



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 4 – 2008



Heinz 57 på Høvikodden i september - eier Jan Ivar Sørensen



NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING TILSLUTTET LMK

Leder:

Lise Ukkelberg ; Svartolderveien 11, 2316 Hamar

epost: lise.j.ukkelberg@sparebanken-hedmark.no

Tlf: 62 52 12 23 – 900 13 044

Kasserer og medlemsregisterfører:

Stein Batalden: Caroline Øverlands vei 8 A, 1356 Bekkestua,

epost: steinbatalden@hotmail.com,

postgiro: 0530 25 77872, tlf. 67 12 18 37 - 907 782 19

Sekretær:

Rolf Schau Furukollvn 5b, 1394 Nesbru,

epost: rolf.schau@bluezone.no, tlf. 66 77 90 99

Styremedlemmer:

Jan Ivar Sørensen, - Oppgaard, 2160 Vormsund

epost: bmc@regnskapsbistand.no, tlf. 400 66 671

Jan Tverdal, Øylo, 2975 Vang i Valdres, tlf. 61 36 72 66

Dag Jarnøy, Ryenbergveien 73a, 0677 Oslo. tlf 415 07 512

epost: dag@eikaberg.org

Styremedlem og redaktør:

Roar Snedkerud Riskegrenda 14, 1352 Kolsås,

epost: roar_snedkerud@yahoo.no tlf: 67 13 45 01 - 901 62 818

Forsikringskontakt/besiktigelsesmann:

Kjell kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar

tlf 62 52 12 23, 918 03 516

Godkjente besiktigelsespersoner:

Frode Tverdal Uelandsgate 77, 0462 Oslo tlf. 22 23 84 50/23 00 85 50

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

Jan Ivar Sørensen, - Oppgaard - 2160 Vormsund tlf. 400 66 671

epost: bmc@regnskapsbistand.no

Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn tlf. 74 09 58 73

Olav Bjørge, Vepsefaret 4, 1930 Aurskog, tlf. 63 86 38 71/952 31 403

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



Leder har ordet

Nå er snart året omme og det har vært et innholdsrikt år med mye jobbing for mange av styremedlemmene.

Websidene er i aktiv bruk både for medlemmer og andre Interessenter. Rundskrivene er godt mottatt og som formann sier jeg tusen takk til Dag og Roar.

I det nyttår snart passeres, må jeg få lov til å minne om at Kontingenten for 2008 må være betalt for at LMK-forsikringen skal være OK. Sjekk om du har betalt. Det er altså kun gjennom Tennant at du får den ”gamle” gode forsikringen på dine kjøretøyer.

Nå er vinterdvalen kommet, Ekeberg (høst) er passert og nå venter nye vårtreffpunkter, marked/løp og sammenkomster.

2009 er **Albions jubileumsår – 30 år** - og det blir et Spennende år med litt ekstra – men som sagt – vi er avhengig av medlemskontingent for å få til arrangementer og andre jubileumsfasiliteter.

31.07.-02.08.2009 Albiontreff + Mjøsmarked –

sett av helgen som ”julepresang”

Jeg vil ønske deg og dine, og spesielt nye medlemmer en Riktig god og fredelig jul og et godt **anglofilt jubileumsnyttår**.

Hilsen Lise

Andre dager: **Ekeberg 9. mai, Mjøsmarked 22. og 23. mai**

Ekeberg 19. september

(Se på LMKs treff/markedsliste)





Redaktøren har ordet



I dette nummer av Albion er det bare innsendte artikler fra medlemmene våre. Det er veldig bra. Vi har en unik samling av biler. Ikke minst kunne vi se dette på Høvikodden i slutten av september. Gå inn på

<http://www.youtube.com/watch?v=KRUQTTmmvVM> for å se dette på YouTube. Dermed er denne årgangen av Albion ferdig produsert. Jeg ønsker alle en riktig god jul og et godt nytt år.

Til neste år er klubben 30 år og da håper vi på stort oppmøte på Biri.

Redaktøren





Rover P5B

På Høvikodden siste onsdag i september dukket den ene godbiten av en engelsk bil opp etter den andre. Det er veldig hyggelig å kunne presentere Rover P5B. I bladet Veteran & Sportsbil nr 2 fra 2008 presenteres bilen til Ove Loen på Lierskogen. Han hadde også tatt turen til Høvikodden og jeg fikk tatt et flott bilde av bilen hans. Det er vanskelig å kopiere direkte fra V&S slik at jeg har hentet ned nødvendig detaljinformasjon om bilen fra nett. Oves Rover er en 1972 modell og han kjøpte den som bruksbil i 1981. En kamerat i Asker – Einar Haugen – foretok en fullstendig oppussing av bilen i 1986 og da skiftet den også farge til "Admiralty Blue".

Hovedforskjellen mellom Rover P5 og P5 (B) er utskiftningen av Rostyle-hjulene på P5 (B) sammenlignet med hjulkapslene på P5. Motoren ble også skiftet ut i P5 (B) med Buick V8- motoren, mens P5 hadde 2,4, 2,6 og 3-liters motor. 3-litersmotoren skulle bli den viktigste kraftenheten til P5. Som tabellen viser ble 2,4 og 2,4 versjonene bare brukt i de tidlige modellene.





Den siste versjonen av P5 ble lansert i 1967. Motoren var nå en 3,5 liter (3528 cc/ 215 kubikktommer) Rover V8 motor som også ble brukt i 3500, bilen ble derfor ofte kjent som 3,5 literen. Sluttbokstaven i "P5B"-modellnavnet kom av Buick, som hadde konstruert motoren (siden Rover hadde verken budsjett, tid eller ekspertise til å utvikle avanserte motorer). Automatgir og servostyring var nå standardutstyr. Det utvendige var for det meste uforandret, bortsett fra det kraftige "3.5 Litre"-skiltet, et sett kjørellys ble montert under frontlysene, som skapte en oppsiktsvekkende lysoppstilling med 4 lys. P5B ble solgt både som 4-dørs kupé og sedan fram til produksjonsslutt. 9.099 kupeer og 11.501 sedaner var bygget da P5-serien endte i 1973.

P5 production statistics

Model/ Year	Saloon	2.4	2.6	Coupe	Total
1959	3.160	-	-	-	3.160
1960	7.746	-	-	-	7.746
1961	3.344	-	-	-	4.344
1962	5.663	25	25	-	5.713
1963	5.313	-	49	546	5.908
1964	4.852	-	27	2.566	7.445
1965	4.824	-	30	2.145	6.999
1966	3.088	-	-	1.931	4.213
1967	1.412	-	-	795	2.207
1968	2.653	-	-	1.779	4.432
1969	2.722	-	-	2.315	5.037
1970	2.067	-	-	1.51	3.618
1971	1.833	-	-	1.549	3.382
1972	1.386	-	-	1.072	2.458
1973	840	-	-	833	1.673
Totaly	51.903	25	131	17.082	69.141

Apart from a few cars supplied either with the 2.4 or 2.6-litre engines (6-cylinders) between 1962 and 1965, all P5 cars were supplied with 3-litre engines from 1959 to 1967.

They were Mk I from 1959 to 1961 and 15.250 Mk I cars were built.

5.713 Mk IA were built in 1962.

From 1963 to 1966 21.158 Mk II cars were built.

In 1966 and 1967 6.420 Mk III cars were built.

In 1966 the famous Rover V8-engine was introduced. There were 20.600 P5B produced all together.



Den siste serien med P5B'er som rullet av samlebandet til Rover var reservert for statlig bruk. De ble faktisk sett på Westminster mer enn 10 år senere. P5-serien er nå blitt et samlerobjekt. Av størst interesse er de mer sportslige og sjeldne kupeene.



Ove Loens bil har kjørt ca 67000 miles siden 1972. Den ble kjøpt av en britisk Wing Commander som først hadde den med på tjeneste i Asia. I 1977 ble han beordret til tjeneste ved Kolsås og bilen ble tatt med til Norge. I 1981 ble bilen solgt til en kokk på Hosle i Bærum. Han tok den aldri skikkelig i bruk, da han ikke fikk startet den. Dermed ble bilen solgt til Ove. Oves bil - Rover PB5 med V8 - er en sjeldenhet i Norge. Det er ingen tvil om at Ove her har en flott bil og det er veldig hyggelig at den besøker Albionklubbens månedstreff på Høvik.



1966 Wolseley Hornet Mk-II (Heinz 57 Mini)

På Høvikodden siste onsdag i september dukket det plutselig opp en ny og ukjent bil. Jan Ivar Sørensen kom kjørende med en 1966 Wolseley Hornet MK-II (Heinz 57 Mini) som det altså bare er produsert 57 stykker av. Det er en helt annerledes, men vel så morsom bil som Rover P5B. Da måtte jeg også ta meg en tur på nett å finne ut om det var skrevet noe fornuftig om denne bilen, og det var det. Nedenfor fant jeg denne annonsen på nett:

http://cgi.ebay.com/ebaymotors/ws/eBayISAPI.dll?ViewItem&item=160276591768&category=6126&SID=1_042 (redaktøren).

Ideen ble tryllet fram på et cocktailselskap i London, England i 1966 da to medlemmer av markedsavdelingen til Heinz Soups møtte to representanter for Crayford Coach Works i London.

Heinz hadde planer om å introdusere en ny serie med supper i England og markedsavdelingen var på utkikk etter en oppsiktsvekkende gratisartikkel til å markedsføre dette nye produktet.

Crayford Coach Works, som fremdeles eksisterer i dag, produserer spesiallagde karosserier. De hjalp til med å skape en spesiallaget bil i begrenset opplag.

British Leyland (General Motors hadde en serie med produktlinjer med bl.a. Cadillac, Buick, Oldsmobile, Pontiac og Chevrolet); British Leyland hadde Wolsely, Morris og Austin, med Wolseley som det eksklusive merket. British Leyland hadde utviklet den nå berømte Mini som hadde en 998cc motor og 4-girsmotor med tverrstilt motor på 10-tommers hjul.

Interiøret til denne Wolseley var opprinnelig utstyrt med seter i Connelly Hide skinn og med Wilton ulltepper, som også ble brukt i Rolls Royce.

Jeg fant denne bilen i Los Angeles i 1980 og etter å ha kjørt den i flere hundre miles bestemte jeg meg for å restaurere den fra bunnen av. Ny lakk, kabriolet tak, teppe, møbelstoff. Motoren ble bygget om til 1275 cc Mini Cooper S spesifikasjoner, cosmic alloy hjul med lavprofil dekk ble også inkludert.



Det opprinnelige sladre-speilet på 2x3 tommer ble erstattet med et Wink speil tett opptil frontruten med solskjermer fjernet for å installere Wink-speilet.



Når man kjører bilen er sjåførens hode nær toppen på hjulet til en semitrailer. Siden bilen er så liten er det helt nødvendig å vite hva som skjer rundt deg på veien.

Da jeg fant denne bilen i 1980 var det bare 13 igjen av de opprinnelige 57 bilene og bare én til i Nord-Amerika. Et par kvelder etter at jeg ble eier av denne bilen fikk jeg en telefon fra eieren som bodde i Seattle, han lurte på hva jeg hadde tenkt å gjøre med bilen. Jeg svarte at jeg hadde tenkt å kjøre og ha glede av bilen, det var hva bilforsikringen var beregnet på. Han sa at hans bil sto på lager og skulle bare beskues, ikke kjøres. Det var veldig synd. Bilen er så morsom å kjøre, som en rulleskøyte med kraftig motor.

Det finnes mange flere dokumenter som gjelder denne bilen og hvor de øvrige modellene befinner seg, i tillegg til dokumentasjon om alt som har vært gjort med å restaurere denne bilen. Kopier av to ulike takseringer er tilgjengelig på forespørsel, og alle spørsmål du måtte ha om denne unike bilen skal besvares.

Redaktøren fant også et register over alle 57 bilene og en av bilene befinner seg altså nå i Norge. Se http://www.starchak.ca/wallace/57_register.htm
The official register is kept by Barry Priestman of the Crayford Convertible Register.



Det har kommet masse godt stoff om engelske biler fra medlemmene den siste tiden. Dette er flott og gir et godt og variert bilde av hva denne klubben har av typer engelske biler.

Vi har fått følgende epost fra Hans Brodahl via Dag Jarnøy:

Hei dere i Albion,

Jeg har meldt meg inn i deres forening/ klubb. Navnet Albion skriver seg tilbake til tidlig England, og dernest lastebilmerket hvor dere har "rappet" logoen. I den anledning vil jeg gjerne skyve litt tung historie inn i klubben. Det begynte i 1995 at jeg kjøpte en Ford K 700, 1965. siden har det bare ballet på seg med en Thames Trader FC 1964, og en anselig mengde modellbiler av samme modell. Jeg legger ved litt historikk om mine biler. Håper dere kan bruke noe av det i medlemsbladet.

Vi har selvfølgelig tatt inn alt stoff om Brodahls biler som han har bedt om. Redaktøren vil i denne sammenheng også nevne at annenhvert år i slutten av juni er det et stort stevne på Magnor. Her er det også en stor avdeling for lastebiler og ikke minst er det med engelske lastebiler. Jeg så flere Bedforder og Commer.





Ford K 700, A-48638

1 9 6 5

Bilen ble levert av Glåmdal Motorkompani, Kongsvinger. Første gang registrert på trelasthandler Johs. Wangen, Åbogen i Eidskog 11/9-1965.

Reg. nr. D-14348. Den er produsert i England og er etterfølgeren til Thames Trader. Motoren er på 5,4 liter og 104 HK.

Akselavstand 4,32 m. Den

har 5 gir og Eaton 2-speed bakaksel. Bremses: Luft / hydraulisk. Bilen ble utrustet med tømmerpåbygg, og fra 1971 hadde den enakslet tilhenger med reg.nr. D-46957. Denne ble avskiltet i 1983. Videre historie ukjent.

Bilen ble 13. november 1984 solgt til Asbjørn "Bussik" Brodahl. Bilen ble nå ombygget til lastebil med plan, 3-veis tipp og strølem. Den ble senere avskiltet 24. juli 1991. Deretter ble den registrert igjen av samme eier 29. september 1992, og fikk reg.nr. HJ 35626.

Asbjørn Brodahl ble rammet av sykdom, og ønsket å selge Ford'en til noen som ønsket å ta vare på den. Kilometerstanden var da ca. 72.000 km. Eierens bror, Thorolf Brodahl kjøpte bilen.



Tegning av min bil: Erland Dilling

Her kommer jeg, Hans Brodahl, Th. Brodahl's sønn inn i bildet. Det var jeg som fikk min far til å kjøpe den, da jeg straks fattet interesse for bilen og skjønnte at dette var et interessant stykke transporthistorie. Etter kort tid overtok jeg bilen og registrerte den 11. mai 1995 på A-48638, som min far har hatt på to av sine biler.



Disse gikk i tømmertransport for Løvenskiold- Vækerø a/s. Jeg har prøvd å bevare bilen i tidsriktig tilstand, og deltatt i en rekke veteranløp for tyngre kjøretøyer i Norge og Sverige. Etter hvert har jeg fått interesse for engelske Ford lastebiler, biler som er elsket for pris og lasteevne og hatet for det de virkelig er. Heldigvis er min bil kun til hobbybruk og glede.



Thames Trader FC 50

Mk. 2, 1964



Chassisnr.
L 50 D –
849625



Bilen ble levert av Fordforhandleren Finstad Autoco a/s i Sandvika. Kunden var Luftfartsverket, som fikk registrert den på reg.nr. C-11855. ”Traderen” ble stasjonert på Oslo Lufthavn Fornebu. En vinterdag var Agnar Tune ute på rullebanen og brøytet med bilen. Han ventet på et fly som skulle lande, men plutselig stoppet bilen. Han husker at det første han sa til tårnet var ”jeg har drivstoff, men motoren vil ikke gå”. Bilen ble slept av banen og motoren ble senere åpnet av Ånen Hermundstad, som kunne konstatere at kamakselen var røket. Den ble på Fornebu fram til den 13. mai 1971. Da ble den overført til Kristiansund Lufthavn Kvernberget.



Der ble den registrert den 16. september 1971 på reg.nr. UX 11900 (anleggsplater).

Bilen var utstyrt med bensinmotor, men pga. motorhavariet ble det satt inn fabrikkny seks-sylindret Ford dieselmotor.

På Kvernberget ble den brukt til brøyting av rullebanen og sandstrøing fram til den ble avskiltet 23. desember 1998.

Nå ble den solgt til Arne Pedersen, som var ansatt på flyplassen og kjente bilen godt fra før. Pedersen hadde et "prosjekt" fra før som også skulle restaureres, så det ble til at han solgte bilen den 27. august 1999 til Hans Brodahl.

Bilen ble registrert igjen den 21. august 2002 på C-11855.

Denne Trader-modellen med 108 tommer akselavstand (274 cm), ble opprinnelig levert som trekkvogn med svingskive eller med dumperkasse. Bilen er nå registrert som trekkvogn, og restaurering ble avsluttet juli / august 2003 med lakkering av førerhus.

I august 2006 kjøpte jeg en tilhenger til bilen (ei trekkvogn bør jo ha en tilhenger). Det er en norskprodusert tanksemi fra 1959. Den er ikke restaurert og registrert ennå.



Foto 2003: Asbjørn Rolseth



Foto 2003: Hans Brodahl



Plutselig en dag i høst lå det i postkassa mi medlemsbladet til bilen Reliant. Carl E. Utengen fra Drammen sendte meg en epost med en artikkel om sin bil. Carl E. har en 1968 Reliant SE5. Den håper jeg å få se på Høvikodden til våren (redaktøren).

The 40th anniversary of a nice British sportscar the oldest GTE on the road these days (?).

***Carl E. Utengen, Drammen
En fornøyd Scimitar eier***

Jeg er en lykkelig eier av Europas første “sports-estate” – en svært sjelden bil her i Norge. For et par år siden kjøpte jeg en 1968/69 Reliant Scimitar GTE av en sørlending som hadde importert bilen hit fra England i 2001.

Med en generell anglofil legning, har jeg litt interesse for britiske veteranbiler (jeg har hatt noen). Jeg følger sporadisk med på hva som omsettes på denne fronten, og la merke til at denne Scimitaren hadde stått for salg på nettet et års tid. Årsaken var antagelig at svært få vet hva dette egentlig er – bilen har jo aldri vært solgt ny i Norge. Hvor mange som finnes i landet er jeg noe usikker på, men antagelig 5-10 stk (?) kjørbare.

Siden min forrige British classic (Norges siste gjenværende 1965 Vauxhall Victor 101 st.v) var litt sedat og sein på motorveien, ønsket jeg litt mer ”classic British driving-fun”. Jeg tok kontakt med eieren av Scimitaren i Kristiansand, og dro for å ta en titt på bilen.

Kort fortalt, og ikke uventet, kjørte jeg hjem igjen med en brummende 3-liters V6’er under panseret.



Fotograf Øyvind Bardalen



Tidligere eier hadde innlysende nok også interesse for britiske biler, og han måtte rydde garasjen litt, og da ønsket han å beholde sin TVR.

Reliant Scimitar GTE var altså Europas første ”sports-estate”, konstruert av Ogle Design v/ Tom Karen og Peter Bailey. Den ble, med stor suksess, vist første gang på London Motor Show i oktober 1968. Karosseriet er helstøpt glassfiber montert på en kraftig stålramme, og bilen er forsynt med en solid motor-klump av en engelsk Ford Essex 3,0 liters V6’er – samme motor som ble benyttet i Ford Zodiac, den største Capri’en, Transit, TVR osv. For optimal vektbalanse er motoren trukket godt tilbake, faktisk med hele blokka bakenfor senter av forstillingen. Resultatet er lik vekt på for- og bakaksel, med dertil forbedrede kjøreegenskaper.

Intensjonen med bilen var at 4 personer, med noe bagasje, skulle kunne kjøre på langtur på raske veier, uten for mye stopp for tanking osv. Tankkapasiteten er følgende 17 gallons! (77 liter), og cruising i 80 mph er en fryd med elektrisk styrt overdrive på kassa. Den ble i sin tid annonsert med et forbruk på 22-28 miles per gallon (0,9-1,0 liter på mila) – og undertegnede kan bekrefte at dette stemmer, selv på en 40 år gammel utgave!

GTE’n ble ganske populær i Storbritannia, men det var få biler som ble solgt på kontinentet. Produksjonsstart og -stopp sammenfalt ganske nøyaktig med hovedkonkurrenten - Ford Capri – som ble lansert et par måneder etter Scimitaren. Mens Capri (med alle versjoner og motorstørrelser) ble produsert i et antall på ca 1,8 millioner eksemplarer, ble det i perioden 1968 – 1986 produsert totalt 15.273 eksemplarer av Scimitar GTE.

Princess Anne av Storbritannia har hatt stor forkjærlighet for bilen, og har faktisk hatt 8 stykker på rad!

I 1973, da Volvo skulle forlenge levetiden på sin P1800, hadde de GTE’n som et klart forbilde da de designet sin P1800 ES – en ”sportsbil for golfspillere”. Som i GTE’n hadde ES’n også doble separate bakstoler, glassluke osv., men fremdeles med en mer beskjeden motor.

“40th anniversary celebration!”

Under min innsamling av bilens historie, har jeg etter hvert registrert at min bil, med karosseri nr. 7, faktisk er det eldste eksemplaret i verden som er på veien. I følge Scimitar-klubben i England eksisterer nr 1 (prototypen) og nr. 3 og 4, men ingen av disse er for tiden kjørbare.



Mitt eksemplar er bygget i månedsskiftet august/september 1968, og følgelig har det foregått et 40-års-jubileum denne høsten.

I begynnelsen av august hadde vi vel en ukes tur gjennom England for at vogna igjen skulle kunne nyte å kjøre på ”British country-roads on the right (correct) side – not on the right (hand) side” som her i Norge. Vi hadde en flott tur der vi startet med transportetappe Drammen/Stavanger, og ferge til Newcastle. Turen gikk sydover gjennom vakre Yorkshire, hvor vi var en del dager, og videre ned gjennom England. Hjemtur med ferge Harwich/Esbjerg, opp gjennom Danmark, ferge til Larvik og hjem til Drammen. 1800 miles uten store problemer, og med et forbruk på 1 liter på mila med full bil lar seg høre!

Bilens bursdag ble feiret med deltagelse i Spiralløpet i Drammen 23. august, selvsagt med startnummer 1 !

Eierhistorie

Min GTE ble registrert 1. gang 27. januar 1969, til en mr. Villis i Bridgwater, Somerset sydvest i England. Han hadde glede av bilen i ca 10 år, og etter dette fant den ny eier i Swindon. Bilen forble der, i samme familie, en 10 års tid, før den ble solgt til London. Her ble fikk den etter hvert sin første restaurering av en entusiast som hadde bilen til den fant veien til Norge I 2001.

Teknisk historie

Så langt jeg vet så ble den første modifiseringen gjort på bilen på 80-tallet, ved installasjon av en u-original glass takluke mens bilen var i Swindon.

På begynnelsen av 90-tallet gjennomgikk den en delvis restaurering. Blant en del andre arbeider fikk den ny hellakking, visstnok etter en mindre motorbrann. I tillegg til dette ble andre tekniske forbedringer gjort på bremses, motor osv.. Etter dette vet jeg ikke om andre arbeider som er gjort på bilen før jeg overtok den høsten 2006.

Da jeg kjøpte bilen fremstod den som noe slitt, spesielt interiøret. Den første vinteren ble følgelig alt dette rensket ut ned til bar glassfiber og polyester. Jeg har en klar formening om at en veteran skal kunne kjøres med glede, og også være så ordentlig og ryddig at det fremstår som uproblematisk å invitere fruen på tur!



Mindre glassfiberskader i gulvet ble reparert (småbåt-teknologi!), og så var det i gang med nye lydisoleringsmatter, mengder av kontaktlim og nytt tilpasset teppesett fra Coverdale i England. Forstolene ble sendt til skumplastreparasjon og ny skinnomtrekking hos Skumplastfabrikken på Hønefoss (anbefales!). Det er godt man ikke helt vet hva man starter på, men i ettertid er jeg glad jeg startet selv om timeforbruket ble noe helt annet enn først antatt.

I løpet av første vinterlagring (innendørs og temperert), hadde bremsevæske funnet veien ned i en av sylindrene fra en ødelagt bremskraftforsterker. Ved oppstart av motoren fløy den ene toppakningen til himmels pga overtrykket, og en større jobb på drivverket var plutselig nødvendig. Da passet det å foreta en utskifting av slanger og kabler, samt installasjon av en ny rebuilt langveisfarende Weber 40 DFA-1. Disse forgasserne er omtrent umulige å få tak i, men jeg fant til slutt en kar midt i bushen i Australia som drev bare med Webere..... Sist sommer oppdaget jeg noe lekkasjer fra den uoriginale takluka som var montert på 80-tallet. Jeg hadde da 2 valg – enten å støpe igjen hølet i taket, eller gjøre det større ved installasjon av et originalt Tudor Webasto tak. Man kunne opprinnelig bestille Scimitar'n med dette taket fra fabrikken. Jeg valgte dette, og bestilte et sett fra RS Coachbuilts sør for London, med treramme (ask) og det hele. Taket ble i løpet av våren montert hos OL Senteret i Hokksund, og det ser så langt ut til at taket holder regnvannet ute.

Carl E. Utengen





Vi bruker selvfølgelig



når vi drar til England



**Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber**





SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte frukte-elsker ønsker seg en kvalitetste med fruktsmak.
Twinnings tar dette alvorlig, og benytter kun de beste te-kvaliteter
som tilsettes smak av frukt. Benytt friskt nykøkt vann.*

*La teen trekke for optimal smak,
og nyt en deilig kopp Twinnings te i ro og mak!*



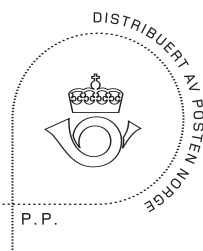
NYHET!

SMAKSVINNEREN!

TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: twinnings@haugen-gruppen.no OG LA SMAKSPRISEN.

NORGE



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



CBC 707 Bedford WH Fish & Chip Van, new 1938
Cadeby Steam Rally 11/8/02 ~ Photo: Peter Jarman

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift

Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening