



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 3 – 2018**



1969 Morris 1300 Cabriolet - Crayford

**Stemningsbilder fra
Albions stand på
Biri første helga i
august.**



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: olavbjorge@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. Også i år var det godt med telt, heldigvis lite regn, men det ble kaldt utover lørdagskvelden for det bøttet ned ut på lørdagskvelden.

Roar Snedkerud ble kveldens vinner av Jaguarfiguren og ei kommende Albioniste, Irmelin Hovda, ble behørig feiret med klapping for hennes innsats. Det var fine premier både til store og små, samt at lotteriet gikk som smurt med flotte gevinster. Vinner av DFDS-reisen for 4 personer til København ble Jan-Ivar Sørensen.



Jeg vil takke alle sponsorer for fine premier og gevinster til Albion. Benytt våre sponsorer til handel av bilrelaterte dubbeditter samt reis med DFDS. I år ble vi sviktet av Haugengruppen, så det ble dessverre ingen poser med Twinings-tea og andre «engelske» produkter.

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 – og det ble en liten oppmerksomhet til han.

Sittende styre ble gjenvalgt på årsmøtet, og vi takker for tilliten. Styret går mot en travel høst og vår idet ALBION har 40-årsjubileum i 2019. Albiontreffet på Biri Travbane og Biristrand Camping blir 2.–4. august 2019. Sett av helgen nå.

Medlemskontingent for 2018: det er enda noen som ikke har betalt – anglofil samvittighet kan betales til Albions kontonr 1822.69.33944 kr 300,-.

I 2019 vil vi lage en matrikkel i forbindelse med jubileet – vi sender ut det vi har av opplysninger om kjøretøy mv. i løpet av 2018. For å få en vellykket matrikkel er det meget viktig at alle medlemmer responderer og kommer med tillegg og korrek sjoner. Matrikkel i papir vil kun bli sendt til medlemmer i Albion.

Forsikring IF/LMK: se egen side

Høvikodden v/Henie Onstad kunstsenter (siste onsdagen i måneden) er meget populært for visning og prat om biler mv. Se hvor koselig vi har det på våre nettsider og på Facebook. Dette er en uformell samling med mye skryt og Anglofil bilprat.

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

Kasseren vår i Albionklubben; Jan Ivar Sørensen, har en stor samling av Crayford biler. Vi presenterer to artikler om emnet skrevet av Keith Adams og Declan Berridge.



Så får redaksjonen håpe at Jan Ivar er enig i innholdet. Jeg lar informasjon fra Crayford Convertible Car Club fortelle mer om etableringen av Crayford og hvorfor man valgte akkurat Mini som ble rullet ut før bilen hadde fylt 5 år:

Verdens aller første Mini kabriolet var ideen til to menn – David McMullan, salgssjef ved Lambretta Trojan of Croydon og Jeffrey Smith fra utviklingsavdelingen til Lambretta Trojan. De ble bestevenner og partnere, men helt fra starten hadde de samme idé om å ta den banebrytende nye Mini'en og bygge den om til en kabriolet.

I 1962 var det fremdeles vanskelig å få tak i nye Mini'er, David og Jeffrey hadde bare råd til en 3-år gammel bil fra 1959 til å eksperimentere med. Bilen var registrert AFO 887, ombyggingsprosjektet måtte gjennomføres på natten, siden begge partnerne trengte dagjobben hos Lambretta som levebrød.

Det var travle tider, jobbing på Lambretta hele dagen, så jobbing på Mini'en i garasjen i Stroud, og innimellom besøke Davids kone på sykehuset som skulle føde deres første barn. David fikk mange ganger kjeft av sykepleieren for å ha oljete hender og Mini-deler på hennes post og på konas siderom. Så, en natt i august 1962 ble Davids første sønn Sean født, men like etter fødselen var de to partnerne på vei til Stroud der de kjørte sin andre baby, AFO 887 kabriolet, på landeveien for første gang. AFO 887 (første Crayford) er for øvrig trygt plassert i låven på Vormsund hos Jan Ivar!

Hilsen Redaktøren

Årsmøteprotokoll

Møtedato 4. august 2018 kl. 14.00 i teltet på Biri Travbane
16 medlemmer til stede

Leder Lise ønsket velkommen i "teltet"

1. Innkallingen ble godkjent og Oddbjørn Sørensen ble valgt som referent.
2. Leder Lise J Ukkelberg ble valgt som ordstyrer og Olav Berg og Steinar Grimsen til å underskrive protokollen.
3. Styrets årsberetning ble godkjent
4. Revidert regnskap for 2017 ble godkjent (m/applaus til trykker av bladene) samt forslag til budsjett 2019. Budsjettet underskudd pga 40 årsjubileum, matrikkel skal utarbeides, StyreWeb skal tas i bruk samt at det er usikkerhet hva avgift pr medlem til LMK blir.
5. Det var ingen innkomne forslag.
6. Utnevelser av merkeoppmenn/forsikringskontakter/-komité: Pga nye LMK-regler for forsikring er det ikke nødvendig å bruke forsikringskontakter for kjøretøyer i verdi under kr 300.000. Styret gis fullmakt til å utnevne nye merkeoppmenn etter behov, samt kontakter/komité vedrørende LMK-forsikringen.
7. Kontingent for 2019 ble fastsatt til kr 300.
8. Valg (det sittende styret fortsetter)

Lise Ukkelberg	leder	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
Aleksander Hovda	styremedlem	(ikke på valg)

Valgkomite:

Odd N. Johannessen (2 år) og Per Bergheim (ikke på valg)

Revisor:

Bjørn Lie (1 år)

Møtet hevet.

Olav Berg/s

Steinar Grimsen/s

ALBION – SOMMERQUIZ 2018

Laget av fjorårets vinner Jon E. Myklestad Korrekt svar i fet skrift

1. Hva står bokstaven «C» for i forkortelsen BMC?
a. Corporation b. Company c. Confederation
2. Hvilken av daværende helt nye bilmodeller ble lansert først etter krigen?
a. Humber Hawk b. Morris Minor c. **Standard Vanguard**
3. Hvilken fabrikk produserte modellen Pennant?
a. Hillman b. Ford c. **Standard**
4. Når ble dødsstraffen opphevet i Storbritannia?
a. 1955 b. 1960 c. **1965**
5. Hva behøvde man ikke å ta hensyn til ved beregningen av britiske skattehestekrefter?
a. Motorens slaglengde b. Sylindrenes boring c. Antall cylindere
6. Hvilken fabrikk benyttet modellnavnet Imperial?
a. Armstrong-Siddeley **b. Humber** c. Wolseley
7. Når ble den siste Morris produsert?
a. 1978 b. 1960 c. **1984**
8. Hva heter Englands nest største by?
a. Newcastle **b. Birmingham** c. Manchester
9. BMC (BL) produserte biler under navnet AUTHI i hvilket land?
a. Australia **b. Spania** c. Sør-Afrika
10. Det eldste, fortsatt eksisterende, biltidsskrift er (the) AUTOCAR. Når kom det ut første gang?
a. 1895 b. 1900 c. 1905
11. Verdens minste bil heter Peel. Hvor mye veier den?
a. 59 kg b. 68 kg c. 75 kg
12. Kåringen av årets bil begynte i 1964, hvilken bil vant det året?
a. Rover 2000 b. Triumph 2000 c. Austin 1800

13. Når ble Vauxhall innlemmet i GM-konsernet?
a. **1925** b. 1928 c. 1934
14. Den kjente fransk-amerikanske designeren, Raymond Loewy, sto bak 1950-tallets Studebaker-modeller, men og en britisk familiebil. Hvilken?
a. Standard Vanguard b. **Hillman Minx** c. Rover P4
15. Fred Olsens Braemar gikk i rute mellom Oslo og Newcastle fra 1953, men når sluttet den å gå?
a. 1970 b. **1975** c. 1980
16. Briten Richard Pape var den første til å tilbakelegge strekningen fra Nordkapp til Cape-Town med bil i 1955. Hva slags bil kjørte han?
a. Ford Zephyr b. **Austin A90** c. Humber Hawk
17. Hvem var britisk statsminister i perioden 1976 til 1979?
a. **James Callaghan** b. Harold Wilson c. Edward Heath
18. Hvilket år var det Austin 7 «besteg» Galdhøpiggen?
a. 1928 b. **1932** c. 1936
19. Hvilket bilmerke var det inspektør Foyle ble kjørt av sin unge, kvinnelige sjåfør?
a. Rover b. Humber c. **Wolseley**
20. Hvor stort flateinnhold har Storbritannia i forhold til fastlands-Norge?
a. 2/3 b. **3/4** c. like stort
21. Hvor mange Rover 75 ble produsert i perioden 1999 til 2005?
a. **211.175** b. 299.052 c. 310.112
22. Hvor mange år ble BMC's A-serie motor produsert? (den som satt i Mini, Minor, 1100/1300 og mange flere)
a. 42 år b. **49 år** c. 53 år
23. Hvor mange medlemmer hadde Albion pr 1/9-1985?
a. 85 b. 97 c. **119**

Resultatliste for sommerquiz 2018 på Biristrand

Laget av fjorårets vinner Jon E. Myklestad

Like poeng – trukket

1	Roar Snedkerud	15 poeng
2	Jan Tverdal	14 poeng
3	Olav Bjørge	14 poeng
4	Terje Sunnaas	14 poeng
5	Per Bergheim	13 poeng
6	Per Ramsøskar	12 poeng
7	Dag Jarnøy	12 poeng
8	Kjell Kristian Ukkelberg	12 poeng

Gratulerer

Reise DFDS: Oslo–København 4 personer

Jan-Ivar Sørensen

Kommende anglofil:

Irmelin Hovda 10 år



Ombyggerne: Crayford BMC 1100/1300

Av Declan Berridge

BMC 1100/1300 var den eneste BMC/BL-modellen som ble tilbudt som både stasjonsvogn og kabriolet av Crayford Engineering (selv om disse modellene ikke ble markedsført samtidig.)

Crayford 1300 Convertible



Lanseringen av Mk2-versjonen av ADO16 høsten 1967 markerte den første offisielle starten for todørs-karosseristilen på det britiske markedet. Denne passet godt til å bli bygget om til kabriolet og ganske riktig så gjorde Crayford nettopp dette og lanserte sin Convertible i februar 1969.

Ved å bruke enten Morris- eller MG-varianten som utgangspunkt, førte Crayford-ombyggingen til en styrking av dørkarmene og karosseriet rundt døråpningene, men fjernet søylene bak side-

ventilrutene for å få til et helt åpent miljø når taket var nede. Men, man kan jo lure på sikkerheten til passasjerene hvis bilen skulle ende på taket i en ulykke, særlig siden det ikke var noe ekstra forsterking rundt frontruten.

Produksjonskapasiteten var anslått til ca. syv biler pr. uke, selv om det bare ble produsert seks eksemplarer av hvert merke, og fem Morris'er kjøres fremdeles rundt i dag. Antagelig er det bare én MG – se bildet til venstre – som finnes i dag.



Priser (inkludert ny basisbil)

Morris 1100 de Luxe	£ 1.466
Morris 1300 Super	£ 1.519
MG 1300 MkII	£ 1.683



Morris 1300, eier: Peter William



MG 1300, eier: Rolf Mobius



*Crayford 1100 Convertible på 2017 Classic Motor Show i Birminghams NEC
(Takk til Michael Turner og Alexander Boucke for Crayford Convertible-
bildene)*

Jensens konkurrerende kabriolet

Noen år før de mer velkjente Crayford convertible-modellene dukket opp, hadde den Midlands-baserte bilprodusenten Jensen utviklet en prototyp av en 1100-basert kabriolet. Målet var å vekke BMCs interesse for en egen produksjonsserie, men av en eller annen grunn ble det ikke noe av. Noen kilder rapporterer at opptil tre modeller ble ombygget, men ifølge pålitelig informasjon er det bare denne ene modellen i bildet over som eksisterer.



Austin 1100 Countryman ombygget av Jensen. Krom på hjul, støtfangere og støtfangerhorn, lånt fra Vanden Plas Princess, bidrar til å gi bilen et mer eksklusivt utseende.

Jensen-historiker Richard Calver har velvillig gitt oss følgende informasjon om denne bilen: «En Austin 1100 Countryman (chassisnr. A/AW10/16279A) ble kjøpt av Jensen i juni 1967, ble ombygget til kabriolet og lakkert i Alaskablått med blågrått interiør. «Bilen ble vist fram på Jensen-standen på London Motor Show i 1967 (registreringsnr. LEA 765E) og ble der solgt til Jensen-forhandler A.C. Bulpin and Son Limited fra Newton Abbott for £ 725. Bilavgiften ble lagt på og bilen ble deretter solgt til en kunde. Det er ikke kjent om denne bilen har overlevd.»

Så hvorfor skal man bruke en stasjonsvogn som basisbil? Hovedgrunnen var nok at på den tiden var dette den eneste tilgjengelige 1100-modellen med todørs karosseri, siden Mk1-sedanene ble bare solgt med firedørskarosseri i Storbritannia. Det ekstra bagasjerommet etter flyttingen av den nesten loddrette bakdøra var også nyttig, med tanke på plassen som kalesjen trengte når den var lagt ned. Faktisk ville denne bilen antagelig hatt en hydraulisk operert kalesje, i likhet med Austin A40 Farina kabriolet, som ble ombygget av Jensen tidlig på 60-tallet.

Stasjonsvogn/hatchback-ombygginger **Crayford 1100 Estate**



Denne ble lansert et par år før BMCs egne Traveller og Countryman stasjonsvogner, brukte standard sedankarosseri, og hadde derfor fire dører. Selv om den delte bakdøra kan se litt merkelig ut, må man huske på at BMCs Countryman-modeller på den tiden – A40 og A60 – hadde tilsvarende opplegg.

Men, denne løsningen må ha vært svært upraktisk for tilgangen til den utvidede lasteplassen. Men på plussiden kan det sies at denne enkle ombyggingen som bare krevde en ny aluminiums-ramme rundt bakvinduet, samt nytt håndtak på bagasjerommet, hengsler og stag, holdt prisen nede på bare £79.

En finesse var et tilpasset standardbaksete, som kunne legges ned som i en tradisjonell stasjonsvogn, innerpanel og gumdimatte til lasteplassen og en vinyldekket c-søyle i kontrastfarge til bilens karosseri, med et Crayford-merke plassert midt på.



Crayford Austin 1100 Hatchback

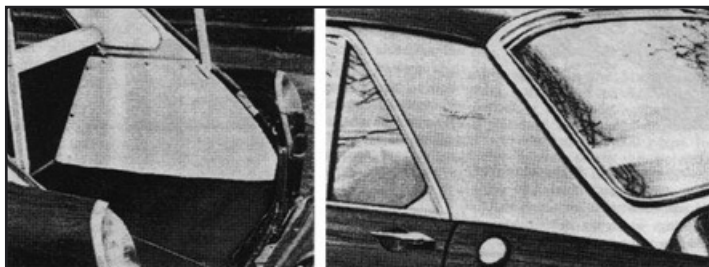
Åtte dager til å bygge din 1100 om til hatchback

For £ 115 kan Crayford tilby en «luksus»-ombygging, som omfatter karosserifarget ramme til bakvinduet, teppebelagt lasteområde med langsgående beskyttelsesbånd og automatisk lys til lasterommet. Ombyggingen tok bare åtte dager og ble utført gjennom kontrakt med Crayford av enten FLM Panelcraft i London eller Methven & Thomas i Fife.

Bilen kunne bestilles gjennom hvilken som helst av de 30 BMC-forhandlerne som allerede forhandlet Crayfords kabriolet Mini. Crayfords bil var basert på en MG 1100, men sannsynligvis

kunne ombyggingen ha vært gjort på hvilken som helst 1100-variant, muligens med unntak av Vanden Plas Princess, der det store baksetet kunne ha skapt problemer for foldemekanismen til kalesjen.

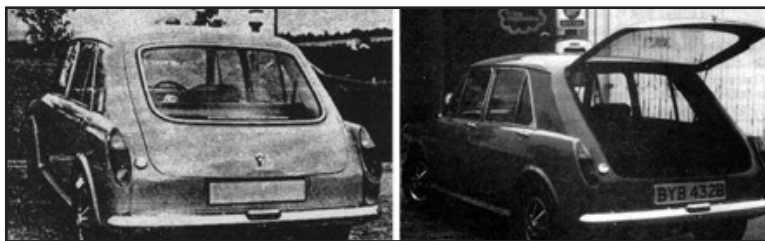
Det er ikke kjent hvor mange biler som faktisk ble bygget om eller hvor mange som fremdeles eksisterer, men en Wolseley-versjon var i 1995 eid av entusiast i Sussex, som et restaureringsobjekt på hjul, mens en MG-versjon dukket opp i Portugal i bra stand samme året.



Creech Motors: The Mystique

Den ganske ukjente Mystique viser en annen (og mer elegant) måte å gi 1100-modellen en hatchback dør. Den var utviklet og produsert av Gerald Fry, eier av den Somerset-baserte forhandleren Creech Motors. I ombyggingen ble MGB GT-bakdøra brukt på en genial måte, som passet godt med den hellende bakenden på 1100-modellen.

Bensinpåfyllingen ble flyttet fra siden til bakskjermen, som ga bilen et mer strøket utseende. Leveringstiden var 6–8 uker og ombyggingskostnaden var bare £ 145. Det er ikke kjent hvor mange Mystique-modeller som ble bygget og dessverre er det antagelig ingen som eksisterer i dag.



Ikke en Crayford, men den mindre kjente Mystique, som med hell brukte en MGB GT bakdør.

Ombyggerne: Crayford Engineering

Av Keith Adams



Crayford Austin 1100 Hatchback

Crayford Engineering ble etablert i 1962 av David McMullan og Jeffrey Smith, deres første produkt var en £100 kabriolet-ombygging av dagens bil: Mini.

Crayford Engineering opererte ut fra en lite verksted og utstillings-lokale i Westerham, Kent, og bygget opp et imponerende renommé for kvaliteten på ombyggingsarbeidet på en lang rekke biler, fra den legendariske kabrioleten til Cortina MkII til den mindre kjente Mercedes Benz S-Class stasjonsvogn og VW Scirocco-baserte Tempest kabriolet.

Ettersom selskapet vokste, etablerte de på 70-tallet datterselskapet Crayford Auto Developments Limited som skulle ta seg av ombyggingsarbeidet. De jobbet tett med flere BL-forhandlere, særlig Mumfords og Spikins, med å tegne og utvikle de bestilte ombygg-ingene på biler som Marina og Allegro.

Crayford jobbet også sammen med Devon-baserte Torcars, og utviklet den velkjente Princess stasjonsvogn-ombyggingen til produksjon på Torcars anlegg.

Crayford utvikler virksomheten

På 80-tallet startet Crayford å utvikle virksomheten og hadde mindre fokus på ombyggingsarbeidet. I 1980 satte de bort arbeidet med den smekre men dyre Cortina MkV kabriolet til de uavhengige karosseribyggerne Carbodies. Deres nyansatte direktør Grant Lockhart var interessert i å utvikle driften og dermed redusere avhengigheten av FX4 taxicab og tanken på å få navnet knyttet til en kabriolet (selv om den var Cortina-basert) virket forlokkende.

Men, til tross for Crayfords brede erfaring og gode rykte som Storbritannias fremste bilombyggere, var Carbodies ikke imponert over hvordan Cortina-ombyggingen var blitt gjennomført. Det fantes ikke skikkelige tekniske tegninger av arbeidet, intet stativ for å holde karosseriet fast mens taket ble fjernet og tilpasningen og finishen på kalesjen og frontruteområdet var langt under den standarden som Carbodies var vant til å jobbe med.

Cortina-prosjektet ble derfor ikke starten på en ny virksomhet for Carbodies, men ble i stedet det siste prosjektet, før de besluttet å satse fullt på produksjon av FX4. I mellomtiden konsentrerte Crayford seg om produksjon og utvikling av terrengbilen Argocat, som fremdeles er kjernevirksomheten deres.

Her er noen av Crayfords ombygginger basert på BMC/BL-modeller.

Mini kabriolet

Det var ikke før det siste årtiet av Minis veldig lange historie at produsenten kunne tilby en offisiell kabrioletversjon. Crayford, derimot, rullet ut sin første kabrioletversjon før Mini hadde fylt fem år....





Metro Politan

Metro Politan var den naturlige etterfølger til Crayfords Mini og Allegro-ombygginger og fulgte det samme prinsippet som Rapports Metrosport. Det ganske fantasifulle bildet som vises her er et retusjert pressebilde brukt av Motor magasin ved lanseringen av den første ombyggingen i januar 1981, for å vise hvordan de trodde en sånn bil ville se ut...



BMC 1100 stasjonsvogn og 1300 kabriolet

Crayford gjennomførte to ombygginger basert på 1100/1300: først kom en stasjonsvogn, som lignet noe på Austin A40 Countryman. Deretter, etter lanseringen av Mark II karosseriet, produserte de en todørs kabriolet.



BMC 1800 stasjonsvogn

BMCs egen hatchback/stasjonsvogn-versjon av 1800 kom aldri utenfor stylingstudioet, men Crayford laget sin egen versjon ved å bruke standardbilens karosseriplater.



Austin 3 Litre stasjonsvogn

Blant de mer tradisjonelt stylede stasjonsvognene produsert av Crayford var denne, basert på Austin 3-liter.



Rover P6 stasjonsvogn

Denne elegant stylede stasjonsvogn-versjonen av Rover viser at Rover alltid satset på sikre salgssuksesser ved å bygge sin egen versjon...



Crayford-Spikins Allegro kabriolet

Denne Crayford-designede ombyggingen ble gjennomført og markedsført av BL-forhandleren Spikins of Twickenham.



Mumford Marina kabriolet

BL-forhandlerne Mumford, som også produserte campingbiler og nyttekjøretøy basert på Marina van, ga Crayford i oppdrag å produsere denne Marina kabrioletversjonen.



18-22 serien/Princess stasjonsvogn

Som en naturlig oppfølger til 1800-modellen var Crayford raske til å gi etterkommeren, 18-12 serien, hatchback-modellen som BL hadde glemt å produsere.



Triumph TR7 Tracer

Denne ulykksalige ombyggingen skulle gjøre TR7 om til en sporty stasjonsvogn, men det ble bare bygget en håndful eksemplarer.



I sort/hvitt filmen «Night must fall» fra 1964 kjører Susan Hampshire en ny Crayford Mini Cooper.

BRITISH MOTOR CORPORATION



offer

THE SELECTIVE AUTOMATIC

Manumatic

REGD. TRADE MARK

CLUTCH & GEAR CHANGE

Two pedal motoring is
NOW available* on the

AUSTIN

AUSTIN A.50 Cambridge
MORRIS OXFORD Series III
WOLSELEY 15/50
M.G. MAGNETTE

*It is the Selective Automatic
Manumatic two pedal
transmission which
dispenses with the clutch
pedal and ensures perfect
automatic gear change.*

* OPTIONAL EXTRA

Learn more about this new

2 PEDAL MOTORING

ON STAND **369** MOTOR SHOW



MORRIS



BMC Morris 1300 Cabriolet (ADO 16)

BMC lanserte ADO 16, vanligvis kalt 1100 / 1300 i 1962 og i 10 år var den Storbritannias mestselgende bil som slo Cortina hvert år. Men det var ikke før 1969 når Mk.3-karosseriet ble todørs at Crayford produserte dette oppsiktsvekkende designet, det var en kabriolet med dobbelkalesje, den innerste var av stoff. Med kalesjen oppe så den tung ut, med bare et lite bakvindu, men med kalesjen nede hadde den vakre linjer, var smidig og hadde kjøreegenskaper som en Mini. Det vakre designet medførte store endringer på det bakre karosseriet, som gjorde bilen kostbar og eksklusiv, muligens ble det bare foretatt 12 ombygginger, men Crayford Convertible Car Club har bare funnet 6 som fortsatt eksisterer. Den var vanskelig å bygge om siden utgangspunktet faktisk var en tredørs stasjonsvogn, i motsetning til det normale kassedesignet til vanlige sedaner som Cortina.



Caffyns Ltd., som var den største BMC-forhandleren i Kent, hadde forhandlerretten alene, praktisk nok hadde de utstillingslokale og bensinstasjon rett ved siden av Crayford Westerham-fabrikken. Tunbridge Wells-filialen solgte én veldig attraktiv MG 1300 Crayford med skinn-interiør og dobbeltforgasser motor direkte til Malta, denne inngår nå i en 1300-samling i Tyskland.

Alle de andre fem som er funnet, samt arkivfotoene, viser Crayford 1300-biler med Morris-merke, så da var Caffyns antagelig forhandlere av Morris og ikke Austin. BMC holdt de to adskilt, man var enten en Morris-mann eller en Austin-mann, dette var tiden for merke-lojalitet. Caffyns solgte også Crayford Morris Marina, som viser at dette var en Morris-fabrikk.

Listepriisen var £1.519 for 1300 Cabriolet og 1.683 for MG Cabriolet, så den var bare £300 billigere enn Jaguar E type ved lanseringen.

a superlative conversion . . .



VAUXHALL



PRINCE

Styled by CRAYFORD



The excellent VIVA saloon is made an even more desirable car by the Crayford treatment. Black Vynide roof to match any limousine, additional sound proofing for a less tiring ride. Airflow extraction grilles for controlled air flow—cool in the summer—warm in the winter. Electric Fan to boost performance, etc., etc. The cost is modest too!

**VIVA PRINCE
CONVERSION £95**

**VIVA PRINCE G.T.
CONVERSION £169**



**Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber**



Hjemmebesøk hos Reidun og Olav Bjørge – The Morris Minor Family

Av Kjell Kr. Ukkelberg

Søndag 2. september i et strålende høstvær i min Austin Sheerline 1949 modell satte jeg kursen i retning Rena. Målet for turen var å avlegge Reidun og Olav Bjørge en visitt og samtidig studere familiens pågående Morris Minor prosjekter. Reidun og Olav og i de senere år datteren Anne Ragnhild har i mange år vært Morris Minor liebhavere. Når det er sagt skal det bemerkes at Olav og Reidun traff hverandre i 1970. Reidun hadde oppfattet at Olav hadde en Morris Mini. Hun ble en smule skuffet når det viste seg at det var en Minor. Historien har vist seg at skuffelsen raskt gikk over til glede i felleskap med Morris Minor og alle vennene i Morris Minor miljøet i mere enn 40 år.

Jeg ble etter knapt en times tur ønsket velkommen på deres landlige og ikke minst trivelige eiendom noen kilometer nord for Rena. Etter en liten omvisning ble det både kaffe og ferske vafler samtidig som jeg fikk et solid innblikk i familiens Morris Minor historie.



Reidun og Olav foran annekset

Det hele startet en gang tidlig på 1960 tallet med at Olavs far kjøpte en 1954 modell av en skraphandler. Bilen ble senere overtatt av Olavs bror Hans. Bilen ble for øvrig kostemalt rød og brukt som russebil i 1972.

Olavs første ervervelse skjedde ved en tilfeldighet. En dag han var på Lillestrøm i forbindelse med studier ble han oppmerksom på en Morris Minor som sto forlatt i en bakgate. En kar som viste seg å være eier spurte om han var interessert i å kjøpe bilen. Prisforlangende var kr. 300. Etter en pruterunde ble bilen overdratt for den nette sum av kr. 250. Bilen som var uten bremses ble tauet hjem til Olavs hjemsted på Blaker i hastigheter vi ikke snakker høyt om i dag. Med motoren som brems kom bilen velberget hjem. Ved god hjelp av en kamerat ble bilen sveiset opp. Motor ble flyttet over fra russebilen og med det var bilen dagligbil i noen år før rusten tok overhånd og bilen parkert utendørs på hjemgården på Blaker. Slik ble den stående til Ole Jørgen Østby, også kjent fra Morris Minor miljøet, kom på besøk blant annet for å se på bilen. Han ble da oppmerksom på at bilen under den røde lakken opprinnelig var lakkert lys lilla. Ole Jørgen utbrøt at du har jo en av MILLION bilene.

I desember 1960 ble Morris Minor den første Britiske bilmodell produsert i mer enn en million eksemplarer. MILLION bilene ble produsert i 350 eksemplarer. Kun 21 med venstreratt. Alle som to dørs saloon og alle lakkert lys lilla og med hvitt interiør. På panseret og koffertlokket var



Millionbilen under restaurering

det montert et krommet merke «Minor 1000000». Bilen ble fordelt med ett eksemplar til Morris forhandlere. Det er ganske utrolig at en slik bil i dag befinner seg på verkstedet til Olav og er under restaurering. Undertegnede har ved selvsyn konstatert at bilen opprinnelig var lys lilla og med hvitt interiør. Det kan også bemerkes at restaurerte utgaver på auksjoner i England har oppnådd meget høye priser. Som bildet viser er det imidlertid fortsatt mye arbeid som skal gjøres før bilen ruller på norske veger i all sin nostalgi.



Millionbilen som modell

I 1981 kjøpte Olav en Morris Minor varevogn på Tornes utenfor Molde. Dette hadde sin årsak i at Olav og Reidun bygde hus og trengte en «bygge bil». Bilen ble etter dette brukt i 10 år, sommer som vinter, til og fra jobb. Ford Cortina varmeapparat i varekassen og godt med klær gjorde bilen til et greit skyssmiddel også om vinteren.

Høsten 1990 brakte interessen for Morris Minor Olav til Ørje hvor han kjøpte en Morris Minor Woody stasjonsvogn 1959 modell. Etter 1,5 års nærmest daglig restaurering var bilen klar for biltilsynet hvor den ble godkjent uten noen anmerkninger. Bilen har siden vært flittig brukt og brakt familien rundt på ferieturer, Albion treff, Morris



Varevogna fra verkstedet

Minor treff en rekke steder i inn og utland og ikke minst vært «stjerne» i filmatiseringen av Anne Cath Vestlys barnebokklassiker «Knerten». Filmen hadde premiere på norske kinoer høsten 2009. Bilen har siden blitt kalt Knerten bilen. I dag overvintrer den i utstillingen på Ådalsbruk Motormuseum utenfor Hamar. Et sted som virkelig er verdt et besøk.

Oppsummert er Olav og Reidun i dag i besittelse av tre Morris Minor. Millionbilen under restaurering, varevogna for tiden under oppussing og Knerten bilen i vinterdvale på Ådalsbruk Motormuseum.

Historien stopper imidlertid ikke her. Reidun og Olavs datter Anne Ragnhild må *Knertenbilen*

langt på veg sies å ha

vokst opp i en Morris Minor. I 2009 deltok hun i egen Morris Minor MM 1954 modell på Nordisk Morris Minors høsttreff og siden på mange treff enten alene eller sammen med familien. For øvrig kan nevnes at Anne Ragnhilds Morris er en 4-dørs som har vært med i "Maskeblomstfamilien" en dramafilm vist på NRK TV. Ikke nok med det, Roar Snedkerud, Albions redaktør og bror til Olav er også Morris Minor eier. Han eier både en varevogn og en to dørs som begge i mange år har vært flittig brukt. Det kan føreøvrig også nevnes at Roars varevogn har en fortid som «stjerne», nemlig i filmatiseringen av tv-serien "Halvbroren".

Familien må trygt kunne kalles «The Morris Minor Family». En konsekvens av det er at Olav også langt på veg må finne seg i å være familiens hofreparatør. Hans

rikholdige delelager og

store kunnskaper har selvfølgelig brakt ham i denne situasjonen.



Fra verkstedet som viser Olav og delelageret

BRUK LMK-FORSIKRINGEN I SAMARBEID MED IF

HAR DU HUSKET Å ENDRE TIL IF? Fullmakt finner du på våre nettsider eller i blad 4/2017.

NÅ:

MEGET ENKELT FOR KJØRETØY MED VERDI TOM kr 300.000

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

LMK-Forsikringen ble jo vesentlig forenklet i forbindelse med overgangen til IF Skadeforsikring fra 01.01.2018. Alle kjøretøy med verdi til og med 300.000,- kan nå tegnes direkte inn hos IF Skadeforsikring. Krav om besiktigelse og bilder av denne gruppen har bortfalt.

KRAV TIL KJØRETØY:

For å få en LMK Helforsikring må kjøretøyet må være 30 år eller eldre.

Blivende Klassiker er for kjøretøy mellom 15 og 30 år, og

Lager/Restaurering gjelder allerede fra 15 år og oppover. Utgangspunktet for alle forsikringsobjektene er at det skal være et samleobjekt, som eies av privatperson, firma eller museum.

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

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

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

VIKTIG KONTAKTINFORMASJON FOR LMK-FORSIKRINGEN.

IF har utviklet en egen nettside for LMK-Forsikringen. Her står det også mer om ordningen med hensyn til produkter og vilkår. Denne finner dere på

www.if.no/lmk

Et eget team med rådgivere med spesialansvar for LMK-Forsikringen i Bodø vil bistå dere med å finne frem til riktige forsikringsprodukter. De har nå fått et eget fellesnummer:

21 49 50 37

(utenfor kontortid og ved helg koples dere videre til Ifs kundeservice)

KRAV OM BESIKTIGELSE AV KJØRETØY MED VERDI OVER 300.000,- NOK. På kjøretøy med verdi over 300.000,- vil det være en tradisjonell prosess med besiktigelse foretatt av en godkjent besiktigelsesperson. Disse søknadene samt bilder sendes fortsatt til din LMK-klubb, som skal godkjenne din søknad. Kjøper du et kjøretøy i denne prisgruppen, som allerede har en aktiv LMK Forsikring behøves ingen besiktigelse dersom dette er gjort i løpet av de siste 2 år. I dette tilfellet fyller du ut KUN de to første sidene av søknaden.

LMK henstiller til at søknadsskjema med besiktigelse og bilder fortrinnsvis sendes elektronisk. Da det ofte kan det være vanskelig å sende mange bilder i én epost, anbefales derfor bruk av **www.wetransfer.com**. Her kan man velge varianten "Free" og kostnadsfritt laste opp samtlige bilder og søknaden for oversendelse til LMK.

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

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

Priser: Årspris tom verdi kr 300.000

Helforsikring (1959 eller eldre)	465,-
Helforsikring (1960 eller nyere)	495,-
Blivende klassiker	1800,-
Lager og restaureringsforsikring	295,-

SENSATION!



DROP-HEAD-TURNER . . . that's the swish new Viva for fast-moving foursomes. This sleek, close-coupled coupé is designed to fill a long-felt need in British car production — the need for a 4 seater **performance** coupé. It combines the mass-production economies of Vauxhall with the craftsman-coachbuilding of Crayford. The result? A compact sports convertible with Continental flair . . . the joie de vivre of fresh air motoring . . . and saloon car comfort that's proof against the wildest British winter.

SPECIFICATION Chassis Chassis and body strengthened and stiffened to a degree suitable for the strains of International class rallies and production car circuit racing.

Hood A complete revelation in a car of this class, the hood is erected or folded in 5 seconds. Tucking into a hood-well leaves a superbly smooth profile. Mechanism and struts completely concealed. The hood itself is tailored from strong, weatherproof mohair material, and is lined in soft, high quality Union Cloth for appearance and sound/heat insulation. Large rear window.

Seating Front seating is as standard. Rear seating area redesigned to accommodate hood and give adequate room for two adults.

Boot Space is identical with the standard saloon.

Price: from £1,192 0 0

A huge range of extras is available to further customize your Coupé. Ask for details.



Sole British Concessionaires

123 HUNSLET ROAD · LEEDS 10 · TELEPHONE LEEDS 39911

WallaceArnoldsales&serviceLtd VAUXHALL/BEDFORD MAIN DEALER

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





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**
Etabl. 1965 **ANKER**



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

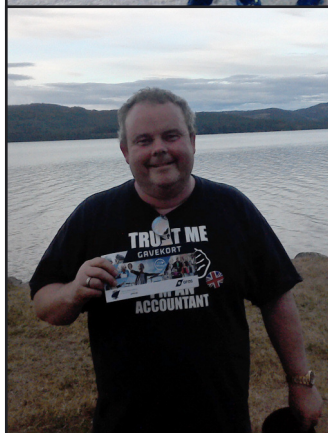
Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.



Albions sommerstevne



Vinnere av spørrekonkurransen. Resultatliste på side 9.



Jan Ivar vant båttur til København og Irmelin vant barnekonkurransen.



B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



1963 Wolseley Hornet Cabriolet - Crayford
Eier: Jan Ivar Sørensen