



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 3 – 2016**



Albions sommertreff 2016



*Premievinnere i
juniorklassen*

<i>Imelin Hovda</i>	<i>8 år</i>
<i>Thea Kristine Fjeld</i>	<i>7 år</i>
<i>Marius Fjeld</i>	<i>5 år</i>
<i>Emil Hovda</i>	<i>12 år</i>
<i>Syver Støen</i>	<i>12 år</i>

*Terje Sunnaas og
Olav Bjørge i kamp
om å vinne
Jaguarfiguren*



*Vinnerne i
Seniorklassens
spørrekonkurranse*

*Til venstre, Kjell Kr.
Ukkelberg, i midten
Olav Bjørge, og til
høyre Terje Sunnaas.*

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: 951 96 435, 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, Øgle-Vikenveien 1119, 2450 Rena, tlf: 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

Takk for hyggelig og godt arrangement i august selv om fasilitetene ikke var det samme på Furuodden som på Biristrand Camping. Værgudene var med oss under begge arrangement, samt at god hjelp fra medlemmer, styret og sponsorer gjorde at treffet ble meget vellykket. Det var masse anglofile som besøkte oss på klubbstanden vår på travbanen og salg av effekter gikk unna. I år hadde vi også besøk fra England av Colin 1 og Colin 2 m/frue.



Lørdagskvelden på Furuodden Camping ble tradisjonell med grilling, opp-gaveløsing for store og små på "plenen" ned mot Mjøsa. Det var masse premier for oppgaveløserne og mange flotte gevinster til lotteriet, og i år var herr Bjørge (nyinnflyttet til Rena) som dro av sted med Jaguarfiguren. Båtreisen fra DFDS ble vunnet av Leif Lundanes m/frue fra Ålesund.

GLEDELIG NYHET

VI ER TILBAKE TIL GOOD OLD DAYS - MJØSMARKED ER BEKRFTET LAGT TIL FØRSTE HELGEN I AUGUST, DVS. DET BLIR ALBIONTREFF DEN 4.-6. AUGUST 2017 og BIRISTRAND CAMPING ER BOOKET

Bestill derfor hytte så snart som mulig: Benytt nettadressen: www.biri-strandcamping.no – Mailadresse: post@biristrandcamping.no
Telefon: 61 18 46 72 Hvis problemer, kontakt Lise 900 13 044

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.

Styret takker for tilliten vi fikk på årsmøtet og går på med ny giv og forbereder oss til 2017.

Har du husket å betale kontingenten? Sjekk at eventuell innbetaling er gjort til korrekt kontonummer – nytt i 2011 – 9713.62.53720.

Likeså minner jeg om nettsidene til LMK vedrørende forsikring og andre aktuelle opplysninger.

Riktig god høst/forvinter til dere alle, sendt gjerne en liten melding til klubben hvis det har vært anglofilt og/eller Englandsbesøk – Beauleiu, NEC mv eller har opplevet noe anglofilt som våre medlemmer burde lese litt om. Se for øvrig redaktørens "ord for dagen" og kos dere med førjulsmat sammen med familie, venner og Albionister! Vel blåst!

Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Det er stadig større deltakelse på Høvikodden. Siste onsdag i september var det hele 28 engelskproduserte biler på plass. Vi synes at dette er kjempefint. For å sitere Tore Lie fra vår Facebookside: "Veldig trivelig kveld, med herlig variert utvalg biler". Det ligger langt framme på netthinna å huske på Høvikodden. Alle prater bil og det gis gode tips til hverandre. Slik skal det være. Også ler vi noen ganger og lurar på hvorfor vi kjører engelsk bil. Vedlikeholdet er viktig og ikke alle har mekkehåndtlaget helt ut i fingerspissene. I tillegg kan noen biler både ha dyre deler og noen deler er nesten ikke mulig å få tak i. Det er viktig at vi hjelper hverandre så godt vi kan med forbindelser, kunnskap om bil og hvordan vi skal handle deler på nett. Jeg har sjøl kjøpt hjulkopper til min 2-dør Morris Minor på nett og det gikk veldig greit. Jeg vil også benytte anledningen til å reklamere for Terje Sunnaas og hans hjulservice på Bjerkebanen. Nevnes må også vår fabelaktige loddselger på sommertreffene våre, Odd Johannessen, som også er flink til å lakkere biler. Her har vi klubbmedlemmer som yter litt ekstra. Vi må heller ikke glemme besiktigelsesmennene våre som også kan fungere som merkeoppmenn og yter assistanse når feil oppstår på bilene. Det er hva klubben i dag makter å få til med knappe ressurser. Jeg tror derfor at medlemssamarbeidet, slik det skjer på Høvikodden, er veldig viktig for engelske bileiere. Det er klokt å være medlem, ikke minst på grunn av forsikringsordningene. Disse finner du på vår hjemmeside og ikke minst under LMKs hjemmeside.

Hilsen Redaktøren



Keep Dreaming. Keep Drawing.

JERSEY INTERNATIONAL MOTORING FESTIVAL

2. – 5. JUNI 2016.

Jersey er den største og sørligste av de britiske kanaløyene. Øya er ikke stor, bare ca. 116km², og har ca. 100.000 innbyggere. Øya ligger bare ca. 25 km fra kysten av Normandie. Tidligere reiste mange nordmenn på chartertur til Jersey, nå er bare få charterturer til øya. Jersey har norsk konsulat.

Fra gammelt av har velstående engelskmenn slått seg ned på øya, både på grunn av det gode klimaet, men også grunnet gunstige skattefordeler. Derfor finnes det en mengde gamle, sjeldne og velholdte biler der. Det er en sann fryd å kjøre rundt i det vennlige landskapet på øya, og turen toppe seg når man møter på gamle, noble biler, som Rolls Royce, Bentley, Aston Martin, Jaguar, Daimler og Jensen, men velholdte Austin, Morris, Wolseley, Vanden Plas, Triumph (Bergerac sin Triumph går der enda), Singer, Humber, Riley, Vauxhall, Ford, Rover, MG, Lotus, Morgan etc kan man møte på. Og flotte, gamle engelske motorsykler som BSA, Triumph, Norton og Ariel.

Hvert år arrangeres store motorshow, flyshow og veteranbil løp på øya.

Dette året dro min bror og jeg, som begge er interesserte i gamle, engelske biler og motorsykler, til Jersey International Motoring Festival i begynnelsen av juni. Vår eldste bror bor på Jersey, så det passet oss bra. Det ble fire uforglemmelige dager.

Første kvelden var det oppvarming med go-kart i måneskinnet langs strandpromenaden. Alt fra ungdom til eldre deltok, og her gikk det unna. Det var fin underholdning.

Neste dag var det en lang veteranbil parade, der de gamle og fornemme bilene fikk vist seg fram for publikum. Etterpå parkerte de slik at vi kunne se og beundre dem på nært hold. Krom og lakk lyste om hverandre, og de stolte bileierne hygget seg med publikum, og delte informasjon og historier om bilene. Litt senere var det «Quarter mile sprint», der deltakerne skulle tilbakelegge en kvart engelsk mile (440 yards) på kortest mulig tid.

Denne sporten går i England tilbake til tidlig på 1900 tallet. Den første startende klassen var veteranbiler, der de fleste tok det ganske rolig for ikke å overanstrenge bilene. En Aston Martin DB2 tro allikevel til for fullt, og viste hva 30 talls bilene dugde til. Ellers var det en SS, som Jaguar het den første tiden, som gjorde øyet vått da den ga full gass og la igjen en eim av brent gummi og olje. Men å se de gamle veteranene i god fart og med tidsriktige sjåfører var dagens opplevelse. Neste startende klasse var nyere «veteraner» fra før 1961 og mellom 1961 og 1979. Her stilte de gamle engelske sportsbilene som MG, Lotus, Austin Healey, Triumph, men også Ford Anglia, Cortina, Escort og ombygde biler, blodtrimmede biler, noen med brummende V8 turbomotorer. For oss var det fineste å se de gamle sportsbilene vi husket fra da vi var unge. Alle var som nye, og gikk pent. En fin stemning i pent vær.

Det ble også kjørt «quarter mile» med engelske motorsykler i alle aldre og klasser, samt noen eldre japanske sykler. Hva fart angår, så var det jo disse som tok kaka. Og de som kjørte syklene kunne selv vært langt opp i årene. Når folk over 75 år gir på det sykkelen tåler, så står det respekt av det!

Samme dag var det utstilling av biler og engelske motorsykler, og mange flotte veteranbiler ble lagt ut for salg. De var alle i god stand, og til brukbare priser. Det var presentasjon av nye bilmodeller, bla Jaguars nye SUV, F-PACE. Så var det gaterace med formel-1 biler, motorsykkel og tråsykkel oppvisning, stort marked etc. Med godt vær ble dette også en fin opplevelse.

Den tredje dagen var det bakkeløp for veteranbiler og veteranmotorsykler. Veien var ca. 640 meter lang, med mange og krappe svinger og god stigning. Også her utmerket den gamle Aston Martin DB2 seg, med god og rask kjøring, uten å utfordre kjøreegenskapene til det ekstreme. Men Lotus Super Seven var vanskelig å slå, men de mere vanlige sportsbiler gjorde en hederlig innsats. Men også her var det motorsyklene som var raskest i den vanskelige løypa, og passerte målstreken i over 130 km/t.

Så var det nytt bakkeløp den fjerde dagen. Da slappet vi mere av, kjørte rundt på øya og bare koste oss i landlige omgivelser, spiste godt og lot inntrykkene fra de gamle bilene sige inn over oss.

Vi kan absolutt anbefale å ta en tur til denne gamle erkebritiske øya under Jersey International Motoring Festival, som arrangeres hvert år. Det går flere daglige fly fra London til Jersey, og er man tidlig ute, får man rimelige billetter. Norwegian til London, og British Airways derfra til Jersey, eller med British Airways hele veien. Og det koster ikke noe å se på alle de arrangementene som jeg har nevnt.

Noen bilder fra festivalen er vedlagt.

Med hilsen Alf V. Adeler, medlem 10063.



Historien om Austin Allegro

Av Keith Adams

Hva gjenstår å si om Allegro? Den oppfylte aldri salgsprognosene, fikk et forferdelig rykte i pressen og hos kjøperne og berømmelsen overgikk langt betydningen den hadde for bilindustrien.

British Leyland satset alt på at bilen skulle bli en suksess, men mislyktes sørgelig.

Farvel markedsandel

Det som er spesielt trist i historien om Allegro er at den kunne ha blitt en verdenssuksess. Den var forhjulsdrevet, kom på riktig tidspunkt, var teknisk avansert og viktigst av alt, den erstattet ADO16, en av de mest elskede og populære etterkrigsbilene i Storbritannia.



Ideen bak, og utviklingen av Allegro – ADO67 – kom først i gang for alvor i 1968. I dag går utviklingen så raskt at det vil være utenkelig å ha en bil i produksjon i seks år før man tenker på hva som skal erstatte den. Men BMC på 60-tallet forsømte seg, man hadde satt i gang arbeidet med å justere fjæringen for å forbedre den humpete kjøreopplevelsen, samtidig med en kraftig forbedring av karosseriet foretatt av den nye stylisten Roy Haynes og hans team av Ford-importer, som jobbet i et nytt studio i Pressed Steel Fisher fabrikken i Cowley.

Det nye designet ble gitt kodenavnet ADO22. Samtidig var YDO9-prosjektet i gang som utviklet seg til å bli Morris 1500 og Nomad, beregnet på det australske markedet, Nomad hadde hel bakhjør.

YDO9-modellen brukte den nye E-series motoren med overliggende kamaksel, som nettopp var gått i produksjon på Cofton Hackett nær Longbridge. 1100 ble raskt BMCs bestselger og var svært populær blant utallige bilister fra Storbritannia, Europa og Samveldet. Den hadde blitt en nasjonal institusjon.



ADO22 ble feiet til side da den nye kosten til BLMC tok kommandoen i Longbridge.

Det er helt rimelig å anta at en kombinasjon av designet til ADO22 og YDO9 ville ha holdt den vanlige ADO16 på toppen av salgsstatistikken med minimale kostnader, mens BMC utformet en erstatning både for Mini og 1100/1300, ved å bruke det samme designet på underkarosseriet som i generalplanen til Roy Haynes.

Det som ødela denne planen var den dårlige presseomtalen som BMC fikk under kredittinnstrammingen som skjedde i juli 1966 og den påfølgende fusjonen med Leyland som ble offentliggjort i mai 1968. I januar 1967 erklærte BMC et tap på £7,5 million etter et halvt år, hovedsakelig på grunn av streiker, både interne og eksterne, det kriserammede markedet som følge av kredittinnstrammingen og det faktum at BMCs høyteknologiske serie var avhengig av høyt volum for å være lønnsom,

de hadde altså en lav fortjenestemargin.

Ekspertene og analytikerne var snart i full sving ved skrivemaskinene sine, også de som hadde innflytelse hos den tids Labour-regjering, som var opptatt av å «ta grep». Ifølge ekspertene og analytikerne var problemet med BMC mangelen på nye modeller. Legg merke til vekten som legges på ordet «ny». Analytikerne lovpriste Fords metoder på en tid da den nye Cortina Mk2-versjonen hadde dyttet BMC 1100 ned fra toppen av salgslistene.

Bilindustriekspertene forventet at Fords oppsving på salgslistene skulle gå forbi BMC, men dette skjedde aldri. Fords bilserie manglet fremdeles den generelle appellen som den skulle få ti år senere og Mk4 Zephyr/Zodiac «sjefsbil» var ikke blant Dagenhams fineste biler. Det som analytikerne beleilig nok unnlot å nevne, var at den nye Cortina var en kosmetisk forbedring av Mk1 som ble lansert i 1962, akkurat som planene var for BMC ADO22.

En ny optimisme

Etter Leylands overtakelse i mai 1968 sa Donald Stokes at det ikke fantes noen nye fremtidige modeller som skulle utvikles. Han påpekte at 1100/1300-serien gjorde det dårlig, og sammen med Harry Webster og George Turnbull formulerte han en plan for å erstatte ADO16 med Morris og Austin-modeller. Dette var i samsvar med hans planer for de to merkene.



*Paul Hughes' designskisse: Det er noe Allegro i denne tegningen som ble produsert etter at bilen var godkjent for produksjon.
(Bilde: Autocar)*

Marina ble utviklet og satt i produksjon superraskt, på mindre enn 3 år, og den tradisjonelle bilen passet godt inn i Stokes idé om at Morris-biler skulle rett og slett være Ford-fightere, mens Austin skulle være unik – en produsent av teknologisk avanserte, fremragende biler. Harry Webster hadde først sett for seg en forbedring av ADO16 med karosseri stylet av Michelotti. Men denne gode ideen ble raskt forkastet til fordel for en helt ny bil.

12. juni 1968 møttes 500 forhandlere for British Motor Corporation i utstillingslokalet på Longbridge for et informasjonsmøte om fremtiden, ledet av Sir Donald Stokes, CEO for British Leyland Corporation. Han lovet dem en helt ny modell-policy for de neste 5 årene under ledelse av Harry Webster. Det var tydelig at det ikke lenger var snakk om en forbedring av ADO16-designet på dette tidspunktet. Med datidens tenkemåte var «nytt» ensbetydende med forbedring.

I ettertid er det tydelig at British Leyland ikke satte pris på at ADO16 hadde hva vi nå kaller «merkevareverdier». Til tross for alle sine feil, som f.eks. tilbøyeligheten til å ruste etter den minste regnbyge, fortsatte ADO16 å selge og 1968 og 1969 var topp produksjonsår. Den nye 1300-versjonen solgte bedre enn noensinne og dyttet Cortina ned på annenplass, og viste dermed at kundene faktisk ønsket seg en bedre versjon av et veletablert produkt. ADO22 kunne ha passet i denne sammenheng. Men å tilby disse kundene noe helt nytt, var en risikabel strategi.

Harry Webster, som ble intervjuet i 1973, tar opp tråden: «Da jeg kom hit fra Triumph i mai 1968 fantes det ikke tegn til en mulig etterfølger for noen av de forhjulsdrevne bilene som var tegnet av Issigonis, med mindre du regner med Alecs smarte, ultra-enkle Mini for Italia, som dessverre måtte forkastes da markedet ikke var klar for den. Dermed kunne designerne starte med blanke ark og jeg hadde mye frihet når det gjaldt motoren.

«Imidlertid var Maxi i ferd med å bli satt i produksjon, med en splitter ny fabrikk på Cofton Hackett som sto klar til å masseprodusere den nye motoren med overliggende kamaksel, og den gamle A-Series motoren hadde fremdeles mye futt i seg.

Det var derfor ikke snakk om å gjøre noen store mekaniske endringer. Da gjensto fjæringen som jeg syntes var viktig, siden det opprinnelige Moulton-konseptet var blitt forbigått av mer konvensjonell design på mange områder, og selvsagt hele enheten også.»

«Jeg hadde noen klare ideer om hva som manglet her. Jeg var veldig interessert i Sir Alec Issigonis' opprinnelige teori om en kompakt bil, men jeg ville utnytte bilens totallengde fullt ut, i stedet for at mye gikk til luft foran og finner bak. Og selvsagt måtte mine folk tenke på sikkerhetsreglene, både de aktuelle reglene og de nye som var foreslått. I vår nye bil var lengden fra stigbrett til baksete



akkurat den samme som i en 1300-modell. De ekstra få tommene har til dels gått til bagasjerommet og til dels til panseret sammen med radiatoren, for å ha litt mer å gå på i en kollisjon. Ekstra bredde er blitt lagt til dørene, for å skjerme mer for kollisjoner fra siden. Jeg er enig i Issigonis ide om interiørmiljø og at et stivt karosseri er trygt. Allegroens torsjonsstivet er omtrent 6000 pund/fot – blant de beste i industrien.»

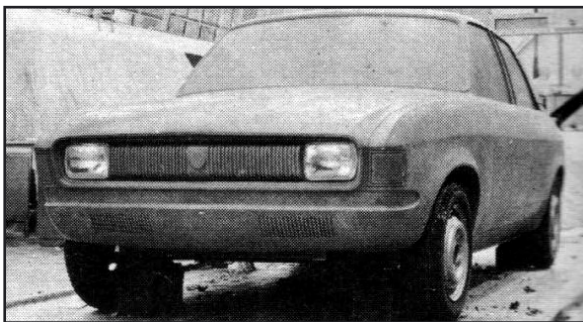
Vintertesting av ADO67 i Finland i januar 1972. Senioringeniørene Ray Bates og Tom Penny følger med.

Utviklingen av Allegro gikk derved raskt fremover. Før etableringen av den forstørrede design-avdelingen på Elephant House i Longbridge, produserte Harris Mann og Paul Hughes konkurrerende design på Cowley for ADO67, men Manns design ble valgt for videre utvikling. Mann skulle bli sjefsstylist for Austin-Morris etter at Roy Haynes sluttet, Haynes ønsket ikke å flytte fra Cowley til Longbridge. Mann fulgte nøye designplanen lagt av Harry Webster: Allegro skulle ha holdbar styling og ikke være motebevisst. Avant-garde biler fulgte aldri moten.

I 1973 fortalte Austin Morris' karosseridesigner om utviklingen av Allegros styling: «Utseendet til Allegro er verket til en mann – Harris Mann. Harris er vår hoveddesigner. Han kom til oss fra Ford, og før det var han –av alle steder – hos bussprodusenten Duple. Hans forslag til ny bil var en av fire–fem modeller som vi presenterte for styret tidlig i 1969. De gikk inn i den store runde bygningen der modellene i full størrelse var utstilt og falt umiddelbart for Harris' bil. Deretter lot de ham bare holde på. Produksjonsversjonen som du ser i dag er knapt endret i utseende i forhold til originalen.»

De opprinnelige Allegro–designene var elegante, runde og stilige. Men, kravet om at bilen skulle bruke eksisterende motor og girkasse, samt andre større komponenter fra BLs delelager, resulterte i design–kompromisser. Harris Mann forklarte prosessen slik i 2002: «Vi ønsket å lage en mye mer moderne versjon av 1100/1300 og beholde det lange, strømlinjeformede utseendet. Så var det mange andre faktorer som påvirket utviklingen. Det ble utviklet et varmeapparat til en kolossal kostnad som krevde stor plass. Det måtte inn. Så måtte vi installere E-Series motoren, som passet bedre i en Leyland lastebil.»

Dette betydde at panseret måtte løftes opp, dette påvirket passasjerkupeen. De myke linjene i det opprinnelige designet ble også overdrevet, da ingeniørene ville ta med det beste fra «Barrel-car» – en rival til ADO74 – både når det gjaldt totalinntrykk og sterke panelplater. Akselavstanden ble forlenget litt i forhold til 1100, men overhengene ble økt for å forenkle adgang til motor og bagasjerom, som var to ankepunkter ved ADO16.



Allegro i leire, den har en slående likhet med det endelige produktet.



De doble frontlyktene kunne ha utgjort hele forskjellen.

ble det mindre plass innvendig. Den ble mer klumpete både innvendig og utvendig og hadde tapt den opprinnelige strømlinjeformen. Det var dessverre det som skjedde.»

«Siden de hadde gått på akkord med totalinntrykket og med designet, var ADO67 i ferd med å bli en parodi av Manns opprinnelige design. Dermed ble hele bilen høyere og den så både kortere og

buttere ut. Man satte inn større seter og dermed

Karosseridesignet ble endelig avgjort av styret i BLMC 19. september 1969 (til en pris av £21 mill.) og denne endelige versjonen ble møtt med en følelse av uro, særlig hos Harris Mann, som følte at hans design hadde blitt ødelagt for mye av produksjonsingeniørene. Allegros design var imidlertid godkjent for produksjon av George Turnbull og man syntes at den ukonvensjonelle stylingen var akkurat det som trengtes for Austin-modellen: å være en fanebærer for datidens sterke pionerånd i selskapet.

Fra 'lastic til 'gas...

På ingeniørfronten hadde Alex Moulton utviklet Hydragas til å erstatte Hydrolastic, som brukte gummi som fjæring – et mer upålitelig materiale. Hydrogas derimot brukte gass og nitrogenfjæringsenheter, som var mye mer pålitelig. Hydrogas fortsatte Hydrolastic-tradisjonen med sammenkobling hele veien fra front til bakende, det betydde at veigrepet var upåvirket av den mykere kjøreopplevelsen gitt av det nye systemet. Sammenlignet med Hydrolastic fjæring var fjæringsenhetene mindre og billigere å produsere, dempingen var lettere å justere og det var mindre støy.

Hvem ville ha trodd at dette nye fjæringssystemet var så solid at det ville være i bruk fram til 2002?

Serien av motorer ble utvidet til å inkludere den nye E-Series som supplerte den tradisjonelle A-Series. I likhet med Maxi kunne Allegro nå kjøpes med 1485cc og 1748cc, den brukte den samme femgirs girkassen ved å anvende stangkoblingen, som var innført for å erstatte den kabel-drevne koblingen som hadde vært en belastning for de første Maxi-modellene.

Nyheten om at Allegro skulle bruke E-Series ble mottatt med letelse hos arbeiderne på Cofton Hackett. Den nye motorfabrikken var blitt bygget for å produsere og sette sammen E- og E6-Series motorer, og skulle oppfylle de overdrevne forventningene som ledelsen hadde til Maxi. Dessverre klarte ikke Maxi å nå salgsmålene og Cofton Hackett ble drevet med fryktelig underkapasitet. De forventede salgshallene for Allegro var høye og ville oppveie svikten som var skapt av Maxis fiasko.

Idet Allegro nærmet seg produksjonsstart ble Quartic-rattet lagt til. Jeff Daniels minnes i sin ypperlige bok «BL: The Truth about the Cars»: «Våren 1972 tok George Turnbull en av David Baches mer ekstreme designideer tilbake til tegnebrettet på Austin-kontoret: et ratt som besto av fire kurver som var koblet sammen av fire rette streker, som lignet på fasongen til en tv-skjerm. Dette hadde blitt installert på Rover P8, men hadde blitt stoppet av gode grunner, men Turnbull syntes at dette passet veldig godt til Allegro. Avant-garde og high-tech var hva designet til ADO67 skulle dreie seg om».

I 1973 forsvarte Austin Morris sjefsdesigner Vic Hammond quartic-rattet. «For det første så er rattet langt fra firkantet i formen. Den vanlige runde formen til rattet er bare litt flattrykt. Vi gjorde dette fordi vi visste at de fleste sjåfører ønsker et relativt lite ratt, men vi ønsket også at de kunne se instrumentene på dashbordet.»

Sommeren 1972 ble erfarne tekniske skribenter fra den britiske motorpressen invitert til Longbridge for å se på Allegro og si sin mening om den nye bilen. Siden dette ble gjort mot slutten av designprosessen til Allegro, var det det svært lite disse journalistene kunne foreslå som kunne innebære store endringer på bilen.

Quartic-rattet falt ikke i smak hos noen av dem. Det ville være en understatement å si at de heller ikke var imponert over designet til ADO67, hovedkritikken var at den manglet stil.

Ledelsen hos Austin ønsket å høste bifall hos motorpressen ved å tilby journalistene historien om utviklingen av Allegro. Som PR-øvelse slo dette feil ut, siden små endringer som f.eks. å fjerne Quartic-ratter ikke var mulig å gjennomføre. Direktørene som inviterte journalistene til BLMC før lanseringen av bilen må ha visst at det var umulig å gjennomføre endringer så sent i prosessen, noe som gjør dette initiativet enda underligere. Resultatet var at pressen fikk inntrykk av at deres forslag ikke ble tatt hensyn til (som ikke var sant, selv om deres ønsker ikke kunne oppfylles) og all goodwill som dette arrangementet kunne ha skapt ble skuslet bort.

Allegro imponerer – i omtrent tre minutter

Allegro ble lansert i mai 1973 og timingen for den nye, lille familie bilen var perfekt. Maxi hadde mislykkes i markedet; salget av ADO16 falt, (Morris-versjonen hadde blitt lagt ned



*Allegro på Earls Court Motor Show i 1973
(bilde: Kevin Davis)*

for å gjøre plass for Marina). Cortina, som før hadde vært en rival til ADO16, hadde vokst betydelig i størrelse og den nye Mk3 hadde barnesykdommer, så den nye bilen ble lansert med en viss optimisme. Allegro hadde blitt grundig utredet og BL-ledelsen trodde at den ville bli en stor suksess.

Ved lanseringen produserte Longbridge ca. 1100–1200 Allegro pr. uke, BL hevdet at dette var den beste lanseringen av selskapets biler noensinne. BLMC påsto at de hadde bygget opp et lager av 10.000 salgsklare biler, de håpet på en 8–10% markedssandel i det britiske markedet. Til lanseringen var også en av de to ADO16 produksjonslinjene koblet over til montering av Allegro: når den ukentlige produksjonen nådde 2500, ble den andre linjen koblet over til Allegro.

Ved starten på 1974 håpet BLMC å produsere mer enn 4000 ADO67 pr. uke. Selskapet påsto at publikum ønsket mer elegante biler og at 1500cc motorer og ADO16 1100/1300 ikke lenger kunne tilfredsstille dette markedet. George Turnbull sa: Med Allegro har vi prøvd å være alt for alle. Det er et enormt oppdrag for våre ingeniører, men jeg tror at vi har lyktes. C-sektoren utvides hele tiden og på denne måten vil vi kunne dekke mesteparten av dette segmentet med minimal investering.»

Lord Stokes understreket overfor BBC hvor viktig Allegro var for British Leyland i mai 1973: «Den er svært viktig siden den dekker markedet mellom 1100 og 1750 hvor det er størst etterspørsel, og det er også en bil som vi tror vil appellere til så vel kresne britiske kunder som et kresent europeisk publikum, som også er mye større nå som vi er med i Fellesmarkedet. Vi tror at denne bilen i det store og hele vil appellere til europeisk smak.»

Lord Stokes fremholdt på et annet tidspunkt: «Vi har gitt våre ingeniører og designere en utfordring. Jeg har studert den i alle utviklingsstadier og er helt overbevist om at vi har en bil som er ganske enestående i sin kategori og type».

Og Harry Webster forsvarte Quartic-rattet nok en gang: «Det er virkelig den teknisk korrekte fasongen for akkurat denne bilen, da instrumentene er plassert slik at du kan se dem rett gjennom rattet. Det er et svært behagelig ratt å holde i og vinkelen på rattet har nå blitt justert slik at det sitter naturlig. Det er et interessant komponent i denne bilen».

En uke etter lanseringen påsto BLMC allerede at de hadde solgt de to første årsproduksjonene av Allegro. Var dette virkelig sant eller et PR-stunt?

Prøvekjøringer var ikke negative, men det var ikke til å komme forbi at 1100 og 1300 Allegro var 10% dyrere, og når det gjaldt motor- ytelse var de tregere på grunn av større vekt. Magasinet «Autocar» skrev om 1300 Super på en storsinnet måte: «Det er ingen tvil om at mye tankearbeid og utvikling er investert i design av Austin Allegro-modellen og den blir sikkert en veldig populær ny modell. Sammenlignet med den mye eldre Austin 1300 er den et stort frem- skritt på alle måter og vi vil gjerne tro at mye av vår kritikk bygger på at testbilen er et tidlig eksemplar i produksjonen på Longbridge. I tillegg til den avanserte ingeniørkunsten tilbyr Allegro en svært komplett liste over standardutstyr og 1300 Super er svært god val- uta for pengene».



Du kan ikke beskyldre Allegro for ikke å komme i et bredt utvalg av modeller (Bilde: Autocar)

Hvis dette høres ut som en rungende støtte til produktet må man huske på at prøvekjøringene var mer varsomme i kritikken av nye biler i 1973, men skuffelsen over 1750 Sports Special-modellen var mer åpenbar.

«Det var fint at British Leyland ikke ga SS-modellen et falskt GT-merke, da ytelsen til denne lille bilen med en motor på nesten 2 liter er verken særlig sporty eller spesiell, og ligner i hvert fall ikke på en Grand Tourer. Vi ble spesielt skuffet over at 1750-modellen ikke kunne klare akselerasjonen og toppfarten til biler som Fiat 124 Special T, Datsun 180B, Hillman Hunter GLS, Renault 16TS, Triumph Dolomite og særlig Ford Cortina 2000 og Vauxhall 4/90, som vel må være de reelle rivalene. Selv om den tilbyr andre ting som oppveier den dårlige ytelsen, lurer vi på om kjøpere som ønsker en sporty modell får nok for pengene.»

Hovedkritikken var rettet mot mangelen på bein plass i baksetet (som ikke var bedre enn ADO16) og dårlig ytelse og bremses på A-Series modellene. Girskiftet i E-Series versjonen var uklar og hakkete (en spøkefugl sammenlignet det med å røre i en pose med klinkekuler med strikkepinne). Quartic-rattet var ikke bemerkelsesverdig som markedsføringsgimmick, og stylingen ble høflig overlatt til «gjør opp din egen mening» -tankegangen.

Styling – til å elske eller hate?



Imponerende bilde med ekstra glamour til lanseringen, men det ble mye skuffelser i de påfølgende månedene (foto: Richard Gunn)

tene er mye smalere enn bilens bredde, dette gjør at den ser oppblåst ut, særlig forfra.

Faktisk er det mer å legge til når det gjelder stylingen. Utseendet til en bil og hvilket image den gir er uhyre viktig for potensielle kjøpere: hvis en bil ser riktig ut kan man overse feil; hvis den har feil utseende ødelegger dette for hvor attraktiv den føles for kunden. Uansett hvordan du ser på Allegro så er den stygg, fronten er udefinert og grill/frontlyk-

Spen King beskrev dette treffende: «Jeg husker første gang jeg så leiremodellen av Allegro, jeg ble forskrekket og måtte se en annen vei! Den så ut som en karikatur av Henrik den 8. med små trekk og et stort, oppblåst ansikt.»

Sidene på bilen, som har konveks bueform, understreker inntrykket av at Allegro ser gravid ut. Hjul som ikke fyller buene understreker ytterligere inntrykket av at bilen er klumpete. Det er lett å kritisere stilingen og vurdering av utseende er alltid subjektivt, men når man tenker at bilen skal masseproduseres og selge stort, er det vanskelig å tenke seg en annen etterkrigsbil som er blitt så sterkt fordømt bare på grunn av formen. Noe som er enda mer sørgelig med denne situasjonen er at den kunne vært totalt annerledes. Som det vises i det første tegningene av ADO67 så kunne designet ha blitt veldefinert og attraktivt. Noen med tilstrekkelig innflytelse burde ha stoppet utviklingsmonsteret på Longbridge og sagt: «Hei folkens, har dere sett hvordan denne bilen har blitt?»

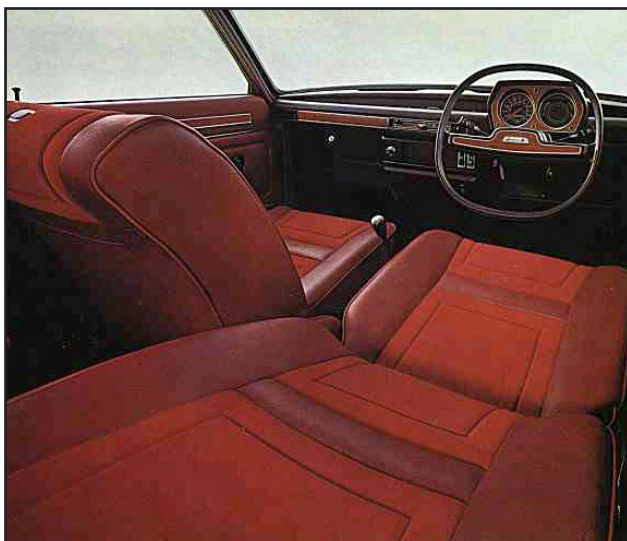
Faktisk så prøvde noen å gjøre dette «Jeg og en eller to til prøvde, men John Bacchus syntes jeg var altfor geskjeftig. Faktisk stammet noe av problemet fra en feilvurdert skjevhet i panelpressingen. Den endelige pressingen pleier å avvike litt fra den tegnede formen på grunn av litt skjevhet etter at den kommer ut av støpeformen. Verktøydesigneren kan prøve å kompensere for dette ved å endre fasongen på støpeformen, men hvis han overkompenserer kan han få den motsatte effekten av hva som var hensikten. Dette var årsaken til den lille «bolleaktige» innadgående buen på bakenden.

Listene på dørene krummet seg også litt, de var ikke helt rette og fine. Holdningen var «det får være bra nok».

På Princess-modellen skjedde det motsatte, antagelig som en reaksjon til Allegro – her hadde panelene som skulle ha en lett krumming blitt for flate, dette ga panelene et «blikkaktig» og sjabert utseende.

Det som er enda mer forbløffende er at 1100-modellen som ble tegnet av Pininfarina allerede 10 år tidligere hadde skapt moten for småbiler, og at biler som Volkswagen Golf og Alfa-Romeo Alfasud hadde vist at kantete, markert design utført av en stor italiensk designer var hva kjøperne ønsket seg. Det eneste fordelaktige som kan sies om Allegros styling var at den ikke kunne forveksles med noe annet.

Quartic-rattet gjorde bilen enda mer upopulær hos kundene, og selv om Austin hadde gode grunner for å velge et så utradisjonelt element, var sannheten at folk mislikte rattet – selv om det var lett å se instrumentene på dashbordet, var det ikke nok instrumentskiver til at det var praktisk nødvendig, hvis du da ikke satt i en Allegro 1750 Sports Special.



Særpreget og veldig 70-talls, men mange kjøpere mislikte rattet, som snart ble gjenstand for allmenn hånlatter. (Bilde: Richard Gunn)

Politiet bestilte 657 Allegro som skulle brukes til London-politiet og patruljebiler ved lanseringstidspunktet for bilen. Politiets Allegro erstattet Morris Minor, og som patruljebiler ble de ansett som svært vellykket. Pressen la merke til at Quartic-rattene ble fjernet; politiet sa at det ikke var noe feil ved Quartic-rattet, men at det bare ikke passet politiets måte å kjøre på (det forklarte de forlegne politifolkene). Heldigvis ble denne skyteskiven for mange vitser fjernet etter mindre enn to år da den havnet i gimmick-bøtta.

Året etter meldte stasjonsvognen sin ankomst. Hvis folk syntes at sedanen var stygg, kom Allegro Estate som et mye større sjokk.

Det var aldri tvil om at den var praktisk, med sin flate lastedør og store bagasje plass. Dessverre var denne også like tung i sessen når den var lastet som ADO16 stasjonsvogn var. Men hvis folk trodde de hadde det meste når det gjaldt besynderlig utseende med Allegro og Allegro Estate, hadde de ikke regnet med Vanden Plas 1500.

Allegro fikk samme Vanden Plas-fornyelse som ADO16: skinninteriør, dashbord av tre, luksuriøst interiør over det hele (inkludert polerte piknikbrett i valnøtt som var festet på ryggen til forsetene) og den tradisjonelle VP radiatorgrillen. Roland Fox, som var adm. direktør for Vanden Plas, tegnet faktisk fronten etter å ha sett en prototype av ADO67 på begynnelsen av 70-tallet, og sa at Daimler Double-Six var hans inspirasjonskilde. Gitt design-begrensningene han jobbet under, var det ikke mye plass for eksperimentering. Men da han ble spurt hvorfor det ikke var mulig å bruke en lavere grill, insisterte Fox at den utstående snuten ga «skikkelig utsikt» fra sjåførens sete og at det var hva hans kunder ønsket seg. Mens ADO16 hadde et attraktivt utseende som passet godt til merkeproduksjon, var dette ikke tilfellet for Allegro og den endelige formen ble gjenstand for generell kritikk.

Deretter lanserte Leyland Vanden Plas 1500 (den fikk aldri navnet Allegro) i 1974, mot bedre vitende.

Vanden Plas var enda styggere enn sine mer beskjedne brødre, som var litt av en prestasjon i seg selv. Vanden Plas-versjonen hadde et rundt ratt, British Leyland sa at Quartic-rattet ikke var ønsket av Vanden Plas-kundene. Det endte med at Vanden Plas 1500 ble kjøpt av et lite antall lojale kunder, men genererte allikevel et godt overskudd. I dag er den blitt en kultbil og de fleste er fremdeles i bruk.

Det er lett å forstå interessen for Vanden Plas 1500: det er bare å ta en liten bil og lesse den full med luksus. Dette var en ide som Rover sluttet seg til på slutten av 80-tallet med 200/400, den eneste forskjellen er at Allegro var et så dårlig utført utgangspunkt.

Allegro ble endelig lansert i Europa i mars 1974. Akkurat når BLMC endelig skjønnte at Allegro ikke kom til å selge i forventet volum, er ikke lett å fastslå. Oljekrisen i 1973/74 hadde dempet biletterspørselen, men 28. april 1974 ble det annonsert at BLMC skulle fjerne 3 av 12 modeller i Allegro-serien. Dette var 2-dørsmodellen til 1300 De Luxe, 1500 De Luxe og 1750 Sport. De mindre 1100 og 1300-modellene viste seg å være mest populære, stikk i strid med forventningene til BLMC.

I løpet av de første månedene i 1974 ble den nr. 7 av de mest-salgende bilene i Storbritannia, dette var svært beskjedent sammenlignet med forgjengeren – 1100/1300-modellen. Produksjonen i Longbridge på denne tiden var bare på litt over halvparten av ukeshapasiteten på 4500–5000 biler. I mai 1974 annonserte British Leyland at de skulle stenge den største og mest moderne billakkeringsfabrikken i Trentham, Longbridge, Birmingham, siden anlegget bare opererte på 1/10 av kapasiteten. Den var blitt fullført bare to år tidligere for å ta opp til 4500 Allegro i uka.

Det ble rapportert på denne tiden at Allegro-produksjonen hadde nådd toppen med 2500 enheter pr. uke, og nå var nede i 2000 pr. uke. Samtidig var produksjonen av Volkswagen Golf oppe i 10.000 biler pr. uke. I november 1978 hadde den ukentlige produksjonen av Allegro falt ytterligere til 1000 pr. uke, da BL annonserte et ytterligere 25% kutt i produksjon.



Årsmøteprotokoll – året 2015

Møtedato 20.08.2016 kl. 14.00 på Biri Travbane
10 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 Trond Hubred og Odd N. Johannessen til å underskrive protokollen
3. Stryets årsberetning ble godkjent
4. Revidert regnskap for 2015 ble godkjent samt forslag til budsjett 2017. Hva gjelder budsjettet for år 2017, er dette noe usikkert mht til dato for Mjøsmarked. Budsjettet er godkjent under forutsetning av at Mjøsmarkedet blir ført tilbake til opprinnelig dato.
5. Det var ingen innkomne forslag
6. Merkeoppmenn/forsikringskontakter. Ingen nye, men listene skal gjennomgås/revideres i løpet av året.
7. Kontingent for 2017 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 (2 år) og Per Bergheim (ikke på valg)

(Revisor)

Bjørn Lie (1 år)

Møtet hevet.

Trond Hubred/s

Odd N. Johannessen/s

RESULTATLISTE OPPGAVE LØRDAG KVELD DEN 20. AUGUST 2016.

Oppgaven laget av fjorårsvinner Magne Lund.

Det var to stk som hadde lik og best poengsum. Det ble stilt et eget spørsmål til begge – og de svarte feil. Neste alternativ da ble ringkasting og Olav Bjørge kastet best. Ellers er de med lik poengsum i trukket rekkefølge:

1	Olav Bjørge	14 poeng
2	Terje Sunnaas	14 poeng
3	Kjell Kristian Ukkelberg	13 poeng
4	Oddbjørn Sørensen	13 poeng
5	Roar Snedkerud	13 poeng
6	Jan Tverdal	13 poeng
7	Trygve Sandberg	12 poeng
8	Inge Heggen	12 poeng
9	Trond Hubred	11 poeng
10	Jan-Ivar Sørensen	11 poeng
11	Lars Hernes	11 poeng
12	Per Ramsøskar	11 poeng
13	Dag Jarnøy	11 poeng
14	Jan Arvid Sylte	11 poeng

Dette er de som hadde mer enn halvparten riktig. GRATULERER



Spørsmål 1 20. august 2016 Oppgaven laget av Magne Lund fjorårsvinner

Når ble Storbritannia skapt?

1707	X
1710	
1814	

Spørsmål 2

Hva heter en av verdens mest kjente botaniske hager som ligger i London?

Kew Garden	X
Rose Garden	
Hyde Park	

Spørsmål 3

Litt uklart når MG startet produksjonen. Selskapet mener selv de startet i år..

1924	X
1823	
1925	

Spørsmål 4

Hva heter medlemmene i Rolling Stones?

Mick Jagger, Keith Richards, Paul Stewart, Brian Jones	
Mick Jagger, Simon Richards, Ian Stewart, Brian Jones	
Mick Jagger, Keith Richards, Ian Stewart, Brian Jones	X

Spørsmål 5

Hvor ligger Hadrians mur?

Wales	
Nord-England	X
Sør-England	

Spørsmål 6

I 1932 kom de første Ford-motorene med....

8 sylindrede motorer	X
4 sylindrede motorer	
12 sylindrede motorer	

Spørsmål 7

Hvem disignet miniskjørtet?

Jenny Packham	
Mary Quant	X
Cliff Richard	

Spørsmål 8

Land Rover ble mye solgt i starten av 50 og 60 tallet på grunn av?

Momsfritak for bønder	X
-----------------------	---

De gode setene	
Forsøk på erstatning/alternativ til traktor	

Spørsmål 9

Øy med samme navn som britisk kriminalserie?

Arran	
Lewis	X
Morse	

Spørsmål 10

Hva bør en absolutt servere sammen med et engelsk «agurk»-sandwich?

Et glass bitter	
Et glass Champagne	
Dry Martini	X

Spørsmål 11

John Lennon tok sertifikat i 1963 og kjøpte seg bil. Det var en..

Aston Martin	
Jaguar E-type	
Ferrari 330 GT	X

Spørsmål 12

Hva heter politiinspektøren som opptrer sammen med Hercule Poirot i flere TV-serier?

Japp	X
Jupp	
Dalm	

Spørsmål 13

London arrangerte sommer-OL i 2012. Når hadde de OL første gang?

1924	
1932	
1948	X

Spørsmål 14

Kjente engelske roser med samme navn som engelsk bilmerke?

Daimler-roser	
Triumph-roser	
Austin-roser	X

Spørsmål 15

3 øygrupper utenfor Skottland

Hebridene, Orknøyene og Isle of Man	
Orknøyene, Shetland og Jersey	
Hebridene, Orknøyene og Shetland	X

Spørsmål 16

Hvorfor sluttet British Leyland å produsere busser på 80-tallet

Inngikk samarbeid med japanske Hino	
Ble oppkjøpt av Volvo	X
Daf startet å lage busser	

Spørsmål 17

Engelsk progressiv rockeartist

Pink Floyd	X
Elton John	
The Sex Pistols	

Spørsmål 18

Hva ble markedsført på 60 og 70-tallet som Bedford Beagle Estate?

En minibuss	
En flerhjulsreven lastebil	
En stasjonsvogngutgave av Vauxhall Viva	X

Spørsmål 19

Hva er akselavstanden på en Morris Minor 2 dørs?

2192	
2186	
2180	X

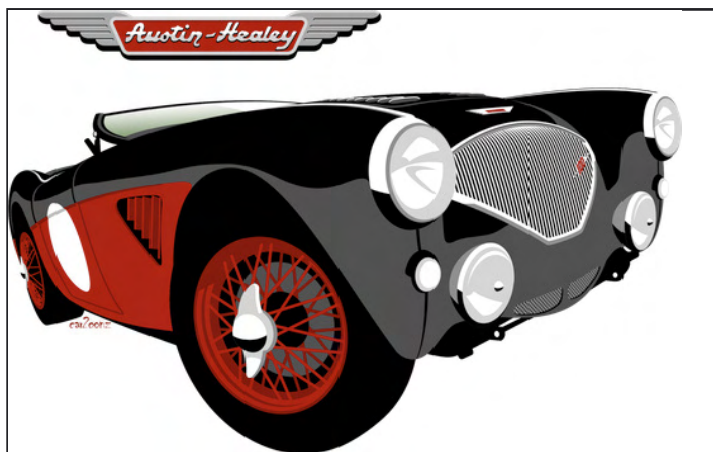
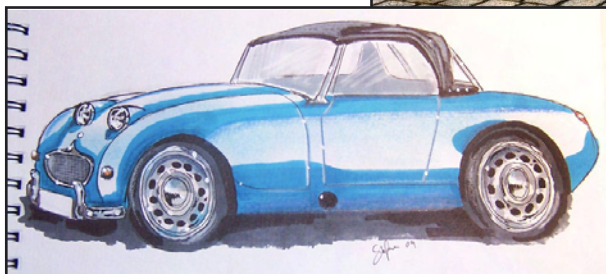
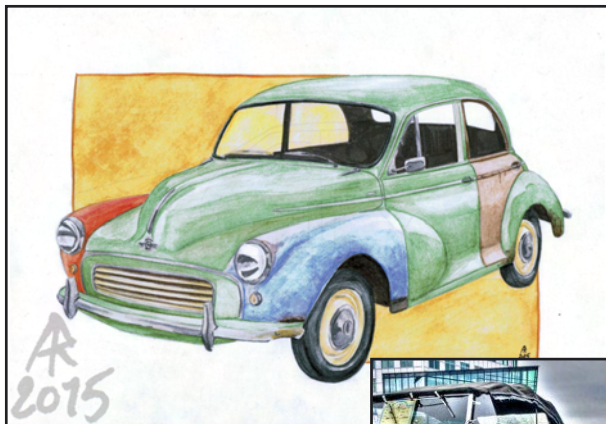
Spørsmål 20

Hva er korrekt sylindervolum på en Jaguar MK2,3,4.

3381	
3442	X
3483	







Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.



BY APPOINTMENT TO HER MAJESTY QUEEN ELIZABETH II
TEA & COFFEE WHOLESALE & RETAIL AND CURRENT SUPPLIERS LONDON

TWININGS™
OF LONDON

300 YEARS
BLENDED INTO ONE MOMENT

≈ SINCE 1706 ≈

TWININGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!

TWININGS
OF LONDON
Sweet Vanilla
CHAI TEA

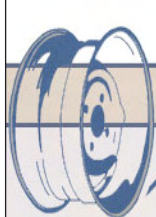
TWININGS
OF LONDON
Summer Garden
TEA
Fruity & Floral

TWININGS
OF LONDON
Spicy Indian
CHAI TEA

 **Ethical Tea Partnership**
improving the lives of tea
workers and their environment

www.twining.no

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



**SUNNAAS
HJULSERVICE**

Hjulspecialisten på Bjerke



Unneberg bil

BilXtra

Mekonomen

Vi gjør BilLivet enklere



WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

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

BIL VAREHUSET ANKER

BILDELER • STØTTE • DETALJ • ERHVERV

Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.





Redaktøren
besøkte
Egeskov Slot på
Fyn i sommer

Fra
Høvikodden i
august



Fra
Høvikodden i
september

B

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

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



***Triumph 2000 mk1 auto, 63,
Rover p6 2000 sc, 63,
Ford Corsair 63,
Humber Sceptre mk1a 63,***