



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 4 – 2015**

© Norsk British Bilhistorisk Forening 2015



***Triumph 2000 MK1 på London Motorshow
15. oktober 1963***

Logoene til Jaguar, Rover og Triumph



Jaguar MKII, Triumph 2000 og Rover 2000 utkjempet en stor konkurranse om markedet i England for denne bilstørrelsen.



Her er logoene for de tre bilselskapene i England. Triumph 2000, som er omtalt i dette bladet, ble lansert i oktober 1963 som en konkurrent til Jaguar Mark II.

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, Øgle-Vikenveien 1119, 2450 Rena, tlf: 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



Nå er det jul igjen og jula varer jo helt til påske. Året 2015 er snart passert og det har vært et aktivt år for Albion. Jeg vil trekke fram «nykommeren» – treff for engelske biler på Burud. Det ble en meget vellykket dag og gjentas i 2016. Takk til Dag for vel gjennomført dag i juni.

I tillegg vil jeg minne om Engelsk Biltreff i Brønnøysund i juni 2016. Her blir det mye anglofilt og med alternativer i fullt monn sammen med Mini og Minor. Se egen side med omtale. Albions videre aktiviteter i 2016 vil bli grundig omtalt i nr 1/2016.

LMK har fått ny generalsekretær, Stein Christian Husby og allerede nå er det besluttet i LMK å legge ned og avslutte prosjektet med medlemsregister, Orgsys. Bruk LMK's sider til å fange opp nyheter og minner igjen om at LMK-forsikring er aktuell med endrede områder innen lager- og restaureringsforsikring.

Ta kontakt med våre forsikringskontakter for å sjekke dette nærmere slik at du har god dekning hvis noe skulle skje.

Takk til enkeltmedlemmer som velvillig stiller opp både med og uten biler og hjelper til ved våre treff, vi trenger dere også i 2016.

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 2015.

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

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

Snart går vi inn i 2016 og vi kommer lenger og lenger bort fra det gyldne 10 året med engelsk bilproduksjon.

Oktober 1963 var nok et av høydepunktene. Jaguar, Triumph og Rover leverer helt nye biltyper for middelklassen. Levestandarden har gradvis økt og mange har fått bedre råd. Småbiler som Minor, Mini, Anglia, Riley, for å nevne noen, leveres også til en hel verden.

Det er grunn til å skrive «She loves you», selv om dette er en melodi som ble utgitt av The Beatles 23. august 1963.

Det er stor optimisme, selv om streiketrusselen flagges høyt fra de ansatte.

Det var neppe mange som tenkte som The Rolling Stones som tidlig i 1964 kom med sin melodi «Good times, bad times».

Rocken og bilen var overtatt av England for en kort periode.



Redaksjonen ønsker alle en riktig god jul og så får vi håpe at våre gamle biler også starter opp i 2016. Jeg mangler fortsatt en manifold til en av mine biler og de må vises dette året.

Vinteren brukes til å sjekke ut delemarked og hva som må gjøres for at bilene nok en gang kan passere EU-kontrollen.

Hilsen Redaktøren



Beaulieu Autojumble 2015

Beaulieu Autojumble i England regnes som Europas største delemarked. Markedet ble første gang arrangert i 1967 på eiendommen til lord Montagu of Beaulieu. Markedet har utviklet seg fra 70 – 80 salgsstand det første året til 2378 salgsstand i 2015 i tillegg til veteranbilauksjon, salgsområde for veterankjøretøyer, forskjellige spesialister innen hobbyen og mye mer. Markedet hvor alle salgsstandene må være kjøretøy relatert arrangeres fortsatt samme sted nær landsbyen Beaulieu inne i nasjonalparken New Forest ca. 15 minutters kjøretur fra Southampton. Landsbyen med omland er et fantastisk område med en mange hundreårig historie som bare må oppleves. På eiendommen til lord Montagu befinner det seg i dag i tillegg til lordens slott også kirkeruiner, det nasjonale veteranbilmuseet, forskjellige utstillinger, restauranter og mye mer.



Mange fra Norge har gjennom årene besøkt markedet så også i 2015. Mangeårig medlem i Albion Martin Fella arrangerte i mange år bussturer til Beaulieu. Nedlagte fergeruter har dessverre så langt satt en stopper for disse turene. Jeg hører imidlertid ofte spørsmål om turene kommer i gang igjen. Martin har opplyst at han er i gang med å sondere muligheten for å starte med bussturene igjen selv om reiseruten blir noe mer kroglete enn tidligere. La oss håpe at han lykkes med det.

Selv har jeg sammen med formann Lise og gode venner fra veteranbilmiljøet vært på Beaulieu en rekke ganger, første gang i 1984 på jakt etter deler til Wolseley og senere Austin Sheerline og nå siste gang høsten 2015. Markedet arrangeres to ganger i året, henholdsvis i mai og i september. September markedet er det største. I 2015 var det i underkant av 40000 besøkende fra hele kloden inklusive mange kjente og ukjente veterankjøretøyesentusiaster fra Norge. Mange tar turen som en familietur hvor besøk på markedet kombineres med handleturer til Southampton eller andre nærliggende byer og historiske landsbyer som blant annet Lyndhurst som ligger bare 10 minutter fra Beaulieu.



Familien Ukkelberg med venner har i mange år bodd på Pennyfarthing hotell sentralt i Lyndhurst. Et trivelig lite hotell med kort veg til en rekke restauranter, pubber og små butikker i tillegg til en eksklusiv Ferrari, Maserati og Alfa Romeo forhandler godt plassert midt i landsbyen. Landsbyen er et populært reisemål både for engelskmenn og mennesker fra mange nasjoner. Ca 30 minutters kjøretur unna ligger Lymington, en liten havneby hvor Isle of Wight som er den største kanaløya ligger en times fergetur unna. En tur dit anbefales på det sterkeste.

I mange år reiste vi med egen bil. Etter hvert som tidsklemmen har slått til har vi reist med Norwegian til London/Gatwick og videre med leiebil. En praktisk og overraskende rimelig løsning når flere reiser sammen. Turen fra Gatwick til Lyndhurst tar mindre enn 1,5 time på motorveg.

Høsten 2015 ble markedet arrangert lørdag og søndag 5. og 6. september. Vi var til sammen 12 personer henholdsvis fra Hamar og Oslo området som reiste fra Gardermoen fredag morgen. I tillegg til undertegnede med formann Lise, deltok Jan og Åse Tverdal, Trond og Mette Hubred, Sissel og Ove Havsås med sønn Trond, Audun Solheim og Ørnulf Grønvold med samboer Marit. Alle erfarne Beaulieu farere. Målet var som vanlig å kombinere det faglige, det vil si markedstur med det sosiale.

Også i år som tidligere år ble det funnet mange godbiter. Både jeg og Ove fikk kjøpt kingboltsett til våre Austin Sheerline. Dette er en del som begynner å bli vanskelig å få tak i. Som tidligere år ble det også kjøpt andre nyttige og kanskje også unyttige ting som kan være kjekt å ha. Det ble også knyttet kontakter med spesialister inn hobbyen som kan være nyttige.

Våre bedre halvdeler tilbrakte som vanlig lørdagen i Southampton både med butikker og pub besøk. Kvelden tilbrakte vi som tidligere på en av Lyndhurst restauranter. Søndagen var vi alle på markedet før vi avsluttet med et besøk i Beaulieu landsby hvor det også ligger en veteranbilbutikk med flotte kjøretøyer til salgs, men til astronomiske priser.

Avreise var på mandag kveld slik at vi hadde mandagen til disposisjon. For egen del reiste vi til Brighton sammen med Åse og Jan mens de øvrige tilbrakte dagen på Brookland museet ikke langt fra flyplassen. Her er det utstilling av både kjøretøyer og fly mm.



Avslutningsvis kan det nevnes at vi på fredag etter landing på Gatwick tok turen til Haynes International Motormuseum, et av Englands største og flotteste motormuseum. På veien dit passerte vi det kjente og mye omtalte historiske stedet Stonehenge. Besøket på Haynes kan bli en egen historie i et senere Albion blad.

Oppsummert en svært vellykket Beaulieu tur både faglig og sosialt og som tradisjonen tro frister til gjentagelse.

Kjell Kr. Ukkelberg

Blir dette årets fineste biltreff i Norges vakreste øyrike?



ENGELSK BILTREFF TORGHATTEN CAMPING 16. – 19. juni 2016

Albion, Nordisk Morris Minor Klubb og Norsk Mini Cooper Club inviterer alle med engelsk bil til stort treff i Brønnøysund på Torgshatten camping <http://pkha31.wix.com/torghatten-camping>. Benytt denne anledningen til å oppleve den flotte Helgelandskysten med bl.a. Vega som står på Unesco's verdensarvliste. Vega og Ylvingen hvor tv-serien Himmelblå ble spilt inn, ligger rett utenfor Brønnøysund. Treffet er ved foten av fjellet Torgshatten, – og det er ca en halv times gåtur opp og gjennom hullet i fjellet.

Det blir lagt opp til enkelte utflukter bl. a. med rib.

På torsdag blir det fellesgrilling. På fredag vil restauranten lage en engelsk meny til en «rimelig» pris. Lørdag blir det servert festmeny (4-retters) for de som ønsker det, men vi tenner også fellesgrillen for de som foretrekker det. De som ønsker å spise i restauranten må gi beskjed om det ved påmelding.

Treffet stiller med egen pub og muligens eget øl.

Hver og en må selv bestille overnatting. Det er leiligheter med overnatting for opp til 6 personer og hytter med opp til 5 sengeplasser. Det er også fine områder for telt/campingvogn.

Følg oss på facebook.

<https://www.facebook.com/groups/1585157401744958/>

**Kontaktperson for treffet er: Johnny William Lorentzen tlf. 46917271
E-post: jlorent@online.no**

Historien om Triumph 2000

Av Jonathan Lewis



1963 Triumph 2000

Triumph 2000 og dens etterkommere satte en rekke vesentlige milepæler og er sannsynligvis blant de viktigste britiske etterkrigsbilene.

Den var blant de første moderne «direktør»-sedanene, reetablerte Triumph som produsent av både luksusbiler og sportsbiler, og bidro til et solid grunnlag for selskapets vekst gjennom 60-tallet og inn på starten av 70-tallet.

Selv om den hadde et tradisjonelt britisk preg, kunne den skryte av flere tekniske nyvinninger som bidro til å sette en standard for resten av industrien, f.eks. innføring av separat hjuloppheng og motor med direkte drivstoffinnsprøyting.

Som stasjonsvogn fikk den etter hvert et velfortjent rykte som en luksuriøs, rask, sterk bil, mens bilens kombinasjon av stor styrke, gode kjøreegenskaper og sterk ytelse bidro til å sikre den stor suksess i internasjonal rallysport.

Og endelig hadde den sterk innflytelse, ikke bare på andre Triumph-modeller, særlig Stag, men også på andre produsenter og også på etterkommeren da den kom.

Historien om Triumph 2000 – opprinnelse og utvikling

På slutten av 50-tallet så fremtiden lys ut for Standard-Triumph. Selskapet hadde gleden av et relativt ungt og fremsynt lederteam under ledelse av Alick Dick, hadde en sterk økonomi etter det lønnsomme salget av traktorvirksomheten, og solid omsetning i en rekke globale markeder, ikke minst Triumph TR sportsbiler.

Når tiden kom for å vurdere en erstatning for den veletablerte Vanguard, var det derfor ikke uventet at selskapet ville satse stort, og under overingeniør Harry Webster ble planene lagt for et kjøretøy med svært avanserte spesifikasjoner. Den fikk kodenavnet «Zebu», men denne nye bilen skulle ikke bli en standard stor familiebil på linje med Vanguard, men heller en mellomstor sedan som kunne kombinere luksus med relativt høy ytelse og veigrep. Selv om den ikke var ulik Jaguars 2,4 sedan av 1955, var Standard-Triumphs filosofi på mange måter mer avansert, og prosjektet kan anses å være banebrytende for den moderne «direktør»-bilen.



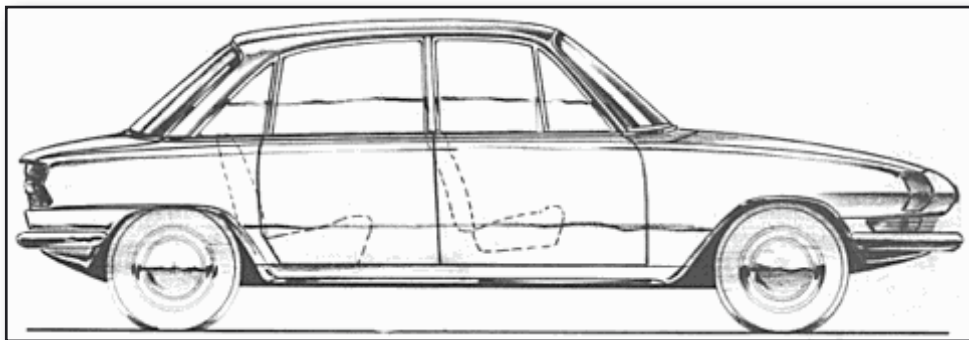
Et avansert styling-forslag for «Zebu» – en Triumph 2000 under utvikling.

Teknisk sett var «Zebu» bemerkelsesverdig, ikke bare pga. adskilt chassis i stedet for skallkonstruksjon, men også for dens nye sekssylindermotor (designet for å bygges med samme verktøy som Triumph Herald), separat hjuloppheng hele veien og en Lancia-type girkasse innebygget i bakakselen. Ytterligere nyskapende trekk som forhjulsdrift og pneumatisk fjæring hadde blitt vurdert, men ikke fulgt opp i de faktiske prototypene. Stylingen var likeledes dristig med konstruksjon uten stolper og en innovervendt bakrute, men da selskapet fikk nyss om at noen av disse spesifikasjonene skulle fanges opp av Ford og settes i produksjon, samt bekymringer over vibrasjonsproblemer skapt av den uvanlige girkassen, gjorde alt dette at prosjektet ble nedprioritert.

Uheldigvis skjedde dette tilbakeslaget samtidig med en kraftig forverring av økonomien til Standard-Triumph, og i et forsøk på å begrense kostnadene, undersøkte selskapet mulighetene for å bygge en modifisert versjon av en annen produsents bil under lisens. Når dette også mislyktes ble «Zebu» gjenopplivet i modifisert form med en vanlig girkasse og Triumph-Herald karosseri, men lyktes ikke å vekke entusiasme hos selskapets ledelse. Men enda verre var det at Standard-Triumph var i en svært alvorlig økonomisk situasjon og hadde faktisk ikke råd til å sette bilen i produksjon.

Det var ikke første gang at Standard-Triumph søkte å redde skinnen ved å inngå samarbeid, eller til og med fusjon med en annen bilprodusent. De hadde samtaler med Rover uten resultat, det samme gjaldt forhandlingene med American Motors Corporation. På slutten av 60-tallet ble de kontaktet av Sir Henry Spurrier, styreformann for Leyland Motors som produserte lastebiler og busser, og etter en periode med forhandlinger ble Standard-Triumph formelt overtatt av Leyland i mai 1961. Leylands motiver for å kjøpe Standard-Triumph var mangfoldige: selskapet var på topp og var ikke bare interessert i å vokse inn i varebilmarkedet (som de gjorde med oppkjøpet av hovedrivalen AEC), men også i å diversifisere virksomheten. Ett slikt fokusområde var bilindustrien og i løpet av det foregående tiåret hadde Leyland satset på tentative fusjonsforhandlinger med både Jaguar og Rolls-Royce.

Selv om Standard–Triumph var noe mindre prestisjebetont, hadde de likevel kontroll over attraktive aktiva, ikke minst forhandler-nettet i Nord–Amerika. Og i motsetning til Jaguar og Rolls–Royce på denne tiden var de en ekte storprodusent, og det er kjent at noen i ledelsen hos Leyland var svært interessert i å anvende masseproduksjonsteknikkene fra bilindustrien i produksjon av busser. I tillegg til de åpenbare synergiene var oppkjøpet av Standard–Triumph ansett som en måte å få praktisk erfaring og de nødvendige forretningskontakter for å nå dette målet.



Michelottis tegnede forslag til Triumph 2000. Selv om den var noe avkortet i forhold til det endelige resultatet, finnes de fleste hovedtrekkene.

Til tross for Standard–Triumphs ekstremt dårlige økonomi, ble utviklingen av flere utvalgte nøkkelprodukter støttet av Leyland og da særlig Stanley Markland, den nyutnevnte direktøren for Standard–Triumph. Blant nøkkelproduktene var relanseringen av Giovanni Michelottis forslag til en liten sportsbil bygget på Triumph Herald chassis, som ble godt mottatt som Triumph Spitfire i 1962. En annet forslag var en erstatning for den utdøende Vanguard, og våren 1961 startet arbeidet med etterfølgeren under prosjektnavnet «Barb», der man beholdt de grunnleggende trekkene og det mekaniske systemet til de endelige «Zebu»-prototypene, men beholdt den selvbærende skallkonstruksjonen. Mens de generelle mekaniske og produktdesignspesifikasjonene var bestemt av Harry Webster, var Michelotti ansvarlig for stilingen. Han brukte et friskt og moderne design som opprinnelig var laget for en Herald, men ble raskt tilpasset den større bilen.

En annen viktig avgjørelse var at den nye bilen skulle ha Triumph-merket fremfor Standard-merket, slik at sistnevnte merke ble faset ut. Dette var forståelig, gitt det falmede imaget til Vanguard i de senere årene, særlig sammenlignet med den store populariteten til Herald og TR-seriene. Ett positivt resultat av denne satsningen var at man reetablerte forbindelsen til Triumphs førkrigs sportssedaner: Dolomite og Gloria.

Fremgangen med den nye bilen var utrolig rask (litt over ett år fra start til slutt), ikke minst gitt de ekstremt strenge økonomiske kravene som Leyland stilte til Standard-Triumph etter at bedriftens tap fortsatte å øke. «Barb» hadde et selvbærende skallkarosseri av sveiset stål med fire dører, og selv om det kostet mer å utstyre den enn de separate karosseriene og chassisene til Herald og «Zebu», syntes man at den hadde mer å tilby i varighet og kvalitet. På denne tiden var karosseri-byggingen og platepressingskompetansen til Standard-Triumph fremdeles relativt begrenset, så detalj-design og bygging av den nye selvbærende skallkonstruksjonen var kontrahert til industrispesialisten Pressed Steel, som produserte skallene på Swindon-fabrikken. Sluttproduktet viste seg å være en svært sterk konstruksjon (torsjonsstivhet på 6.500lb/FT pr. grad ble målt på testen) uten å være altfor tung.

Med en sånn stram tidsplan var det uunngåelig at fremdriften for de mekaniske elementene først gikk raskere enn tilgangen på karosserier, og mye tidlig testing ble gjort med den berømte «Birdcage», en «Barb» prototyp for montering av underkarosseriet og motorrommet, som passende nok var forsterket med en grov men effektiv rørstruktur som dekket hele passasjerrommet. Stylingen var særpreget, med et langt panser og kort bagasjerom på hver ende av en lav passasjerkupé med seks vinduer. Selv om det viktigste av det opprinnelige Michelotti-designet var bevart fram til produksjon, er det viktig å huske på bidraget til Triumphs egen stab, ikke minst karosseriingeniør Arthur Ballard og stylisten Leslie Moore.



Ett interessant eksempel gjaldt frontlyktene, som ifølge Michelottis opprinnelige plan skulle plasseres bak strømlinjeformet glass som fulgte profilen til forskjermene. Siden dette ble ansett å være for dyrt å produsere, tegnet Moore om de eksisterende frontlampene for å skape «neseborene» som ga panseret mye av særpreget. Det generelle inntrykket av karosseriet var modernitet kombinert med eleganse, og bilens utseende var godt likt i årene som fulgte.



Standard Vanguard Six var forgjengeren til Triumph 2000, og introduserte OHV seks sylinder motoren.

Under det store fronthengslede panseret var en forbedret utgave av 1998cc straight-six OHV motoren som var utviklet for «Zebu», men som først var å finne i Standard Vanguard Luxury Six. Sammenlignet med Vanguard hadde den «nye» motoren fått et mer raffinert design på forbrenningskammeret, pluss et helt nytt innsugingsmanifold som ble foret av doble Zenith-Stromberg forgassere. Til sammen ga disse endringene ca. 12% mer kraft opp til 90bhp.

Det hadde vært mulig å øke kraften ytterligere, men da på bekostning av kjøreegenskapene ved lav fart, dette ble ansett å være uakseptabelt, da bilen var ment å være en elegant familiebil. Separat hjuloppheng var begynt å bli typisk for Triumph og ble også brukt her, men sammen med McPherson-stag foran og spiralfjær hevarmer bak. Opprinnelig skulle hjulopphengene bak være i form av stålpressinger som henger rett fra nedre del av karosseriet, men etter at tidlige prototyper avslørte problemer med for mye støy i bilen, ble planen modifisert. Man satset nå heller på å anvende aluminiumsstøpte hevarmer som dreide rundt en kraftig tverrbjelke som hos BMWs 1500/1800-modeller. Som i de tyske bilene støttet denne tverrbjelken fronten på differensialenheten montert på chassiset, nært beslektet med systemet til TR4, som også gjaldt firegirers synkrongirskasse med Laycock overdrive. Automatgirskassen, som brukte den populære og velprøvde Borg-Warner Model 35 girskasse, var planlagt fra starten, selv om den ikke skulle gå i produksjon før noen måneder etter den manuelle girskassen. Bremsing ble gjennomført ved hjelp av et Lockheed servo-system med skiver foran og tromler bak, mens det var tannstangstyring.

*Interiøret til 1963
Triumph 2000, som
viser de tidlige instru-
mentene med hvit
bakgrunn.*



Selv om de endelige spesifikasjonene for bilen fortsatt var underlagt streng kostnadskontroll, var Leylands policy at «Barb» skulle bli Standard-Triumphs mest luksuriøse bil, derfor var det høy standard på finishen. Dette var særlig synlig på interiøret, der det var mye blankpusset treverk, tykke tepper og behagelige seter som bidro til stor passasjerkomfort. En rekke ekstra finesser bidro også til komforten, bl.a. ekstralys som ble betjent med brytere på alle fire dører, sminkespeil i hanskerommet og varmekanaler til fotområdene bak. Bilens relativt lange akselavstand og vide døråpningsvinkler bidro også til en svært romslig passasjerkupé. Sett i forhold til datidens biler var det mange instrumenter: speedometer og matchende instrument for amperemeter, olje- og temperaturmåling, sammen med en rekke varsellamper for choke, håndbrems og retningslys. Dashborddesignet hadde et svært individuelt preg med innsunket instrument-hus og instrumentbrytere montert inn i to-farget polstret vinyl, med valnøttfinér finish på passasjersiden, men det må innrømmes at totaleffekten ikke var populær hos alle. Dørene ble utstyrt med matchende dekor, med blanke trelister og integrerte armlener/dørhåndtak, mens bagasjerommet hadde heldekkende teppe. Kontrastmaling til taket kunne bestilles uten ekstra kostnad; skinnseter kunne også bestilles i stedet for standard vinylseter, men dette kostet ekstra.

Selv om bilen fra starten ble lansert som en luksus familiesedan med et sporty preg, var Leylands opprinnelige idé at det grunnleggende «Barb»-designet skulle være utgangspunkt for den vanlige 2-litersbilen som ble kjent som Triumph 2000 og en mer beskjeden Triumph 1600, som brukte den mindre versjonen av straight-six-motoren som ble montert inn i Triumph Vitesse. Men, i et relativt sent stadium av førproduksjonsprosessen besluttet man å oppgradere bilens utstyr og interiør for at den kunne konkurrere mot den kommende Rover P6, som var en offentlig hemmelighet blant bilprodusentene i Midlands-området. I motsetning til 2-liters søstermodellen, ble den oppgraderte versjonen av den mindre bilen oppfattet som verken billig nok eller rask nok til å være en sterk konkurrent, og da besluttet man å satse bare på 2000.

En eneste Triumph 1600 prototyp ble bygget, og etter ombygging med en 2000-motor overlevde den fram til midt på 60-tallet, som en støttebil for Triumphs konkurranseavdeling.

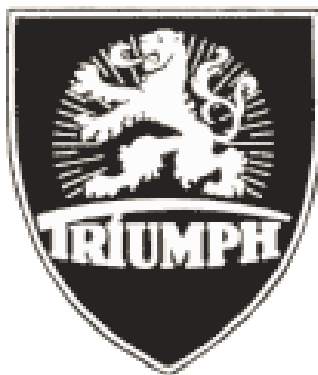


Triumph 2000 ble første gang vist offentlig i oktober 1963, den fikk hedersplassen på selskapets stand på Earls Court Motor Show, men det ble påpekt at leveranser av kundebiler ikke startet før i januar. En interessant faktor, som kanskje gjenspeiler en forsiktig holdning fra Leylands side og et ønske om å sikre seg at det nye produktet var helt riktig – var plasseringen av 40 førproduksjonseksemplarer hos en rekke nøkkelpersoner for prøvekjøring. Selv om det ikke var snakk om å godkjenne større endringer på spesifikasjonene (bilene til salgslanseringen var allerede i produksjon), ble flere småfeil avdekket som raskt kunne rettes opp, og Triumph fikk mye verdifull publisitet. Reaksjonen fra pressen var svært positiv, Autocar gikk så langt som å si at bilen hadde lysende fremtidsutsikter. Både Autocar og Motor roste den nye bilens komfort, kjøreegenskaper, og raffinement, selv om Motor bemerket at de burde tilby overgir som tilleggsutstyr for å maksimere bilens ytelsespotensial, samt å bevare god drivstofføkonomi på alle hastigheter.

Av særskilt interesse for bilpressen og for kjøperne også, selv-sagt, var det faktum at denne nye Triumph ble lansert nesten samtidig med en ny modell fra Rover. De siktet begge mot samme marked, men Solihull's P6-modell, avduket som Rover 2000, var på mange måter enda mer avansert enn Triumph'en, basert på en grunnenhet med karosserideler som lett kunne byttes ut, en helt ny motor med overliggende kamaksel, skivebremses overalt og de Dion bakhjulsoppheng, for ikke å glemme et motorrom som var bygget til å ta imot en gassturbinmotor så snart en passende produksjonsenhet var klar (som aldri skjedde, selvfølgelig....) Lanseringen av to nye banebrytende biler innenfor samme markedssegment var bemerkelsesverdig, og pressen var interessert i å sammenligne de to 2000-modellene mange ganger i de påfølgende årene. Rover-modellen scoret høyt på nyhetsverdi og kanskje noe på prestisje også, hadde høyere maks.fart enn Triumph, og ble av bilbladene ansett å ha noe bedre kjøreegenskaper også, til tross for myk fjæring og noe krenkning i svingene. Sekssylindrede Triumph var på den annen side mer fleksibel og raffinert enn den firesylindrede Rover, hadde raskere akselerasjon, passasjerrommet var mye bedre, særlig i baksetet, og var noe billigere, selv om den var spesifisert med overgir eller automatgir som tilleggsutstyr (noe Rover ikke kunne tilby). I løpet av disse første viktige årene solgte Triumph 2000 konsekvent mer enn sin Rover motpart, selv om P6 fikk mer ros hos pressen og selv om Triumph på noen måter var dårligere.

Faktisk var det ikke bare pressen som var imponert over Triumph 2000, både bilen og fremtidsutsiktene. BMC, Ford og Rootes var alle bekymret for den fremtidige konkurransen fra Triumph 2000 når det gjaldt deres egne store familiebler, mens i det øvre markedssegmentet ble Sir Henry Spurrier fra Leyland gratulert med suksessen av Sir William Lyons hos Jaguar. Lyons sa at den nye Triumph hadde overtaket på konkurrentene. Riktignok kunne Lyons tillate seg å være raus i sine kommentarer til sin gamle venn Spurrier, gitt Jaguars renommé i markedet, som var styrket av det ferske oppkjøpet av Daimler.

Men, den senere utviklingen i Browns Lane skulle vise at Jaguar absolutt var klar over den mulige konkurransen fra Triumph 2000 også på egen omsetning. På den andre siden av Coventry, på Standard-Triumphs Canley-fabrikk, foregikk betydelige og dyptgripende organisasjonsendringer, Stanley Markland sa opp etter en krangel om Leylands skifte av ledelse, for å bli erstattet som styreformann av Donald Stokes, Standard-Triumphs sprudlende salgsdirektør. Det var ingen vil om at Leyland og Standard-Triumph skulle lykkes i bilindustrien, og den vellykkede lanseringen av Triumph 2000 var bare første skritt på veien mot å realisere ambisjonene.





Austin



Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.



300 YEARS
BLENDED INTO ONE MOMENT

≈ SINCE 1706 ≈

TWININGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!



 **Ethical Tea Partnership**
Improving the lives of tea workers and their environment

www.twinings.no

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

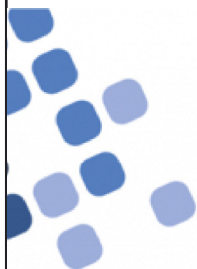




WILLY GJERTSEN A/S

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!



God Jul og godt nytår fra
Austin,
Morris,
Jaguar



B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

