

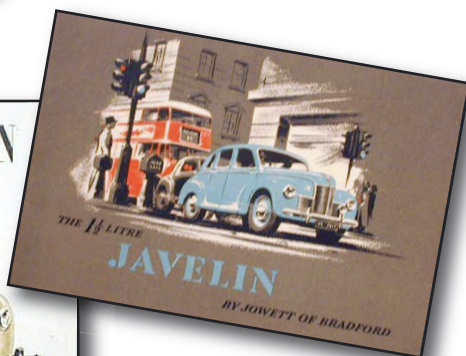
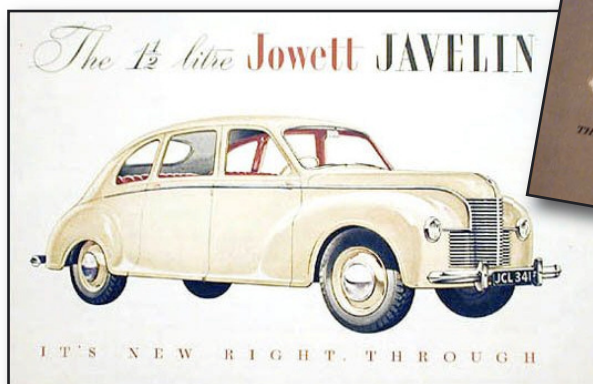
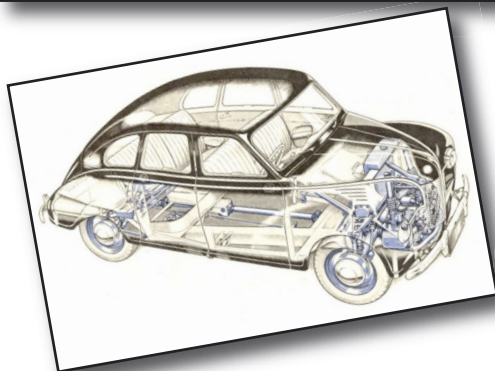


**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 4 – 2013**



Jowett Javelin 1952

Jowette Javelin ble lansert i 1947 og Javelin Jupiter ble lansert i oktober 1949.



NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING

TILSLUTTET LMK

Leder:

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

Kasserer og medlemsregisterfører:

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

Sekretær:

Oddbjørn Sørensen, Tiurveien 11, 3258 Larvik,
Mobil: 906 97 265, epost: oddbjos2@online.no

Styremedlemmer:

Trond Hubred, Smibakken 5, 2337 Tangen,
tlf: 908 28 764, epost: trond@hubred.net

Jan Tverdal, Øylo 2975 Vang i Valdres, tlf 90196492, epost: jan@wgas.no

Styremedlem og webredaktør:

Dag Jarnøy, Lindbackveien 15 a, 1163 Oslo.
tlf: 415 07 512, epost: dag.jarnoy@hotmail.com

Styremedlem og redaktør:

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

Forsikringskontakt/besiktigelsesmenn:

Kjell kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,
tlf: 918 03 516, e-post: kjell.kristian@ukkelberg.co.uk

Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,
tlf: 911 10 760, epost: pberghe@online.no

Godkjente besiktigelsesmenn:

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

Knut Matre Fredlundbakken 5, 5073 Bergen tlf: 55 28 30 64

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

Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn
tlf: 74 09 58 73 epost: gudleif.vangen@gmail.com

Olav Bjørge, Vepsefaret 4, 1930 Aurskog, tlf: 63 86 38 71/952 31 403
epost: olavbjorge@msn.com

Albions bankontonr.: 9713 62 53720

*Det vises ellers til Albions nettside: <http://www.albion.no.com> for oversikt
over merkeoppmenn og forsikringskontakt.*

Leder har ordet

Julen nærmer seg og snart er året 2013 omme. Tiden går så altfor fort – men et nytt år gir nye muligheter for oss anglofile.



Det er i løpet av året ikke få telefoner og meldinger som er kommet med spørsmål og fortellinger om Engelske biler både som er kjøpt og solgt og ikke minst, hvor får jeg tak i deler?

"The Ukkelbergs" hjelper så godt vi kan, både på engelsk og norsk – og ikke minst – det blir en god prat med mange hyggelige og aktive medlemmer.

I neste nummer vil vi ha med en del fra NEC i november og send gjerne inn din historie som du ønsker å dele med andre medlemmer.

Bruk Albions nettsider og gjelder det andre nyheter og forsikringer, logg deg på LMK.

Til neste år feirer vi oss selv med 35-års jubileum. I år satser vi ekstra på Magnordagene og mer informasjon vil komme i nr 1/2014 og på våre nettsider. Videre satser vi som tidligere, – Ekeberg vår og høst og for dere på Østlandet, Høvikodden.

Ellers blir det ekstra feiring på Lillehammer/Birkebeiner stadion og på Biristrand Camping. (i 2014 blir det telt)

Følg med på kalender og så kommer datoene etter hvert.

Takk til enkeltmedlemmer som velvillig stiller opp både med og uten biler og hjelper til ved våre treff.

Jeg vil også takke sponsorer, merkeoppmenn, forsikrings-kontakter, web-redaktør Dag og Roar/Anki som redaktør for jobben som dere alle har gjort i løpet av 2013.

En riktig fredelig jul og et godt anglofilt nyttår ønskes dere alle.

Hilsen Lise

Redaktøren har ordet



Jowett ble grunnlagt i 1901 i Bradford av brødrene Benjamin og William Jowett sammen med Arthur V. Lamb. Som så mange andre på den tiden startet de også i sykkelbransjen.

Allerede i 1904 ble Jowett Motor Manufacturing Company etablert i Burlington Street i Bradford. De ønsket å lage små lette biler til en lav kostnad og med lave driftskostnader.

Jowett fikk en god start etter den andre verdenskrigen og med sjefdesigneren Gerald Palmer ble Jowett Javelin produsert. Senere på 50-tallet kom også Javelin Jupiter. Samtidig opplevde selskapet økonomisk krise og ble nedlagt etter et styrevedtak i august 1954.

Om ikke lenge ebber 2013 ut. Til neste år er det grunnlovsjubileum og Albion er 35 år. Til det siste kan vi vel allerede nå røpe at vi planlegger noen overraskelser på Biri i august.

Ellers vil vi minne om veterandagene på Magnor i 2014 – her er det 30 års jubileum. Vi legger opp til å være til stede på Magnor sammen med Minorklubben og flere andre bilklubber. Det er sikkert mulig å skaffe seg overnatting på Montebello og samtidig benytte anledningen til nødvendige innkjøp i Sverige selv om kursen i 2013 har blitt noe lavere.

God lesning, redaktøren!



Veterandagene 2014

Magnor Travbane

28. juni – 29. juni

30 års jubileum

Vi er så smått kommet igang med å planlegge og forberede de neste VETERANDAGENE, som er de 16 i rekken. Og i 2014 er det 30 år siden oppstarten som var ved Bøndernes hus på Skotterud i 1984.

Som vanlig ønsker vi at det bliren mønstring av alt tenkelig veteranutstyr.

Vi har ikke noe program klart enda men vi håper at de som har vært våre trofaste medspillere gjennom mange år nok en gang stiller opp og gjør Veterandagene 2014 til en opplevelse for alle tilreisende

Har du en "VETERAN"?

Bil, lastebil, traktor, motorsykkkel, moped eller noe annet artig? Begynn vårpussen nå og still ut eller delta i ett av løpene som blir arrangert i forbindelse med Veterandagene. F. eks, Blåreik sitt mopedrally eller Transporthistorisk forening sitt VOGNMANNEN løp.

Stort marked med deler og mye gammelt.

Inngang kr .– Barn under 16 år gratis. Billettsalg lørdag og søndag
Gratis for utstillerne, max 2 pers gratis pr. objekt.

Arrangør: Lions Club Eidskog
Følg med på www.veterandagene.no

Gerald Marley Palmer 1911-1999

Gerald Palmer, som døde i 1999 i en alder av 88 år, var en fremragende designer.

Han er kjent blant MG-entusiaster som skaperen av ZA Magnette og hadde en viktig rolle i utformingen av Y-type. Hans meritter omfattet også en rekke BMC-biler på 1950-tallet samt kanskje den viktigste, Jowett Javelin, som ble skapt helt fra bunnen av og som viste at funksjon og nytte ikke behøver å ofres til fordel for stil og ytelse.



Han ble født i 1911 og tilbrakte barndommen i Sør-Rhodesia der faren var jernbaneingeniør. Da han var 16 år hadde han laget et elegant toseters prosjektilformet karosseri for familiens gamle T-Ford, før han ble sendt avgårde til England for å starte som ingeniørlærling hos Scammell, produsent av varebiler.

Mens han var hos Scammell fikk Palmer i oppdrag å skape en unik sportsbil for racerbilsjåføren Joan Richmond og dermed var Deroy født. Med separat hjuloppheng foran og bak var Deroy på mange måter langt forut for sin tid og fikk stor betydning for Palmers liv. Han søkte jobber i den viktigste bilindustrien og var på intervju hos Cecil Kimber hos MG. Han kjørte til Abingdon i Deroy-bilen som tydeligvis imponerte den store mannen. Dette resulterte i et jobbtillbud med ansvar for MG i Morris' tegnekontor i Cowley der Y-Type ble utviklet.

Når krigen startet sluttet bilproduksjonen og Palmer ble involvert i byggingen av Tiger Moth øvingsfly og reparasjon av Spitfire fly. I 1942 ble han så sjefsdesigner hos Jowett Car Co. i Bradford der han var ansvarlig for en av de første nye etterkrigsbilene, den flotte Javelin som ble lansert i 1946.

Javelins nyskapende trekk ble svært godt mottatt av industrien og førte til at Palmer ble tilbudt jobben som designer for den nye serien med MG, Riley og Wolseley sedan i Cowley i 1949. Hans arbeid gjenspeilte den sterke innflytelsen til italienske designere i bilindustrien på den tiden og hans tolkning av dette temaet, som først ble sett i Wolseley 4/44 og kort tid etterpå i MG ZA Magnette (som ble tegnet først), resulterte i noen av de mest elegante bilene fra dette tiåret.

Palmer ble utnevnt til sjefsingeniør i BMC og direktør for selskapet i 1952, men i 1955 etter lanseringen av de nye Riley Pathfinder og Wolseley 6/90 modellene ble han offer for internpolitikken i BMC-gruppen og ble sagt opp av den ustadige styreformannen Leonard Lord. Da startet han hos Vauxhall Motors og teamet som var ansvarlig for Viva- og Victor-seriene før han gikk av i 1972.

Men Palmer var mye mer enn en bildesigner. Under krigen brukte han evnene sine til å produsere Oxford Vaporiser, et bærbart anestetisk apparat til bruk på slagmarken som fremdeles eksisterer i nyere versjoner. Etter at han pensjonerte seg fra bilindustrien bidro han til design av Oxford Hoist, et apparat for å hjelpe funksjonshemmede, som brukes mye både i Storbritannia og i resten av verden. I tillegg til sine designer-evner var Palmer en stor motorsportentusiast. Han restaurerte og konkurrerte i en 2-liters Mercedes Benz som vant Targa Floria i 1924 samt i en T44 Bugatti.

I de seneste årene deltok Palmer på flere tilstelninger organisert av MGCC Z-Magnette Register og var flere ganger overrasket over interessen og entusiasmen som disse bilene frembrakte. Spesielt minneverdig var 1996-arrangementet da fem Palmer-tegnede biler – en MG Magnette ZA, en Wolseley 4/44 og 6/90, en Riley Pathfinder og en Jowett Javelin ble vist sammen for første gang.

Gerald Palmer vil huskes for sin høflighet og hensynsfullhet. Han var en svært beskjeden mann og var ikke opptatt av at publikum anså Alec Issigonis, hans etterfølger hos BMC, for å være et større talent enn ham.

Det var først når Christopher Balfour begynte å hjelpe ham med å skrive selvbiografien at mange av hans bragder ble gjort kjent for et større publikum. Boken ble utgitt i 1998 og tittelen "Auto-Architect" gjenspeiler livsverket til en ekte profesjonell, hans talenter er fremdeles synlige i verkene han skapte.

Warren Marsh og Paul Batho (MG-Magnette Register)



Jaguar Norge støtter hvert år sommerstevnet til Albion med et flott jaguarmerke.

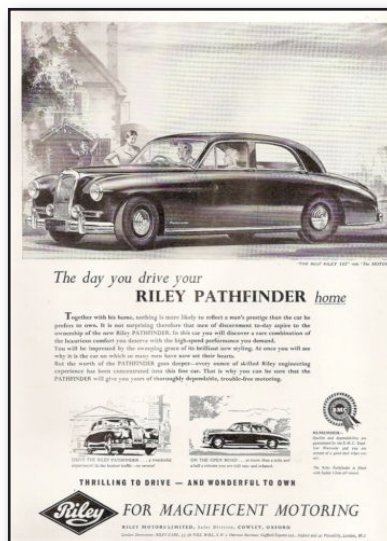


Riley Pathfinder og Wolseley 6/90

Riley og Wolseley utviklet en ny modell innenfor Nuffield-organisasjonen som ble lansert etter fusjonen av Austin og Morris til British Motor Corporation. Gerald Palmer utviklet bilene, Riley (noen ganger kalt Riley 'RMH') var sterkt basert på den utgående Riley RMF og brukte dens 2443cc 4-sylinders motor med overhengende kamaksel sammen med uavhengig avfjæring foran. Wolseley ble lansert med mer vanlig avfjæring og Austins 2639cc 6-sylinders Westminster motor.

Gerald Palmers vakre italiensk-inspirerte karosseri var ikke populært hos Austins Leonard Lord som ble uvenner med Palmer og som førte til gjeninnsettelsen av Issigonis i hans sted. Pathfinder og 6/90 ble lansert i 1953 og hadde et van-

skelig bakhjulsoppheng som risikerte å bryte sammen og forårsake ulykker, det førte til at Series II i 1957 hadde bladfjær i stedet. I 1958 ble en Series III modell annonsert med et større bakvindu og bedre bremses; en Riley 2,6 liter versjon ble også markedsført med BMC 6-sylinders motor i stedet for Pathfinders men få ble solgt. I 1959 erstattet Wolseley 6/99 Farina-modellen både 6/90 og Pathfinder.



WOLSELEY

Wolseley Six-Ninety Series III
Price £480 plus (428.7.5, P.T. Automatic Transmission extra. Price £585 plus (525.9.5, P.T. Overdrive extra. Price £625.0.0, plus (515.5.5, P.T.

Traditionally luxurious, abreast of modern motoring's every need

A proud tradition backed by great new features at a price that is most realistic. The Wolseley Six-Ninety has 2.6 litre O.H.V. six-cylinder engine and four-speed gearbox, with a new floor gear change on driver's right. Deep box-section chassis frame. Independent front suspension, long semi-elliptic rear springs and new servo-assisted brakes. A new, wider curved rear window improves visibility and appearance too.

Twelve Month Warranty and backed by the most comprehensive Service in Europe—B.M.C.

Wolseley Fifteen-Fifty (above)
Price £380 plus (330.2.5, P.T. Automatic. Chassis extra. Price £385.0.0, plus P.T. (375.2.5)

Wolseley Fifteen Standard (right)

WOLSELEY MOTORS LTD, COWLEY, OXFORD
LONDON SHOWROOMS: 12 BARKLEY STREET, W.1

MG Magnette Sedan

Starten

I 1949 kom Gerald Palmer tilbake som sjefsdesigner til Nuffield Group etter å ha vært ansatt hos MG fra 1937 til 1942. I mellomtiden hadde Nuffield Group kjøpt opp MG. I løpet av hans korte opphold hos det mye mindre Jowett hadde Palmer tegnet Jowett Javelin som hadde solgt over 30.000 biler.



Hos Nuffield skulle han tegne nye modeller for MG, Riley og Wolseley. Den aktuelle MG-modellen, Y-type, var planlagt å lanseres i 1940 men på grunn av krigen kom den ikke før i 1946 og var

derfor allerede foreldet. Som etterfølgeren til Y-type tegnet Palmer Z Magnette i forbindelse med Wolseley 4/44 som var ment for den nederste delen av hovedmarkedet.

Etterfølgeren til Riley-serien er Pathfinder som er noe større. Palmer er påvirket av store italienske designere som forklarer likheten med Lancia Aurelia (fronten) og andre Fiat og Alfa Romeo modeller.

Selv om MG ble designet først så er det stallkameraten Wolseley som lanseres først i 1952, siden det er et mer kritisk behov for en ny Wolseley modell. Den drives av XPAG-enheten men har lavere ytelse enn i MG T-typene, så motorytelsen for å drive frem en sedan som veier over ett tonn er ikke mye å skryte av.



Lansering av ZA Magnette

På London Motor Show i oktober 1953 lanseres en grønn ZA Magnette med beige interiør og en grå/grå bil, som begge ble fullført bare kort tid før utstillingen åpnet. På grunn av produksjonsproblemer oppfylte ikke bilene forhåndsreklamen fullt ut: MG'ene manglet ventilasjonsruter og det reklamerte dashbordet i tre kunne ikke produseres pga materialmangler.

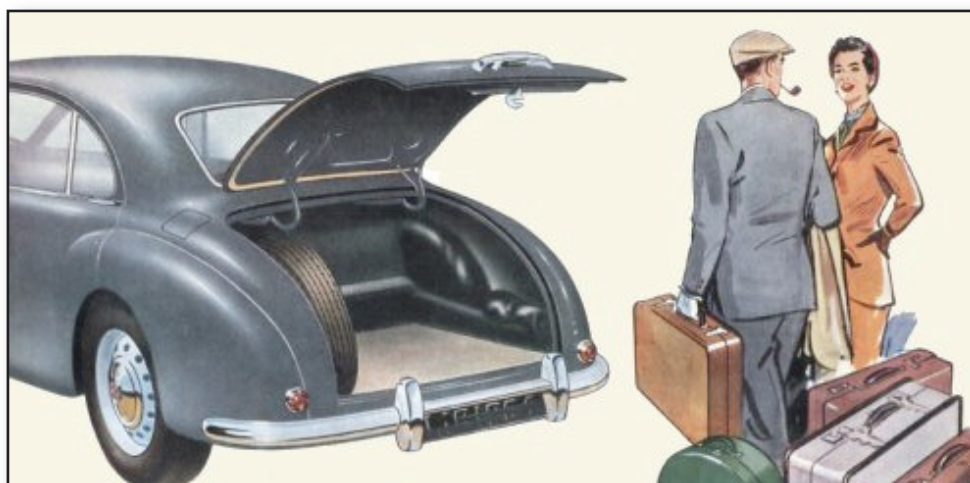
Denne situasjonen ble reversert i mars 1955 da det ble åpnet opp for leveranser av italiensk valnøtt etter at 6000 biler var ferdigprodusert. Bilene ble oppgradert med tåkelys og støtfangerskinner som standardutstyr. Dette var antagelig ment å eliminere alle vansker som oppsto grunnet andre avvik i forhold til spesifikasjonen. Bilene ble også velutstyrt på andre måter: varmeovn ble standard selv om dette fremdeles ikke var vanlig i andre, dyrere modeller. Dessuten fikk passasjerene god komfort med skinnseter.

Magnette har den nye B-series motoren som yter 60bhp ved 4600rpm. Riktignok mangler motoren fremdeles det eksterne oljefiltertilløpsrøret på baksiden av motorblokken, som senere kommer på motorene som brukes fram til MGB kommer. Resultatet var at ved oppstart måtte lagrene gå for lenge uten olje og klarte derfor ofte ikke mer enn 10.000 miles. Imidlertid ble problemet raskt identifisert hos MG så



det var bare 1460 Magnetteeiere som måtte leve med denne mangelen før dette smørerøret ble montert.

forts. på side 14



Bags of room for luggage!

The luggage locker is of a really useful size. A trigger mechanism concealed inside the number-plate light releases the lid at a touch of the finger. The lid, counterbalanced by vacuum hat hinges for easy lifting, stays put in any position—hinges are placed well to each side so as not to damage luggage when closed. Spare wheel is mounted vertically at the side.



THE NEW airsmarthead

MAGNETTE

MAGNETTE MG SALOON

safety fast in airsmarthead style

Safety MG fast!

Med en pris på £ 915 kostet ZA Magnette mindre enn Y-Type (£ 989). Mens Wolseley får ros i 1952 vakte Magnette protester blant MG-entusiaster. Gjenbruk av det ærefulle Magnette-navnet på en familie-sedan med Wolseley karosseri, en Austin motor og en falsk radiator var ikke noe de hadde forventet å komme fra MG. Ikke desto mindre er MG'en ingen Wolseley kopi. For å understreke det sportslige imaget til MG, i motsetning til den mer sedate men luksuriøse Wolseley'en, ble karosseriet lagt to tommer lavere, som ikke bare ser mer sportslig ut men gir også bedre kjøreegenskaper. Resultatet var imidlertid at Wolseley og MG har få felles karosserifelt. Bortsett fra taket, fordørene og bagasjeromlocket kan ikke karosseridelene brukes om hverandre! Siden Magnetten er lavere er gulvplaten, dørtersklene og for- og bakskjermene annerledes. Dessuten har hver bil egen tradisjonell radiatorgrill slik at panserne heller ikke kan brukes om hverandre.

Ikke desto mindre så starter en ny epoke for Magnette i Abingdon. Det er den første MG som er bygget på et enhetlig selvbærende karosseri. Selvsagt medfører dette nye problemer, siden MGene til da var bygget på chassis, som ble vist i MG TF og fra 1955 MGA. Så det er ikke rart at byggetiden for Magnette blir så lang som fire uker. Etter at 140 biler er bygget blir dette redusert til en uke, som senere blir normen.

Produksjonen starter i februar 1954 etter at bakakselen ble modifisert etter instruks fra John Thornley. Karosseriene leveres ferdiglakkert av Pressed Steel i Swindon, motoren kommer fra Coventry.



Fram til juli 1956 ble det bare gjort endringer i små detaljer men så får motorytelsen en oppgradering. Ved å øke kompresjonsforholdet fra 7.15:1 til 8.3:1, med større H4 doble forgassere og endret innsugings- og eksosventil blir ytelsen økt til 68bhp. I september 1957 kommer ZB Magnette som skiller seg fra forgjengeren ved at kromlistene endres noe. For £25 mer kan kunden velge Varitone-modellen. Denne har et større bakvindu og tofarget lakkering, men det finnes også Varitone-modeller med bare en farge på lakken. Ved å legge på £50 kan kunden også få montert automatgir. Men det viser seg at automatgiret i de første bilene ikke fungerer ordentlig og bilene blir kalt tilbake for ombygging i 1958. "Manumatic"-kløtsjen var aldri populær og ble ikke lenger montert etter oktober 1958. Kunder som hadde valgt dette og senere forsto at de £50 var en dårlig investering fikk tilbud om å få montert vanlig girkasse for £75.



Sportslige Magnette-modeller

Magnette var aldri veien til sportsbilsuksess for MG. Navnet hjalp absolutt ikke og bilen var altfor tung og ytelsen for dårlig. Tanken om å bytte til 6-sylindre på den ferdigutviklede motoren med dobbeltforgasser ble raskt droppet. Allikevel konkurrerte tre Magnette`er i Monte Carlo Rally i 1955 under navnet "de tre musketerene", dog uten særlig suksess.

Det var bare en 1. og 3. plass i Silverstone Production Car Race samme år som vakte interesse hos pressen. Året etter oppnådde Nancy Mitchell 3. plass i Ladies Competition i Monte Carlo Rally. Men det var bare fordi hun konkurrerte i en MGA i resten av sesongen som gjorde at hun vant Ladies European Rally Championship. Pat Moss fortsatte i Magnette uten suksess og i 1957 forsvant Magnette fra rallylaget. Den ble bare brukt av BMC som støttekjøretøy for kamerateamene. Den ble imidlertid brukt av rallykjørere med private sponsorer i de påfølgende årene. Magnette hadde sine største sportslige suksesser i "stock car" billøp på 60- og 70-tallet.



Med sin gode stabilitet var den velegnet for sånne bil-løp. Men resultatet av dette var at et stort antall

Magnette ble overlatt til en ærefull, men ødeleggende skjebne. MG Car Clubs Z Magnette Register antyder at ca. 1000 biler fortsatt eksisterer. Slutten på Z Magnette kom i desember 1958 etter produksjon av 36.601 eksemplarer. Et slikt produksjonstall hadde til da ikke blitt oppnådd av andre MGer. Etterspillet kom i form av Mk III Magnette som bare hadde navnet til felles med Z Type. Men det er en annen historie....

Malcolm Eades 26.01.2000

1947 Jowett Javelin



Få biler er utformet av en mann alene, men Jowett Javelin kvalifiserer seg definitivt for den æren. Selv om motoren var en standard firesylindret type sto Gerald Palmer for hele designet, han hadde lært mye av håndverket hos MG og i Nuffield-organisasjonen.

I altfor lang tid hadde Jowett-bilene, som ble laget i Bradford, vært enkle, grove men teknisk tilbakestående, så til sitt etterkrigsprosjekt leide selskapet inn Palmer for å gi dem verdifulle nye ideer. Javelin ble utformet mens Annen verdenskrig raste, men gjorde sin debut i de påfølgende magre årene, men fikk umiddelbar ros for stilen og ytelsen.

Etter Jowett målestokk var det innovasjon overalt, ikke bare i design og motor men også i karosseri og bruk av uavhengig avfjæring. Den var basert på en firedørs sedankarosserienhet som ble levert av Briggs Motor Bodies i Doncaster.

Den nye Javelin hadde et høyt panser men en lang bakpart, som i forhold til datidens standard var usedvanlig aerodynamisk. Dette er prisverdig uansett bilmerke men i forhold til Jowetts tidligere mål var dette fantastisk nytt.

Firesylindersmotoren var splitter ny og etter at noen barne-sykdommer var ryddet av veien viste den seg å være usedvanlig innstillbar. Dette gjorde det mulig for Palmer å gi den glitrende ytelse – den gikk minst 10 miles pr. time raskere enn andre sammenlignbare britiske 1,5 liter biler fra den tiden og hadde svært godt veigrep.

Javelin begynte snart å slå gjennom særlig i lang-distanse rallyløp og ankomsten av en spesialisert sportsbil (Jupiter) basert på det samme understellet bidro også til å forvandle Jowetts omdømme. Vellykkede Javelin-turer i de franske rallyene i Alpene og i Monte Carlo og med Jupiter i Le Mans 24-timers race bekreftet den høye kvaliteten.

Dessverre hadde ikke Jowett et stort forhandlernet som kunne slå til mot de store konkurrentene (Ford, Austin og Morris), de kunne heller ikke selge Javelin billig nok til å utgjøre en alvorlig trussel, det ble derfor aldri økonomisk mulig å renovere den opprinnelige stilen eller å investere i en ny stil. Det var heller ingen fordel med de velkjente girproblemene. En høy salgspris var også en ulempe og i begynnelsen av 50-årene var Javelin allerede på nedtur. Selv om man samtidig tegnet en ny generasjon Jupiter sportsbil ble de siste bilene bygget i 1953.

I løpet av syv år ble totalt 22.799 Javelin og 899 Jupiter produsert. Bilens utforming med høyt panser og lang brusende hale fikk mye ros. Den hadde godt veigrep og ytelsen var minst 10 miles pr. time raskere enn sammenlignbare biler fra den tiden.

WILLY GJERTSEN A/S

Engroshandel med maskinverktøy

- ★ **Verktøy for mekanisk industri**
- ★ **maskinrekvisita**
- ★ **agentur og engros**

Larviksgata. 3 - 0468 Oslo
Telefon: 23 00 85 50 - Telefax: 23 00 85 60

Vi bruker selvfølgelig



når vi drar til England



SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte frukte-elsker ønsker seg en kvalitetste med fruktsmak.
Twining's tar dette alvorlig, og benytter kun de beste te-kvaliteter
som tilsettes smak av frukt. Benytt friskt nyløst vann.
La teen trekke for optimal smak,
og nyt en deilig kopp Twining's te i ro og mak!*



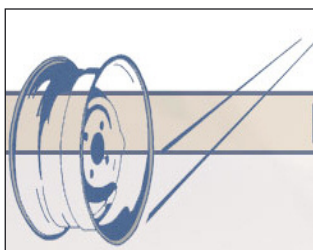
© 2011 TWININGS

TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: TWININGS@HAUGEN-GRUPPEN.NO OG FA SMAKSPRØVER.



*Vi ønsker aller våre medlemmer en riktig
God Jul og et Godt Nytt År!*

A stylized blue and white logo of a wheel with a tire, with a blue line extending from the center.

**SUNNAAS
HJULSERVICE**
Hjulspeialisten på Bjerke

A photograph of three black tires with silver rims, arranged in a row.A circular logo with the letters 'MHR' in a stylized font, surrounded by a black border.

**Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber**

A circular logo with the letters 'MHR' in a stylized font, surrounded by a black border.



THE MOTOR, May 18, 1935.

DEAD HEATS AT BROOKLANDS

6^p

Registered at
the G.P.O. as
a Newspaper.

The Motor

The National Motor Journal

MORRIS



WOLSELEY



M.G.

The
**NUFFIELD
ORGANIZATION**



Born in England
RILEY

THE GREAT FOUR

B

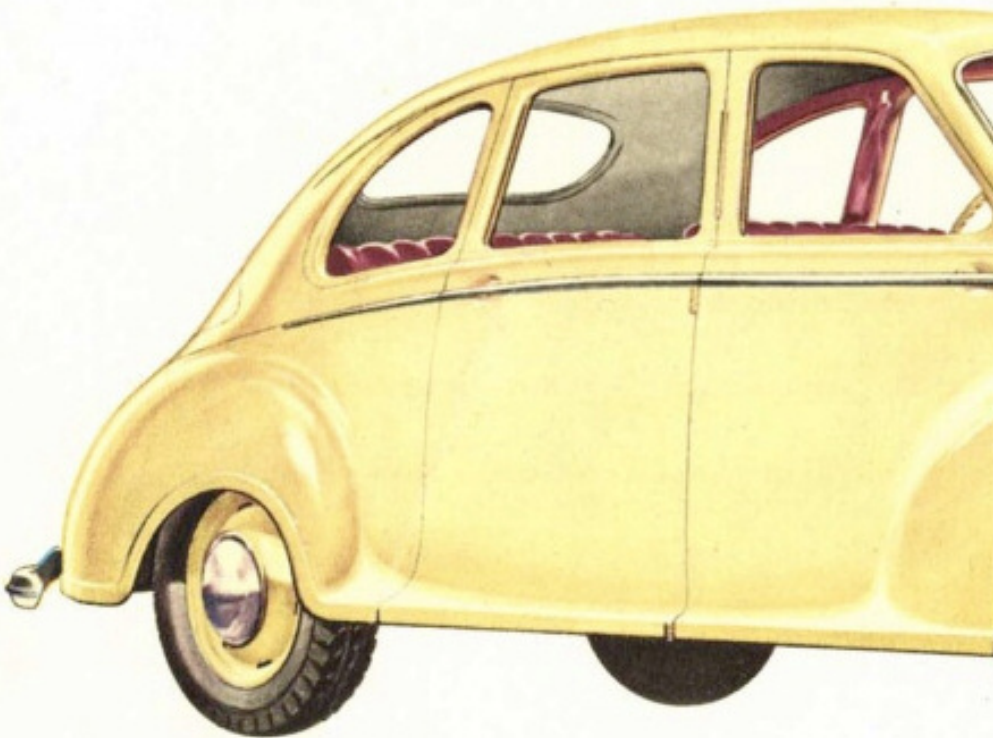
NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



**23000 biler ble produsert
i Bradford i perioden 1947-1953**