

Albion 40 år



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 3 – 2019**



Triumph tester seg på Silverstone

Albions jubileumsstevne 2019.



Åshild og Tor Otto Fougner
takker for en fin kveld – og
capsene kom godt med i
solskinnet.



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: jsorensen@ecit.com

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 Tverdøl, 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 Tverdøl, Birkelundveien 42, 1481 Hagan,
tlf: 901 96 483, epost: frode@wgas.no
Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund
tlf: 400 66 671 epost: jsorensen@ecit.com
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

I anledning Albions 40-års jubileum, takker jeg dere alle for godt og hyggelig arrangement på Biri Travbane og Biristrand Camping.. Vi hadde værgudene med oss og stor stemning med eget orkester. En stor takk til Olav Bjørge og Terje Sunnaas for flott musikk og bursdagssang for 40-åringen Albion.



Egil Lundanes ble kveldens vinner av Jaguarfiguren og de kommende anglofile under 15 år ble behørig feiret med klapping for deres innsats. Det var fine premier både til store og små, samt at lotteriet gikk som smurt med flotte gevinster.

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

Jeg vil også takke alle som hjalp til med oppsetting av telt både på Biristrand Camping og på Travbanen.

Sittende styre ble gjenvalgt på årsmøtet, og vi takker for tilliten. Siden 2019 har vært et jubileumsår, har styret jobbet mye med tilretteleggelse av treff mv. og det har til nå vært en travel tid med heldigvis gode tilbakemeldinger fra medlemmer og andre anglofile.

Medlemskontingent for 2019: Denne blir sendt ut nå gjennom styreweb, de som ikke får melding om betaling av kontingent, har allerede betalt.

Ulykken på Rjukan: Se eget skriv fra LMK på. Det er viktig for oss alle at våre kjøretøy blir kontrollert av oss selv eller av andre «mekanikere», siden PPK (Periordisk kjøretøykontroll/EU-kontroll) ikke er pålagt eldre kjøretøyer. Det er eiers og førers ansvar at kjøretøyet er i god stand slik at vi ikke får utilsiktede uhell. Det er nå høst og de fleste har satt bort og lagret sitt kjøretøy – pass på at alt er OK til vårsesongen.

Håper dere alle har hatt en fin sesong og kos dere i høstmørket. Vell blåst!

Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Nå er det på tide å få den gamle engelske bilen inn i tørr og mørk garasje. Kanskje på tide med en liten sjekk av bremses, tenning, olje og lys. Vi har gjengitt LMKs utspill i forhold til Rjukan-tragedien. Årsaken var mest sannsynlig at bremsevæsken kokte. Bremsevæske og kjølevæske er viktig å få byttet. Motoroljen er et kapittel for seg og her har vi tidligere gjengitt en meget god artikkel av Tor Otto Fougner om de ulike typer av olje. Den er det all grunn til å lese på nytt.



Etter disse høstlige formaninger rettes søkelyset mot Triumph. Mange fine biler ble produsert i Coventry. Coventry var tyngdepunktet for britisk sykkelindustri, men jammen kom også byen godt ut hva gjelder bilproduksjon. Det var i 1950 hele 12 bilfabrikanter i Coventry. Alvis, Armstrong Siddeley, Daimler, Hillman, Humber, Jaguar, Lanchester, Lea-Francis, Singer, Standard, Sunbeam-Talbot and Triumph. Mellom 1962 og 1964 var England nest størst i bilproduksjon og mellom 1959 og 1963 var ulekønna i Coventry 24% høyere enn gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Kvinnelig arbeidskraft utgjorde 37,9% mot 30,8% for resten av England. Veksten i annen europeisk og amerikansk bilproduksjon medførte at Coventry opplevde en tilbakegang fra 1974.

I følge BBC-news: <https://www.bbc.com/news/uk-england-coventry-warwickshire-38212517>.

I dag produseres det blant annet førerløse biler fra RDM Group, Coventry UK – First UK Driverless Pod.

Hilsen Roar



Triumph: Veksten og fallet til et ikonisk bilmerke fra Coventry

Av Enda Mullen



En 1976 Triumph Stag

Triumph er et ikonisk bilmerke som for alltid vil knyttes til Coventry, men hva skjedde med bilen?

Enda Mullen kartlegger veksten og fallet til et kraftsentrum som kan spore sin opprinnelse helt tilbake til starten på bilhistorien. I dag lever navnet videre i en rekke gatenavn som Spitfire Close, Herald Avenue, Toledo Close og Dolomite Avenue, men den store Standard-Triumphfabrikken som opptok en stor del av Canley er for lengst borte.

Den er borte men ikke glemt. Det finnes fremdeles mange fans av et merke som huskes best for stilige men rimelige sportsbiler, og arbeidernes forening lever videre som Standard-Triumph Club.

Det er interessant å tenke på at Triumph stammer fra Tyskland. Det som skulle bli Triumph Motor Company ble etablert av Siegfried Bettmann. Han kom fra Nürnberg men bodde i London, og i 1885 etablerte han et selskap for å importere sykler.

New Triumph Co Ltd.

S Bettmann & co Import Export Agency ble til New Triumph Co Ltd i 1886.

Tre år senere startet selskapet å produsere egne sykler i Much Park Street, Coventry, og endret navn til Triumph Cycle Co. Ltd. i 1887 for å gjen-speile den nye virksomheten.

Coventry var tyngdepunktet for britisk sykkelindustri og i en epoke med rask teknologisk utvikling førte dette til utvikling av motorsykler.



Disse fire motorsyklene er utstilt på det nyåpnede Herbert Art Gallery and Museum i Coventry. De nyrestaurerte motorsyklene er fra venstre: en 1912 Premier, en 1919 Triumph, en Wee MacGregor laget i Coventry i 1923 og en 1927 Triumph.



Triumph Sport 20 TS prototyp

Den første Triumph motorsykkelen

Den første Triumph motorsykkelen ble produsert i 1902.

Selskapet vokste raskt og i 1907 ble et tidligere spinneri i Priory Street kjøpt opp for å huse den nye fabrikken.

Motorsykkelprodusenten ble en stor leverandør for Forsvarsdepartementet under Første verdenskrig. Ved slutten av krigen var Triumph den største motorsykkelprodusenten i Storbritannia.

Bilproduksjon fulgte snart etter oppkjøpet av Dawson Car Company i Clay Lane.

Den første Triumph-bilen

Den første bilen som ble produsert var Triumph 10/20, tegnet av Lea Francis, men bilproduksjonen var liten fram til lanseringen av Triumph Super Seven i 1927, som ble en storselger fram til 1934. I 1930 ble Triumph Motor Company etablert.

Ledelsen besluttet å satse på eksklusive modeller som Gloria og Southern Cross, men økonomiske problemer på slutten av 1930-tallet førte til salg av sykkel- og motorsykkelvirksomheten, og derfor ble Triumph Motor Company og Triumph Motorcycles adskilte enheter. Triumph Motorcycles eksisterer fortsatt, er nå basert i Hinckley og har stor suksess.

Triumph TR6



De første Dolomite-modellene

En av de store kreative designerne hos Triumph var Donald Healey, han fikk jobb som utviklingsleder i 1934. Healey skapte den første Triumph Dolomite, inspirert av Alfa Romeo 8C 2300. Dolomite-modellene som ikke var knyttet til Healeys prototyp ble produsert fra 1937 til 1940. Men det ble ikke slutt på de økonomiske problemene og i 1939 gikk Triumph Motor Company konkurs.

*Triumph
Dolomite*



*Triumph
Vitesse
produsert fra
mai 1962 til
juli 1971.*

Skraphandlerfirmaet Thos W Ward kjøpte Triumph og Healey ble satt i førerisetet. Men problemene fortsatte og Andre verdenskrig betydde at det ikke ble produsert noen biler og enda verre ble det da selskapets anlegg i Holbrook Lane ble ødelagt av Luftwaffe i 1940. Standard Motor Company kjøpte opp Triumph i 1944 og produksjonen ble flyttet til Standards fabrikk i Canley.



Utenfor Standard Triumph anlegg og vakthus i Canley, 15. februar 1965

Ny serie med Triumph

En ny serie med Triumph ble annonsert i 1946, den første av disse var Triumph Roadster. Den ble fulgt av Town og Country sedanen, som senere ble omdøpt til Triumph Renown, og Triumph Mayflower sedan. Triumphs fremvekst som sportsbilmerke, som den senere skulle bli kjent for, kom på starten av 50-tallet. Det ble besluttet at Standard-navnet skulle brukes på sedanene mens Triumph skulle brukes på sportsbilene.

Triumph TR2 ble lansert i 1953, og var starten på en uavbrutt serie med TR sportsbiler som skulle vare helt til 1981. Suksessen til Triumph-merket betydde at etterkommerne etter Standard Eight og Ten-sedanene skulle bli en Triumph, den seierrike Herald-modellen.



*En Triumph Herald på Coventry Car and Motorcycle Day i 2017.
(Foto: Darren Vel Satis)*

Den siste Standard-modellen

Denne trenden skulle fortsette fram til den siste Standard-modellen ble erstattet av Triumph 2000 i 1963. Før dette ble Standard-Triumph kjøpt opp av Leyland Motors Ltd. i 1960, og ble drevet som Standard-Triumph-divisjonen. Deretter fulgte en periode med konsolidering i den britiske bilindustrien, og i 1968 fusjonerte Leyland med British Motor Holdings, som igjen hadde blitt dannet av fusjonen mellom British Motor Company og Jaguar.



Dette var starten på British Leyland Motor Corporation. Triumph ble sett på som et fremgangsrikt merke og hadde i mange år opplevd god vekst.

En Triumph 1300 på Coventry Car and Motorcycle Day i 2017. (Foto: Darren Vel Satis)

Utvidelse med Speke-fabrikken

I 1959 ble virksomheten utvidet med en fabrikk i Speke, Liverpool. Fabrikken var bygget for å produsere opp mot 100.000 biler årlig, men nådde aldri slike svimlende høyder. Et samarbeid med den kjente designeren Giovanni Michelotti fra slutten av 1950-tallet førte til en



En Triumph 1300 på Coventry Car and Motorcycle Day i 2017. (Foto: Darren Vel Satis)

serie med eksklusive sedaner og sportsbiler på 60- og 70-tallet. Michelottis verk omfattet Herald, Spitfire, GT6, TR4, 2000, 1300, Stag og Dolomite. Selv om Triumph var en del av British Leyland, inngikk den oftest i spesialavdelingen til selskapet. Først var det Rover Triumph, men senere ble det Jaguar Rover Triumph.



Michelotti var ikke ansvarlig for den eneste nye Triumph som ble lansert i Rover Triumph-perioden: TR7. TR7 hadde æren av å bli produsert på tre ulike fabrikker: Speke, Canley og så Rover-anlegget i Solihull. Det var store forhåpninger knyttet til TR7, men den innfridde aldri slik de tidligere TR-modellene hadde gjort.

Man hadde en ambisiøs plan om å relansere den under DeLorean-merket, som del av et redningsforsøk fra ledelsen for DeLorean, men regjeringen til Margaret Thatcher satte en stopper for denne redningsplanen.

Den siste Triumph

Triumphs svanesang var Acclaim-modellen, som ble lansert i 1981. Egentlig var den ikke en Triumph i det hele tatt, men en Honda Ballade under nytt merke. Den var et resultat av et samarbeid mellom Honda og British Leyland og ble bygget på den tidligere Morris Motors-fabrikken i Cowley, Oxford.

Slutten på Triumph-navnet kom i 1984, da Acclaim ble erstattet av Rover 200, som også var en Honda under nytt merke. Den var en del av omorganiseringen til British Leyland, som også førte til at Austin og Morris-merkene ble historie og at bare Rover fortsatte å eksistere. British Leyland ble omdøpt til Austin Rover Group og senere til bare Rover Group.

Slutt på produksjonen i Canley

Produksjonen i Canley sluttet i 1980 som del av en rasjonalisering-sprosess hos British Leyland. Den tekniske staben ble beholdt fram til 1990 og fabrikken ble revet i 1996. Tomten brukes nå til butikker, et hotell, kontorer og lagerbygninger.



Nytt liv for Canley når den tidligere bilfabrikken har blitt til et svært viktig ingeniørsenter og kontorlokaler for Austin Morris og Rover-Triumph i tillegg til delelagerområde for Unipart. 22. september 1981

De tidligere nevnte veinavnene eksisterer fortsatt i området, og det gjør også Triumph-navnet, i hvert fall i teorien.

Tomten ble kjøpt av den tyske bilprodusenten BMW da de kjøpte Rover Group fra British Aerospace i 1994. Selv om BMW senere solgte Land Rover til Ford og kom seg ut av MG Rover på en ulykkelig måte, arvet de en rekke historiske britiske merker, bl.a. Austin, Morris, Wolesley, Riley og Triumph.

Siegried Bettmann ville nok moret seg over at merket han etablerte nå er tilbake på tyske hender.

Rapporten fra Rjukan-ulykken i 2018 er nå klar.

Siden utforkjøringen ved Rjukan 2. september 2018 har Statens Havarikommisjon for Transport undersøkt hendelsesforløpet til den tragiske ulykken, som krevde 5 menneskeliv.

LMK har fulgt denne prosessen tett deriblant gjennom løpende kontakt med Statens Havarikommisjon.

Nylig ble endelig rapport omkring ulykken lagt frem. Den kan lastes ned via følgende link:

<https://www.aibn.no/Veitrafikk/Avgitte-rapporter/2019-06>

For LMK og vår bevegelse er innholdet i rapporten av svært viktig karakter da den involverte bilen var nettopp en veteranbil. Det forekommer nærmest ikke alvorlige ulykker hvor veterankjøretøy er involvert, og derfor blir årsaken av stor betydning. Rapporten avdekker vesentlige mangler ved bilens bremses, som sammen med betjening og veiforhold har medvirket til det tragiske utfallet.

Det har vært mye spekulasjoner mellom fritak og lempning på hyppigheten av PKK (periodisk kontroll), kan være en faktor som ulykken kan tilskrives. Vi synes det er for tidlig å mene noe om dette før eventuell annen statistikk foreligger, men det er viktig å presisere at eier og fører av et hvert kjøretøy har et ansvar for vedlikehold og påse at kjøretøyet er i forskriftsmessig stand. På veterankjøretøy med lite bruk og ikke underlagt et jevnlig serviceprogram for garantier etc., blir dette ekstra viktig.

P.t. skjer det ingen kontroll av bremsevæsken på PKK, og rapporten viser i klartekst hvor dramatisk kokepunktet på væsken kan endres over tid. Bremsevæskens tilstand er ikke knyttet til bruk – men alder!

LMK vil iverksette tiltak for å få et økt fokus rundt sikkerhet og vedlikehold av veterankjøretøy. Som den største motorhistoriske kjøretøyorganisasjonen i Norge, har vi et kollektivt ansvar for at denne kunnskapen når ut til våre klubber og deres respektive medlemmer.

Publisert av Stein Christian Husby den 29.08.19

Generalsekretær LMK



Jeg vil også minne om at forsikring gjennom LMK og If – viktig.

Nå er det enkel løsning for kjøretøyer med verdi under kr 300.000. Ta kontakt med If på tlf. nr. 21495037 og si at du er medlem i Albion. Hvis du ikke har overført tidligere LMK-forsikring til If, gjør dette nå slik at du får den beste forsikringen på dine kjøretøy samt annet som du forsikrer av dine eiendeler som bolig, hytte, bruksbil mv. Det er også viktig at du har lager og restaureringsforsikring hvis du restaurerer eller kun lagrer doningen. Hvis du tar skiltene av ditt kjøretøy, vil forsikring opphøre og da må du ha lagerforsikring.

Mer opplysninger og skjemaer finnes på LMKs hjemmesider.

Lise Ukkelberg

What do you look for in a sports car?

The New TRIUMPH TR-3 gives you the most for \$2599

New from the world "Gulf"—that's the exciting story of the new Triumph TR-3. New styling, new engineering, a new idea in two-seater sports cars—the British-built beauty the sports car king of the year.

The new Triumph TR-3, 100 horsepower, 1900 cc. engine gives you through-gear acceleration from 0 to 50 miles per hour in only 8.2 seconds. A low second later, settles below at 110.

Exceeds a Triumph name. See how many more you can get for an little more.

It's a *TRIUMPH* \$2599 1964 model shown. Price includes destination charge, tax, license, title and dealer prep. Dealer price. Dealer's price. Dealer's price. Dealer's price.

Perks and service nearby available call to meet.

STANDARD-TRIUMPH MOTOR COMPANY, Inc.
10 Park Avenue, New York 16, N. Y.

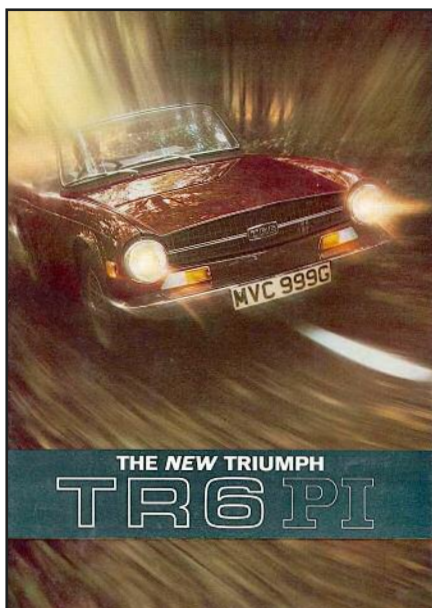
For more information and dealer nearest you write: West of Mississippi—Cal Sales, Inc., 1937 West 144th Street, Gardena, Calif.; East of Mississippi—North Eastern Motors, Inc., 1337 Harrison St., Hollywood, Fla.; In Canada—The Standard Motor Co. (Canada) Limited, 490 Korte Avenue, Toronto 14.

New hard top (optional) also on the P-5 (shown) from the market can change.

New rear seat (optional) makes TR-3 more fun for two and family sports car too.

New Uniflex chassis guide Insulator mounts the sports car back and action.

SPORT A TRIP, A TRIP



Engelsk bildag



Engelsk Bildag ble avholdt for tredje år på rad av Albion og Motorhistorisk Klubb i Drammen. Det var 55 fine engelske biler som deltok pluss noen som holder til på Burud. Været var topp og egnet seg for kjøring med gammelbil og spesielt for de med kabriolet. Neste års Engelsk Bildag arrangement blir lørdag 13. juni 2020 på Burud fra kl. 10.



på Burud 2019



Kåring av mest populære bil ble vunnet av Trond Christensen med sin hvite MG VA. I tillegg ble 12 andre trukket ut via nummer på stemmeseddelen og fikk anledning til å velge fra premiebordet som da bestod i innkjøpte fine premier. Vi kjørte ut fra Burud i kortesje til Vestfossen og Fossesholm Herregård. Her var det kafe, Hjemmefrontmuseum, butikk og ikke minst mulighet for guidet tur innom rommene på Herregården. Noen koste seg i solen med kaffe og is på det store området.



TR6

Den mest populære hverdagsbilen



TR6 (1969–1976)

TR6 er en av de mest populære britiske bilene for moderne hverdagsbruk. Den ble lansert i 1969 med et nytt karosseri bygget på den tidligere TR5/250. Det ble produsert flere TR6 enn noen tidligere TR-modell: over 90.000 ble solgt før TR6 ble



erstattet av TR7 i 1976. Med hardtop som ble tilbudt som ekstrautstyr blir TR6 en strålende «Grand Touring (GT)» kupé.

Historien til TR6

TR6 ble lansert i januar 1969 og brukte samme chassis og girkasse som i TR5/TR250. Karosseriet beholdt noen elementer av TR5/TR250, men den eksterne stylingen var helt ny og utført av Karmann. I tillegg til å glatte ut linjene i bilen, ga det nye designet mer plass i bagasjerommet. En stabilisatorstag i fronten var del av designet, og sammen med bredere hjul ga dette bilen et lavt, slankt og superraskt utseende, dette stemte selvsagt også, takket være TR5/TR250-motoren som var en 6-sylindret, 2498cc rekkemotor.



Den kraftige 6-sylindrete motoren er en pålitelig enhet, enten i form av den britiske bensin-innsprøytings motoren (150bhp) eller det amerikanske forgasser-motoren (104 bhp). Den britiske bensininnsprøytingsversjonen ble nedgradert til 125 bhp i 1973 etter endringer i kamaksel og målingen av bensininnsprøytingen. Disse endringene forbedret kjøreegenskapene og gjorde den mer fleksibel.

TR6 ble endret på mange ulike måter i løpet av produksjonstiden og komponentene som ble påvirket var girkassen og overgiret som var ekstrautstyr. Dekoren ble også endret og en spoiler ble plassert under støtfangeren fra og med 1973.

Et nyttig ekstrautstyr på TR6 var den avtakbare hardtoppen i stål som lett kunne omgjøre bilen til en lekker sportskupé.



Produksjonen av TR6 sluttet i juli 1976 (februar 1976 for de britiske modellene). Alt i alt ble det bygget 94.619 TR6, hvorav 86.249 gikk til utlandet og bare 8.370 ble solgt i Storbritannia.



Bilen beholdt appellen til de tradisjonelle britiske sportsmodellene, men hadde i tillegg det spennende elementet at den var raskere og hissigere enn potensielle rivaler. Kombinasjonen av tradisjon og motorkraft forklarer bilens popularitet i dag.

De to setene er behagelige og det er masse benplass. Stylingen er funksjonell mer enn fancy. Dashbordet er oversiktlig og greit, et hyggelig trekk ved de fleste Triumph-modeller fra 60-tallet. Dashbordet i tre viser kvalitet. Stylingen i den bakre enden av karosseriet er like fin som fronten, med rene linjer som omfatter baklykter og støtfangere bak. Bagasjerommet er svært romslig for en 2-seters sportsbil og er en forbedring i forhold til tidligere TR-modeller. Den forlengede karosseriformen gir ekstra kapasitet.

TR6 som markerer slutten på den opprinnelige TR-linjen (TR7 var en helt ny modell) er en attraktiv, rask og svært behagelig to-seter. Den gode ytelsen, veigrepet, påliteligheten og dens særegne karakter gjør den til en stor glede å kjøre.

Per Kjell Torvestads tur til Albions sommerstevne 2019

Torsdag 1.august var Rileyen pakket og klar for en tur til Biri og Mjøsmarkedet, som er en årviss foreteelse for mitt vedkommende, har fundert over hvor mange ganger jeg har vært der, mener første gang var i 1992, og det har vel blitt borti 25 år sammenhengende..



I år er det 20 år siden jeg vant Englandsturen på Albions grillkveld på Biristrand camping, og jeg hadde vært med på den flere år før det.. Vel, Vigdis og meg la avgårde i åttetiden om morgenen, sammen med Jan Apeland med Opel Kaptein og combicamp på slep, vi hadde hytte 14 på Biristrand som ventet.

Jeg hadde merket en lyd fra motoren i Rileyen som dukket opp kun ved belastning og noe turtall, liksom klaprelud, ingen lyd ved lett belastning på flate veien. Litt spent på hvordan det ville gå, om lyden var noe skummelt eller ikke. Men den som fikk problemer først var Jan, bremsene hang litt på begge bakhjul, så det ble forsøkt å justere slakk flere ganger, Jan forsto ikke noe, han hadde nettopp gått over alt av bremses før han skulle kjøre..? Opp Rullestadttunnelen kom lyden fra Rileymotoren tydelig fram.. Hmm... På flatene hørtes ingenting, uansett hastighet. Da vi kom til Odda fant Jan ut at her måtte noe gjøres, stoppet hos Tord Paulsen, fikk låne garasjejekk og fant at særlig høyre hjul knapt lot seg snu rundt, så etter litt rådslagning ble det til at vi bare måtte fortsette alene, så fikk han demontere tromler og gå gjennom sakene.

Det gikk bra innover, men mellom Kinsarvik og tunnelen ved Hardangerbroa gikk det tregt. Opp Måbødalen gikk det i 40–45 km/h på tredje gear, og lyden hørtes tydelig. Det gjorde den i hver eneste stigning, men ikke på flatene. Vi fortsatte med godt mot, hadde en stopp på Gol, litt handling, fylte tanken, og litt i magene på skyss-stasjonen, før vi tok fatt på bakkene opp mot Golsfjellet, med lyd, uten at noe skjedde nå heller.

Fikk etterhvert tilbakemelding fra Jan, under montering av bremsene bak, var noe forbyttet høyre mot venstre, slik at armen på håndbremsen hang seg opp når den ble dradd på, etter å ha fått dette rettet, rullet bilen nesten av seg selv. Turen videre for han gikk uten problemer nå. Vi kom fram til Biristrand uten noen hendelser, installerte oss i hytta sammen med et vennepar som kom fra tur innom Sverige. Jan kom til Biri noe senere, og fant den faste plassen på haugen inne på banen.

Fredagen stilte vi på indre bane med Rileyen, og begynte å sjekke salgsstandene, uten å finne noe særlig av interesse. Det var en god del finbil innom på banen, men ikke på langt nær det som kom på lørdagen, da var det tidvis problem med plasseringen! Har ikke funnet noe antall, men trolig over 600 biler må det ha vært.

I forbindelse med at Albion-klubben feiret 40 år, ble det forsøkt å samle alt av Engelske biler på et område, klubbtilhørighet eller ikke, som ble gjennomført med enkelte unntak. Mye variert i årgang og typer, med Morris Minor som ledet i antall. Det var bare tre



Rileyer i år, det har vært seks på det meste. Selvsagt var Dag Jarnøy der med sin hvite 2,5L, jeg med min 1,5L og en med en nyrestaurert 1,5L fra Trøndelag som hette Sandnes. Den jeg solgte til Toten dukket ikke opp, heller ikke flere som var blitt forespurrt om å stille.

Det ble lite delehandel, ingen av de gule pærene til Lucaslyktene var å se, de som har vært til salgs, ligger vel i skuffen min. Tror jeg har bortimot 30 stk. Ellers fant jeg ut at jeg hadde handlet for akkurat 100 kr i småtterier... Men det ble en lang koselig prat med en fra Larvik som hadde salgsstand, husker ikke om han var, eller hadde vært formann i klubben der, men han fant stol til meg, og vi satt og hadde en god drøs bak bordet med ting og tang.

Albion har årsmøte i teltet klokka 14.00 på lørdagen, der ble jeg valgt inn i valgkomiteen, en i og for seg takknemlig jobb, det er stort sett å sette gjentakelsestegn ved de som står oppført fra tidligere. Lørdag kveld var det som vanlig grillparty med konkurranser og fine premier, det var levende musikk av to medlemmer i klubben, og stemningen var god, og da klokka gikk mot 23.00 ble det pakket sammen og takket for denne gang.

Jan hadde startet på hjemturen i halvsektiden på lørdag ettermiddag, sammen med brødrene Sigurd og Einar og nevø Magne i Volvo med campingvogn, de hadde overnattet oppe på fjellet, (husker ikke om det var Gol eller Geilo) før de fortsatte søndag morgen.. Vi kom oss avgårde søndag i halvtitiden, tok via Gjøvik for å slippe den lange bratte bakken fra Vingrom og opp.



Fylte tanken på Dokka, fortsatte videre, tydelig ulyd i hver eneste stigning, bratt eller ikke, jevn summing fra motoren der den arbeidet lett..

Det ble middagsstopp på Viltkroa i Øvre Eidfjord, deres "Tussafot"biff er en opplevelse.! Etterpå bar det hjemover uten den vanlige stoppen hos Mr. Applefarmer for å kjøpe eplemost; vi tar turen med dagligbil litt senere for å handle, og satse på ferskere varer som vi kan ha til neste sommer. Stigningen fra Skarsmo opp til Vintertun gikk på samme måte som de andre stigningene, samme bråket, ingenting hendte. Var hjemme i åttetiden på kvelden, pakket ut, og rygget Rileyen inn i garasjen. Har ikke rørt den i skrivende stund. Tar ikke ut på ny langtur med den uten å finne årsak og gjøre noe med den. Har jo en motor til...

Varmt, tildels veldig varmt og fint vær tur/retur, ingen kokeproblemer, trengte ikke bruke el-kjølevifta jeg monterte, da tempen lå stabilt normalt selv i de bratteste stigningene, nytt radiatorvev gjør seg..!

Årsmøteprotokoll

Møtedato 3.august 2019 kl. 14.00 i teltet på Biri Travbane
21 medlemmer til stede

Leder Lise ønsket alle velkommen i "teltet"

1. Innkallingen ble godkjent og Oddbjørn Sørensen ble valgt som referent.
2. Leder Lise J Ukkelberg ble valgt som ordstyrer og Torkjell Øyen og Kjell Myhre til å underskrive protokollen.
3. Stryets årsberetning ble godkjent
4. Revidert regnskap for 2018 ble godkjent samt forslag til budsjett 2020. Det ble gjort oppmerksom på at LMK-kontingent er vedtatt til kr 35 pr medlem
5. Det var ingen innkomne forslag.
6. Utnevelser av merkeoppmenn/forsikringskontakter/-komite: 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/komite vedrørende LMK-forsikringen.
7. Kontingent for 2020 ble fastsatt til kr 300.
8. Valg (det sittende styret fortsetter)

Lise Ukkelberg	leder	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	2 år

Valgkomite:

Odd N. Johannessen (ikke på valg) og Per Kjell Torvestad NY 2 år

Revisor:

Bjørn Lie (1 år)

Møtet hevet.

Torkjell Øyen/s

Kjell Myhre/s

Tillegg til Styrets beretning for 2019

(En side ikke med i nr 2/2019)

I april deltok Albion i Vikingskipet Hamar hvor Motorveteranene Hedmark arrangerte jubileumsutstilling i forbindelse med 40-års jubileum som klubb.

Albion hadde egen utstilling og det var velvillige medlemmer som stilte opp med sine biler og 1 motorsykkel. Siden utstillingen var i begynnelsen av april, lå det snø mange steder på Østlandet og snøen ble et problem for mange. Bilene var «innesnødd»! Men, den anglofile psyken gjorde at det var flere som brukte mange timer på snøskuffing for å få ut bilene til utstillingen. En stor TAKK til dere alle.

Albion hadde egen stand som var godt besøkt og nye medlemmer tilkom.

Biler og motorsykkel på standen:

Wolseley 6/80	1952	Vidar Hagen	Hamar
Austin 10	1947	Magne Kristiansen	Dal
Rover P5b Coupe	1972	Jan Tverdal	Vang i Valdres
Austin 7 Ulster	1931	Ove Hafsås	Hamar
Austin Sheerline A125	1949	Kjell Kristian Ukkelberg	Hamar
Austin J 40 tråbil		Kjell Kristian Ukkelberg	Hamar
Austin Healey 3000 MKIII	1965	Hilde og Kai Inge Havn	Hamar
Ford Prefeckt	1953	Geir helge Kolåsæter	Trysil
MG TA	1938	Ørnulf Grønvold	Brumunddal
Morris Minor Traveller	1959	Olav Bjørge	Rena
<i>(Knerten-bilen)</i>			
Morris Minor Van	1953	Kim Arne Fjeld	Koppang
MG B Roaster	1965	Åshild Fougner	Hamar
Triumph Stag	1972	Leif Moen	Løten
Royal Enfield	1934	Sverre Kr. Sandberg	Oppaker
<i>(motorsykkel)</i>			

TAKKK TIL DERE ALLE SOM VELVILLIG STILTE OPP

Resultatliste for quiz 2019 på Birstrand

Konkurransen laget av fjorårets vinner Roar Snedkerud
Like poeng – trukket

1	Lidvard Lundanes	25 poeng
2	Jon E. Myklestad	24 poeng
3	Egil Lundanes	24 poeng
4	Jan-Ivar Sørensen	22 poeng
5	Trygve Sandberg	22 poeng
6	Tore Kvernsjøli	22 poeng
7	Oddbjørn Sørensen	21 poeng
8	Odd N. Johannessen	21 poeng

Gratulerer og vel møtt til neste år!

Reiser COLOR LINE:

Reise 2 dagers cruise Oslo–Kiel – tur/retur

Reisen ble trukket blant fremmøtte medlemmer som fikk eget lodd (nummer) og lodd nr 35 ble trukket.

Dette nummer hadde: **Roar Snedkerud**

Gratulerer og god tur!

Reise Larvik–Hirtshals – 4 personer inkl. bil:

1 heldig «anonym» vinner God tur til dere alle

Reise DFDS: Oslo–København 4 personer X 3 (tur/retur)

Oddbjørn Sørensen, Kasper Christensen og Kristian Johansen

God tur til dere alle

Kommende anglofile:

Thea Kristine V. Fjeld	10 år
Irmelin Hovda	11 år
Frida Otterlei	13 år
Marius V. Fjeld	8 år
Gard Pettersen	12 år
Magnus Lundanes	14 år

En pussig hendelse

av Per Kjell Torvestad

For endel år siden nå, ca en ti års tid eller så, fikk jeg en oppringing på formiddagen i sommerferien, det var fra Falken-stasjonen i Haugesund, en som jobbet der visste hvem jeg var, og at jeg da hadde MG, og lurte på om jeg kunne komme innom til stasjonen, der var en dame med en MG som hadde store problemer, det viste seg at en frostplugg like ved forhandleren var ramlet ut, med resultat druknet fordeler og bom stopp i en sky av damp like ved Raglamyr, Haugesunds sted for kjøpesentre i alle kategorier. Bilen ble bragt til Falkenstasjonen, og sto der da jeg ankom.

En hvit MG B med sort kalesje, som jeg forsto hadde ligget nedslått helt fra hun kjørte hjemmefra i Oslo, nordover langs E6 mot Trøndelag og over til Vestlandet og sørover langs kysten, og skulle videre rundt Sørlandet og tilbake til Oslo, med selskap av en stor sort hund, antakelig av rasen fuglehund. Men så ble det en brå stopp i Haugesund. Her var det jeg kom inn i bildet: "Kjenner du noen som kan ha en slik frostplugg..?"



(1970 MGB – dette er ikke den bilen som er nevnt nedenfor)

Vi i HVK hadde ennå ikke fått opparbeidet noe delesamling av betydning, de på Falken hadde jo ringt rundt de fleste rekvisitabutikker i distriktet uten resultat, så det jeg klarte å komme på, var at Gammelbilens venner i Stavanger hadde et ganske brukbart delelager på Bråstein.

Det første navnet som dukket opp i hodet var Per Eiene, vi fant telefonnr. og ringte, "Da skal du snakke med Roger!" (Thompson) var det umiddelbare svaret vi fikk. Og Roger, som dessverre gikk bort for noen år siden, hadde frostplugg.

Men hvordan få den til Haugesund på sparket? Jo, damen hadde en tidligere kjæreste som bodde i Stavanger, hun ringte ham, han fikk hentet frostplugg, og kjørte ens ærend til Haugesund med den.

Vi fikk med list og lempe slått den på plass, rengjort og tørket fordeler for kjølevæske, fylt ny væske på radiatoren, og fikk start på bilen. "Nå kan du ta deg en liten kjøretur, såpass at motortemperaturen er kommet opp i normal, og komme inn på verkstedet igjen, så får vi sjekke at alt er som det skal være". Jo, damen tok en tur.

I mellomtiden spør ekskjæresten om jeg visste hvem hun var? "Ingen aning" var mitt svar.

Jo, damen het Wenche Lyche, og var hun som hadde designet brudekjolen til prinsesse Martha Louise. Damen i den hvite MG B svingte inn i hallen igjen, grundig inspeksjon ble foretatt, alt så helt fint ut, så hun og hunden kunne bare fortsette turen! Så spurte hun om jeg hadde svaret på et lite problem hun hadde, når hun "kjørte på gear" ned lange unnabakker så poffet og smalt det sånn i eksosen, er det farlig?

"Da skal du prøve å ta chokeknappen bittelitt ut ned de lengste bakkene, men husk for all del å dytte den tilbake når du kommer ned!"

Med forklaring om mager blanding som ikke ble antent og derfor kom inn i eksosrøret og der ble antent med et poff, choken ga litt fetere blanding, og ble antent i sylindrene av pluggene. Det virket som hun forsto. Jeg sa jeg gjerne ville høre hvordan turen videre gikk, hun fikk mobilnr. av meg og lovte å sende melding.

To dager senere pep mobilen, "Bilen har virket perfekt, og det trikset med choken gjorde susen, ikke et poff i noen unnabakker fra Haugesund og til Lindesnes hvor jeg er nå! Takk for god hjelp og gode tips! Wenche."

Et hyggelig minne.
Per Kjell



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



Statsminister Otto Blehrs veg 1, 2312 Ottestad

Tlf.: 62 58 53 50

Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.



Premievinnerne og de glade musikanter.



Resultatliste, se side 26

B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

