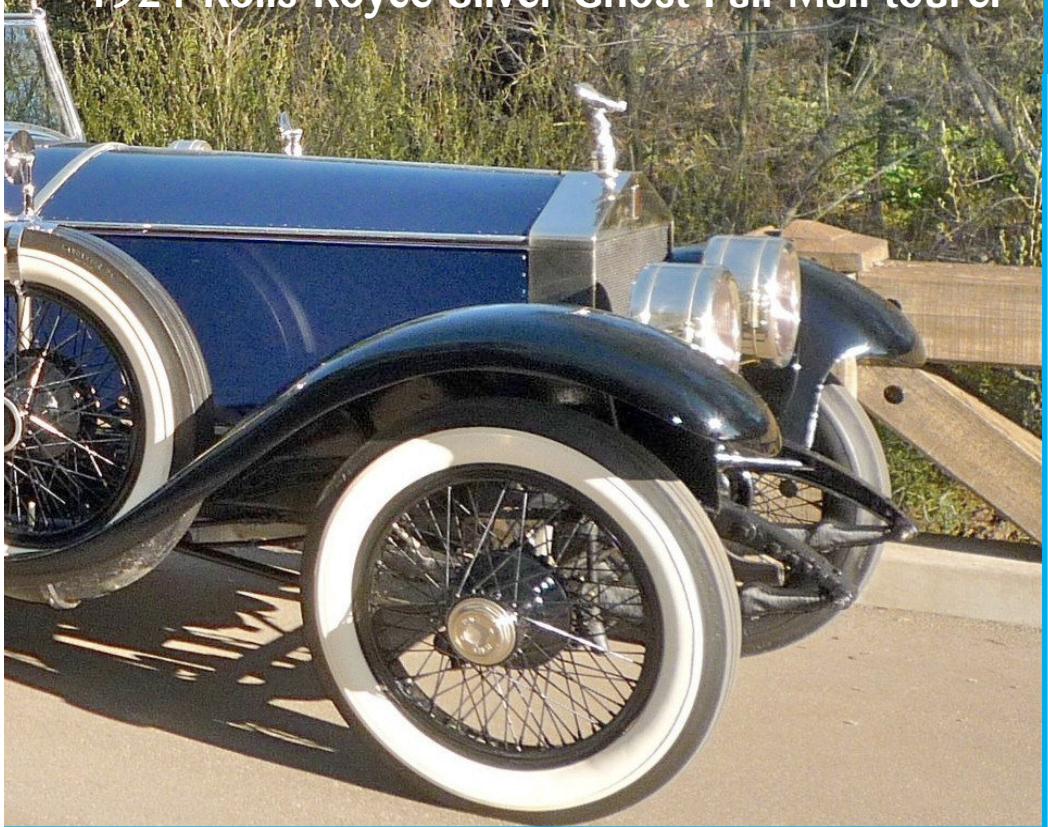




**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 3 – 2020**

1924 Rolls-Royce Silver Ghost Pall-Mall tourer



Medlemmer med lang fartstid i Albion. Veldig hyggelig at alle fire besøkte Høvikodden onsdag 26. august.

*Jens Even Wahl
til venstre og
Vilhelm Lange
til høyre*



*Harald
Bergsaker til
venstre og Svein
Storsveen til
høyre*

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 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
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: olavbjørge@msn.com

Albions bankkontonummer: 1822 69 33944

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

Leder har ordet

I nytt fra LMK 09/2020 er det følgende overskrift:

2020 – det tapte året (vedlegges i sin helhet)



Hele Norge er rammet og alt av treff og markeder er avlyst. Vi har jo fulgt myndighetenes smittevernregler siden covid19-utbruddet, og har derfor funnet andre muligheter og gjort ting og tang vi ellers ikke hadde fått til i et normalår. Albionister er jo kreative og kjøretøyene er blitt stelt med og vi har tatt kjøreturer til steder i Norge som vi ellers ikke «har hatt tid til».

Det som vi har fått til i 2020 så langt, er våre uformelle treff på Høvikodden siste onsdagen i måneden. Det er jo en stor parkeringsplass hvor vi treffes med behørlig 1 meters avstand. Det er mange fra Østlandsområdet som møter opp med sine store og små britiske biler – alt fra Rolls Royce til Mini. Det som er veldig positivt er at det er mange flotte bruksbiler fra 50, 60 og 70-tallet. Alt dette kan vi vel kalle for nostalgi som henspiller på dagliglivet for «en del år siden».

Jeg har også hørt at det har vært slike uformelle møteplasser rundt om i vårt langstrakte land – det er jo så godt å møtes selv om det ikke blir handshake eller klemmer.

Styret i Albion har avlyst årsmøtet og vi gjør som LMK – slår sammen årsmøtene 2020 og 2021. (Valgkomiteen har gjort jobben sin i 2020 og innstillingen vedlegges til info) Regnskap for 2019 og 2020 blir derfor presentert på årsmøtet i 2021.

Albiontreff 2021: Jeg har vært i kontakt med Mjøsmarkedet. Det er enda ikke bestemt hvilken helg dette markedet skal avholdes, men håper at dato er klar til blad nr 4/2020 og vi vil

legge ut tidspunkt på albionside.com og på facebookside «Vi som liker gamle biler fra England».

Håpet er jo at 2021 kan bli et normalår for oss alle. Men vi er avhengig av at det overholdes lokale og nasjonale smittevernbestemmelser. Vi må dessuten passe på at vi ikke har arrangementer og møteplasser i anglofil regi som kan ødelegge og føre til negativ omtale for oss selv og for alle andre som tilhører den motorhistoriske syken.

Korona har ført til en rekke forsinkelser for Albion. Styrets sammensetning gjør at de fleste styremedlemmer er i risikogruppen. Siste onsdagen i mai var de fleste av styremedlemmene på Høvikodden og vi fikk til et styremøte ute på parkeringsplassen. Ellers har vi hatt kontakt pr mail og telefon.

Medlemskontingenten for 2019 ble sendt ut først i mars 2020 (skyldes problemer med styreweb og delvis korona) og mange har betalt. Vi sender ut purring for 2019 til de som vi ikke har registrert som betalt og kontingent for 2020 kommer i slutten av året. Selv om vi ikke har hatt utgifter til treff og møter, løper de faste kostnadene og vi trenger derfor sårt at du betaler medlemskontingenten.

Ellers blir det jo spennende å se hva som blir den endelige løsningen for frihandelsavtale med Storbritannia angående Brexit.

Vil det gjelde noenlunde samme regler for kjøp av deler og eventuelt biler som i dag?

Eventuelle endringer vil skje fra 1. januar 2021.

Høstmørket senker seg og nå er tiden for å gjøre vinterklart. Lykke til og husk meteren.

Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Det har blitt oktober og min gamle Morris Minor er kjørt i garasjen. Det fine med å kjøre gammel bil er at vi slipper å bytte dekk. Det er vel ingen som i dag kjører gammel bil om vinteren. Har man tid, er det nå det er tid for å pusle med bilen.



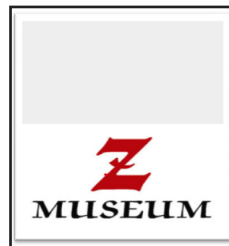
Virusutbruddet i vinter ødela veldig mye av den tradisjonelle aktiviteten med å reise til stevner i Norge og i utlandet. Nå har det egentlig bare vært å vente på delepakker fra England eller Danmark. Det er derfor svært hyggelig at vi på sensommeren og høst har hatt god oppslutning om samlingene på Høvikodden. Det å ta seg en tur med gamle bilen, ta med litt kaffe og kjeks, og den koselige skravlingen, har vært en berikelse i år. Takk til alle som har vært innom Høvikodden i år. På side 2 ser dere bilde av fire veteraner i Albionklubben som deltok på Høvikodden i august.

Vi får håpe på bedre tider i 2021. Da må det bli et nytt sommerstevne i Albion og markedene må åpne opp igjen. Inntil da kjære venner, husk å betale medlemskontingenten og framsnakk gjerne klubben for venner og bekjente som kjører gammel engelsk bil.

Stikk innom hjemmesiden vår og facebooksidene.

Hilsen redaktøren

Z – Museum - En vandring bakover i tid for hele familien. Treungen i Telemark



Av Kjell Kr. Ukkelberg

Mandag 10. august 2020 besøkte formann Lise og undertegnede Z-museum på Treungen i Telemark. Vi ble tipset om museet i sommer av Olav og Reidun Bjørge. De hadde besøkt museet som en del av en rundreise i sommer. Olav fortalte oss under et besøk at museet var en stor opplevelse og virkelig verdt et besøk. Selv hadde jeg både hørt og lest om museet, men jeg var ikke spesielt godt kjent med hva det inneholdt. Som følge av Olav og Reiduns tilbakemelding bestemte vi oss for et besøk som en del av en hektisk ferieuke som inneholdt tur med Femunden 2 fra 1905, tur på Telemarkskanalen med MS Henrik Ibsen fra 1907 og en formiddag på Næs Jernverksmuseum nord for Tvedestrand. Sistnevnte sted er et industrimuseum og Norges best bevarte jernverk med en 300 år gammel historie.

Z-museet åpnet sine dører 12. mai 2012. Navnet på museer gjenspeiler eieren Robert Ziener Thronsen som kommer fra en familie som har hatt vanskelig med å kaste ting. Gjenstander som biler, motorsykler og mye mer har blitt tatt vare på og satt bort i stedet for å bli solgt.

Z-museet skifter på utstillinger hvert år. Dette har latt seg gjøre på grunn av mange donasjoner, innkjøp og utlån av gjenstander med historisk verdi.

Samlingen inneholder spennende smakebiter av lokalhistorien – og ikke minst hemmeligheten fra Lytingsvatn, en mer enn 1000 år gammel stokkebåt!

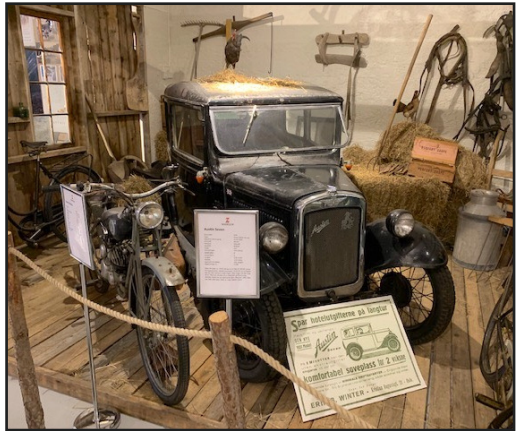
Museet har Norges største privateide telefonsamling, en stor veteranbilsamling, der også motorsykler, mopeder og sykler vises frem. Museet har en enestående samling av tepper fra det fjerne Østen, gamle møbler og en av Norges største Walt Disney samling. I tillegg en tobakkshandler, en «mode» forretning, krigsutstilling 1940 – 45, smakebiter fra Søftestad gruver som var i drift i perioden 1916 til 1965. Gruven var i perioden Nissedals største arbeidsplass med en

årsproduksjon på 50000 tonn stykkmalm. Det er også smakebiter fra Treungen banen som gikk fra Arendal til Treungen frem til nedleggelsen i 1967. Hovedårsaken til at jernbanen ble nedlagt var at Søftestad gruver ble nedlagt.

Nytt av året var utstillingen av tsarens gullklokke og mye mer.

Museumsbutikken har mye for både liten og stor. Kafé og et gammeldags postkontor har også fått plass.

Samlingen inneholdt også et autentisk bilverksted fra 1930-tallet med en Austin 7 i sentrum. Bilen som er fra 1934, ble kjøpt ny i Norge av en lege fra Sjøholt på Sunnmøre. Siden bilen var en legebil ble den ikke rekvirert under krigen. Etter krigen ble den solgt til en kar fra Ålesund før den i 1962 ble byttet inn hos en bilforhandler i Ålesund. Bilen som har stått stille siden 1964 er fortsatt kjørbær.



MG YA Saloon 1949 modell. Bilen som var førstegangs registrert 1.01.1949 var en av mange flotte kjøretøyer på museet. MG Y modellene ble produsert i perioden 1947 - 1953 i ca. 8300 eksemplarer. Den hadde en motor på 1250cc som den delte blant annet med sportsbilene MG TC og TD. Noen få

MG Y fant vegen til Norge. Bilen er i dag som de fleste MG svært ettertraktet og kunne fås i mange fargekombinasjoner.

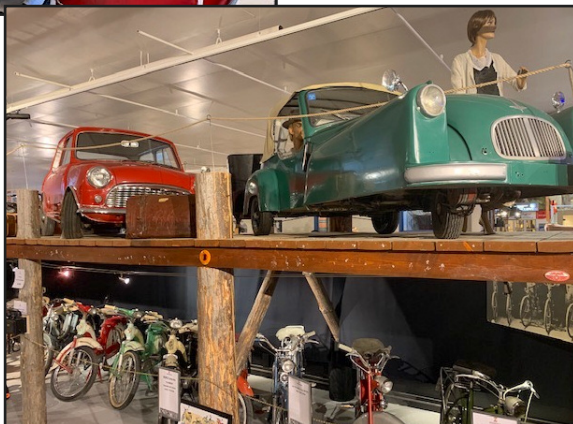


Daimler Conquest Roadster Drophead Coupe 1956 modell. Bilen som er en 3 seter roadster skal ha tilhørt Lady Nora Docker, konen til sir Bernhard Docker som var styreleder i The Daimler Company Limited. Bilen som kun er produsert i 58 eksemplarer i perioden 1953 - 1957 skal være Norges eneste. Bilen som ble importert til Norge i 1989 eies i dag av museets eier Johan Ziener Thronsen.



Formann Lise i museets kafeteria i påvente av kaffe og vafler.

Mini og Bond Minicar 1955 i urestaurert og godt vedlikeholdt. Bond har hele 7,35 HK!





Tsarens gullklokke

Ca. 1910 mottok 8 generaler et gullur fra tsar Nikolai av Russland. Det eneste kjente uret er i dag utstilt på Z-museet.

Det var Fjodor Karpov, sjefen for den russiske nordflåten, som hadde base i Murmansk, som fikk uret. Karpov måtte flykte da den russiske revolusjonen brøt ut i 1917. Karpov familien flyktet til Norge. Enka etter Karpov og hennes sønn solgte i 1974 uret til en urmaker i Bø. Slik havnet det eksklusive gulluret på Z - museet.



Z-museet inneholder i tillegg en rekke andre kjøretøyer, både britiske blant annet en Austin Princess 4 litre 1955 som delte drivverk med Austin Sheerline og kjøretøyer fra andre nasjonaliteter i tillegg til spennende utstillinger for store og små entusiaster. For oss var museet en stor og positiv overraskelse som er verdt et besøk for alle som har interesse for klassiske kjøretøyer og andre duppeditter av eldre årgang.

Austin 10 1947 modell – en hverdagshelt



På veg hjem fra arbeid i slutten av august oppdager jeg utenfor Dekkpartner på Hamar en rimelig velbrukt Austin 10. Som naturlig var svingte jeg inn på parkeringsplassen for å ta bilen i nærmere øyesyn. I det jeg var i ferd med å fotografere bilen kom eieren som viste seg å hete Joakim Jevne Sveen fra Veldre i Ringsaker. Sveen jobbet på Dekkpartner og bruke bilen til og fra jobb. Han hadde kjøpt bilen sent i vår av en kar fra Toten. Karen fra Toten hadde kjøpt bilen fra Knut Åge Nielsen på Lillehammer. Sveen fortalte at han så langt hadde kjørt mer enn 70 mil med bilen, at den fungerte godt bortsett fra en sliten clutch som han skulle skifte i løpet kort tid.

Helt tilfeldig ringte Knut Åge Nielsen for noen dager siden til Lise for å fortelle at han hadde nærmest 2 Austin 10 delebiler liggende i uthuset hjemme. Dette var biler han i sin tid hadde hugget for å ha reservedeler til sin egen bil. Delene som var i god stand hadde alltid blitt oppbevart innendørs og var nå til salgs. Han oppfordret derfor Austin 10 eiere til å ta kontakt på telefon 95889865. Nielsen fortalte at han hadde eid bilen i ca. 40 år og hadde brukt den som dagligbil og utrolig nok pendlerbil mellom Oslo og Lillehammer inntil for ca. 10 år siden. Selv husker jeg at jeg for mange år siden en vinterdag møtte den på E6. Nilsen avsluttet samtalen med å opplyse at bilen hadde tjent han på en fortreffelig måte i alle år.

Av Kjell Kr. Ukkelberg

Nytt fra LMK 09/20.



2020 – det tapte året

De fleste av oss vil nok minnes 2020 som et langt på vei tapt år. Lite eller ingenting ble som tiltenkt, og de fleste arrangementer ble avlyst eller fant sted i sterkt begrensede former. Under nedstengningen av Norge i mars, trodde de fleste at dette ville være for et kortere tidsrom. Etterhvert ble hjemmekontor og hjemmeskole den nye hverdagen. LMK var i så måte intet unntak.

Mennesker er heldigvis svært tilpasningsdyktige, og etter hvert evnet stadig flere å se muligheter for en normalisering av sosiale aktiviteter og hobby – bare på en litt annen måte. Verden gikk videre tross alt, og mange muligheter for digitaliserte løsninger åpnet seg. Avstand, munnbind, håndhygiene er snart like naturlig som å ta på seg bilbelte når vi setter oss inn i bilen. Gode rutiner har begrenset smitten, og derfor kan Norge p.t. vise til blant de aller laveste smittetallene i verden.

Likevel, som mange kanskje fryktet, fikk man en liten oppblomstring etter sommeren. Dette innebærer at man fortsatt holder en restriktiv linje så lenge dette er nødvendig. Dette var også noe AMCAR og LMK tok konsekvensen av når vi valgte å avlyse vårt felles «Cars and Coffee Roadshow» nå i august. Mange ble sikkert skuffet, men under rådende omstendigheter hadde vi ikke noe annet valg.

Styret i LMK så seg også nødt til for annen gang å avlyse Landsmøtet, og det er ikke satt noen ny dato. Dette vil etter all sannsynlighet ikke finne sted før tidligst våren 2021, og mest hensiktsmessig også økonomisk er at Landsmøtene 2020 og 2021 slås sammen. Driften av forbundet og den økonomiske situasjonen er god, så situasjonen er derfor ikke prekær.

Noen lyspunkter er det likevel.

En nærmest tvungen Norgesferie på alle har skapt resultater i mang en garasje. Mer hjemmetid har gjort at langtidsprosjekter har aksel-

erert og blitt ferdige. For mange har nettopp gleden over å kunne kjøre seg en tur blitt et nødvendig lyspunkt. Posisjonen veterankjøretøy har i Norge ble også 17. mai et godt eksempel på, og når man ikke kunne gå i tog ble veterankjøretøyet et kjærkomment alternativ. Også konge- og kronprinsparet var gode ambassadører for oss denne dagen.

LMK-forsikringen kan også vise til gode tall, og de fleste forhandlere av klassiske kjøretøy kan vise til rekordomsetning i 2020. Dette gjelder i særlig grad de kjøreklare objektene. Mens mange fryktet en massiv eksport grunnet lav kronekurs, har de fleste kjøretøyene som er solgt blitt værende i Norge. Dette kan også skyldes til dels stengte grenser, noe som også har påvirket importen.

Hva skjer i LMK?

2020 ble året hvor vi endelig fikk formalisert et kjærkomment samarbeid med vår søsterorganisasjon AMCAR. Dette innebærer et stort slag for alle innen norsk kjøretøyhobby enten det er motorhistoriske kjøretøy eller nyere entusiastbiler. Vi samarbeider nå på en rekke områder slik at vi kan sikre oss retten til en fremtidig bruk av våre kjøretøy uten at vi pålegges mange offentlige hindringer.

2020 ble også året hvor Kulturminnefondet vedtok at også rullende objekter er viktige kulturminner. Sammen med Kulturminnefondet, AMCAR, Norsk Kjøretøyhistorisk Museum vil vi forsøke å etablere gode retningslinjer for hvilke objekter som er nødvendig at bevares for ettertiden. Dette blir en prøveordning fra 2021, og det er derfor viktig at vi ser og tar det ansvaret som her påhviler vår bevegelse.

To nye klubber ønskes også velkommen inn i LMK; BSA Owners Club of Norway og Classic Scooters Club Bergen.

For øvrig løper det meste som normalt, og vi ser frem mot en tid med utadvendte medlemsaktiviteter, klubbesøk og treff.

Velger å minne alle på at man overholder de nasjonale og lokale smittevernsbestemmelsene. Dette slik at vi unngår smittesituasjoner som kan relateres til vår bevegelse. Vi har ingen å miste, og dette er et felles ansvar.

*Med vennlig hilsen
Stein Christian Husby
Generalsekretær LMK*

En kort historie om Lagonda del 2

Av Arnold Davey

På 1934-showet lanserte Lagonda en hel rekke nye biler: 4,5 liter M45-modellen ble supplert av Rapide Model (M45R) på et kortere, stivere chassis med Girling-bremser og en mer trimmet motor. Et svært likt kort chassis ble også solgt med 3,5 liter, 80 x 120 mm (3619 cc) motor (M35R) som var den endelige utgaven av 16/65-modellen med 3-liters motor. Innen den tid var Rapier i produksjon med Lagondas egen 1104cc (62,5 x 90 mm) motor med solid dobbelt overliggende kamaksel, designet av Tim Ashcroft. Den hadde ENV Preselector girkasse som standard med clutch, på et 8 fot 4 tommers chassis med svært sterke Girling bremses.

Lagonda bestemte seg for ikke å bygge karosseriet selv til denne modellen, antagelig av plasshensyn. Og standard-karosseriene ble levert av Abbott of Farnham, selv om mange andre karosserifabrikanter bidro på dette chassiset. Rapier var den britiske bilen med høyest turtall i denne perioden og den høye kvaliteten var mye takket være beslutningen om å produsere motorblokk og topplokk i krom-jern i stedet for den lette legeringen som opprinnelig var planlagt, uten å forandre design. Siden 3-liters modellen og 16/80 modellen fremdeles var å få kjøpt, betydde dette 6 ulike modeller, som var altfor mange for den lille fabrikken i Staines. Til tross for seieren til Fox & Nichols i Le Mans, gikk økonomien til selskapet stadig dårligere og selskapet ble begjært konkurs.

Alan Good grep inn og reddet selskapet, han omdannet det til LG Motors, droppet alle modellene og erstattet dem raskt med 4,5 liters LG45-modell som brukte en M45 Rapide motor i en ny versjon av M45-chassiset, men med mykere fjæring og Girling-bremser. Ashcroft kunne ikke akseptere at Rapier ble forkastet, han flyttet produksjonen til et tidligere service-depot i Hammersmith, der dannet han Rapier Cars Limited i samarbeid med W H Oates og gjenopptok produksjonen fram til økonomiske problemer satte en stopper for det hele i 1938. Nesten alle Rapier-modellene fikk Ralah-karosserier og i 1936 ble en forkomprimert modell lansert.

En tidligere forkomprimert Rapier eid av Eccles hadde kjørt i 110 mph i den ytre racerbanen på Brooklands, som viser hvor solid 1100-cc motoren var. Det er bare ca. 50 3,5 liters modeller som ser ut til å ha overlevd, men produksjonsserien varte i mindre enn ett år.

Alan Good hadde introdusert W. O. Bentley som sjefsdesigner og LG45 var hans verk, selv om det egentlig bare var en ansiktsløftning, mens Bentley satte i gang med å tegne V12 som skulle bli hans mesterverk. LG45-modellen varte fra slutten av 1935 til slutten av 1937, i to ulike chassis-lengder (10 fot 9 tommer og 11 fot 3 tommer) og fire ulike motortyper. LG Motors utviklet et system med å produsere biler i partier som ble kalt 'sanksjoner' og eventuelle forandringer ble introdusert når en ny sanksjon ble lansert. Sanksjon 1 var lik M45R-motoren, Sanksjon 2 endret tenningen til dobbelt tenningsmagnet, begge på eksossiden og Sanksjon 3 hadde et helt nytt design på sylindrerlokket, med forgassere som var direkte koblet på sylindrerhodet. Sanksjon 4 var svært lik Sanksjon 3. LG45-modeller kom også med to ulike girkasser: G9-modellen med synkrongirkasse (den første hos Lagonda) på tredje og topp, som senere ble erstattet av den midtstilte G10 med synkrongirkasse på andre. Den midtstilte plasseringen gjorde det mulig å ha venstrestilt sjåførsete for det stadig viktigere amerikanske markedet.

Den meste spektakulære varianten av LG45 var Rapid kabriolet (LG45R). Mens M45R hadde et chassis med åpent karosseri, karosseri med soltak og sedankarosseri bygget oppå, var LG45R bygget i bare én form: en ganske enkel fireseters kabriolet med sykkel-type skjermer og utvendig eksosanlegg. Disse sykkel-skjermene satt fast og svingte ikke med styringen slik som den eldre typen som var bygget på lavt chassis med 2-liters og 3-liters motor fra 1930 og senere. Rapide hadde et høyere kompresjonsforhold, høyere gir og flere andre ulikheter sammenlignet med standardbilene som var kabrioletter, kupeer med kalesje og sedanene uten pilarer som var Lagondas eget verk, pluss muligheten til å kjøpe et bart chassis som en karosseribygger kunne bygge på. Omtrent 15 LG45-modeller av alle slag har overlevd av totalt 278 som ble produsert.

Fox & Nicholl bygget fire spesielle LG45-modeller for å fortsette fjorårets verk: to 2-setere og to 4-setere. Le Mans-løpet ble imidlertid ikke kjørt i 1936 og 2-seterne kjørte i den franske Grand Prix i stedet (for sportsbiler dette året). Selv om de vant sin klasse, var deres samlede plassering dårlig. En av 4-seterne gjorde det mye bedre i 24-timers racet i Spa. Duellene de siste to årene mellom Bentley og Lagonda på TT-banen gikk også dette året med Bentley på 1. plass, men på 500-mile racet på Brooklands var det Lagonda som vant. De som fullførte Le Mans-løpet i 1935 beholdt sine plasser i Biennial Cup fram til 1937, men bare en Lagonda startet og ga seg etter 30 runder. Motoren fra 1925 begynte å bli utdatert nå. Imidlertid var det en av LG45-lagbilene som klarte 100 miles i timen på Brooklands i november 1937 og året etter klarte en V12 sedan samme bragden.

Det var ingen deltakere på Le Mans i 1938 men i 1939 ble to spesielle lette V12 2-setere bygget i fabrikken og deltok i Le Mans. De kom på 3. og 4. plass selv om de egentlig deltok som en utviklingsøvelse før en full lansering i 1940, som aldri ble noe av.

LG6-modellen var den siste 4,5 liters sekssylindrete motoren. Den brukte lignende chassis som V12 men hadde annen hjulavstand.



Dette chassiset hadde ingenting til felles med de tidligere LG-modellene, siden det hadde stolpekruss i stedet for stigeform og var enkeltfjæret med torsjonsstaver foran og brukte gaffelledd av ulik lengde. Den hadde også hydrauliske bremses med tandemcylindere, slik at hvis bremsene ikke virket på ett par av hjulene så virket de på de andre hjulene. V12 og LG6 ble lansert samtidig på Motor Show i 1937 og produksjonen startet på begynnelsen av 1938. V12-motoren var også 4,5 liter med 4480cc (75 x 84,5mm) og ble levert i tre chassis-lengder tilpasset karosseriene. Alle klarte 100mph, de lettere modellene vesentlig mere. LG6-modellen hadde et standard chassis med hjulavstand på 10 fot, 7,5 tommer og et langt chassis med 11 fot 3,5 tommer hjulavstand mens V12 hadde 10 fot 4 tommer, 11 fot, og 11 fot 6 tommer hjulavstand. For hver av modellene ble en høyere radiator montert på de lengre bilene for å få et balansert utseende. En ny type radiator ble brukt på begge modellene med en dypere topptank og en buet topplinje på grillen, som ga den et ganske melankolsk utseende. Forskjellen i hjulavstand på 3,5 tommer mellom modellene forklares av forskjellen i lengde mellom seks- og tolvscylindret motorene, ellers var de like. Bakakselen var også ny, med hypoid design og amerikanskprodusert for V12 men med Lagondas spiralkjeglehjul for LG6-modellen.

Både LG6 og V12-serien hadde Rapide modeller, men i begge tilfeller var dette en mye «tammere» bil enn LG45R og karosseriet var vanligvis en kabriolet som ikke var så annerledes fra standardbilene men uten reservehjul og stigbrett. V12-motoren hadde en overliggende kamaksel og to SU forgassere til standard-motoren, fire til de mer avanserte motorene. Produksjonen stoppet ikke som følge av krigsutbruddet, overraskende nok, og noen biler ble levert til (amerikanske) kunder langt inn på året i 1940.

Lagonda-klubben har dokumentasjon på over 50 LG6 av 82 produserte biler og 10 V12 av 185 produserte biler. Det var synd at krigen avbrøt utviklingen av V12, en kompleks bil som egentlig ikke nådde sitt potensiale på så kort tid. To biler ble bygget opp av deler etter krigen, men da var W.O. Bentley opptatt med en ny, mindre bil: 2,6 liters modell (78 x 90mm, 2580cc) som hadde en sekscylindret rekkemotor med to overliggende kamakslar. To-tre prototyper av denne bilen var ferdige mot slutten av 1945, med Cotal elektriske

girkasser. Dette chassiset lignet litt på LG6 uten sidevangene, men var faktisk helt forskjellig, med enkeltfjæring foran med gaffelledd og spiralfjær og bak med torsjonsstang av bladfjær og akslene med vinkelsatte akseltapper, som senere ble brukt av Fiat og Triumph i modifisert form. Bakbremsene var montert innvendig, som hørtes fint ut i teorien, men krevde mye demontering for å komme til i praksis.

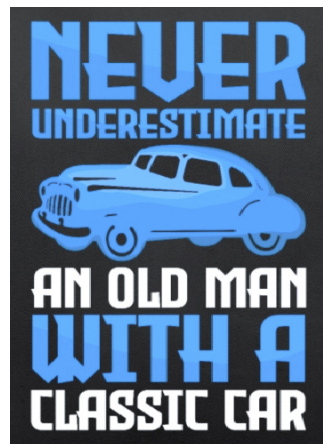
Selskapet klart ikke å sette 2.6-modellen i produksjon da de ikke hadde tilgang til stålrasjoner, og David Brown kjøpte selskapet samt Aston Martin og fusjonerte dem i 1948. De viktigste aktiva til selskapet var motoren som var tegnet av Bentley og chassiset, de ble overført til Feltham sammen med bilfabrikken, Staines-fabrikken ble solgt til Good's motorkonglomerat, som tok inn McLaren og senere Petters. Petters var fremdeles på plass da tomten ble ryddet og et supermarked ble bygget i 1989. Bentley ble ikke med selskapet til Feltham, han foretrakk å etablere seg som selvstendig næringsdrivende og konsulent. Flere 2.6-prototyper dukket opp med David Brown S430 synkrongirskasse, og bilen ble satt i produksjon tidlig i 1949. De fleste karosseriene ble bygget av fabrikken, men noen gikk til karosseribyggere, bl.a. Tickford som etter hvert tok over produksjonen av stadig flere biler. Bentley 2.6-motoren ble senere brukt i DB2 og DB2/4 Aston Martin, sistnevnte etter hvert med 3.0 liters motor.

2.6-liters motoren ble noe endret til MK2 mot slutten av 1952 for å dra nytte av at bensin av bedre kvalitet ble tilgjengelig, men forskjellene var ganske små sammenlignet med året etter da motoren ble utvidet til 3 liter, ved å forskyve sylinderboringen mens man beholdt samme veivaksel, som gjorde det nødvendig med forskyvning av stagene (83 x 90mm, 2922cc). Selv om resten av chassiset ikke ble endret så mye, ble et helt nytt karosseri tegnet til 3-liters motoren av Tickford. Etter hvert kom 2-dørs og 4-dørs sedaner og en kabriolet. I 1955 tok David Brown over Tickfords og i 1956 ble hele driften av Aston Martin Lagonda flyttet til Newport Pagnell i Buckinghamshire der Tickford-fabrikken alltid hadde vært og Feltham ble så stengt. I oktober 1956 kom en 3-liters MK2-modell, med girspak på gulvet og flere andre små forandringer, og kabrioleten ble droppet. Det ble slutt på produksjon av sedanene i februar 1958. Totalproduksjonen av DB 2,6 liter var 511, i tillegg til 6 prototyper og 266 av 3-literne.

Det ble altså ikke produsert noen Lagondaer i nesten 4 år, før Motor Show i 1961, da 4-liters Rapide ble lansert (96 x 92mm, 3995cc). Den var nesten lik en firedørs DB4 Aston Martin og hadde ingenting til felles med tidligere modeller. Den eneste forskjellen fra DB4, bortsett fra stylingen, var De Dion-fjæringen bak, annerledes for-gassing og muligheten for å få automatgir. Det ble produsert 55 av denne modellen i årene 1962–64.

Det første hintet om en ny modell kom i 1969 da Sir David Brown fikk en spesiallaget bil som var en 4-dørs Aston Martin DBSV8 med Lagonda merke. Men selskapet skulle gjennomgå nok en urolig periode og i 1972 trakk Sir David seg og selskapet ble solgt til Company Developments Ltd., som var ledet av William Wilson. De nye eierne droppet 6-sylinder bilene og i november 1974 produserte de Lagonda V8 som en produksjonsmodell. Dette var et William Towns design, svært lik bilen til Sir David Brown, men med lettmetallhjul i stedet for eikehjul. Det ble bare produsert 7 stykker fram til juni 1976. Da hadde det igjen dukket opp nye eiere våren 1975 og denne gruppen, ledet av Peter Sprague og George Minden, satte i gang med den nye designprosessen som førte til den andre V8 Lagonda, som ble lansert på London Motor Show i oktober 1976. Bilen hadde et slående utseende og var en umiddelbar sensasjon med all elektronikken. Den komplekse konstruksjonen førte til en lang forsinkelse før produksjonen startet, men den var i produksjon fram til 1990, og utgjorde da brorparten av produksjonen til Aston Martin Lagonda, siden den var særlig populær blant sjeikene i Midtøsten. Det ble bygget 646 eksemplarer og 631 av disse ble solgt, resten var kræsjetest-eksemplarer, prototyper, osv.

Siden 1990 har det blitt produsert svært få Lagondaer, det har vært vanlig å kalle firedørs Aston Martin for Lagonda. Det var altså bare 6 firedørs Virager som alle ble eksportert, samt Vignale-prototypen som også fikk Lagonda-merke.



ENDELIG, WOLSELEY 14/60. 1946 MODELL

Av Einar Chr. Matheson

I ettertid må jeg innrømme at dette har tatt tid, og at jeg er en tålmodig mann. Heldigvis er resultatet blitt strålende.

Denne bilen så jeg første gang i Grefsenveien i Oslo på midten av 1970-tallet. Det var lastebilsjåfør Larsen som hadde hatt denne bilen fra den var ny. (Og den ekstra vifteremmen han alltid hadde hatt i bagasjerommet, hadde han ALDRI hatt bruk for.)

Larsen var godt opp i årene (jeg var litt over 30) og syntes det var trivelig å " snakke gammel-bil". Han og konen hadde fortsatt mange fine utflukter med Wolseley'en, så her var det bare å holde kontakten. Det ble hyggelige møter og julekort begge veier i flere år. Larsen ble syk og kom på hjem, og slekten solgte bilen for "en slikk og ingenting" til en kar i Moss. Jeg klarte å spore han opp, og bilen ble min etter at jeg betalte adskillig mer enn han hadde gjort. Og nå har vi kommet til 1980.

Den var usedvanlig sliten og hang vel sammen av gammel vane. Jeg måtte innse at dette ville ta tid og koste penger ikke minst.

I 1982 ble bilen fraktet til Nesbyen hvor den ble plukket ned. Og så var det et stort arbeid med å reparere rustskader på tykt gods og tynne plater. Hele karosseriet gikk til den kjente italienske "Il Tempo Gigante"-byggeren. Det er utrolig hva denne mannen klarte å reparere, banke ut og banke inn. Regningen den gang var nok større enn forventet, men i ettertid og trygg pensjonisttilværelse, var det kanskje en gavepakke! Han banket ut fordypningen på de nye stigtrinnene til gummimattene. Det tok noen ekstra dagers arbeid, men noen fagarbeidere gir ikke fra seg noe halvveis. Heldigvis – kan jeg si i dag.

Bilen ble ferdig og karosseriet ble fraktet tilbake til Nesbyen og det passet bare nesten sammen. Men med pågangsmot, guts og mange skiver og foringer gikk jo det også greit. Men motoren gikk ikke akkurat pent.

Bilen var sort og det hadde den alltid vært.

Husker dere den engelske TV-serien "Inspektør Foyle" fra 2. verdenskrig? Han kjøres rundt av en kvinnelig, militær sjåfør som heter Sam. Jeg mener at min bil er kliss lik denne, og siden det ikke var noen modellendringer under krigen så var nok før- og etterkrigsmodellene like.



Tilbake til fargevalget. Jeg valgte da to rødfarger fordi da kommer karosseriet bedre frem. Lakkeringen ble en økonomisk tragedie. Vi snakket ikke mer om den, annet enn at bilen med helt nye dekk ble satt bort og "glemt" i 25 år.

Det var hun jeg er gift med som pushet lite grann. Jeg måtte jo kjøre den litt før det var for sent. Og her kommer det en Packard-ekspert og forbarmer seg over en pensjonist og en engelsk bil.

Etter en treårsperiode var alle pappesker og 2-liters isbokser tømt og "puslespillet er ferdig lagt!

Et godt råd: Kjøper dere gammel bil så omregistrer den med en gang. Det hadde selvfølgelig ikke jeg gjort, så det ble litt ekstraarbeid å få den registrert etter hele 32 år.

1. Det gjelder å ta vare på gamle papirer.
2. Snakke pent med hyggelige mennesker
3. Ha god samvittighet.

Og så kom det gamle registreringsnummeret tilbake. Bakskiltet er litt spesielt og det har jeg valgt å beholde. Mange som har beundret bilen har trodd at det var en gammel engelsk taxi. Og da jeg tilfeldigvis hadde et gammelt taxameter, var det bare å installere det og få drosjeskiltet foran. Men vær ikke bekymret, taxameteret starter på kr. 3.70 når du setter deg inn.



Bilen har fått ny radiator, og chrome/fornikling er blankt og fint. Skinnsetene bak er originale, og de foran ble trukket på nytt allerede i 1980-årene. Hun jeg er gift med minner meg på at så dyre stoler har vi aldri hatt i stuen, og disse setene har vi ikke sittet særlig mye på i de siste 30 årene. Interiøret er det ikke gjort noe med, med unntak av rullegardinen i bakvinduet. Til nå har interiøret ikke vært et tema, så jeg får se. Nå må jeg kjøre litt rundt.

Det er selvfølgelig HØIRE-ratt.

De flunkende nye dekkene fra 1982 som aldri ble brukt har gitt fra seg plassen til enda nyere fra 2018, så de holder garantert ut min levetid.



Det har vært en lang reise eller kanskje jeg skal kalle det kjøretur. Jeg er ikke ferdig, men jeg er veldig fornøyd og avslappet til resten.

Da har jeg kommet til alle jeg skal takke og jeg begynner med hun som jeg er gift med.

- Mettepen har ikke mast, likevel vært oppmuntrende og godt informert om investeringene som var store nok da de kom.
- Thomas Gunnar Øie på Nesbyen som gjorde det helt nødvendige grunnarbeidet.
- Enzo Martinuzzi for strålende karosseriarbeid.
- Flink skurke-lakkerer i Oslo.
- Christian Bertheau for nyttig småhjelp og stor oppfinnsomhet.
- Bård Nielsen for oppmuntring og "delelager".
- Kjell Kr. Ukkelberg for høytflyvende visjoner og smittende vyer.
- Arne Sauarlia for jordnær, praktisk hjelp, pluss delebistand
- Sadelmaker Erik Engh på Røa for nydelige skinnseter foran.
- Dave Allen i England for fin korrespondanse og hyggelig hjelp i 1980-årene.
- Centrum Fornikling for skinnende blankt.



I England er det to entusiaster som bør nevnes:

- Bob Langstone
- Dave Palmer.

Og så til den som har bidratt tålmodig og med utrolig faglig dyktighet, JOHN WALLENTIN i Larvik som egentlig har et skeptisk forhold til engelsk rekkefølge på montering av diverse detaljer.

Bilen har 6-sylindret motor med 2 stk. forgassere. Min bil hadde Solex forgassere som fungerte dårlig ved akselerasjon. De var overhølet, men ikke særlig tilfreds med livet i en Wolseley. De er byttet ut med originale SU-forgassere så nå er også det i orden (PS. Er det noen som er på jakt etter Solex-forgassere, så vet jeg råd.)



Det er alltid noe å gjøre på en gammel bil, og det er halve morroa. At den hopper ut av 3.-giret når motoren ikke belastes får jeg leve med en stund til.

Bildene kan jo også fortelle litt i tillegg.

Siden årsmøtet er avlyst, var dette komiteens innstilling til årsmøtet som skulle ha funnet sted lørdag 1. august. Hvis det er innsigelser til valgkomiteens innstilling, bes om tilbakemelding til leder. Skulle det ikke komme innsigelser, vil eksisterende styre sitte til august 2021.

VALGKOMITÉ – Odd N. Johannessen og Per Kjell Torvestad

Valgkomitéens innstilling:

| | | |
|-------------------|-------------------------|----------------|
| Lise J Ukkelberg | formann/leder | På valg |
| Jan-Ivar Sørensen | Kasserer/medl.reg.fører | ikke på valg |
| Dag Jarnøy | Web-redaktør | På valg |
| Roar Snedkerud | Redaktør | Ikke på valg |
| Jan Tverdal | Styremedlem | På valg |
| Oddbjørn Sørensen | Styremedlem | På valg |
| Aleksander Hovda | Styremedlem | Ikke på valg |

Formann/leder er på valg hvert år og velges for 1 år av gangen.

Øvrige styremedlemmer: 2 år

Lise J Ukkelberg, Dag Jarnøy, Jan Tverdal og Oddbjørn Sørensen er alle oppringt/snakket med og samtlige har svart ja til å fortsette.

Valgkomiteens innstilling er derfor at dagens styre fortsetter, de som er på valg, velges for 2 nye år og formann/leder for 1 år.

Hønefoss/Sveio, 1. juni 2020

*Odd N. Johannessen/s
Per Kjell Torvestad/s*



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.



Fra Høvikodden siste onsdag i september. Albionklubben hadde stand



B

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

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

