKSPRØVE.

Årsmøteprotokoll – året 2013

Møtedato 01.08.2014 kl. 14.00 på Birkebeiner Stadion, 15 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 Per Kjelle vold og Per Bergheim til å underskrive protokollen
3. Stryets årsberetning ble godkjent
4. Revidert regnskap for 2013 ble godkjent samt forslag til budsjett 2015
5. Det var ingen innkomne forslag
6. Merkeoppmenn/forsikringskontakter. Ingen nye.
7. Kontingent for 2015 ble fastsatt til kr 300.
8. Valg

(Styret)

Lise Ukkelberg	formann	1 år
Jan Ivar Sørensen	kasserer/medl.reg.fører	(ikke på valg)
Roar Snedkerud	redaktør	(ikke på valg)
Dag Jarnøy	web-redaktør	2 år
Oddbjørn Sørensen	sekretær	2 år
Jan Tverdal	styremedlem	2 år
Trond Chr. Hubred	styremedlem	(ikke på valg)
(Valgkomite)		
Harald Bergsaker og Jørn Abrahamsen		
(Revisor)		
Bjørn Lie		

Møtet hevet.

Per Kjelle vold/s

Per Bergheim/s

Etter at møtet ble hevet, kom det forslag om å gå til innkjøp av 50 stk grillmerker og x-antall klistermerker med Albion-logoen.

KOMMENDE ALBIONISTER

Johannes Bergheim Helgesen	2 år
Jacob Bergheim Helgesen	4 år
Irmelin Hovda	6 år
Bjørn Peter Bergheim Helgesen	7 år
Kristine Hubred	8 år
Kevin Kolstad	8 år
Emil Kristoffer Hovda	8 år
Fredrik Hubred	8 år
Mathilde Kolstad	11 år

Vinnere med minst 10 poeng i Albion-quiz for seniorer:

1. Åse Grøndalen
2. Lars Hernes
3. Jens Even Wahl
4. Bjarne Grytdal
5. Trond Hubred
6. Kristian Johansen
7. Jon E. Myklestad
8. Ola Berg
9. Colin Cummings
10. Ketil Engebretsen
11. Egil Lundanes
12. Terje Sunnaas
13. Per Bergheim

Oppgaver Albion treff Biri 2. august 2014 Laget av fjorsårsvinner Jørn Abrahamsen (korrekt svar i understreket, fet skrift)

1. En av bilhistoriens største genier, Henry Royce ble født i fattige kår i 1863. Hvilket år døde han? 1933 1935 1937
2. Hvor gammel var Winston Churchill da han for første gang ble statsminister i mai 1940? 63 år 64 år 66 år
3. Når ble Det Engelske «arvesølv» Rolls-Royce solgt fra Vickers til Volkswagen? 1995 – 1997 – 1998
4. En av de aller største suksesser i Engelsk bil historie var Austin Seven! Hvor mange ble produsert fra lansering i 1922 til produksjons slutt i 1939?
275.000 – 290.000 – 305.000
5. Jagerflyet, Spitfire ble en stor suksess, etter at det først var mye problemer under utviklingen av dette. Når rullet det siste flyet ut fra fabrikk?
1946 – 1948 – 1950
6. For en god del år siden fikk Oslo Jaguar Service status som norsk Jaguar-importør. Firmaet skiftet siden navn til Jaguar Norge AS for å gjen-speile dette. Jaguar Norge AS er i dag norsk importør, eneforhandler og autorisert merkeverksted for Jaguar og holder til ved Sofienbergparken i Oslo.
Når overtok de ansvaret for Jaguar i Norge? 1988 – 1989 – 1990

7. The Hon. Charles Stewart Rolls var en rikmannssønn som tragisk nok ble den første Engelskmann som ble drept i en flyulykke i en alder av bare 32 år. Han hadde også en sportsgren som hobby og vant en premie ved universitetet i 1898. Hvilken sportsgren var dette?

Sykling – boksing – høydehopp

8. Når ble det innført forbud (offisielt) mot å holde slaver i de Britiske Kolonier? 1829 – **1833** – 1842

9. Hvem ble kalt «den 5.Beagle» som særdeles betydningsfull for The Beatles fantastiske suksess? Phil Spector – Brian Epstein – **George Martin**

10. Cliff Richard ble født 14.oktober 1940, og ble adlet i 1995, men hvor ble han født? England – **India** – Egypt

11. I 1921 hersket det Britiske Imperiet over utrolige 35 % av verdens landområder. I dag er det noen få igjen, bla St. Helena, øyen hvor Napoleon ble forvist til. Hvor stor er denne øyen ? I dag med ca 5000 mennesker.

122km² – 163km² – 187km²

12. Engelske fabrikanter av gitar-forsterkere har en stolt historie, og de gamle rørforsterkerne blir brukt av mange av verdens beste gitarister den dag i dag. Når Eric Clapton spilte inn sine første plater på 60-tallet , hvilken forsterker brukte han da? Vox – **Marshall** – Harmony

13. Det moderne luftfylte dekket ble først konstruert i 1887 av den skotske oppfinneren John Boyd Dunlop. Han hadde egentlig et annet yrke, hva var det? Lege – **veterinær** – apoteker

14. Hvilken bil ble på folkemunne kalt «Fattigmanns Rolls-Royce»?

Rover – Wolseley – Riley

15. Robert F. Scott frøs så tragisk i hjel på vei tilbake fra Sydpolen i 1912. Han ble funnet av Nordmannen Trygve Gran, som var skiinstruktør og fotballspiller. I 1908 spilte han i den første landskampen i fotball mot Sverige. Hva tapte Norge med her : 7-6 – **11-3** – 12-4

16. Når tok Ford over Jaguar? 1988 – **1989** – 1990

17. I 2013 ble det solgt 3.630 nye Rolls-Royce i verden, hvor stor prosentandel ble solgt i China? 19 % – 22 % – **28 %**

18. Når Roald Amundsen reiste med «Fram» til Sydpolen, hvilken motor hadde båten? **Diesel** – Damp – parafin

19. Den første «James Bond» filmen kom i 1962, hva het den?

Thunderball – **Dr.No** – Goldfinger

20. Den fantastiske forfatteren «Agata Christie» døde i 1976, 85 år gammel.

Hvor mange kriminalbøker skrev hun? 60– 70– **80**

En reise til Albiontreff på Biristrand Camping og marked ved Lillehammer.

Fredag 1. august var det pakking for langtur for Dag og Dag med Riley RMB til Albions årlige treff. Albion har undertittelen: Norsk Britisk Bilhistorisk Forening. Det har vært noen biler som ble produsert i Skottland og den ene av disse hadde navnet Albion. Hovedsakelig busser og lastebiler. Navnet betyr hvite klipper og ble brukt av Romerne når de kom for et par tusen års siden til England. Og vi har jo hørt i sangen fra Vera Lynn om: The White Cliffs of Dover.

Rileyen ble fylt med bensin og luft i dekkene. Instruksjonsboken fra 1948 sier at luft skal sjekkes hver uke. Her synder jeg med vilje. Turen nordover fra Oslo mot Lillehammer startet. På Gran var det som vanlig stopp for bunkring: Mat, vinmonopol og lunch på konditori. Solen skinte og turen fortsatte. Vi filmet litt i en rundkjøring på Gran og et par steder på landeveien. Dette ble en video som er lagt ut på Youtube med link fra hjemmesiden www.albion.no.com.

Fra Jaren og opp de lange bakkene ved Lygnasæter er det alltid litt spennende. Jeg må ha bilen i 90 km/t i bunn av bakken. Og kjøre oppover bakken med full gass. Hastigheten må ikke synke ned til 70 km/t. Da må 3. gir inn og det er umulig å få lagt inn 4. gir igjen. Det har som regel gått selv om det har vært nære på. Siden denne oppoverbakken er mange km lang er det litt viktig å slippe å kjøre med høyt turtall på 3. gir og lage kø for mer moderne biler bak. Derfor denne fartsgalskapen her.

Siden i fjor hadde jeg gjort en liten justering. Det viste seg at gasswire var litt skadd og jeg fikk ikke gitt full gass. Nå i år var den skiftet og forgasserne kunne yte sitt beste. Vi kjørte inn i Lygnabakken med nesten full fart. En bil lå foran oss så vi måtte slakke av litt dette så mørkt ut.

Etter hvert ble det to filer og vi foretok en forsiktig forbikjøring i ytre felt, av en bobil som lå i 80 km/t. Gasspedalen ble nesten trykket gjennom torpedoveggen. Vi klarte faktisk å øke hastigheten til 85 km/t og passerte meget langsomt. Turisten lurte nok på hvorfor vi absolutt skulle forbi når vi lå side om side så lenge. Etter en lang stund kom et litt flatere parti og 90 tallet ble nådd og vi måtte slakke av litt før vi var på toppen av bakken.

Albiontreffet på Biristrand Camping er hvert år derfor hadde vi booket hytte. Det var mange folk som ankom med forskjellige biler: Det var som vanlig flere Morris Minor, en MG Magnette, Per Ramsøskar hadde ikke sin Bentley i år, men en fin Jaguar E, hyttenaboen hans hadde en strøken Rover P3, videre så jeg en sort Wolseley, blå Triumph, Tverdals spesielle Landrover som likner en skogsbrannbil med V8 motor og ikke minst en sort Riley RMB fra Sverige. Det var John Gahm fra Sala i Sverige som hadde tatt den lange turen i år også.

Lørdag morgen kjørte vi det lille stykket opp til Lillehammer. Her på Olympiastadion hvor langrennsløpene i sin tid ble avholdt var det stort marked og mange bilklubber. Det kalles Mjøsmarkedet etter innsjøen Mjøsa som strekker seg fra Lillehammer og 11 mil sydoover. Personlig håper jeg markedet kan flyttes tilbake til Biri neste år.

På Albions stand hadde man 3 stk. Austin Sheerline. Dette er Austins svar på Rolls Royce og har vært brukt av blant annet kongefamilien i England. Den ene bilen kom ens ærend fra England på besøk, og de 2 andre tilhører lederen i Albion, Lise Ukkelberg, og den andre Ove Hafsås fra Hamar.

Så til dagens høydepunkt for meg. Jeg hadde tatt en ringerunde for å få med flere Rileyer til dette treffet. En RMA hadde dessverre motorhavari. En annen var på ferie annensteds og den tredje hadde nylig kjøpt sin Riley. Den hadde noen tekniske feil som han ikke rakk å reparere før den lange turen fra Vestlandet til Lillehammer.

Det gledelige var at John Gahm kom med sin Riley RMB, Per Albertsen med sin nyervervede RME, Hans Olav Drabløs med sin nylakkerte RMB, Arnt-Ivar Lund med sin nyrestaurerte RMA 1947 modell og jeg med min RMB 1948. Så i alt 5 Rileyer var samlet samtidig og det er en foreløpig Norgesrekord.

Jeg får kommentere status for Riley biler i Norge. Det er faktisk ca. 18 biler som er "kjørbare", men de fleste blir lite brukt. En har en defekt vannpumpe. Jeg skaffet et reparasjonssett, men han fikk det ikke til. En annen har så dårlige dekk at han tør ikke kjøre. Og han får ikke bestemt seg for å kjøpe nye. Hovedårsaken til at det er vanskelig å samle flere Rileyer er store avstander til Lillehammer. Skal man på langtur bør bilen være i god stand. Flere av de som eier Riley har flere andre gamle biler og da blir disse andre bilmerkene ofte brukt i stedet. Det er synd, men sant.

Siden vi ikke har noen Riley klubb i Norge er Albion et fint alternativ. Vi får se neste år om vi klarer å slå rekorden med 5 Rileyer på treffet. Samtidig håper jeg vi får flere salgsboder og mere folk til arrangementet.



*Et sjeldent syn i Norge med så mange Riley RM samlet.
Bilmodellen kom høsten 1945 og produksjon sluttet i 1953.
For mer info se under Riley på Albions hjemmeside:
www.albion.no.com*

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



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



Bilder fra Høvikodden





Høvikodden har blitt et kjent treffpunkt for mange som eier en «gammel» engelsk bil i Oslo-området (litt bredt definert). Her ønskes alle engelske biler velkommen. Det er like morsomt å se på familiebler som sportsbler. Kaffekoppen og kjeks hører med.

Tilsvarende treffpunkter bør kunne etableres både i Bergen og Trondheim. Vi vet at det i begge byene er stor interesse for engelske biler.

Det hadde vært hyggelig om vi til neste år på Albions hjemmeside og facebooksidene «Vi som liker gamle biler fra England» kunne annonsere med Oslo-Bergen-Trondheim – siste onsdag i hver måned i sommerhalvåret treffes vi på Høvikodden,, osv.

Vi tror at dette vil styrke Albion som en samlende medlemsorganisasjon for engelske biler. Vi samarbeider også godt med medlemsorganisasjoner som er forankret til spesifikke engelske bilmodeller.

Blogg: 1940-årene, krigsårene og bilene som kom etterpå

Av Keith Adams



Det har vært talløse bardiskusjoner i over 50 år om hvem som annonserte den første nye bilen etter at freden kom i 1945. Det hjelper ikke å lete i historiske trykksaker, ganske enkelt fordi forfatteren til “Historien om X bil” vanligvis vil finne uimotståelig bevis som tyder på at nettopp “hans produsent” var først. Dette bidraget gir en ganske kort og generell beskrivelse av denne perioden.

Leonard Lord hadde naturligvis fortsatt å produsere “10”-modellen gjennom hele krigen og det er dokumentert at Humber også fortsatte med stabsvogner. Stort sett var den britiske bilen midt på 40-tallet samme som 1939-modellen men det var selvsagt unntak.

La oss første se på hva slags biler som fantes og så se nærmere på noen produsenter, på denne måten kan vi få et bilde av hva som ble tilbudt av biler i årene 1945–49.

Stort sett var familiebilene av to typer: den rimelige typen og midtels-til-dyr typen. Det fantes også Rolls og lignende men jeg er mer interessert i hverdagsbilene.

Austin, Hillman, Ford, Morris og Standard hørte hjemme i den rimelige kategorien, mens Alvis, Armstrong Siddeley, Humber, Lea-Francis, Jaguar og Rover tilhører den mer eksklusive gruppen.



Vauxhall 10HP – til salgs som en 12HP under de siste to produksjonsårene.

Da jeg var 11 år kjøpte faren min en 1939 Vauxhall 12 til meg. Den hadde et dårlig karosseri men motoren var velsignet stille men likevel kraftig. På den tiden kjørte han en 1946 Vauxhall 10HP firedørs sedan. Disse to bilene hadde nesten identiske karosserier men med små ulikheter i stilingen. De hadde begge fire sidevinduer mens den eldre 12-modellen og den større 14-modellen hadde seks sidevinduer.

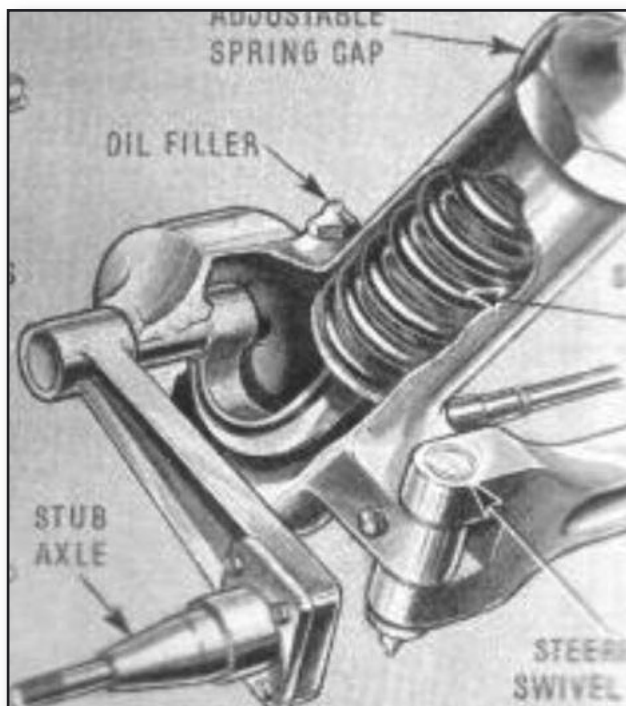
Vi var ikke bønder (far var ansvarlig for sluttkontrollen for BARB – Triumph 2000 hos Pressed Steel i Swindon), men bodde på en bondegård så jeg var så heldig at jeg kunne fare av sted rundt jordene i min egen bil. Så jeg ble veldig godt kjent med den bilen! Siden jeg var en svært foretaksom unge så ble jeg nok godt kjent med fars bil også.

Hva ville dagens bilist tenkt om disse Vauxhallene?

Stilmessig var Vauxhallen behagelig og godmodig uten å være banebrytende. Den hadde førkrigs utforming men var svært påvirket av amerikansk design og dermed var den blant de beste. Den hadde æren av å være en av de første etterkrigsbilene med selvbærende skallkonstruksjon, dette var GM-teknologi som kom fra det tyske søsterselskapet Opel. Reservehjulet ble plassert inni et trekk på bagasjelokket på 46-modellene, men min hadde et flatt bagasjelokk.

Begge bilene hadde brune skinnseter med mye brunt vinylpynt. Jeg husker at setene var veldig myke og behagelige. Teppene var beige og ganske tykke med pyntesnorer rundt kantene. 1946-modellen hadde rullegardin på bakruten som kunne styres fra føreriset.

Sammenlignet med moderne biler satt man mye lavere i gamle biler og Vauxhallen var ikke noe unntak. Rattet hadde tre eiker i komposittmateriale, med påmontert rettingsviser under rattet til venstre. Instrumentpanelet var ganske omfattende med speedometer, bensinmåler, temperaturmåler og strømmåler. Far monterte en oljetrykkmåler – i likhet med mange entusiaster på den tiden.

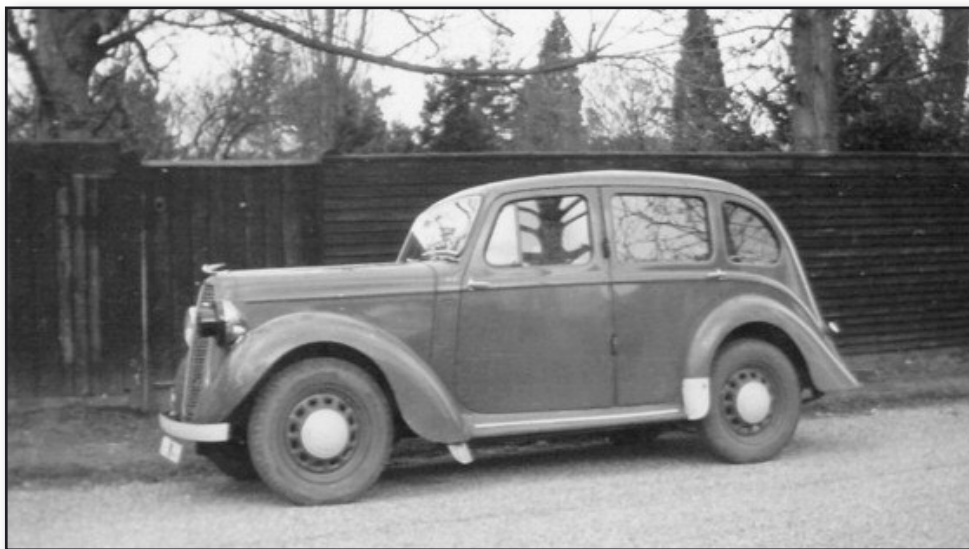


Motoren til 10-modellen var ikke så stillegående som min 12-modell, heller ikke så stille som den burde ha vært. Men kjøring og fremdrift var alltid svært behagelig og jevn. Det var noe lyd fra hjulene siden bilen hadde selvbærende skallkonstruksjon – mye mer enn i Austin som hadde chassis. Men til gjengjeld hadde Vauxhall det flotte “Dubonnet” uavhengige forhjulsoppheng som ga en mye bedre kjøreopplevelse enn bladfjæroppheng hos konkurrentene.

Ytelsen var ganske bra sammenlignet med datidens biler og til og med inn på 60-tallet kunne 10-modellen holde følge med Anglia, Austin 1100, folkevogner osv. En svært god 3-girskasse ble operert med en lang spak, men følte sikker og “mekanisk”. Ytelsen var på 60–65 mph og 35–45 mpg.

I 1960 kjørte vi 10-modellen til en familiesammenkomst i New Forest. Da vi forlot restauranten i Picket Post for å dra hjem var det svært mørkt og vått. Vi hadde ikke kjørt mer enn 30 meter så smalt det skikkelig og bilen stoppet helt. En stang satt fast i motorblokken og vi måtte taues av en AA-vogn til nærmeste togstasjon. Det var da far oppdaget noe om Vauxhall 10 som til og med han ikke hadde tenkt på. Vindusviskeren var drevet av motoren, det var en fæl våt og mørk natt og motoren gikk ikke! Min kjære far husket fremdeles denne mareritt-turen flere år senere. Jeg husker ikke hvorfor, men vi overnattet på stasjonens parkeringsplass, parkert ca. 20 fot fra to enorme dieselmotorer som ble ruset i hjel hele natta gjennom. Om morgenen kom en venn og tauet oss helt hjem med et 10 fots tau, som nok var 2 fot lenger enn tauet til AA-mannen.

Du gjettet vel hva som så skjedde? Vel, selvsagt måtte jeg overlate min vakre 12-motor (som ikke var originaldel i Fourlight karosseriet før senere) til fars bil men han ga meg en annen motor som var svært nedkjørt – og jeg kunne fortsatt more meg. På den tiden hadde vi selvsagt ikke noen garasje, alle disse motorskiftene og ombyggingene måtte skje ute i mørket (som regel) med lys fra en lommelykt. Sånn var det på den tiden!



Hillman Minx

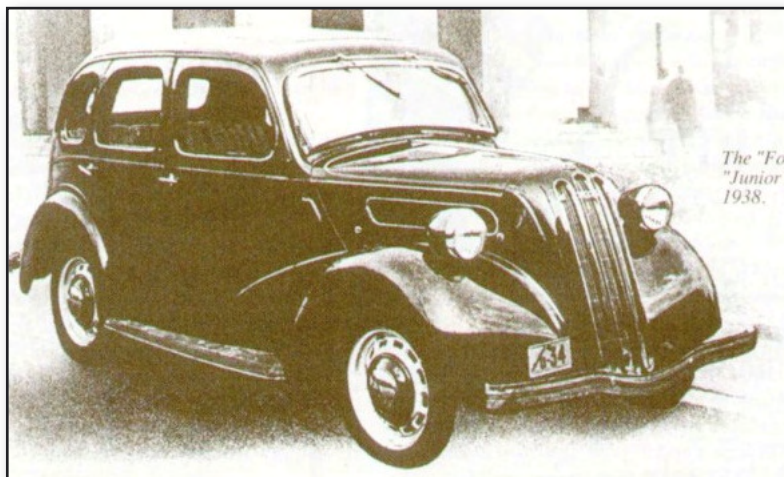
Tilbake til 40-årene: seieren i 1945 ble etterfulgt av mye skuffelse for mange mennesker – og mange nye ideer og spennende prosjekter for mange andre. Oberst Paul Tibbets Junior slapp tilsvarende 20.000 tonn med TNT i den første atombomben over Hiroshima, Japan overga seg til de allierte; mange krigsfanger reiste hjem; Bogart og Bacall spilte i *The Big Sleep* og svartebørs-markedet fortsatte i full vigør siden det fortsatt var rasjonering og matmangel. Rock and roll hadde ikke kommet enda og de fleste hjem hadde verken TV, kjøleskap eller vaskemaskin.



Standard Nine

Verdens første elektroniske datamaskin ble oppfunnet selv om ingen helt visste hva den skulle brukes til. Radar, ballistiske raketter og jetfly kom i jeepens tid; reklame-TV og ideen om mikrobølgeovn ble oppfunnet. Borrelås, Tupperware og frisbee var under utvikling men var ikke til salgs enda.

For de bokinteresserte: *Klokkene ringer for deg* av Ernest Hemingway kom i starten på 40-tallet mens George Orwells klassiker *1984* kom på slutten av tiåret. Så hvem konkurrerte vår Vauxhall mot på den tiden?



Ford Ten

Austin var selvsagt en sterk rival med dens fremgangsrike serier av 7-, 8-, 9-, 10-, 12- og 16-modeller. Alt var godt, solid design med ikke så avansert når det gjelder chassis, oppheng eller motordesign som GM-bilen. Ford var også på banen med sine høye modeller – utrolig å tenke på at disse holdt ut i en eller annen form fram til midten av 50-tallet, ved siden av produsentens egne “flate” modeller.

Hillmans Minx var også en god bil og sannsynligvis stiligere enn noen rivaler og lignet litt på storebrødrene i Statene mens Morris hadde ulike former for “E”-modellen. For de som hadde litt mer penger kunne Jowett, MG, Rover, Triumph og Wolseley være fristende. Motortypen var ikke så stabil som i dag og det var “krig” mellom sideventil- og toppventilmotorer.

Mange år senere var de mange bilopphuggeriene på landet samt bakgatene i byene fulle av disse bilene. Som mange av leserne, var jeg en ung fyr på 50-tallet og inn på 60-tallet. Søndagsettermiddag ble ofte tilbragt på det lokale bilopphuggeriet for å lete etter alt fra en frontlykt til en girkasse, eller fra et speedometer til et baksete. Penger var mangelvare og helt fram til innføringen av MoT var det mange bileiere som holdt bilen på veien med 90 prosent entusiasme, litt kunnskap og masse brukte deler. Vi visste i hvert fall mye mer om hvordan bilen er bygget opp enn man gjør i dag.



Austin 16

De som levde på den tiden vil huske at de svært høye bilene med utskilte frontlykter, stigbrett og rengjøringsvennlige dekk fortsatt var svært populære på begynnelsen av 60-tallet, men forsvant dessverre raskt etter innføringen av MoT-testen.

Vi hadde mange andre 40-talls biler, bl.a. en svært skikkelig Austin 16 med masse vakker bakelitt på dashbordet og dørlister. På den tiden var bilen ganske rask og var en fryd å kjøre, alt var på rett plass og føltes så riktig.

Etterfølgeren i vår familie var en Jaguar 1 ½ liter, en bil som manglet mange av Austins egenskaper, bl.a. bremseeffektivitet, pedalsystem, fart, akselerasjon og styringsnøyaktighet. Men Jaguaren hadde til gjengjeld et vakkert dashbord i tre og lekre skinnseter og flott utsikt gjennom frontruten – med det store radiatordekslet godt i sikte.

Før krigen ble Jaguar kalt en SS (Swallow Sidecars) men begrepet “SS” hadde en dårlig klang som det var best å unngå i etterkrigstiden.



Jaguar 1,5 liter (tatt på en familieferie, min mor og jeg, ca. 1968.)

Det individuelle særpreget fra 1930-årene fortsatte inn i 1940-årene og bilene, til tross for sitt masseproduserte "blikkboks" image, hadde beholdt viktige karaktertrekk. Men de var nok ikke så iøynefallende som bilene fra 60-årene – da det virkelig var individuell styling!

1940-årene produserte biler med kabelbrems, mekaniske brems, hydromekaniske brems, hydrauliske brems og ... ingen brems. Bilene hadde tre eller firegirs girkasser, bladfjær eller uavhengig fjæring, chassis eller ikke-chassis design, side-ventil- eller toppventilmotorer, benkeseter eller individuelle seter, alt som var vesentlig for bil design, og som i de fleste tilfeller hadde en stor virkning på bilens karakter og ytelse.

Egentlig så dekket bilene på 40-tallet bare fire år av det tiåret, så man kunne ikke forvente store endringer i styling eller karosseri, og den selv bærende skallkonstruksjonen ble vanligst. Motordesign skulle forbli mindre spennende for hverdagsbiler og kjempespennende for sports- og luksusbiler, men det er en helt annen historie!



Alvis TA14

BMIHT Kulturarvsertifikater og arkivtjenester

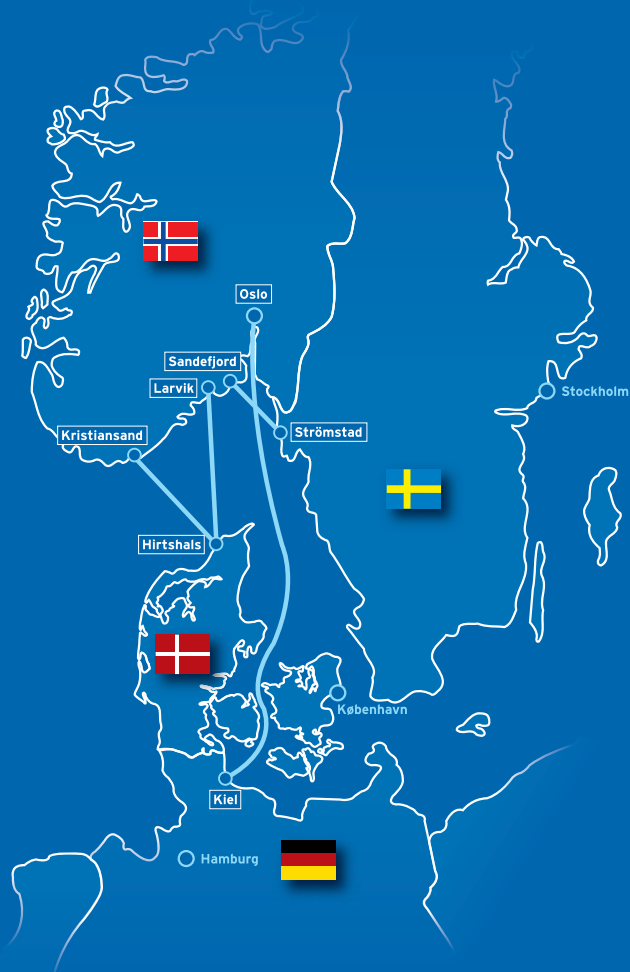
Arkivet til British Motor Industry Heritage Trust tar vare på arkivdokumentene til noen av de mest berømte navnene i britisk bilhistorie. De tilbyr eiere av klassiske biler et Kulturarvs-sertifikat som er en gyldig kopi av registreringen mot chassis-nummeret i de autentiske hovedbøkene på fabrikkene. Da får man oppgitt de opprinnelige nummerregistreringene og fargesammensetningene, konstruksjonsdato og utsendelsesdato, samt detaljer om fabrikkmontert utstyr der dette finnes.

British Motor Industry Heritage Trust ble etablert i 1983 for å sikre en unik samling av historiske kjøretøyer som hadde vært eid av selskapene som dannet British Leyland i 1968. I tillegg kom en stor samling uvurderlig arkivmateriale, bl.a. reparasjonshåndbøker, manualer, salgsbrosjyrer og forretningsdokumenter. Arkivet omfatter en stor samling av fotografier som viser bilhistorien og en like imponerende samling av filmmateriale. For mer informasjon sjekk websiden Heritage Motor Centre Website.

 BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST CERTIFIED COPY OF A FACTORY RECORD	
BMIHT certifies that the details given below are a true copy of an entry in the original factory records for the vehicle with the chassis number quoted. This Certificate does not constitute verification of the present condition of a specific vehicle. These are the details of the car as it left the assembly line. Cars were sometimes modified by the manufacturer after production and prior to shipment.	
Certificate Number: 2011/23239	
1. Make & Model	AUSTIN-HEALEY 3000 MARK III CONVERTIBLE
2. Car/Chassis Number	H-BJ8-U/35743
3. Engine Number	29K-U-H/11115
4. Body Number	80636
5. Specification	RHD, Home Market
6. Colour	Colorado Red
a) exterior	
b) trim	Black
c) hood (top)	Black
7. Date of Build	23 May - 3 June 1966
8. Date of Despatch	10 June 1966
9. Destination (Dealer)	Thompson Reid Limited
10. Other Numbers (where recorded)	Gearbox number: 365
11. Details of Factory Fitted Equipment	Wire wheels, Heater, Laminated windscreen, Roadspeed tyres, Less overdrive
12. Other Information	The registration mark KKH 63D (quoted by you) was issued in Kingston upon Hull
13. Issued to	British Motor Industry Heritage Trust
14. Date of Issue	7 June 2011
15. Signature of Archivist	

Whilst every care has been taken to ensure the correctness of the information supplied neither BMIHT nor any of its associated Trusts or Companies will be held liable for any errors or omissions or the consequences thereof. BMIHT accepts no liability if incorrect numbers have been quoted by the enquirer.
BMIHT Registered Office: Runcorn Road, Capenhurst, Warrington, Cheshire, CW4 7JF. Registered in England No 10707173. Registered under the Charities Act No 264373.





colorline.no • 810 00 811



På Høvikodden 25. september 2014 dukket det opp en Rolls Royce Silver Spirit fra 1982.

Her kommer litt fakta om bilen.

Silver Spirit er etterkommeren til Silver Shadow II.

- Modellen var først tilgjengelig som en forlenget utgave (Silver Spur) og som en Bentley (Musanne).

- Silver Spirit ble ikke solgt på det amerikanske, canadiske eller japanske markedet fram til modellåret 1981.



Originaltrekk

- Silver Spirit har samme motor og girkasse som Silver Shadow II: en 6750 cc V8 motor uten turbo med en 3-girs automatisk girkasse (GM400) og forgassere (for japanske biler drivstoffinnsprøyting) . Maksimal kraft er 198,5 bhp ved 3800 rpm.

- Silver Spirit har firkantede tvillinglykter foran.

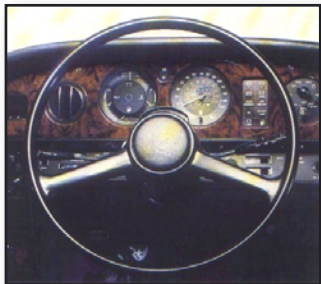
- Fram til 1985 ble frontlyktene utstyrt med et vaske/rensesystem.

- Baksetet har to separate seter istedet for en benk.

- Silver Spirit er den først modellen med en "Flying Lady" som forsvinner inn i radiatoren ved støt.

- Grillen er 1 tomme lavere og 2,5 tomme bredere enn grillen til Silver Shadow og er i pusset rustfritt stål.

- Biler med forgassere har to adskilte eksosrør. Biler med innsprøytingssystem (det amerikanske marked) har ett enkelt eksosrør.



- Fram til modellåret 1986 hadde biler for the amerikanske markedet et drivstoffinnsprøytingssystem, biler for andre markeder hadde forgassere.

- Silver Spirit har mineralvæske (HSMO, også kalt LHM) i det hydrauliske systemet.

- Gulvpanelet er det samme som i Silver Shadow

- Uten nummerskilt

Støtt våre annonsører!



Ekebergmarkedet 20. september 2014



Austin 1800 på vei hjem fra markedet. Føreren av bilen er Arne Herman Kulsrud og han er 82 år gammel og veldig sprek.

82-åringen i bilprat med besøkende på Ekeberg.



Morris Minor på markedet.

B

DISTRIBUERT AV POSTEN
posten
NORGE
NORGE P.P. PORTO BETALT

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

