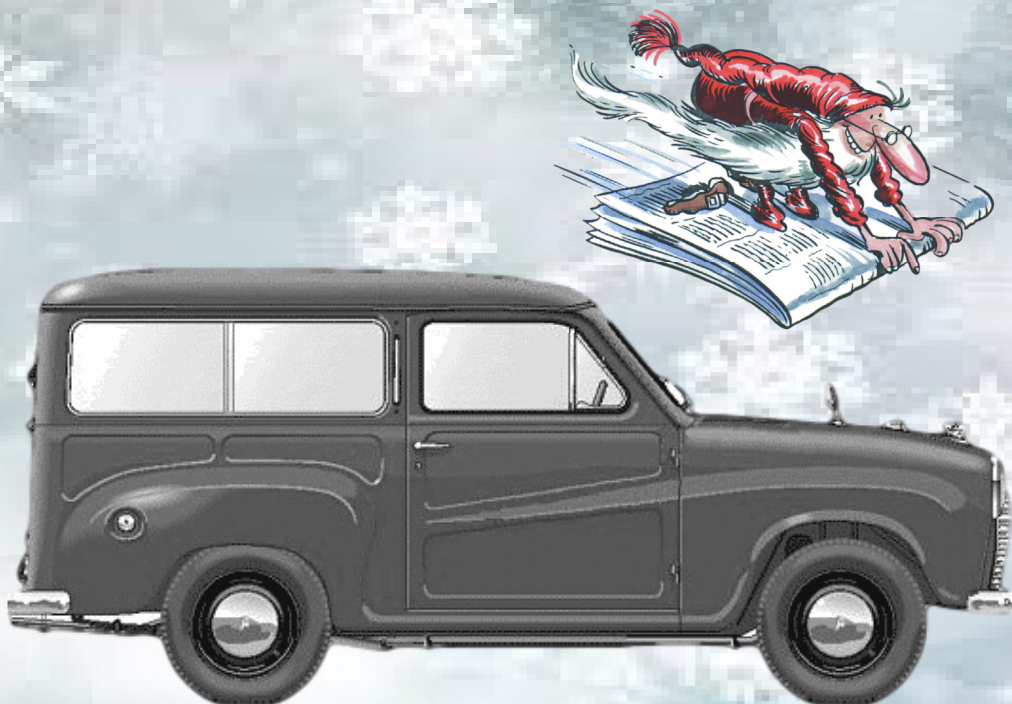




**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 4 – 2014**



Austin A30-countryman – 1954



Tilbake til sommerstevnet 2014 på Biri



Olavs Morris Minor traveller

*Marit og Jens
Even skal
rigge opp
Campingvogna
etter at Maxi
er parkert.*



Campingidyll på Biri.

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.*

Formannen har ordet

Tiden går så altfor fort og jula er like rundt hjørnet samt at det snart er et nytt år. Jubileumsåret er passert, men selv om Albion er 35 år er det vel ingen som føler seg "gamle".



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. Bemerk også at Norgesløpet 2015 er lagt til Gammelbilens venner (Rogaland) den 22.-24. mai. Start i Sauda, via Hjelmeland m/overnatting og målgang på/i Sola. Gå inn på nettsidene til Gammelbilens venner for mer opplysninger: <http://www.gammelbilen.no/>

Albions aktiviteter i 2015 er enda ikke fastlagt, men det blir uformelt treff på Høvikodden samt sommertreff i august. Nærmere opplysninger i 1/2015.

Takk til enkeltmedlemmer som velvillig stiller opp både med og uten biler og hjelper til ved våre treff, vi trenger dere også i 2015.

Jeg vil også takke sponsorer, merkeoppmenn, forsikringskontakter, web-redaktør Dag og Roar/Anki som redaktør for jobben som dere alle har gjort i løpet av 2014.

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



Hilsen Lise



Redaktøren har ordet



Aronline er et nettsted som tar opp mange interessante tema fra engelsk bilproduksjon. Martyn Kelham har skrevet bloggen om 1950- tallet slik han opplevde dette 10-året. Martyn Kelham skal være en svært god kjenner av Wolseley. Han har på Aronline skrevet en artikkel om sin 1934 Wolesley Nine. Jeg synes at disse bloggene har veldig mye interessant stoff og bringer oss nærmere 60 år tilbake i tiden, da engelsk bilproduksjon holdt et høyt nivå.

Jeg har også plukket fram Austin A30 Countryman som ble lansert i 1954. Altså et lite jubileum i år. Den har fått et julemotiv og er bladets frontside i dette nummer. Det er ikke mye som jeg har funnet ut om bilen. Den ble produsert ved Longbridge i perioden 1954-1956 og kan neppe sies å ha samme status som Morris Minor Traveller. For å kunne konkurrere måtte bilen få mer motorkraft og i 1956 kom A35 Countryman med en motor på 950 cc.

Da ønsker redaktøren alle medlemmer og andre lesere en riktig god jul og ønsker dere samtidig et riktig godt nytt år.

Redaktøren!



Blogg:

1950-årene: mismot og forventning om en ny verdensorden

Av Martyn Kelham

Siden jeg er født i 1949 må jeg innrømme at jeg husker lite av begynnelsen på 1950-årene. Men typisk nok er mitt tidligste minne direkte knyttet til et mekanisk kjøretøy, altså en trehjulssykkel. Jeg var omtrent fire år gammel og pappa kjeftet på meg for å kjøre over en

nysådd plen. Jeg kan huske at jeg klarte å ødelegge begge bakhjulene på sykkelen – pappa insisterte på at det var fordi jeg var altfor rask i svingene – jeg? Absolutt ikke! På denne tiden hadde jeg også en “fantasiverden” under spisebordet – min lille samling av Dinky-leketøy og meg – biler, varebiler og lastebiler – selvsagt fra 50-tallet.



Jowett Javelin – bil fra 50-tallet?



Som de fleste gutter var mitt tidligste minne av en “ekte bil” bilen til pappa. Dessverre var dette en bil som ikke var fra 50-tallet siden pappa ikke hadde råd til ny bil på begynnelsen av 50-tallet. Hans andre bil etter krigen var strengt tatt av 40-tallsdesign, men den var produsert i 1950 så jeg vil ta den med. Det var en Bond Mark B Minicar (bilde).

Det er nesten umulig for meg å fortelle leseren hvor spennende dette var! Jeg bodde i en liten sidegate i en bitteliten landsby i åsene nord for Winchester. Vi bodde i en liten campingvogn mens mamma og pappa rev ned seks hytter for å kunne bygge drømmehuset.

Dessverre, på grunn av det ustadige lynnet til en viss Howard Hughes så tapte pappa alt og vi endte opp i en kommunal leilighet (men, som de sier, det er en helt annen historie!)

Jeg kan huske nøyaktig hva slags biler naboene hadde i vårt nabolag på rundt 30 boliger. Det var en Hillman Minx (fire år gammel og liggende på siden under et telt for å bygges om og rustbeskytte understellet); en Ford Consul Mk1 og en Vespa Scooter med sidevogn – og seks andre ulike motorsykkelskombinasjoner. Jeg tror at noen nederst i veien hadde en Ford Pop og flere hadde mopeder og motorsykler, det var alt!

Og så hadde vi Bond-bilen! Far kjøpte den fra en forhandler i Eastleigh og vi kjørte ut av denne markedsbyen rundt kl. 4 en lørdag ettermiddag i desember 1956. Turen var lang og på ett tidspunkt så vi for oss en beregnet ankomsttid i 1958. Været var lett regn og tåke – ikke den lette disen som BBC nå kaller tåke – men skikkelig tåke! En sånn tåke at du ikke kan se noen som står 10 fot foran deg. Attpå til så ville den fantastiske “Mr Bond” leke en artig lek. Det var ikke mulig å nekte den dette!



Bond MkB var veldig spennende for forfatteren i 1950-årene

Vi fikk valget – enten bruke motoren uten lys og vindusvisker eller ha lysene på uten vindusvisker og motor. Vi kunne velge å kun bruke vindusvisker – men av en eller annen grunn var ikke den muligheten så populær. Uansett, for å komme framover måtte mor og jeg dytte og far styre – men han var blendet av 6v-lysene som ble reflektert i tåken og regnet. Alternativet var at vi alle satte oss i bilen og far kjørte i stupmørke. For de som ikke kjenner kjøretøyet var dette helt “trygt” siden refleksene bak hadde en diameter på hele 2,5 centimeter!

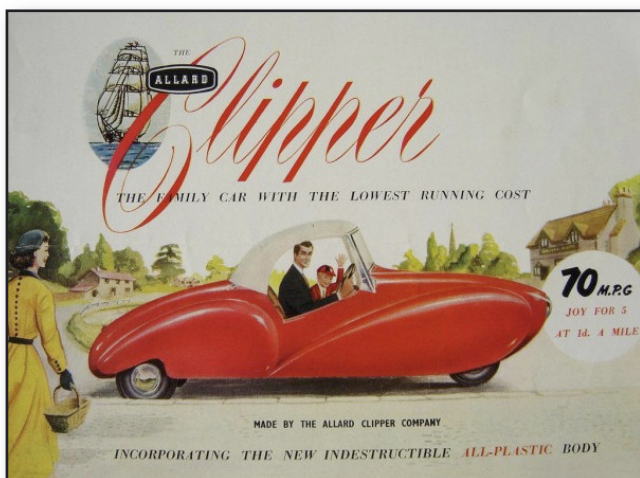
Etter hva jeg husker og hva mine foreldre fortalte mange år senere, tror jeg vi kom hjem rundt kl. 9 om kvelden. Mor så ut som en druknet katt og far hadde øyne som Dusty Springfield. Men jeg var bergtatt, det hele hadde vært et stort eventyr og jeg frydet meg stort ved tanken på at vi eide en bil som kunne snus helt i lengderetning og gjorde 100 miles pr. gallon (ja, det er sant!) Den hadde bare en dør og hadde vinyltak – så da måtte den være en sportsbil! Og det aller viktigste, ingen av mine venners foreldre hadde bil engang!

Det ene forhjulet bar hele vekten av motoren foran og da forhjulet ga etter en lørdagsmorgen og far fant ut at trillebårhjulet var samme størrelse – så til helvete med laggraderingen for dekk!

Bremsene gikk bare på bakhjulene (og det var ikke noe bakhjulsoppheng). Da vi kjørte ned en 1:4 bakke på vei til butikken en lørdag morgen så kom postbilen i motsatt kjøretning. Det var enveiskjøring med høye skråninger på begge sider og ingen forbikjøringsmulighet. Far trykket på bremsen og vi hørte bare en lett sj-lyd da begge bakhjulene låste seg. Postmannen bestemte seg for en forbikjøring på flekken og tvang postbilen opp skråningen mens vi gled forbi og vinket blidt. Men en ting må jeg si, og det er at Bond-bilen var pålitelig. Den startet på første forsøk hver morgen. Etter å ha dyttet den opp bakken og over bakkekanten – såfremt det ikke var isete, vått eller blåsende – så startet den opp og gikk som en vind – vel, opp til 40 miles pr. time i hvert fall. Den var fin!

Men var den typisk for 50-tallsbilene? Svaret er til dels ja, Suezkrisen i 1956 inspirerte mange til å spare på drivstoffet på flere forskjellige måter. Mange prosjekter var fæle, men noen var geniale og viste en vilje til å lage noe som var både vakkert og nøysomt. Bond var forut for denne tiden, selvsagt, og var laget for å transportere familien samlet slik at de kunne snakke sammen – noe som var svært vanskelig i en motorsykel-“kombinasjon”.

Allard Clipper



Allards Clipper var i overkant desperat. Den var bemerkelsesverdig av flere grunner, ikke minst siden den kan gjøre krav på å være den første glassfiber-bilen i Storbritannia. Den var produsert av et lite team, bl.a. en dame som faktisk

monterte glassfiberskjermene. Den kunstneriske friheten i de illustrerte annonsene for bilen (over) var ikke like mye å skryte av, den fikk bilen til å se like stor ut som en Mk7 Jaguar! Allard ble markedsført med gjennomgående forsete med plass til tre og plass til barn i baksetet – se på bildet – hva synes du? Villiers-motoren med 350cc som var montert bak drev bilen opp i 49 miles pr. time. Av en produksjon på 22 stk. sier det noe om bilen at to har overlevd, hvorav en i Storbritannia.

Reliant van

Det fantes mange flere trehjulinger i 1950-årene og jeg husker godt grønnsakene som ble levert fra en trehjuls Reliant Van, men som ikke kunne sammenlignes med en Del Boy. Varebilen som jeg refererer til hadde et ubeskyttet forhjul og var antagelig fra 30-årene, selv om modellen faktisk ble produsert med små oppgraderinger fram til godt inn på 50-tallet.



Reliant gjenopptok produksjon av bilene og varebilene i 1948 etter å ha tapt over 300 ansatte i krigen. De var svært praktiske varebiler og en entusiast bygget den om til en "soft-top" og deltok i MCC Exeter Trial og fikk en bra plassering og premie. Morgan fantes rundt omkring, selvsagt, samt BSA trehjulinger fra en tidligere periode – som alle ga familien litt mer (!) komfort enn en motorsykelkombinasjon. I løpet av det tiåret dukket Mikrobilen opp i form av bobler fra Tyskland og (indirekte via BMW) Italia. Det vil alltid være delte meninger, men etter min ringe mening, etter å ha eid mange av en type og kjørt flere av andre – så var Heinkel absolutt den beste bilen.

Isettas hengslede rattstamme var svar på et spørsmål som ingen hadde spurt – rattet kom aldri i veien i Heinkelen uansett. Motoren var bedre og veigrepet mye bedre, såfremt alle pakningene i motorinstallasjonen var i god stand. Jeg klarte å få til 70–80 miles pr. gallon og rundt 45 miles pr. time i en Heinkel, og de var kjempemorsomme (men utfordrende) å kjøre.



Heinkel Micro Car – den beste "boblen"



Berkeley T60 – kunne kjøpes med et fjerde hjul

Andre kjente biler var Berkeley T60 og Nobel – som begge var velproporsjonerte og så flotte som det var mulig å få biler som skulle være så små. Berkeley ble brukt mye i konkurranser og gjorde det svært bra på sin tid.

Messerschmitt

Før vi går over til mer vanlige biler, må vi nevne Messerschmitt KR200 – en tandem mikrobil for ‘den intellektuelle’.

Totaktsmotoren var en fryd når den gikk bra og et skrekkelig mareritt når den ikke gjorde det. Styring med sykkelstyre tok litt tid å venne seg til, men bilen var en glede, særlig med vinyltak.



Messerschmitt KR200

Samtidig med all denne nyskapningen og utviklingen fortsatte den kalde krigen og vokste i omfang. Koreakrigen sluttet i 1953 og Vietnamkrigen startet i 1959. Suezkrisen viste sitt stygge ansikt i 1956 og krigen i Algerie begynte i 1954. Revolusjonen på Cuba startet i 1953 og Mau Mau startet sitt opprør mot britene i 1959.

Så, mens verden opplevde fred (!) hva kjørte vi? Vel, biler som Standard Vanguard.

Standard Vanguard Phase One



Dette var et USA-inspirert verk med både Phase One (Beetle-back = avrundet bagasjerom) og senere Phase Two form (notchback = firkantet bagasjerom). En stor, firesylindret motor ble rettet inn mot en firegirskasse for å få den “mini-amerikanske” følelsen.

Vanguard Phase Two

En bil med skikkelig art deco-schwung og store skinnseter prydet interiøret med et ganske stort (vanligvis beige/grå-farget) ratt med krom full bilhornring (Phase One) og halvring (Phase Two) ga den ekte stemningen.



Hjulene, eller var det bare dekkene, så alltid for store ut på disse bilene, men de var 'store kladaser'. RAF foretrakk bilene både som sedan og stasjonsvogn og fortsatte faktisk å bruke Vanguard da den ble omdøpt til Ensigh på begynnelsen av 60-tallet.

Vanguard var den første diesel-sedanen som kunne kjøpes av det britiske publikummet. Kjøperne måtte være noe mindre kravstore enn i dag. Jeg har lest en artikkel fra den tiden hvor det påstås at bilen var ekstremt bråkete og brukte nesten ett minutt på å komme opp i 50 miles pr. time som var skjærende nær maks. fart.

Mens våre tradisjonsrike produsenter rådde grunnen alene med minimal utenlandsk konkurranse, ble Sputnik I sendt opp av russerne – den første reelle utforskningen av rommet. På samme tid ble India rammet av et massivt jordskjelv som drepte mer enn 500 og mer enn 5 millioner ble hjemløse. Verden ble rammet av tre store orkaner og en ødeleggende tyfon med mer enn 7000 døde.

Det var ikke et godt år for luftfartsindustrien. Et Avro Tudor fly styrtet i Wales og 80 omkom, en USAF Globemaster kræsjet under takeoff i Japan og 129 omkom, en de Havilland Comet ble smadret i løse luften over kysten i Italia og alle 35 ombord ble drept, en Douglas DC7 og en Super Constellation kolliderte over Grand Canyon og i alt 128 passasjerer omkom.

Flight 609 som tok av fra flyplassen i München kræsjet og 23 passasjerer omkom, blant dem 8 fra fotballaget til Manchester United; en kollisjon i lufta mellom et passasjerfly og en USAF Fighter drepte 49 og en annen Constellation styrtet, denne gangen i havet utenfor kysten av Irland og 99 omkom.

På den positive siden var dette tiåret for oppfinnelsen av polio-vaksinen. Det var også det siste tiåret med virkelig fattigdom for tusener av mennesker i Storbritannia – men det betyr ikke at fattigdom ble avskaffet i 1950-årene. Annen verdenskrig etterlot Storbritannia i en besynderlig situasjon. Vi var seierher-
rer, men allikevel hadde vi tapt så mange og så mye. Britene nektet å la seg knekke og brukte straks masse sterke farger i klær og innredninger, men allikevel var det på mange måter et grått tiår – særlig i begynnelsen.



Bombeskader – fremdeles svært synlig i 1953

Når det gjelder livet hjemme antar jeg at min barndom var typisk for perioden. Gulvtepper plassert midt på blankpolerte tregulv eller linoleumsgulv var ganske standard, mens møblementet var en blanding av 'nyttmøbler' (svært enkle), og en mer ekstravagant blanding av buer og art deco.



Stoppede møbler var like enkle eller ekstravagante – ofte med brede armlener, høye rygger med vifteform. Peisene hadde beige fliser – som igjen var inspirert av art deco-stilen. Det var store radiokabinetter med radio og platespiller, men mange hadde også platestativ og barskap.

Den lille tv-skjermen var montert i et stort kabinett og vi så alle på kornete grå monobilder – Six-Five Special, Dixon of Dock Green, The Lone Ranger og Tonight med Cliff Michelmores. Musikken var en blanding av mye forskjellig – tradisjonelle orkestre og band konkurrerte med Elvis, 'croonere' og til slutt 'skiffle'.

Jeg var ikke mye syk som barn, men vår landsbylege kom hjem til oss et par ganger da jeg var omtrent seks eller syv. Jeg var oppslukt av bilen hans og pleide å vente på at han skulle komme – og dra. Han hadde en splitter ny Citroën DS – jeg kunne ikke tro det, men denne bilen hevet og senket seg rett for øynene på meg!

I likhet med mange andre familier hadde ikke faren min råd til å kjøpe bil og hadde kjørt 15 miles frem og tilbake til jobben på en hel rekke forskjellige motorsykler, bl.a. en Francis Barnett og en BSA Bantam. Beskyttelse mot vær og vind for sykkelen eller føreren var ikke som i dag. Mange ganger kom far hjem under kalde, tåkete eller isete værforhold – og det tok kjempelang tid å tine ham opp! Hjelmen med ansiktsåpning førte til at han fikk istapper i ansiktet og han hadde ofte et skremmende utseende for en seksåring.



En Zephyr Mk1 i all sin prakt!

Som en stor kontrast var det 'litt av et syn' å se 'fruen fra godset' kjøre rundt i vår landsby. Hennes bil var den aller nyeste Ford Zodiac Mk1, passende tofarget, strålende med dobbel antenne, solskjerm, dekk med hvit ring og forkrommet eksosrør! Kom denne fra mars?

Jeg var altfor ung til å kunne kjøre på 50-tallet, men etter å ha fått førerkortet i 1967 kjøpte jeg en rekke biler fra 50-tallet. Jeg hadde et eksemplar av den vanlige Ford Pop som ble produsert frem til midten av 50-tallet. Den hadde fremdeles sideventilert motor og det mest minneverdige ved den var vindusviskerne som var vakuumdrevne. Jeg er sikker på at all fedre eller bestefedre har fortalt historien om hva som skjedde når man passerte en lastebil i sterkt regnvær, da stoppet viskerne midt på vindusruten, men når man sto foran trafikklysene i lett regn så gikk de som besatt!

Men bilen var en av de mest solide bilene man kunne kjøpe. Vi kjøpte en rett etter vi giftet oss og siden vi knapt eide nåla i veggene hadde vi ikke råd til å kjøpe en ny startmotor.

Den var lett å starte ved å trille ned en bakke eller med startveiven (bare du klarte å treffe 'punktet' helt riktig). Når toppakningen sviktet på 'nummer fire' (nærmest skilleveggen), fjernet vi teppet og holdt det gående med en rødglødende skillevegg i enda noen måneder. Ja, det er helt sant!

Hillman Minx var en helt ny bil i 1950 og var typisk for de USA-inspirerte sedanene vi så på den tiden, den var også svært populær. Minx var også opphav til to andre svært nyttige stasjonsbiler – en av dem ble brukt av svært mange bønder som en slags Land Rover nr. 2 – den var absolutt en favoritt hos bondekonene. Jeg snakker om den spreke lille Husky som opprinnelig var sideventilert men som senere ble oppgradert til OHV-enheten etter som Minx ble utviklet.

I 1967 betalte jeg £30 for en 1955 grønn metallic sideventilert Husky (bilde). Det var et hardt arbeidende redskap som du kunne fylle med alt mulig og laste den så tungt at eksosanlegget skrapte i asfalten. WFM 115 hadde imidlertid et merkelig fenomen. Jeg eide bilen i omtrent ett år og hver gang jeg parkerte den og forlot den en time eller to – så fant jeg bilhornknappen (med dens store plastinnfatning) bak i bilen, enten på setet eller faktisk bak setene. Dette skjedde uansett værforhold! Jeg så aldri at det skjedde, men det hendte hver gang jeg brukte bilen til jobben eller i helgene.



Interiøret var typisk (hvis ikke enda enklere) enn de mest populære bilene på den tiden. Et dashbord i imitasjons art deco i grønn stål med forede bildører og 'luftpute' seter var helt standard på den tiden. Jeg strøk første gang på førerprøven i denne bilen! Da jeg nærmet meg en bratt nedoverbakke var det helt naturlig for meg (i en Husky fra den tiden) å plassere venstre hånd på girspaken for å hindre at den spratt ut av tredje gir.

Men, du aner ikke hvor opprørt sensor var. Han syntes at jeg hadde begått en fryktelig forbrytelse og burde egentlig 'settes i kasjotten'. I ettertid ser jeg at det var en svært ansvarlig handling, men på den tiden var jeg lite glad for at mannen ikke forsto og var glad i min kjære Husky. Fart var ikke viktig, derimot var trekkraft desto viktigere – jeg tauet mange Morris Eights fra 30-tallet hjem med denne bilen.

Austin Somerset:
bilen som viste japanerne hvordan man lagde biler i full størrelse. Andre biler fra den tiden omfattet Austin A40 Somerset og forløperen Devon (en av de største salgssuksessene noen-sinne).



Austin A30 revolusjonerte småbilverdenen og A35 forbedret det praktiske ved å innføre et større bakvindu, en større motor og en girkasse med fjernstyring. Vi eide en gang en A35, det var en fin bil og vi elsket den. Vi betalte £1 pr. hestekraft for den men ble ikke fortalt at denne hadde fått Cooper sylindrehode. Denne bilen var ingen E-type men hadde nok 'fraspark' til å bli veldig artig! Vi var råflotte og slo til med fire Viking radialdekk (dette var på begynnelsen av 70-tallet selvsagt) og dette gjorde den lille A35 til en skikkelig rask og morsom liten bil.

Min første 50-talls bil var en kremfarget Austin A30 todørs sedan. A30 var ikke blant de aller beste. Jeg betalte £50 til en forhandler i Lynham, Wiltshire. Jeg husker at jeg prøvde i flere uker å kjøre bilen til jobben men den nektet å starte hver morgen. Heldigvis var det en bussholdeplass rett utenfor huset til foreldrene mine, så jeg kastet bare nøklene inn i huset i irritasjon og gikk på bussen. For å gjøre saken enda verre, så pleide min mor å prøve og starte den i løpet av formiddagen og da ville den starte på første forsøk – og hun kunne ikke engang kjøre!

Med tiden lærte jeg å holde tenningen tørr og det gikk bra, men det var ikke min favorittbil og jeg byttet den raskt til en bil som jeg eide i over 30 år. Det var en Austin A40 Sports med karosseri laget av Jensen. De som kjenner Lenny Lord historien vil vite at Lenny gikk med på å selge 4,0 liters motoren til Jensen-brødrene forutsatt at Jensen laget en liten "sportsbil" som kunne selges som en Austin.

Den brukte Devon-chassis og -motor og var primært laget for eksport, så bilen solgte ikke mye og var undervurdert i et halvt århundre, men til slutt så solgte noen gode eksemplarer godt. Bilen hadde ingen utpreget styling og var vakkert balansert – designet av Eric Neal – som var designer for alle Jensen-bilene fram til Interceptor som var preget av italiensk design.



Den kunne konkurrere godt mot TR3"

Min kjæreste på den tiden (som fremdeles er min kone) og jeg startet en klubb for eiere av disse bilene i 1968 og i 1970 hadde vi bare 20 medlemmer. De ble ansett som 'gamle skranglekasser' på den tiden og jeg betalte £40 for min fra en liten forhandler i landsbyen. Den

hadde dobbelt SU-forgasser som standard og større ventiler (som senere ble montert på Somersets som standard), bilen rullet godt av gårde med 70 miles pr. time, men den var langt fra en sportsbil! Men allikevel kunne den oppgraderes og gjøres klar for racerbanen, Tom Fleetwood var spesielt god der.

Tom og jeg traff hverandre ofte siden han var medlem av klubben og hadde masse kunnskap om bilen. Det siste jeg hørte var at han tenkte å sette inn en 2,25 liter V8 Daimler motor i bilen, men vi mistet kontakten ettersom årene gikk. Jeg har tatt med noen bilder av hans flotte LOJ 9 som konkurrerte i noen race.

Som han sa, var bilen en god konkurrent mot TR3! Det ble produsert ca. 3650 Sports modeller mellom 1950 og 1952 og rundt 700 eksisterer fortsatt i Storbritannia. I likhet med andre biler med aluminiumkarosseri var den største 'råte-faren' der aluminiumkarosseriet møtte stålchassiset.

Vedlikeholds- og oppussingsproblemene ble forverret av at fyllingene ('karmene') var et komplisert pressarbeid som var en stor utfordring for selv de mest entusiastiske amatør-reparatører på den tiden. Nå for tiden, med flere entusiaster og med støtten fra Austin Counties Car Club, er alt mulig, og noen medlemmer har noen flotte eksemplarer.

Da vår A40 Sports dro sitt siste sukk hadde jeg ikke penger til å bygge den helt opp på nytt og erstattet den derfor med en annen 'Counties' chassis som denne gangen ble dekket med et Ashley kupé glassfiberkarosseri. Vi hadde den bilen i over 40 år faktisk, jeg betalte £10 for den til en fyr som hadde bygget den opp fem år tidligere.

Neste innhogg i 50-tallets bilpark var en av de flotteste, stiligste, velbygde og velrespekterte før-BMC bilene noensinne – jeg snakker om Wolseley 4/44 som var tegnet av Gerald Palmer.

Det er trolig denne bilen som vekket min fascinasjon for Wolseley den gang for lenge siden. Finner jeg en fin en til en fornuftig pris erstatter jeg Mini'en med den. 15/50 er dog sannsynligvis et mer praktisk valg, da 1.6 B-Series motoren har atskillig mer kraft enn den opprinnelige MG 1200cc-motoren i 4/44-modellen. Uansett får man masse kvalitetslær, tepper, trepanel og en generell følelse av luksus i et perfekt karosseri. Hva mer kan en enkel mann ønske seg?



Den fantastiske Wolseley 4/44

Jeg betalte £12 for vår 4/44, men mens jeg gjorde den ren innvendig oppdaget jeg en plastbag under førersetet som inneholdt tolv tre-punkts vippebrytere. Jeg tok disse med til svogeren min som hadde solgt meg bilen og han ga meg £12 for dem. Hvorfor får jeg ikke til sånne gode handler lenger?

Daimler prøvde seg på markedet for mellomstore biler med Conquest Century og Majestic, og brukte pressramekarosserier og med et 'semi'-chassis og tradisjonelt motordesign for å holde kostnadene nede, men stylet som en britisk førsteklasses bil – med skinn og treinteriør. Vår Daimler Conquest Century var flott, og selv om den ikke var spesielt rask var den svært behagelig og stillegående med sine Dunlop SP dekk. Jeg var ikke veldig fornøyd med kjøreegenskapene, vår bil hadde en tendens til å skjære rett over alle kurvene i veien. Understyrt! Det kan du si! (Men kanskje dette bare gjaldt vår bil!)

Rover P4

Husker du Rover som produserte noen av de beste tradisjonelle britiske bilene – P4 i ulike forkledninger var sikkert den ultimate 'klassiske bilen'. Jeg hadde to 80'ere og de brukte firesylindret Land Rover bensin-motor.



Rover P4: Salong på hjul

Hvis du aldri har opplevd interiøret og kjørekomforten i en P4, så må du få gjort det. Det er som å sitte i finstuen og kjøre 70 miles pr. time. Du er fristet til å legge beina høyt og be kona om å bringe deg et glass vin – men dette er ikke tilrådelig selvsagt! Vi hadde en 3-liters motor en gang som forbedret kjøregleden enda mer og ga bedre veigrep og kjøreegenskaper.

Bilmodeller som jeg kjenner men ikke faktisk har eid omfatter Fords 'flate' serie, Popular, Prefect og Anglia, og utvidet til å ta inn Escort og Squire stasjonsvogner. De større modellene og selvsagt toppmodellen Zodiac kompletterte masseproduksjonsserien. Ford var i vinden på 50-tallet og produserte de 'flate' bilene samt Mk1 Consul, Zephyr og Zodiac med svært attraktive stasjonsvognsmodeller laget av ekspertbyggerne Farnham. Senere i perioden kom Mk2 versjonen i denne serien – helt forskjellig fra de tidligere seriene og lyste opp tilværelsen med sine eksteriører og interiører i friske farger.

Helt på topp var en 'Zody' i tofarget eksteriørfarger, stål solskjerm, to antenner og et to-farget interiør (gjærne mursteinsrød)!

I mellomtiden, hos Rootes

Minx var den eneste Hillman sedanmodellen på denne tiden men Rootes hadde toppmarkedet dekket med Humber – som var 'større Minx' – modeller med sine Hawk og Super Snipe. Hillman fortsatte med Minx-navnet men introduserte to nye serier av den modellen i løpet av denne perioden. Gode og solide (hvis man ser bort fra rustfaktoren som gjaldt nesten alle bilene fra den perioden), pålitelige og stilige, Hillmans solgte godt på denne tiden. Et ekstra bonus var kabriolet-modellen som Austins Cambridge og Morris' Oxford kan ha nytt godt av.

Morris – på vei opp

Morris var ikke blant de mest konkurransedyktige på starten av 50-tallet, Minor gjorde det bra, den var en oppgradering av den opprinnelige sideventilerte Morris Minor. Den større Minor-typen, derimot, som ble kalt Oxford og Cowley, var ikke så populær av en eller annen grunn, selv om senere modeller gjorde det mye bedre når de ikke lenger hadde den 'store Minor' –fasongen. Minor var alminnelig gjennom hele 50-tallet og fortsatte også inn på 60-tallet.

De senere Oxford og Cowley-modellene solgte godt og jeg brukte en som ærendbil på jobben i flere måneder. Dashbordet var langt fremme og svært lavt (mange år forut for Mini) og det store rattet stakk langt inn på passasjerområdet, men jeg elsket den.

Lanseringen av Issigonis' Mini i 1959 var starten på en ny epoke i bilhistorien og har blitt dekket utførlig andre steder, så jeg vil ikke gå inn på den her.

Standard Motor Products

Standards 8- og 10-modeller var populære, førstnevnte særlig etter at et lyst hode ga den et skikkelig bagasjeromsløkk. Men, det var en sjarmerende liten bil og jeg kjørte store avstander i en. Dagens bilister ville hatt problemer med ytelsen til disse bilene og andre biler fra 50-tallet: det var helt vanlig med 50 miles pr. time i vanlig kjørefart og 60 miles pr. time i maks. fart.

Vauxhall – en amerikansk-inspirert fremtid

Vauxhall holdt stillingen med Wyvern og Velox – som i all hovedsak var den gamle førkrigsformen til 10-modellen men med en moderne amerikansk-stylet front og en stor klump bak. Den første Victor ble lansert dette tiåret og hadde et flott, rundt design med store front- og bakruter. Å sitte på eller kjøre en sånn bil var absolutt en merkelig opplevelse, ingen av oss var vant til å se så mye av veien foran deg, så fremt du ikke kjørte motorsykel.

Bilen fikk mye kritikk for dårlig beinplass, men jeg er ca. 1.80 og har aldri hatt problemer, men det gjaldt tydeligvis andre. Vauxhall gikk bort fra den lille bilen og valgte å konsentrere seg om de større Velox, Wyvern og Cresta-modellene. På samme måte som med Ford Zodiac, var 'kremen' av Vauxhall en Cresta tofarget metallic, utsmykket med en solskjerm av stål og de obligatoriske tvillingantennene, og ikke å forglemme krombelagt eksosrør.

Austins tradisjonelle dyder

Austin Sheerline – komplett med art deco dashbord, massevis av tre og skinn og dens store bedagelige motor var en skikkelig fattigmanns Bentley. Da jeg var 15 eller 16 kunne Sheerline kjøpes på Exchange and Mart for omtrent £15. Jeg tror min første lønn i 1964 var £5 pr. uke som lærling i en gammeldags møbelbutikk, for å sette verdien i perspektiv.

Bilene på denne tiden hadde et veldig individuelt preg. En moderat entusiastisk person som satte seg i bilen med bind for øyne kunne si deg hvilken bil det var ved å kjenne på hvordan bilen luktet. Dashbordene var så individuelle at det var umulig å ta feil av dem – eller av utsikten over panseret. Noen biler hadde alminnelige ståldashbord mens andre hadde valnøttfinér. Noen var art deco, andre var dekket av vinyl. Det er vanskelig å tenke seg to biler som hadde samme stylingen innvendig – som er veldig forskjellig fra dagens biler, hvor det kan sies at bare Mini og noen Citroën'er er helt unike.

Lyden fra eksosen var også svært særpreget. Mine venner og jeg kunne lett høre forskjellen mellom en Ford Prefect og en Morris Minor eller en Vanguard og en Zephyr Six, og en ekte entusiast kunne identifisere omtrent alt ved bare å høre eksoslyden gjennom girskiftene.

Slutten av 50-årene var begynnelsen for storstilt merke-produksjon hos BMC. Mens Wolseley, Riley, MG, Austin og Morris fremdeles var svært atskilte merker, selv om de hadde mange bildeler felles, var avvikene ganske oppsiktsvekkende noen ganger. En Palmer-tegnet 4/44 som brukte en 'gammel' MG motor, mens en MG-versjon brukte den faste B-Series enheten? Andre store 'Palmer-tegnede' biler fra denne perioden omfatter den større Wolseley og Riley Pathfinder med dens høyrevendte girspak.

Pathfinder hadde en Riley 2,5 liters motor men i et forsøk på tidlig rasjonalisering erstattet BMC denne delen med en senere oppgradering som ble kalt Riley Two-Point-Six. Dessverre var konservative Riley kjøpere ikke imponert over den mindre effektive men noe tørstere



C-Series klumpen og bilen hadde kort levetid.

De tidligste Pathfinders var heller ikke problemfrie – Panhardstangen bak kunne løsne og sjåføren miste kontrollen – mens opphenget foran var avansert og veldig vellykket. Når det gjelder interiøret i 1950-modellene var begge modellene (og Wolseley-variantene) fantastiske. Klarer du å finne en slik bil nå, vil den fremdeles ose ‘kvalitetsbil’ – fra tiden da dette var den eneste måten å lage et skikkelig interiør!

De store navnene fra perioden?

Alvis lagde vakre biler både i form og fra et teknisk synspunkt. Den siste modellen kom på 60-tallet og var en av de vakreste bilene noensinne – særlig som kabriolet.

Armstrong-Siddeley var alltid store biler – Typhoon, Lancaster og andre med store pansere og sterk fremtoning, ofte oppkalt etter krigsflyene som hadde hjulpet oss å vinne krigen. Alle disse bilene var utrolig billig å kjøpe, til og med midt på 60-tallet.

Bentley var tydeligvis for samfunnstoppene, men la vekt på tradisjon og behagelig fartsfylt kjøring i stedet for avansert teknologi. Det fantes fremdeles mange karosseribyggere som laget spesielle karosserier på chassis – rett før overgangen til konstruksjoner som var halvveis uten chassis.

Rolls Royce satset bare på å være Rolls Royce – på en tid da spesielle karosserier var ganske vanlig.

Bristol appellerte også til ‘pengemennesker’ – men satset mer på teknologi enn Bentleys fordeler.

Healey var fortsatt eget merke på begynnelsen av 50-tallet og produserte store, svært attraktive biler med ‘masse karisma’ og individualitet med karosserier bygget av Tickford. Senere ble navnet synonymt med Austin Healey 100/4 og resten er historie, som man sier.

Humber fortsatte å slåss for Rootes Brothers’ tilgang til høykvalitetsmarkedet. Bilene fra starten på 50-tallet ble stylet som en stor Minx og var en sterk konkurrent til de mer prestisjetunge bilprodusentene, da de var svært god valuta for pengene.

Jaguar var selvsagt veldig god verdi for pengene og til og med på 60-tallet fikk man mye stil, plass og motorkapasitet for pengene. 2,4-modellen gjorde sitt inntog på denne tiden og 3,4 var den mest populære fluktbilen – ganske enkelt fordi den hadde de beste kjøreegenskapene og var det raskeste kjøretøyet som fantes. Selv om jeg elsker den, kunne jeg ikke tenke meg å være politimann som jaktet en Mk2 Jaguar i en Wolseley 15–50 politibil!

Lagonda fantes fremdeles på 50-tallet og produserte noen fine biler – med vekt på ytelse og fremdeles en ‘vogn for en gentleman’.

Det er bare Rolls Royce, Bentley og Jaguar av ovennevnte biler som fremdeles produseres i et visst volum – men hvilke andre har vi mistet?

Dette var epoken til Lee-Francis med deres store sedaner og begynnelsen på slutten for deres vakre stasjonsvogner i tre. Dette var et selskap som i likhet med Jowett produserte tradisjonelle 'britiske' biler, og deretter gjorde store framskritt med noe som var svært avansert og moderne.



*Lee-Francis Lynx
du måtte se den i virkeligheten!*

For Jowett var det Javelin men i Lee-Francis's tilfelle var det den ulykksalige Lynx. Mye stygt er blitt sagt om denne bilen og jeg skal ikke legge til noe mer her, men smaken er som kjent forskjellig.

Det var også det usedvanlige partnerskapet mellom American Nash og BMC i en annen av Leonard Lords satsninger i USA, sammen med A40 Sport og Atlantic. Basert på den lille Farina-erstatningen for A35 var Metropolitan det ypperste i stil. Det betyr ikke at mekanikken var dårlig men den var ikke så imponerende som karosseriet!



Austin A90 Atlantic

Atlantic skulle enten revolusjonere verden og bli en stor trendsetter – eller bli en total fiasko. Jeg er redd for at sistnevnte var det som faktisk skjedde. Alan Hess fortsatte å finne på

de mest fantasifulle og (påsto noen) mest meningsløse verdensrekordforsøk for denne og for A4 Sports, men essensen er at våre amerikanske venner ikke ble forelsket i vår futuristiske Austin fra England. Det var synd, for det var en flott bil. En verkstedeier i landsbyen vår samlet over 50 eksemplarer på slutten av 60-tallet.

Sunbeam var veldig synlig på denne tiden, med en høyt priset Minx og den lett ombygde førkrigs Sunbeam Talbot 90 så svært 40-talls ut sammenlignet med de fleste andre på markedet, inkludert A40 Sports som den konkurrerte med i kabriolet-versjon.

Triumph var en annen produsent som holdt sterkt på tradisjonene med 1800 Roadster (den beryktede Bergerac-bilen) som sannsynligvis var den siste britiskproduserte standardbil som hadde 'svigermorsete'. Andre Triumphs var TR2, TR3 og den helt unike Renown – som var en miniatyr Rolls Royce fra 50-tallet. Mayflower ble også lansert men solgte aldri godt, merkelig nok var Rolls Royce-effekten tapt på en bil som hadde størrelsen til en Ford Pop!

Hvordan var ytelsen for 60 år siden?

Grovt sett kan man si at maks.farten for 3-hjulbilene og super-økonomibilene var 40–45 miles pr. time. Men, noen kunne klare å nesten tangere den magiske grensen på 100 miles pr. time.

De rimeligere bilene, Ford Pop, Morris Minor, Austin A30, Standard 8, som alle var fra begynnelsen av 50-tallet, kunne kjøre 50–55 miles pr. time og noen hadde en toppfart på 60–65 miles pr. time. 800cc–1000cc motorer var populære selv om noen sideventilerte motorer var større og klarte 0–60 miles pr. time på 30–40 sekunder avhengig av modellen, og et gjennomsnittlig forbruk av 40 miles pr. gallon var til å stole på (i motsetning til de mer hypotetiske tallene som produsentene bruker i dag).

Det var mye metall i bilene og en vekt på 700 kg var ikke uvanlig for en 8 hk bil. Et kompresjonsforhold på rundt 7:1 (eller 8:1 etter som drivstoffkvaliteten ble bedre) var normalt med et maks. dreiemoment på 40–50 pund pr. fot. Den største forskjellen mellom disse bilene og dagens biler er i giringen – med 13–15 miles pr. time pr. 1000 rpm.

Sammenlign dette med en moderne liten bil som ofte har kapasitet til å kjøre mer enn 70 miles pr. time med en motor som går 2000rpm og det er lett å se forbedringene som har skjedd på disse årene.

På samme måte var maks. nytteeffekt av disse små 50-tallsbilene nærmere 20bhp til 40bhp mens mange av dagens biler er nærmere 80bhp til 90bhp.

Hvis vi går til middelsstore familiebler er bildet det samme. Austin A55 Cambridge brukte B-Series BMC enheten og hadde en maks. fart på godt over 70 miles pr. time og en 0-60 mph tid på 27 sekunder. Bilen gikk ca. 30 miles pr. gallon og veide noe over 1000 kg.

Går vi videre til de større familiesedanene, 'banksjefbilene', ville Ford Zodiac på slutten av 50-tallet være en typisk representant. Med en sekssylindret 2553cc motor ga bilen en toppfart på nærmere 90 miles pr. time og 20-22 miles pr. gallon. Maks. nytteeffekt var 85bhp ved 4400rpm, men bilen veide nesten 1250 kg, noe du merket umiddelbart hvis noen ba deg om å dytte den litt. 0-60 mph gikk på 17 sekunder som var ganske respektabelt for 1959.

Men, hvis du var blant de få privilegerte, ville din Rolls Royce, Lagonda eller Alvis streve for å klare 15-18 miles pr. gallon, men hadde du kjøpte en Mark Nine Jaguar kunne du i hvert fall være sikker på å klare 100 mph i topp luksus, selv om du brukte enda mer bensin.

Hva med 'Johnny Foreigner'?

Vel, 50-tallet var tiden for britiske biler. Blant bilmerkene som selges i dag er det bare Volkswagen, Citroën og Renault som man kjente til på den tiden (når det gjelder familiebler). BMW var ikke så stor, Audi eksisterte ikke slik vi kjenner den i dag og Volkswagen hadde bare bobla. Citroën hadde en fabrikk i Slough som produserte 'Light 15' fram til DS-modellen kom og Renault ga oss den søte lille 4CV, men det var omtrent alt!



Volkswagen Beetle

Og til slutt Jowett

Ingen artikkel om biler på 50-tallet er komplett uten å nevne Jowett Javelin. Det var sannsynligvis det nærmeste man kommer en britisk Lancia, bilen var svært avansert og selvsagt designet av den svært talentfulle Gerald Palmer. Jeg legger skylden på moren min for at vi aldri eide en Jowett Javelin!



Vi skulle kjøpe en på Coronation Car Sales (eksisterer ikke lenger) i Swindon og mens vi prøvekjørt den begynte den å brenne. Spiralfjærene inni baksetet (der jeg satt) kom i berøring med batteriklemmene, noe som resulterte i masse gnister og svart røyk. Vel, min mor var negativ til bilen og nektet å kjøpe den! Jeg synes det var trist og helt urimelig.

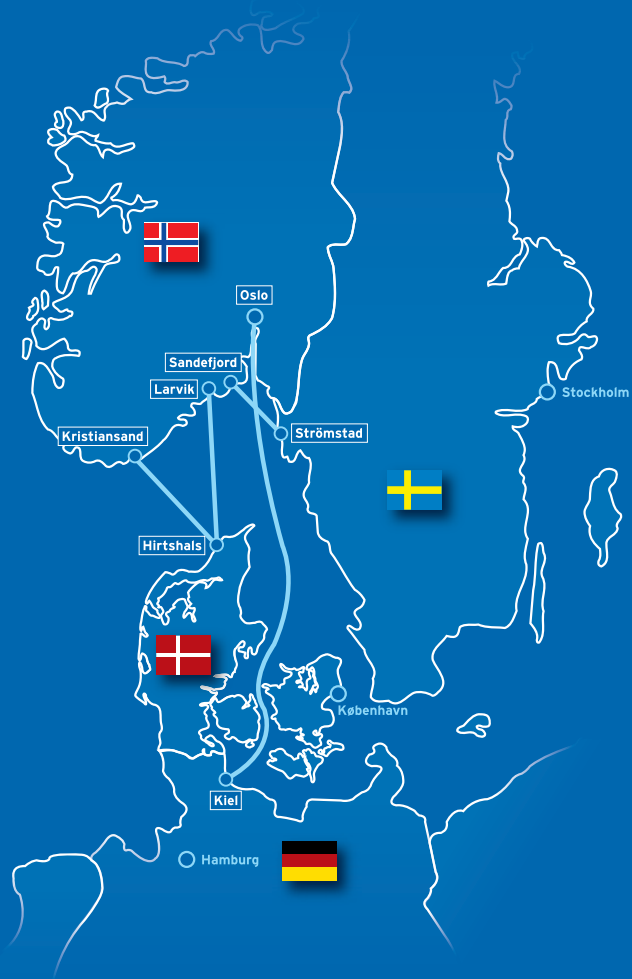
Til slutt: hvordan ville en 2014-bilist like å kjøre en typisk 50-talls bil?

For det første ville han eller hun merke hvor tung den var å kjøre. Servostyring var ikke vanlig og heller ikke servobremser. Dessuten var clutchen tung sammenlignet med hva man får i dag.

For det andre var bilens ytelse dårlig, særlig akselerasjon. For det tredje ville man merke mangelen på utstyr. Det fantes ikke air condition, elektriske vinduer, stereoanlegg, ABS-bremser, stabilitetsskontroll, varsellamper om glatte veier eller oppvarmede seter. Jeg vil tro at drivstofforbruket ville være en negativ opplevelse, selv om dette mest gjelder de billigere bilene. En A35 brukte 35–40 miles pr. gallon og dagens Mini gir 45–50 miles pr. gallon. Er dette en stor forbedring på 50 år?

Hva 'dagens bilist' kanskje vil synes er svært sjarmerende (eller kanskje hate) er valnøtt dashboard, skinnseter og Wilton-tepper. Han eller hun ville kanskje like å se på det store panseret, å se 'Flying A' for Austin of England vise veien i din Austin A40 sportsbil eller det enda lengre panseret til A40s større slektning, Jensen Interceptor, som også var designet av Eric Neil.

Det kan godt hende jeg har glemt noens favorittbil fra 50-tallet, det beklager jeg! Jeg ber også om unnskyldning for eventuelle feil jeg har gjort i merkebenevnelser, men dette er skrevet fra min hukommelse!



colorline.no • 810 00 811



Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.

SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte fruktte-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!*



© J. L. M. S. S. S.



TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: TWININGS@HAUGEN-GRUPPEN.NO OG 14 SMAKSPRØVER.

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





WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

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



Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.



Støtt våre annonsører!



Austin A30

I etterkrigstiden satset Austin på å bygge større biler til det amerikanske markedet i stedet for å finne en erstatning for Seven, som en følge av regjeringens økonomiske politikk. Dette var bra for handelsbalansen, men ikke for folk som desperat trengte en ny bil.

Det var ikke før det første forsøket på å fusjonere Austin og Morris mislyktes i 1949 at Leonard Lord ga grønt lys for et nytt småbilprosjekt som endte med at A30 kom på tegnebrettet samme år. Bakgrunnen for prosjektet var enkel: nå som Austin ikke kunne fusjonere med Morris, så måtte man slå dem og produsere en konkurrent til Morris Minor.

Selv om mange selvbærende skallkonstruksjoner var bygget før Austin A30 ble lansert i 1951, innebar den lille Austin-modellens chassis-frie struktur at det fantes ingen plattform i vanlig forstand. Før brukte alle biler en eller annen form for chassisramme som var sveiset til undersiden av et separat karosseri, men A30 kvittet seg helt med denne produksjonsprosessen.

Ken Garrett og Ian Duncan var ingeniørene som skulle sette prosjektet i produksjon, og med lang erfaring fra flyindustrien var de perfekt egnet til å gjøre jobben med deres erfaringsbakgrunn.

Hvis Ian og Ken hadde fått mer frihet, kunne A30 godt ha blitt enda mer radikal. Tidlige konsepter som inkluderte forhjulsdrift og gummifjæring (de hadde jobbet sammen med Alex Moulton på en annen spesialbil som ble kalt Duncan Dragonfly) ble raskt forkastet, men karosseribyggingen ble godkjent uten endringer.

På Nuffield var den store Jack Daniels, ingeniøren som sammen med Alec Issigonis sto bak produksjonslanseringen av Morris Minor, behørig imponert. Ifølge Barney Sharratts bok 'The Men and Motors of Austin', sa Daniels: "Vi hadde bygget opp en hel historie med torsjonsstivhet i alle typer biler. Vi ble forbløffet over å oppdage at A30 hadde en torsjonsstivhet på omtrent 13000 pund fot per avbøyningsgrad. Morris Minors mål var bare 4500 pund fot, og vi syntes at det var mer enn tilstrekkelig."

Avansert karosseri, imponerende motor

Konstruksjonsteknikkene for A30 var et stort teknisk fremskritt for Austin, og motoren var like avansert, hvem skulle tro at den fortsatt skulle være i produksjon på 2000-tallet....

Under utviklingen av A30 var industrinormen sideventilerte enheter, og slik var motoren til Morris Minor, selv om Issigonis ønsket noe som var mye mer interessant.

Men Austins designingeniør Eric Bareham besluttet at den mest logiske løsningen for A30s motor var å produsere en nedskalert versjon av 1200cc-motoren til Austin A40 (som senere skulle bli BMC B-Series). Dette var en plan som funket og mye av motorens iboende effektivitet skyldes utformingen av forbrenningskammeret og ventilåpningene som Harry Weslake hadde tegnet.

Selv om den hadde sine feil, skulle A30-motoren i 803cc form bli en av de største kraftenhetene noensinne. Da den først ble kjent som A-series-motoren, etter fusjonen mellom Austin og Morris som ble til British Motor Corporation (BMC) i 1952, var det ingenting som kunne stoppe den. Den ble produsert tverrgående og in-line og ble montert i biler så forskjellige som Austin-Healey Sprite og Montego 1,3 liter, og mellom 1951 og 2000 ble det bygget 14 million motorer. Sammen med Rover V8 kan man trygt si at A-Series var en motor som bidro til å bygge Storbritannia. For designerne var det en skjebnens ironi når motoren også ble drivkraften til A30s bitreste rival, Morris Minor.

Styling

A30 anses som en søt klassiker i dag, som du gjerne kunne ta med og vise svigerforeldrene. Men, stylingen var en alvorlig sak, og det var Bob Koto, en designer fra Raymond Loewy styling Studios, som produserte de første modellene av A30 i leire.

Det var en svært attraktiv bil helt fra starten, men Austinledelsen besluttet å gjøre endringer hele tiden, og under en kostnads-kuttperiode ble lengden redusert med 4,5 tommer, så ble den stilet på nytt av Austins styling-sjef Dick Burzi for å gi den et mer familievennlig preg.

Den endelige stylingen var svært tiltalende og er bakgrunnen for at A30 fremdeles har appell som en klassisk bil. Barn elsker den, mødre føler omsorg for den og fedre liker at motoren er enkel å mekke.

Lansering

Da den nye 4-dørs Austin A30 'Seven' ble lansert på Earls Court Motor Show i oktober 1951 etter et kort utviklingsprogram, gjorde den stort inntrykk på tilskuere som var sultne på sin neste nye bil. Selv om den var nær beslektet med A70 Hereford- og (etterpå) A40 Somerset-seriene som var større og ganske populære, lanserte den nye lille bilen sin egen serie, til og med før noen i pressen eller blant publikum hadde prøvekjørt den.

Motoren var en 28bhp versjon av den nye 803cc-motoren, og ble ansett for å være kraftig nok sammenlignet med konkurrentene, og bakhjulsdrift var dagens norm. Forstillingen var uavhengig med spiralfjær og gaffelledd, og bak var de mer vanlige halveliptiske bladfjærene som holdt styr på bakakselen.

Det hydromekaniske trommelbremsesystemet omfattet en bremsesylinder under gulvet som kontrollerte alle fire hjulsylindrene på de fremre bakplatene pluss en enkel slavesylinder plassert under det bakre karosseriet. Dette aktiverte stenger og en kabel som var knyttet til mekaniske rørvalser som var montert på de bakre bakplatene. Dette systemet utmerket seg ikke i effektivitet eller kraft.

Hva testerne tenkte

Med hensyn til hvordan bilen var på veien, var det fordeler og ulemper sammenlignet med Morris Minor. Når det gjelder kjøreegenskaper var Morris Minor en klar vinner og Bill Boddy skrev i Motor Sport- magasinet i 1953 (etter at BMC var dannet): "For en bil som går så villig er det viktig med kjøreegenskaper. Det må sies at Austin A30 ikke er så god å styre som Morris Minor. Den har smalere hjulavstand og er høyere, så det å styre den på våt vei med sterk sidevind eller motvind i nedoverbakke kan sammenlignes med å gå på line – det går bra hvis du fortsetter å gå rett framover".

Han fortsatte: “Fjæringen er myk og gir behagelig kjøring, men det er stor overstyring som ødelegger svingegenskapene. Det er svært behagelig høy-giret styring som oppveier dette, og den mest reale måten å forklare dette på er å si at A30 er styrbar, men ikke på en morsom måte.”

Så den ble ingen kjempesuksess sammenlignet med Morris Minor, men det var samtidig mye positivt å si om den og det syntes kjøperne også, og salget gikk til værs etter lanseringen. Mangelen på tannstangstyring var ennå ikke en stor faktor ved kjøp av bil på den tiden.

I 1953 ble styingen og teknikken til A30 modifisert og ble til AS4. Dette omfattet også lanseringen av en svært populær todørs sedan (kjent som A2S4) før lanseringen i 1954 av van- og Countryman-modellene.





BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

