



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 3 – 2017**



*1978 Leyland Princess 1800 HL –
eier Lidvard Lundanes
Albions sommertreff på Biri 2017.*

Sommerstevne på Biri



Stemningsbilde fra Biri.



*Premievinnere
i juniorklassen*

*Premievinnere i
seniorklassen.*



NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING TILSLUTTET LMK

Leder:

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

Kasserer og medlemsregisterfører:

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

Sekretær:

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

Styremedlemmer:

Aleksander Hovda, Sandakerveien 190, 3519 Hønefoss,
tlf: 924 07 957, epost: a.hovda@guttaiblaaroyken.com
Jan Tverdal, Vennesvegen 129, 2975 Vang i Valdres, tlf 901 96 492,
epost: jan@wgas.no

Styremedlem og webredaktør:

Dag Jarnøy, Lindbackveien 15 a, 1163 Oslo.
tlf: 415 07 512, epost: dag.jarnoy@hotmail.no

Styremedlem og redaktør:

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

Forsikringskontakt/besiktigelsesmenn:

Kjell kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,
tlf: 918 03 516, e-post: kjell.kristian@ukkelberg.co.uk
Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,
tlf: 911 10 760, epost: pberghe@online.no

Godkjente besiktigelsesmenn:

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

Albions bankkontonummer: 1822 69 33944

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

Formannen har ordet

Takk til dere alle for godt og hyggelig arrangement på Biri Travbane og Biristrand Camping. I år var det godt med telt for det bøttet ned ut på lørdagskvelden, men med improvisering og godt humør gikk det fint.

Jon Eilert Myklestad ble kveldens vinner av Jaguarfiguren og kommende Albionister ble behøring feiret med klapping i barnas halvtime. Det var fine premier både til store og små, samt at lotteriet gikk som smurt med flotte gevinster. Vinnerne av DFDS-reiser til København blir presentert i neste nummer.

Jeg vil takke alle sponsorer for fine premier og gevinster til Albion. Benytt våre sponsorer til handel av bilrelaterte dubbeditter samt reis med DFDS.

Jeg vil takke alle som hjalp til med oppsetting av telt og spesielt takk til Olav Bjørge som rett og slett var uunnværlig. Thank you.

Nytt styremedlem etter Trond Hubred ble valgt under årsmøtet. Ta godt i mot Aleksander Hovda med bosted Hønefoss. Se presentasjon.

Forsikring:

LMK har inngått ny avtale med IF. Se våre nettsider, Facebook og LMKs nettsider.

Høvikodden v/Henie Onstad kunstsenter er meget populært for visning og prat av biler mv. Dette er siste onsdagen i "sommer"månedene og dette er vell noe som burde bli en gjenganger i sør-, vest-, midt- og nordnorge. Tar noen ballen? Se hvor koselig vi har det på våre nettsider og på face-book. Dette er en uformell samling med mye skryt og Anglofil bilprat.

Har du husket å betale kontingenten for 2017? Det vil snart komme en liten hilsen til de som fremdeles står ubetalt.

Riktig god høst, stell godt med kjøretøyet og kos dere best dere kan. Det har vært både flom i sør og varmere rekord i nord – så tilpass aktivitetene til vær og vind siden vi nå går mot førjulstider sammen med familie og venner.

Vel blåst!

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

Etter at Lidvard Lundanes kom til sommerstevnet på Biri med sin 1978 Leyland Princess 1800 HL, var løpet lagt for nummer tre.



Lidvard har skrevet en fin artikkel om bilen sin og oppsummerer at det i England i dag finnes 114 registrerte og i Norge 8. Totalt ble det produsert ca. 246000 og det er naturlig å spørre seg hva som skjedde med bilen. Var det rusten som tok den? Ja, på siste halvdel av 70-tallet ble det produsert mange biler som rustet mye og veldig tidlig. Salt på veien, dårlig understellsbehandling, omlegging av lakkeringsprinsipper forklarer mye, men sikkert ikke alt. For Princess kom det også mareritt-historier om forstillinger som kollapset og feil med kardangen, for å nevne noe.

Bilen opparbeidet seg et dårlig rykte og det var til hinder for gode salgstall. Når levetiden ble såpass kort og manglene ved bilen såpass vesentlige, så falt også tiltroen til bilen. Det er rett og slett ikke mange som har fått tatt vare på denne bilen og det er veldig spennende at Lidvards bil, som en av åtte i Norge, har blitt godkjent som «Bevaringsverdig motorvogn». For ca. 35–40 år siden var det neppe mange som mente at bilen var bevaringsverdig.

Jeg tror at mange mente som meg at det gikk et skille mellom FB og FMB, Fin Bil og Forbanna Møkka Bil. Hver gang vi reparerte på Mini-en min gikk glosene mellom FB og FMB både titt og ofte.

Hilsen Redaktøren

Historien bak Princess/Ambassador

Av Keith Adams

Princess startet faktisk aldri som et Princess-merke, men som et merke som skulle erstatte Landcrab, som solgte ganske dårlig. Men BLs kileformede eventyr solgte heller ikke så godt, selv om det skyldtes mer det dårlige renommeet til selskapet som bygget bilen enn svakheter i selve produktet. Hvis den hadde kommet på et annet tidspunkt og med en mer respektert produsent, så ville den overgått det meste.

En kile inn i fremtiden



Austin 1800 og søstermodellene (med kodenavnet AD017) hadde ingen strålende karriere som BMCs flaggskip for forhjulsdrevne biler. Den solgte dårlig fordi bilen simpelthen ikke appellerte til målgruppen selv om denne hadde stort potensiale.

Selv om bilen var en absolutt salgsflopp, gjorde ikke BMC noen anstrengelser for å erstatte den, som betydde at det ville bli opp til Leyland å utarbeide nye planer, og siden bilen var nyere enn AD016 måtte den prioriteres etter denne. Etter at Donald Stokes var ferdig med selskapets planer for det lavere og mellomprissegmentet ble oppmerksomheten endelig vendt mot AD017 og hvordan man best kunne erstatte denne.

De første ideene

De første ideene om dette ble satt på papiret av Filmer Paradise 27. februar 1970 (seks år etter lanseringen av ADO17) og ble inkludert i et konfidensielt notat som ble sendt til medlemmene av produkt-policyutvalget. I likhet med John Barber pekte Paradise på at den største veksten i bilmarkedet ville komme i det øvre-midtre segmentet (omtalt som D-segmentet) og siden ADO17 trengte å bli erstattet, ville det være en god idé å selge etterkommeren i et høyere prismarked. Ifølge Paradise var denne planen presserende viktig for Austin-Morris å få på plass og designet måtte være tilpasset det europeiske markedet for effektivt å møte 1970-tallets utfordringer.

Markedsavdelingen syntes at bilen burde være bakhjulsdrevet, men beslutningen om å fortsette med forhjulsdrift ble raskt tatt av produkt-policyutvalget som syntes at chassiset og motor/girkassen til ADO17 ville utgjøre det ideelle grunnlaget for den nye bilen. Dessuten ville et skifte til bakhjulsdrift sende ut feil signal til kjøperne etter at selskapet hadde gjort så mye for å være banebrytende med forhjulsdrift.

Prosjektet fikk navnet Diablo og omfattet flere Harris Mann-design som allerede var aktuelle.

Straks motor og girkasse var klare, ble den nye bilen gjenstand for mer seriøs vurdering. Opprinnelig var 1750cc E-series motoren aktuell som motor, siden den hadde fordelene med 5-girs girkasse fremfor ADO17 som hadde B-Series motor. De dyreste modellene kunne bruke E6-motor som allerede var brukt i Austin/Morris/Wolseley 2200, men med tillegg av en girkasse med fem gir. Bilens karosseri fikk lov til å bli større for å kunne konkurrere med Ford Cortina MkIII, Opel Rekord eller Peugeot 504. Denne utvidelsen skulle gi en bedre kjørestilling, et større panser og forbedre bilens kollisjonssikkerhet. Det viktigste var at passasjerplassen skulle bli den aller beste i sin klasse.

Styling av den britiske kilen



Den opprinnelige Harris Mann-tegningen viser nøyaktig hvordan AD071-avstammningen oppsto. Denne tegningen som ble laget for Project Condor i 1969, viser akkurat hvor mye Harris Mann trodde på kileformen. De firkantede hjulbuene og luftventilen nederst på C-posten hinner også om Allegro, som han hadde jobbet med året før.

Bilen ble godkjent av styret til BL og utviklingen av bilen fortsatte i raskt tempo. Mannen som ble valgt ut for å skape et design for AD071 var Harris Mann. Han hadde tidligere jobbet med Morris Marina og skapte Austin Allegro, og siden BLMC Design Studio hadde flyttet fra Cowley til Longbridge i 1970 hadde han erstattet Roy Haynes som ansvarlig for bildesignen.

Fra fremtidsrettede sportsbiler til flotte familie-sedaner

Etter at Mann i 1969 var blitt bedt om å skape et design for en fremtidsrettet sportsbil (som endte opp som BL Zanda, en vakker sportskupé som ble presentert for pressen på Earls Court Motor Show) ble han bedt om å produsere en sedan i samme stil. I motsetning til Zanda, som ble en show prototyp, var sedanen ikke noe annet enn en skisse. Imidlertid ble skissene utgitt som en del av en pressemelding.

Dette sedankonseptet fanget oppmerksomheten til toppledelsen og Mann ble spurt om å videreutvikle konseptet. Ideen var at det fremtidsrettede prosjektet fanget det eksklusive markedet som

selskapet så for seg for AD071, og stylingen som Harris Mann hadde arbeidet med ble nå overført til dette prosjektet.



Den første modellen i leire, fullført i november 1970 på Longbridge viser at i motsetning til Allegro, ble linjene til Princess videreført fra konsept til produksjonsvirkelighet, uten for mye innblanding fra produksjonsingeniørene. Harris Mann står lengst til venstre i dette bildet.

Harris Mann arbeidet med å gjøre konseptet produksjonsklart og i løpet av noen uker hadde designavdelingen produsert en modell av bilen i full størrelse. Selv på dette tidlige stadiet i designprosessen så det ut til å bli et interessant og attraktivt design. Harris Manns kjennetegn var den tydelige kilefasongen som omfattet en lav front, og høy, skrånende bakparti.

Blant finessene var skjulte vindusviskere, taket som skrånet nedover som reduserte det aerodynamiske løftet ved høy fart. Den første stylingen for Diablo var faktisk en kombikupé modell som hadde gjort det mulig for ADO71 å konkurrere mer effektivt med kommende rivaler som Audi 100 Avant og Renault 20.

I desember 1970 hadde BL-styret studert leiremodellen, tilegnet seg de tekniske spesifikasjonene og markedsføringsplanene, og uten å nøle besluttet de å sette i gang med full produksjon av ADO71.

Styrets godkjenning: Diablo blir til ADO71



De første visningene av ADO71 ble gjort på Longbridge ved siden av forgjengeren. Dette bildet viser hvor stor kontrasten faktisk var mellom den gamle og nye modellen. En side av Harris Mann's kiledesign var at det var et romslig interiør uten at overhenget ble for langt, dette var en videreføring av gamle BMC-tradisjoner.

På dette tidspunktet ble det nødvendig å ta noen vidtrekkende beslutninger angående produksjon av denne bilen. Den første beslutningen var å droppe E-Series motoren. Dette var en lett beslutning siden salgsprognosene, som viste seg å være for ambisiøse, indikerte at Allegro og Maxi ville trenge hele produksjonskapasiteten til Cofton Hackett. Valget falt på det sikre alternativet og dermed ble ADO17 B-series enheten valgt.

Den enkle forgasserversjonen av E-Series motoren ble også ansett som mindre kraftig enn B-Series, og siden ADO71 var nesten like tung som ADO17, ble den nyere motoren vurdert som ikke helt optimal. Langtidsplanlegging betydde også at denne beslutningen var hensiktsmessig siden den nye O-Series motoren snart var klar. (På den tiden ble O-Series motoren fremdeles ansett som en OHC-ombygging av B-Series motoren). Ved å bruke den eldre motoren ble omstillingen til O-series motoren relativt enkel.





To stadier av ADO17-utvikling. Til venstre: den endelige leiremodellen blir analysert av en DEA-datamaskin for å produsere ett eksakt sett av dimensjonene – denne prosessen produserte diagrammene, som så ble sendt til Pressed Steel Fisher for å produsere karosseripanelene til den nye bilen. Til høyre: denne utviklingsmodellen ble brukt til å produsere det endelige interiøret. Ser du nøye etter kan du se forslaget til ADO73, en Marina med hevet front som aldri ble produsert. (Bilder: Kevin Davis).

Hvorfor ble det ingen Princess kombikupé?

Den tvilsomme beslutningen om å tilby ADO71 som sedan og ikke kombikupé ble tatt på denne tiden. Som vi får se var det en enkel forklaring for dette, men BLMCs markedsstab kom opp med en rekke alternative forklaringer som ikke var nær sannheten i det hele tatt.

I forbindelse med lanseringen av 18-22 ble det sagt: «Produktplanleggerne syntes at en kombikupé modell var malplassert for markedssegmentet som bilen var beregnet på (til tross for hva Rover gjorde med SD1 på samme tid). Kombikupé-konseptet ble vurdert som passende til småbiler, mens ADO71 skulle erstatte ikke bare ADO17 men også Austin 3-liter. BLMC hadde allerede god kapasitet i mellomsegmentet med kombikupeen Maxi, man ønsket ikke at den nye bilen skulle ødelegge for salget av denne bilen». Dessuten: «ingeniøravdelingen ble også oppfordret til å unngå å gjøre bilen til en 5-dørs modell, da det hadde betydd en tyngre bil som var mer kompleks, med marginale forbedringer i interiørplass. Markedsundersøkelser for BLMC indikerte også at kundene ønsket en sedan». Det viste seg imidlertid at beslutningen om ikke å produsere en kombikupé kan ha ført til stort tap av omsetning særlig i Europa, da det viste seg at dette formatet ble svært populært og at Austin-Morris hadde tatt feil. (Men salget av SD1 ble ikke rammet siden det faktisk var en kombikupé).



Leyland ønsket ikke å bygge en Princess kombikupé, men det forhindret ikke Crayford Conversions fra å bygge Torcars femdørs «stasjonsvogn» modell.

Sannheten var (som vanlig) mer foruroligende. Princess ble aldri en kombikupé fordi, som en eldre intern kilde på den tiden uttalte: «Jeg tror det var en policy at man ikke skulle ødelegge for SD1. (Det var egentlig litt rart siden de hadde hatt Maxi siden 1969 og «luk-sus kombikupeer» var fremdeles litt vågalt). Det var en klar tendens til å gjøre Austin–Morris biler litt mindre eksklusive enn Rover, i stedet for å la hver modellserie oppnå sitt beste resultat ved ren konkurranse.»

Det var den samme historien når det gjaldt utviklingen av Rover SD1 i forhold til Jaguar.

Lastic oppgradert til 'gas – en historie om fjæring

Charles Griffin fikk ansvaret for å utvikle chassiset til ADO71, og spørsmålet om hvilket system som skulle brukes var enkelt å svare på. Hydrogas, som først ble sett i Allegro var det opplagte valget, det skilte seg bare i detaljer fra forstillingen til Maxi.

For å få god kjørekomfort, ble fjæringen gjort ekstra myk og man

gikk til det uvanlige skrittet å bruke brede, lavprofildekk på smale felger til ADO71. Man hadde lavere trykk i dekkene og styrket dekkssidene for å gi en enda mykere kjøreopplevelse. Det må innrømmes at hensikten var å skape en kjøreopplevelse som i Citroën, chassis-ingeniørene oppnådde målene sine uten problemer, den ferdige bilen hadde kjørekomfort som var nesten like god som Citroën CX, den hadde absolutt ikke noe av den humpete kjøringen som plaget Allegro.

Utviklingsarbeidet fortsatte og noe vindtunnel-tilpasning av formen var alt som trengtes, det må ha vært en lettelse for Harris Mann, som hadde sett sitt tidligere Allegro-design bli ødelagt på vei til produksjon. Den endelige formen som oppsto var bare litt forskjellig fra den opprinnelige leiremodellen fra november 1971 og en relativt ren aerodynamisk form (luftmotstands faktor $cd0.404$) beviste at Manns design var riktig.

Romslig interiør ble også pekt på som en styrke, seteplassen var like god som i AD017 i forsetet, bare litt dårligere plass i baksetet og viktigst av alt var at kjørestillingen var mye mer tilbaketrukket enn i AD017, der man satt i giv akt. Man kan trygt si at utviklingsmålene som ble fastsatt i 1970 ble oppfylt, og en stor del av æren kan gis til Charles Griffin som sikret at ADO71-prosjektet holdt fast ved målsettingene.

Historien om lansering av 18-22 series



Lanseringen av Austin 1800. Trapesformede frontlys var en oppsiktsvekkende innovasjon for British Leyland.

Presselanseringen av ADO71 ble holdt 13. februar 1971 og Keith Hopkins, adm. direktør for Austin–Morris avdelingen, annonserte British Leylands nye policy for luksusmarkedet for å selge avdelingens biler: «Denne luksuspolicyen kan ha blitt misoppfattet av noen. Vi må innse at med en årsproduksjon av Austin og Morris på under 1 million biler, så er det ikke fornuftig eller realistisk for oss å prøve å konkurrere direkte med våre internasjonale konkurrenter, som har en produksjonskapasitet som er 2–3 ganger så stor som vår, sa han.

Hopkins la til at det var Austin–Morris' policy å forbedre produktkvalitet og ingeniørstandarder for å forsvare den noe høyere prisen på hver modell. «Vi skal prøve å skape små nisjer i verdensmarkedet som er mer lønnsomme for oss.» Men han la også vekt på at Austin Morris ikke hadde tenkt å trekke seg fra massemarkedet og planla faktisk å konsolidere sin posisjon som ledende i dette segmentet. Når ADO71 ble vist fram offentlig 26. mars 1975, bare uker før offentliggjøringen av Ryder-rapporten, var det foran et kampklart publikum. Mens det var ekte skuffelse over hvor stygg Allegro var, fremsto 18–22 Series som en attraktiv og interessant bil. Forhandlerne må ha delt den samme følelsen av lettelse, mens Allegro-salget aldri kom i nærheten av salget til ADO16, ble det forventet at den nye bilen lett kunne selge mer enn ADO17. British Leylands egne prognoser reflekterte dette synet og produksjonsfabrikken i Cowley North var blitt sterkt modernisert med tanke på større produksjonsvolum.

Ved lanseringen diskuterte Harris Mann utseendet til den nye bilen med David Benson fra The Daily Express: «Vi gikk inn for å bygge en skikkelig internasjonal bil, ikke en nedskalert amerikansk bil, men en bil med en sterk egenart som kunne selge godt her i landet og i Europa. Kile-formen var inspirert av Grand Prix-biler, men den er også veldig praktisk, siden den har blitt testet på racerbanen. Den har mindre luftmotstand samt lavere bensinforbruk. Jeg ønsket også at bilen skulle se sporty og rask ut også når den sto parkert på gata. Den er bygget med hjulene plassert helt i utkanten av karosseriet, den står godt plantet i bakken, ikke med karosseriet hengende over karosseriet som med amerikanske biler.

Streiker og strid gjør seg gjeldende

Dessverre for BLMC så var Cowley antagelig selskapets mest militante fabrikk. I januar og februar 1975 ble produksjonen ved fabrikkene avbrutt av en fire ukers streik med 250 motor-innstillere og motor-likerettere, som begrenset Cowleys kapasitet til 80% av normal produksjon. Det var faktisk under denne konflikten at publikum fikk det første inntrykket av British Leylands nye bil. Daily Express trykket 10. januar 1975 et bilde av en ADO71-bil som forlot den streikerammede Cowley-fabrikk, hele to og en halv måned før den offisielle lanseringen.

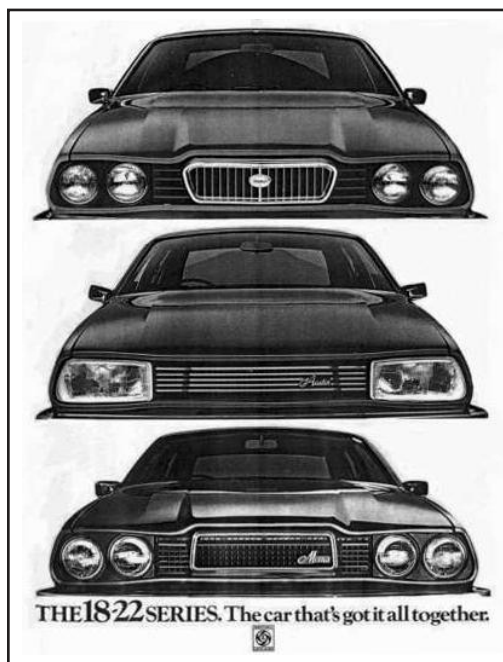
På selve lanseringsdagen trykket The Times et bilde av Lord Stokes med luksus bilen Wolseley. Han var fremdeles sjef for British Leyland da den nye bilen dukket opp i perioden mellom den første innsprøytingen av statlige midler og publiseringen av Ryder Report. Rundt 8000 Austin, Morris og Wolseley var levert ut til forhandlerne til lanseringsdagen. Takket være nattskiftet var produksjonen i Cowley oppe i ca. 1000 biler pr. uke, og planen var å øke til 1400 biler ved midten av året.

18-22 Series.

Bilen som har alt

Fra et mekanisk synspunkt var det lite nytt med ADO71 med valget av B og E6-series motorer, firegirs girkasser og Hydragas fjæring. O-series måtte vente på den første forbedringen. Pressen lovpriste bilen for den imponerende stabiliteten når det gjaldt fart, gode kjøreegenskaper og god forhjulsdrift

Det var viktig at British Leyland hadde lært av ADO17 og hadde installert servostyring i bilen, det ble standard på



2200-versjonen og en valgmulighet på 1800-modellen. Faktisk ga servostyringen en helt ny kjøreopplevelse enn det tunge lav-girte manuelle systemet som hadde dominert all kjøreopplevelsen i ADO17.

Interiøret fikk mye skryt og dashbord-ergonomien som aldri hadde vært en styrke hos ADO17 ble beskrevet som «fremtidsrettet» i et tidsskrift. Når det gjaldt stylingen var det få som var uenige i den allmenne oppfatning at bilen var mye mer attraktiv enn Allegro, Maxi og ADO17.

Når lagånden var på sitt laveste hos British Leyland ble det vurdert som svært positivt at selskapet hadde noe attraktivt å selge.

Wolseley dør, en Princess blir født

Markedsplanen krevde at 18-22 Series måtte lanseres, med tre forskjellige merker siden British Leyland etter syv år fremdeles opererte med selvstendige Austin og Morris franchiser. Ved lanseringen av 18-22 Series var ADO77 – erstatningen for Marina – fremdeles i tidlig fase av utviklingen, men sett tilbake på 1971 da beslutningen ble tatt om å tilby ADO71 i tre varianter, hadde Marina nettopp blitt lansert og produktplanleggerne visste at det ikke ville komme noen nye Morris-biler på veldig lenge.

DRIVING CONDITIONS IN BRITAIN IMPROVED DRAMATICALLY LAST YEAR.



On March 28th 1975 the new British Leyland Princess range was launched to more acclaim than any new car since the 520.

On March 28th 1975 the driving conditions in Britain improved dramatically. It's more convenient.

Level coverings become very level coverings. Bumps are smoothed out, ruts are filled in by the all-independent 10-lugger suspension.

And any life vibrations that get past that are absorbed in the thick foam padding of the armchair seats.

LESS UNPLEASANT WEATHER
Slippery roads, floods, ice, cold, even the occasional hail are no problem to the Princess. The versatile heater can cope with anything. But Ford can't do it.

As a result of a switch the domestic drivers all the windows, including the side windows. And the trunk opens into the deepest ice and snow.

QUIETER MOTORWAYS
Few people realize how tiring a racing engine and howling wind can be at 70 mph.

Now compare the new Princess. The sound deadened engine, the padding, the carpets, the thick trim, the engineering – no one could do more for a car noise.

And, just as important, the aerodynamic shape cuts wind noise to a minimum.

All in all, motoring in Britain is going to be a lot more comfortable and enjoyable from now on.

FLOODS
The Princess creeps back the road better than any new car since the 2400. And that's saying something. The 1600cc suspension, the specially made front chassis design and the wide stance help you hug the road like a leech.

LESS STEEP HILLS
You'll find the new car makes hillside out of mountains, too. These are powerful cars. The 2200-stroke engine will send you past most cars on the road.

70
The beautiful wedge shape does more than cut wind noise. It keeps cars petrol-happy. You can expect a good 27 mpg from the Princess 1800. This is a 'Mile' saving figure, obtained in normal traffic conditions, not a cruise on a test track.

And remember, we're talking about large, powerful cars.

Next Petrol 50 miles

CHEAPER PETROL BILLS
The beautiful wedge shape does more than cut wind noise. It keeps cars petrol-happy. You can expect a good 27 mpg from the Princess 1800. This is a 'Mile' saving figure, obtained in normal traffic conditions, not a cruise on a test track.

And remember, we're talking about large, powerful cars.

Ingen unnskyldende annonsetekst fra selskapet ved lanseringen av Princess-merket i september 1975: Selskapets ledelse var fremdeles veldig stolte over sitt nye produkt, selv etter det raske navneskiftet. (Bilde: Kevin Davis)

Svaret var å slå sammen forhandlervirksomhetene til Austin og Morris, en prosess som langsomt var kommet i gang siden etableringen av BLMC i 1968. Prosessen var endelig sluttført i september 1975, når Austin–Morris 18–22 Series heretter skulle bli kjent under navnet Princess. Denne nye merkeprofileringen betydde dessverre slutten for Wolseley, den siste i en stor, lang serie ble produsert 11. september 1975.

Som svar på anbefalingene fra Ryder Report og deres ønske om én samlet bilprodusent, ble Princess-navnet anvendt på ADO71-serien og brukt på samme måte som Mini-navnet siden 1969. Nå som Austin–Morris Princess (eller Leyland Princess som den ble kalt av de aller fleste) ble godt etablert på markedet varte det ikke lenge før feilene dukket opp.

Driftsstans på Cowley ødelegger omstillingen

Det første avbruddet i Princess-produksjonen skjedde i oktober. All produksjon av Marina, Maxi og Princess (18–22 Series) biler på Cowley-fabrikken stanset og 2500 monteringsarbeidere ble permittert som følge av en 24-timers streik av 66 bil-testere, som krevde lønnsjustering. Så, i november førte installeringen av en sikkerhetsbarriere til driftsstans på Princess-linjen i Cowley. Én mann nektet å arbeide fordi han hevdet at den hindret ham fra å få tak i bildelene han måtte montere – og det førte til at 300 arbeidere på nattskiftet ble sendt hjem.

En talsmann for Leyland Cars fortalte at barrieren ble montert etter oppfordring fra fabrikkens sikkerhetsutvalg. I begynnelsen av desember var det streik hos arbeiderne på Oxford Radiators som forårsaket driftsstans i produksjonslinjen til Princess. Alt var rolig i begynnelsen av 1976 og produksjonen var nærmest uten avbrudd, helt til en streik ved SU Carburettor-fabrikken stoppet produksjonen i april. Det hadde vært enkelt å fortelle om alle streikene, men det hadde vært å gjenta seg – men dette viser bare hvordan British Leyland klarte å tape en konkurranse som de hadde alle forutsetninger til å kunne vinne.

18–22/Princess kan ha vært den mest attraktive nye bilen i 1975, men kunne du få tak i en bil når det passet deg?

Opparbeider seg et dårlig rykte

Upålitelighet var et problem som syntes å ramme alle British Leyland biler etter Mini, men i 1975 var problemet så stort og så velkjent at når Princess begynte å få feil ble dette kjent over hele landet. Marerittshistorier om forstillinger som kollapset og feil med kardangen var veldig negativt for British Leyland, og siden ingeniørene brukte så lang tid på å løse problemene ble selskapets renommé stadig dårligere.

Siden British Leyland nå var eid av staten og finansiert av skattebetalerne ble det stor fokus på alle de negative sidene ved selskapet. Siden Princess var det nyeste produktet fikk bilen mest oppmerksomhet. Problemet var enkelt: BLMC fremskyndet lanseringen av Princess. En Cowley arbeider sa det kort og konsist: «Kvaliteten til Princess var til å begynne med virkelig dårlig, hovedproblemet var dårlig tilpassing av deler og dårlig fargematch i interiøret. Dette ble raskt forbedret etter at bilen var blitt lansert.»

Selskapet gjorde alt de kunne, men var hindret av de nå begrensede økonomiske ressursene. Ett positivt initiativ var å leie inn en ny mann, Brigader Charles Maple, hans jobb var å sikre at kvaliteten var så god som overhodet mulig. Siden Princess' fiasko var så synlig var det lettere for Maple å sette i gang og gjøre jobben: å være en effektiv kvalitetskontrollør.

I likhet med ADO17 før den og Austin Montego etter den hadde denne upåliteligheten til å begynne med en forutsigbar virkning på kundenes tro på Princess. Folk kjøpte ikke Princess i stort antall, salget levde aldri opp til British Leylands forventninger, men i motsetning til ADO17 som BMC gjorde få endringer på i løpet av produksjonsperioden, var Princess gjenstand for et program med kontinuerlig utvikling.

Kontinuerlig utvikling



En positiv bivirkning av det nye Princess-merket var en forenkling av de ulike produksjonsseriene. Siden det ikke lenger var en overflod av Austin, Morris og Wolseley modeller å styre med ble kvaliteten straks forbedret. Ifølge en arbeider på Cowley: «Det andre problemet var produktmiksen, dvs. low-line, medium-line og high-line innredningsnivåer.»

«Dette gjaldt for Austin og Morris-versjonene. Mange feil deler ble montert på de tidlige bilene for å få opp antallet produserte enheter før lanseringen. Med en gang 18-22 Series ble droppet og Princess-navnet kom inn og innredningsnivåene ble definert som low-line (L), high-line (HL) og high-line super (HLS) ble det en stor forbedring.»

Interessant nok ble en serie med 50 diesel-drevne Princess produsert i 1977 med det eneste målet om å gjenerobre taximarkedet, som var så å si blitt overtatt av Ford. Selv om disse B-Series diesebilene ble prøvekjørt i hele landet ble planen snart droppet. Det ene bidraget som Princess 1800D faktisk kom med var forbedret isolering av skilleveggen mellom motor og passasjerdelen av bilen, dette skulle videreføres i Princess 2.

Den første forbedringen



I juli 1978 kom Princess 2 (over), med den forsinkede O-Series motoren som kunne kjøpes i 1,7 liter og 2,0 liter med den eksisterende 2227cc E6 kraftenheten (seks-sylindringen skulle fases ut før Ambassador ble lansert). Flere løpende endringer ble også gjort med Princess og selv om kundene fremdeles syntes at bilens treghet var lite innbydende og stilingen ikke var så attraktiv, fortsatte salget på et rimelig, om ikke et oppsiktsvekkende nivå. Takket være det kontinuerlige forbedringsarbeidet gikk det ganske bra for Princess til slutt, selv om salget i Storbritannia falt dramatisk i 1979 som følge av krisen i Iran.

«What Car?»-magasinet testet 2000HLS i 1980 og understreket at Princess hadde gjennomgått en prosess med fine forbedringer og nølte ikke med å anbefale bilen (med noen forbehold), sett opp mot noen ukjente rivaler: «... for å fokusere på BL-bilens mangler – og den har altfor mange – men uansett må vi ikke overse den store fordelene, nemlig veldig god passasjerplass og kjørekomfort, som ikke kan matches til denne prisen.

Den er kanskje ikke den mest prestisjefylte, attraktive eller avanserte bilen som finnes, men for bilisten som foretrekker praktiske løsninger framfor fart og spenning er den fremdeles det beste valget.»

PRINCESS. NOT THE CAR FOR MR. AVERAGE.

Side by side with the average car, the Princess gets you off to a flying start, even before you get into first gear.

There's absolutely nothing average about the aerodynamic shape. Inside, there's room for a bigger than average family.

And no need for the usual knees-up routine in the back.

There's more legroom than average, both front and rear.

With comfortable seats of arm-chair proportions and a choice of 240 driving positions.

Likewise, your luggage travels more comfortably in a Princess. The boot has more usable space than average: 12.6 cu. ft.

There's nothing average about the new 1700cc and 2000cc overhead cam engines, either.

Even the powerful 2 litre engine gives you a better than average petrol consumption of 27.2 mpg. In stop-start town motoring.

Will all cars this big give you such a comfortable ride? Not a bit of it.

To quote 'Motor' magazine, the Princess has "a ride that overall is comfortably better than average."

But for all its size, we have to admit that the Princess does fall considerably below average in one respect. Its price.

The Princess range starts at only £6,252. There are six Princess models to choose from.

See your Austin Morris dealer for a test drive.

The Princess comes in a choice of 11 colours.

None of them are grey.

Austin Morris

Forbedringer på 1980-tallet og over til Ambassador

Etter den drastiske omorganiseringen av Austin Metro-serien, ble det frigitt penger til å fornye Princess. Selskapet var klar over at det måtte store endringer til for å kunne holde omsetningen oppe. Arbeidet på prosjektet begynte i 1980 og hovedhensikten med forbedringen var å gi Princess en kombikupé, siden BL-ledelsen nå åpent innrømmet at dette var grunnen til det dårlige salget.

*Denne perfekte Princess viser godt at kileprofilen gjennomgikk forandringen fra prototyp til produksjon uten store endringer – i motsetning til Allegro som ble ødelagt av produksjonsingeniørene. Denne sene Princess sportsmodell har en grell gulfarge som passer perfekt til bilen.
(Bilde: Kevin Davis).*



Siden omdømmet til Princess var på sitt laveste i 1980, ble det også besluttet at forbedringen var såpass stor at man kunne forsvare et nytt navn og som med ADO17 også en endring av kjønn – fra Princess til Ambassador i ett slag.

Da Ambassador kom på banen i mars 1982 ble mange observatører svært overrasket. De fleste hadde forventet små endringer på bilen – i likhet med endringene til Morris Marina som ble til Ital i 1980. Men resultatet var en bil med helt nye karosserideler, helsveiset karosseri bakerst for å gi plass til bakdøren og en stor forandring på fronten.



Austin Ambassador klarte å skille seg fra Princess, men i likhet med andre forbedringer av aldrende bilmodeller var det ingen stor forbedring av originalen. Bakdøra var svært praktisk og alt i alt var Ambassador en nyttig forbedring av Princess, men hvor mange brydde seg om dette i 1982?

1978 Leyland Princess 1800 HL

Av Lidvard Lundanes

Det er mange faktorer som påvirker avgjørelsen om å kjøpe veteranbil. Personlig synest jeg det er interessant å eie et kjøretøy som mange husker fra den tiden kjøretøyet var i vanlig trafikk i Norge. Det er heller ingen ulempe at kjøretøyet har en historikk eller har tekniske løsninger som skiller det ut fra mengden. Jeg er opptatt av at alle kjøretøy som faller innenfor LMK's interesseområde på 21 år gamle kjøretøy skal frem i lyset i alle veteran arrangement, og selv om jeg har eldre kjøretøy deltar jeg nesten aldri på arrangement der aldersgrensen er eldre enn 30 år.



Så tilbake til min siste anskaffelse: 1978 Leyland Princess 1800 HL. Bilen ble lansert i Mars 1975 under merkene Austin, Morris og Wolseley. Den ble levert med 2 ulike motorer, en 1.8 liter 4 sylindret motor og en 6-sylindret 2.2 liter. I September 1975 ble merkenavnet Princess etablert og Austin, Morris og Wolseley navnene tatt ut av bruk på disse bilene. Fra dette tidspunktet gikk bilene under typebetegnelsen Leyland Princess.

Princess ble produsert fra 1975 – 1978 i ca 246.000 eksemplarer. Av disse finnes det idag 114 stk registrerte i England og 8 stk registrerte i Norge.

Princess ble etterfulgt av Princess 2 i perioden 1978–1981. Denne hadde nye motorer på 1.7 eller 2.0 liter og stor kombiluke bak. I perioden 1981–1984 ble etterfølgeren Ambassador produsert. Etterfølgerne Princess 2 og Ambassador ble aldri solgt i Norge. Dette har altså etterhvert blitt en svært sjelden bil både i Norge og internasjonalt.



Teknisk sett er Princess litt spesiell. Den har konvensjonelle motorer, men har girkassen i bunnpannen på motoren med felles olje. Dette var en løsning som ble brukt av mange biler som for eksempel Mini, Allegro og Austin/MG/Morris 1100/1300/1800 på den tiden. Her er det viktig å skifte olje hyppig og bruke en olje som er egnet både for girkassen og motoren.

Fjæringssystemet er HYDRAGAS som er en videreutvikling av Hydrolastic systemet som var brukt på blant annet tidlige Mini'er. Dette fjæringssystemet gjør at bilen er svært komfortabel å kjøre på ujevnt underlag. Fartsdumper flyter den over med enkelhet. Den innvendige plassen, særlig i baksetet er enorm. Som et eksempel kan man plassere bagen fra en barnevogn på gulvet mellom baksetet og forsetene!

Motoren på 1.8 literen er kanskje litt "slapp" med sine 82 Hk, men dette er en langslags motor med godt dreiemoment. Marsjfart på 90–100 km/t er en enkelt sak, dersom veien og fartsgrensene tillater det. Motoren er økonomisk og med en bensintank på hele 73 liter blir det god aksjonsradius.

Så tilbake til bilen jeg har kjøpt.

Det er en 1978 Princess 1,8HL (High line). Normalt skulle en 1.8 liter ha fire runde hovedlykter og ikke to firkantede lykter slik som min bil har.

Disse firkantede lyktene har mekaniske "vindusviskere" og lyktespylere. Videre har min bil vinyltak på hele taket og ikke bare på C-stolpen slik som 1.8 literen vanligvis hadde. Lyktene og vinyltaket som er på min bil var i utgangspunktet utrustning som tilhørte 2,2 liters utgaven. Grunnen til disse avvikene fra standard spesifikasjonene er ikke enkelt å finne ut av. En teori er at bilen opprinnelig var tenkt solgt i det svenske markedet der dette utstyret var vanlig, men på grunn av sviktende salg der, ble den omfordelt til det norske markedet.

Min bil ble opprinnelig solgt ny av forhandler i Harstad. Kjøperen var Are Bernt Meedby. Han flytta etter kort til til Grimstad og på grunn av husbygging og familieforøkelse ble bilen bytta inn i en gammel Volvo på Trio Bilforretning As i Grimstad. I 1979 ble bilen overtatt av datteren til innehaveren av denne bilforretninga, Ellen Hansen. Hun jobbet på den tiden i Ugland rederiet i Grimstad. I 1989 gifta ho seg med sin 30 år eldre arbeidsgiver og skipsreder Johan Jørgen Ugland.

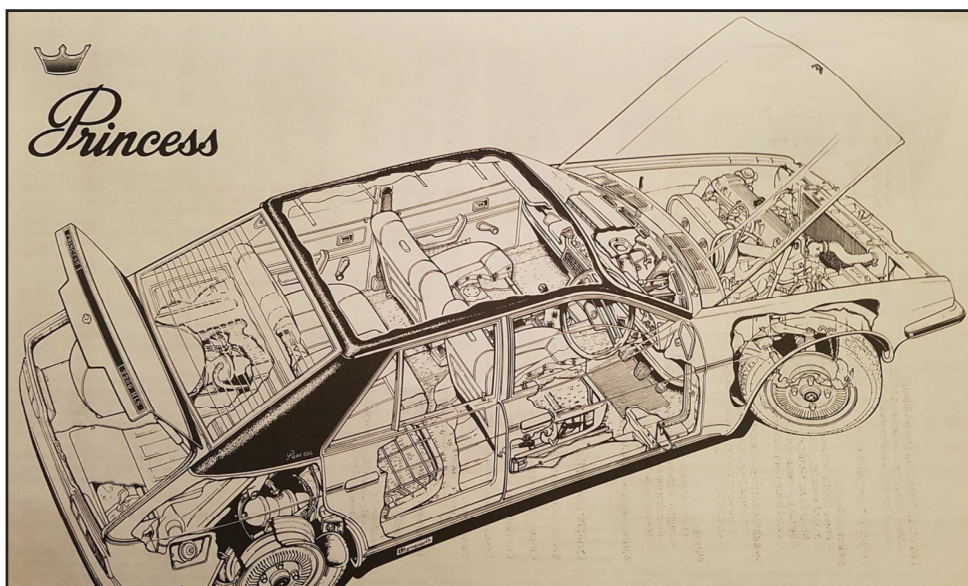
Johan Jørgen Ugland døde i mars 2010 og Ellen Ugland tok over store deler av aksjene i rederiet. Allerede 6 mnd etter sin manns død, døde Ellen Ugland plutselig. Ho var da en meget velstående dame, og dødsfallet ble etterforsket uten at det ble funnet noe mistenkelig.

Ellen Ugland hadde et nært og godt forhold til sin niese Ellen Kristin Dahl–Pedersen. Ellen Kristin hadde i sin ungdom ved flere anledninger lånt bilen på turer gjennom Europa, noe som forklarer klistremerkene på frontruten på bilen fra ulike steder i Alpene. Etter at Ellen Ugland døde, arvet nevøen Knut Nikolai Tønnevold aksjene i Ugland rederiet, mens niesen arvet noen eiendeler og verdier fra sin tante. Blant disse eiendelene var Princessen.

I Perioden 2010 til 2016 ble bilen nesten ikke brukt. Vinteren 2016 fikk Vidar Moseid fra Grimstad kjøp bilen via en kamerat som arbeidet ved Ugland gård. I juni 2016 ble bilen registret på han. I April 2016 ble bilen annonsert til salgs via en Facebook gruppe for veteranbiler. Etter litt frem og tilbake kjøpte jeg bilen 1.mai 2017. Bilen hadde da en kollisjonsskade på høyre hjørne foran. Jeg bestemte meg raskt for å prøve å gjøre bilen kjørbar så godt det lot seg gjøre for sesongen 2017, for så å ta igjen reparasjonen av skaden i løpet av neste vinter. Skaden ble grovrettet og overlakkert med sprayboks og noen mekaniske mangler ble utbedret i løpet av våren. Generalprøven ble da Magnus på 10år og undertegnede reiste på guttetur til Førde for å delta i Firdaløpet 2017. Princessen bestod prøven med glans, vi hadde ingen tekniske problem under turen.

I sommer har vi brukt Princessen jevnt og trutt. Vi har vært på Albiontreff på Biri og ellers rundt omkring på lokale arrangement. Tilsammen har bilen kjørt ca 3000 km i sommer. Bilen er nå LMK Helforsikret og i tillegg godkjent som "Bevaringsverdig motorvogn".

En drøm for meg er å få ta med Princessen tilbake til Grimstad og Ugland gård i 2018 i forbindelse med Norgesløpet. Kanskje var det mulig å få tatt noen bilder av bilen i det miljøet der bilen var stasjonert i mange år?



Protokoll fra årsmøte på Biri august 2017

Møtedato 5. august 2017 kl. 14.00 på Biri Travbane
12 medlemmer til stede.

Formann Lise ønsket velkommen i «tellet»

1. Innkallingen ble godkjent og Oddbjørn Sørensen ble valgt som referent
2. Formann Lise ble valgt som ordstyrer og Aleksander Hovda og Jørn Abrahamsen til å underskrive protokollen
3. Styrets årsberetning ble godkjent
4. Revidert regnskap for 2016 ble godkjent samt forslag til budsjett 2018 ble vedtatt
5. Det var ingen innkomne forslag
6. Ingen nye merkeoppmenn/forsikringskontakter ble utnevnt
7. Kontingent for 2018 ble fastsatt til kr 300.
8. Valg

Styret:

Lise J Ukkelberg	formann	1 år
Jan-Ivar Sørensen	kasserer/medl.reg.fører	2 år
Roar Snedkerud	redaktør	2 år
Dag Jarnøy	web-redaktør	ikke på valg
Oddbjørn Sørensen	sekretær	ikke på valg
Jan Tverdal	styremedlem	ikke på valg
Aleksander Hovda	styremedlem (NY)	2 år

Valgkomite:

Per Bergheim 2 år og Odd N. Johannessen (NY)

Revisor:

Bjørn Lie

Møtet hevet

Aleksander Hovda/s

Jørn Abrahamsen/s

Quiz sommertreff Albion 2017.

Laget av Olav Bjørge

1.

Når kom Morris Minor med 1098 ccm?

1962

1963

1964

2.

I 1962 ble det produsert 350 stk. av Morris Minors jubileumsmodell Det ble registrert en i Norge med farge.....?

Old English white

English racing green

Lillac

3.

Hva het den engelske 1953 modellen av Ford med 4.dører?

Eifel

Anglia

Prefekt

4.

Volvo P1800 ble levert med Lucas-anlegg, hvorfor?

Den ble bygd i England av Jensen

Volvo hadde avtale med Lucas på 60-tallet

Det er en ombygd Triump Spitfire

5.

Hvem utga "I Call Your Name" skrevet av Lennon/McCartney først?

The Beatles The Mamas and the Papas Billey J. Cramer,
The Dacotas

6.

"Till There Was You" skrevet av Meredith Willson, utgitt av Beatles i 1963 og brukt som filmmelodi, hva het filmen?

The Music Man The Music Ladie The Music Girl

7.

"Lucky Lips" utgitt av Gliff Richard i 1963 hadde en norsk utgave, "Mørke slips og pene jakker" hvem utga denne?

Steinar Fjeld Ole Ivars Viggo Sandvik

8.

Barry Matheson, Kongsvinger musikkformidling hadde i 1967 "The Tremeloes" spilling på Bruvollen i Blaker, samt på Gruetunet i Solør samme helg. Hva het årets toppslager av bandet?

Silence Is Golden MY Little LadY I Want Candy

9.

En engelsk dronning har gitt navn til en stilart, hvilken?

Dronning Victoria Dronning Elisabeth 1.
Dronning Margrethe

10.

Hvilken senene britisk statsminister var med i Boerkrigen?

Winston Churchill Antony Eden Harold McMillan

11.

Morris Oxford Bullnose ble produsert første gang i året 1913, hvor mange biler ble bygget dette året?

909

393

442

12.

Hvordan bil kjører Vera i krimserien med samme navn?

Land Rover

Land Rover Defender

Land Rover Discovery

13.

I bøkene om Harry Potter omtales en klassiker, hvilken?

Ford Zodiac

Ford Cortina

Ford Anglia

14.

Hva heter byen hvor togstasjonen i Harry Potter er filmet?

Goathland

Galtuang

Glaisdale

15.

Den britiske klassikeren Emma er skrevet av?

Jane Austin

Jane Austen

Emily Brontë

16.

Hvem hadde "hiten" My Wife; Johnnys Morris Minor?

Alan Kavanagh

Richie Smith

Richie Kavanagh

17.

MG står for Morris Garage, men hva står Mg for i det periodiske system?

Magnesium

Mangan

Molybden

18.

I boka Hagen i Hartington av Santa Montfiore kjører en av hovedpersonene en....

gammel MG **gammel Morris Minor** gammel Austin Healey

19.

I hvilken periode ble bilen Albion produsert i Glasgow?

1899–1980

1905–1960

1920–1970

20.

Ordet Albion har Keltisk opprinnelse, men hva betyr Albion?

Lys stein

Albino

Hvit og Fjell

RESULTATLISTE OPPGAVE LØRDAG KVELD DEN 5. AUGUST 2017

Oppgaven laget av fjorårsvinner Olav Bjørge

I år ble det heldigvis er klar vinner med

17 og 20 mulige poeng.

1. Jon E. Myklestad

2. Roar Snedkerud

3. Per Bergheim

4. Dag Jarnøy

5. Kjell Kristian Ukkelberg

6. Lidvard Lundanes

7. Egil Lundanes

8. Terje Sunnaas

KOMMENDE ALBIONISTER

Imelin Hovda 9 år

Thea Kristina Fjeld 8 år

Kaspar Christensen 14 år

Emil Kristoffer Hovda 13 år

Magnus Lundanes 12 år

Bjørn Peter B. Helgesen 10 år

Jakob B. Helgesen 7 år

Marius Voldmo Fjeld 6 år

Johannes B. Helgesen 5 år

Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.



The advertisement features a black background with ornate floral and vine patterns in red, purple, and gold at the top and bottom. In the center, the Twinnings logo is displayed within a gold-bordered box, with the text "TWINNINGS" in a stylized font and "EST. 1706" below it. Below the logo, the text "300 YEARS" is written in a large, serif font, followed by "BLENDED INTO ONE MOMENT" in a smaller, serif font. A decorative flourish separates this text from "SINCE 1706", which is flanked by small circular motifs. Below this, the text "TWINNINGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!" is written in a bold, sans-serif font. At the bottom, three boxes of Twinnings tea are shown: a box of "TWINNINGS Earl Grey Tea", a box of "TWINNINGS Earl Grey Tea", and a box of "TWINNINGS Earl Grey Tea". Below the tea boxes, the "Ethical Tea Partnership" logo is visible, featuring a stylized leaf and the text "Ethical Tea Partnership". At the very bottom, the website "www.twinnings.no" is displayed.

TWINNINGS
EST. 1706

300 YEARS
BLENDED INTO ONE MOMENT

SINCE 1706

TWINNINGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!

TWINNINGS
Earl Grey Tea

TWINNINGS
Earl Grey Tea

TWINNINGS
Earl Grey Tea

Ethical Tea Partnership
www.ethicaltea.org

www.twinnings.no

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



Unneberg bil



**SUNNAAS
HJULSERVICE**

Hjulspecialisten på Bjerke



BilXtra
verksted

Mekonomen

Vi gjør BilLivet enklere™



WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

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

BIL
Etabl. 1965
ANKER

VAREHUSET



BILDELER • UTSTYR • DETALJ • ENGROS • TLF.: 62 58 53 50

Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.



Høvikodden 27. september.

Godt oppmøte av gamle engelske biler. Hele 36 biler kom innom i løpet av kvelden. Albion hadde stand. Det ble drukket kaffe og spist kjeks og praten gikk som vanlig om biler, deler og vedlikehold.



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

