



**MEDLEMSBLAD FOR  
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING  
Nr. 4 – 2017**





# Original kunst fra Kevin Walsh



Maleren Kevin Walsh er bosatt i Yorkshire, England. Kevin Walsh ble født i Yorkshire, England i 1950. Han har studert ved Wakefield College for Art. Kevin Walsh er kjent for sine dynamiske og varme fremstillinger av livet i gamle dager, med flere bilder som er brukt over hele verden til gratulasjonskort, puslespill og andre produkter. Hans arbeider inkluderer klassiske engelske biler fra 1920-tallet og til 1960-tallet.



# **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,  
tlf: 951 96 435, epost: oddbjos2@online.no

### **Styremedlemmer:**

Aleksander Hovda, Sandakerveien 190, 3519 Hønefoss,  
tlf: 924 07 957, epost: a.hovda@guttaiblaaroyken.com  
Jan Tverdal, Vennesvegen 129, 2975 Vang i Valdres, tlf 901 96 492,  
epost: jan@wgas.no

### **Styremedlem og webredaktør:**

Dag Jarnøy, Lindbackveien 15 a, 1163 Oslo.  
tlf: 415 07 512, epost: dag.jarnoy@hotmail.no

### **Styremedlem og redaktør:**

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

### **Forsikringskontakt/besiktigelsesmenn:**

Kjell kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,  
tlf: 918 03 516, e-post: kjell.kristian@ukkelberg.co.uk  
Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,  
tlf: 911 10 760, epost: pberghe@online.no

### **Godkjente besiktigelsesmenn:**

Frøde 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: olavbjørge@msn.com

**Albions bankkontonummer: 1822 69 33944**

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

# Formannen har ordet

Året 2017 er snart passert og det har vært et aktivt år for Albion.

Vårmarkedet på Ekeberg med Albionstand var godt besøkt og dato for 2018 er lørdag 5. mai.

Engelsk bildag på Burud var også i år vellykket, selv om det var flom og ruskevær. Med Dag i spissen ønsker vi velkommen til ny engelsk bildag lørdag 9. juni.



Videre gikk Albiontreffet i august på Biri og Stranda Camping i vante omgivelser. Det som reddet helgen og lørdagskvelden var telt – det bøttet ned, men både oppgaveløsning, premieutdeling og lotteri fikk vi til. Takk til våre sponsorer for flotte bidrag. Albiontreff 2018 lørdag, 4. august.

Høvikodden siste onsdagen i måneden var også i 2017 en stor suksess med økende antall biler og vi okkuperer snart hele parkeringsplassen. Vi fortsetter også i 2018 – sett av siste onsdagen fra mars/april til september/oktober.

LMK-forsikring Nytt selskap. (se egen side)

Motorhistorisk utstilling i Vikingskipet, Hamar hvor Albion vil ha egen stand/utstilling: lørdag 7. og søndag 8. april 2018. (se egen side)

Albion vil også rette en stor takk til enkeltmedlemmer som velvillig stiller opp både med og uten biler og hjelper til ved våre treff, vi trenger dere også i 2018.

I tillegg vil jeg takke vår merkeoppmenn og forsikringskontakter, web-redaktør Dag og Roar/Anki som redaktør for jobben som dere alle har gjort i løpet av 2017.

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

*Hilsen Lise*

# Redaktøren har ordet

I dette bladet har vi presentert Harris Mann.

Han ble født i London i 1938. Mann hadde allerede en lang karriere bak seg i Duple, Commer og Ford før han gikk til BMC for å lede arbeidet med å designe nye biler ved Cowley i 1967. Da hadde han vært involvert i Escort og Capri hos Ford.



Mann tok over Allegro-prosjektet, han var sterkt involvert i Marina-prosjektet og Diablo-prosjektet (Princess). Så kom hans kanskje mest berømte arbeid, Triumph TR7. Han designet også Maestro og Metro hos British Leyland. Da sluttet han og gikk freelance. Han arbeidet hos MG Rover og her ble det Z serien (ZR, ZS og ZT). I dag underviser han bl.a. design ved universitetet i Coventry.

Det er vel neppe vanskelig å konkludere med at Mann og Issigonis (Minor og Mini) har spilt en avgjørende betydning for utviklingen av britisk bilproduksjon etter krigen på designsiden.

Redaksjonen ønsker alle en riktig god jul og et godt nytt år.

*Hilsen Redaktøren*





## Nytt Styremedlem

På årsmøtet på Biri ble Aleksander Hovda valgt som nytt styremedlem. Han bor på Hønefoss og er en ivrig eier av Morris Minor.



## Designeren Harris Mann

**«Jeg satset på å designe morgendagens luksus familiesedan, en bil som straks ville få konkurrentene til å se gammeldagse ut»**

For dere som ikke kjenner igjen navnet, selv om det må være få britiske bilentusiaster som ikke gjør det, var Harris Mann designeren for British Leyland som designet Austin Allegro, Princess og Triumph TR7. Det har blitt skrevet mye om Harris Mann og bilene som han tegnet på 70-tallet. Men lite av det er smigrende. Alle designere ønsker å skape noe som er lett gjenkjennelig og individualistisk. Når det gjelder Harris Mann så skapte han tre verk i rask rekkefølge. At det som ble skapt var kontroversielt viser bare at han prøvde å gjøre noe som skilte seg ut i mengden. Nye og radikale verk skaper alltid splittelse i opinionen.



Det er også viktig å understreke at når det gjelder Allegro var det stor forskjell på verket til Harris Mann og hva British Leyland til slutt bygget. Straks driftsingeniørene ble sluppet løs for å standardisere og kutte kostnader på Allegroen var alt som gjensto av Manns opprinnelige design bare en karikatur. Han fikk friere tøyler med Princess og TR7, og resultatet var to av de mest særegne tradisjonelle bilene som har kommet ut av en tradisjonell britisk bilfabrikk. Den dramatiske kileformen var typisk for den tiden. At bilene etter hvert kom til å få mer negativ omtale var et resultat av British Leylands økonomiske krise, elendige kvalitetskontroll, elendige forhold mellom partene i arbeidslivet, et latterlig forhold til markedsføring og iboende mangel på ledelse. British Leyland ville ikke engang klart å finne et bryggeri, for ikke å snakke om å skape en real fest der. Da Princess først kom, elsket pressen formen på bilen, de kalte den for «futuristisk». Til sammenligning så den nærmeste konkurrenten, Ford Granada, kjedelig og gammeldags ut. Og uansett hvor mye de som liker tradisjonelle biler gjør narr av TR7s utseende, er det ikke til å komme forbi at den solgte best av alle TR-modellene med 112.368 biler (114.865 hvis du tar med TR8) på bare seks år.



*Manns strøkne Allegro design ble alvorlig ødelagt innen den kom i produksjon.*

Men Harris Mann er ikke bare knyttet til British Leyland. Han har hatt en lang og variert karriere i bilindustrien, og er fremdeles aktiv i dag som freelance designer, arbeider med noen av de største bedriftene som finnes og er i dag involvert i noen veldig spennende prosjekter.



Historien om Harris Mann startet i London i april 1938. Så langt tilbake som han kan huske har han vært interessert i biler, og da anledningen bød seg startet han på teknisk skole. «Det var veldig nyttig på mange måter,» husker han. «Jeg fikk svært god praktisk forståelse av mange ting.» Han klarte å sette denne praktiske forståelsen ut i livet da han like etterpå fikk gå i lære hos bussfabrikanten Duple, de sendte ham av gårde for å lære karosserikonstruksjon.

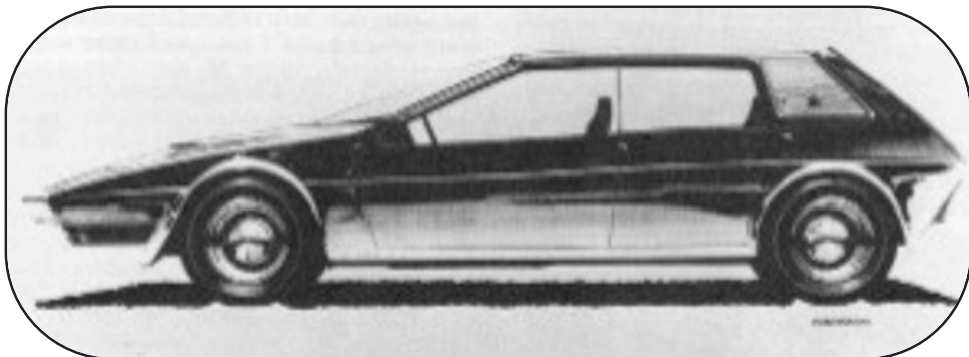


*Den sterkt kritiserte Allegro, en ren karikatur av Manns opprinnelige design.*

«Etter jeg var ferdig med læretiden som teknisk tegner i London var jeg på utkikk etter noe nytt. Imidlertid var det vanskelig å komme inn i bilindustrien på den tiden, man hadde ikke mulighetene som vi har i dag. Derfor emigrerte jeg til Statene på slutten av 50-tallet for å lete etter arbeid. Men det var feil tidspunkt å komme dit på, siden det var problemer i stålindustrien.»

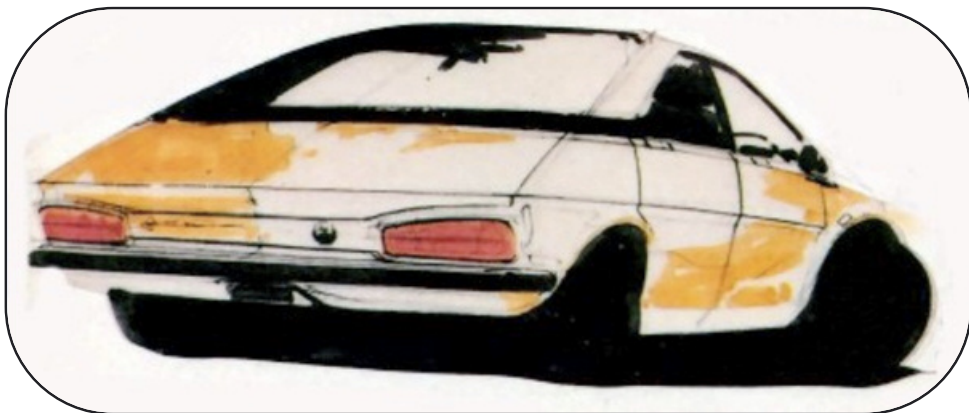
Harris ble bare boende i Amerika i seks måneder, der han jobbet for Raymond Loewy Company, selv om han hadde lite personlig kontakt med den legendariske designeren.

«Jeg var bare et medlem av teamet, gjorde jobber som å designe dekkmønstre og dekk sider på bildekk». Så ble det lite å gjøre. «Jeg reiste tilbake til Storbritannia og ble overtalt til å begynne i hæren. Det skulle være to års militærtjeneste men ble forlenget til seks år på grunn av en krisesituasjon i Tyskland.»



*Manns opprinnelige konsept for det som skulle bli Princess.*

Etter at han dimmet gikk Harris tilbake til Duple, men satte ikke pris på å bli sett på som lærling fremdeles. Dermed flyttet han over til Commer i Luton som teknisk tegner/konstruktør av varebiler. «Det varte ikke lenge, jeg var 9 måneder hos Commer. Da så jeg en annonse for en jobb hos Ford som prosjektingeniør. Jeg fikk jobben og kom inn på designstudio, det var vel rundt 1962.»



Ford på 60-tallet må ha vært et flott sted å være for en ung designer som var lærevillig og ivrig etter å vise hvor flink han var.

«Jeg jobbet rundt 9 måneder på prosjektavdelingen, så viste jeg fram en portefølje med ting som jeg hadde tegnet selv», sier Harris. «Jeg jobbet for en del amerikanere på den tiden, og de fortalte meg hva de holdt på med». Porteføljen var imponerende nok til å gi Harris en «skikkelig» jobb i stylingstudioet til Aveley and Dunton. Han var til sammen fem år hos Ford og jobbet med Escort, Capri (jeg gjorde ganske mye på Caprien påpeker han), samt D-Series lastebilen og noen bussprosjekter som Ford vurderte på den tiden.



*Manns tidlige Princess konsept.*

Han flyttet så over til midt-England og ble etter hvert landskjent. «Han jeg jobbet for, Roy Haynes, fikk et jobb hos British Motor Corporation for å starte et studio i Oxford. Så spurte han om jeg ville være med. Jeg følte at det var et steg opp på karrieren, så derfor dro jeg til Oxford og Cowley-fabrikken.»

På slutten av 60-tallet var BMC fremdeles i Issigonis-perioden. Men, Sir Alec var svært interessert i å hilse på den nye stjernen på laget. «Han hadde stor påvirkning på meg, men han ville ikke snakke med meg siden jeg ikke var utdannet ingeniør.»







*Triumph TR7. Designet for det amerikanske markedet.*

Det første store prosjektet for samarbeidet mellom Haynes og Mann var ADO28, som startet opp bare måneder etter at BMC og Leyland Motors (Rover og Triumph) hadde fusjonert og blitt British Leyland. Bilen som senere skulle bli kjent som Marina var planlagt hovedsakelig som en konkurrent til Escort/Cortina. Den representerte den første delen av en helhetlig plan som Roy Haynes hadde foreslått for BMC: man skulle bare ha 3 grunn-chassiser som man kunne bygge flere ulike karosserier på «...alt fra Mini til Jaguar», sa han.



*Mann var sterkt involvert i den foreslåtte Mini-erstatningen (ADO88) som skulle bli Metro.*

Da Roy arbeidet hos Ford hadde han kommet fram til at BMC ikke hadde noen konkurrent til Escort.

Det var et forsøk på å prøve å dele opp produktserien og øke inn-tjeningen.»

Harris arbeidet også med sine egne prosjekter, ett av de mest sær-pregede var Zanda, et styling-produkt som ble vist fram i hele 1969 som reklame for produkter av Pressed Steel Fisher, karosseripro-dukteren i Cowley. Bilen var fullstendig kileformet, som viste hvor-dan Harris Mann og andre som Giugaro og Bertone tenkte at bil-design skulle utvikle seg.



*Harris Mann på NEC Birmingham med en Wolseley i november 2013.*

«Jeg hadde en idé om at dette var kursen som MG burde følge. Jeg tenkte at de burde se på design for mellomstore motorer (som kildeformen passet ideelt til). Det var min måte å pirre ledelsen. Når du så på hva resten av Europe produserte så var BMC som et mau-soleum.

Dette pirret ledelsen nok til å gi Harris sjansen til å bli sjefsstylist for Austins neste familie-sedan.

Kodenavnet var AD067, designarbeidet på bilen hadde allerede startet på Cowley før det ble uenighet mellom Roy Haynes og Longbridge. Folkene på Longbridge likte ikke at det var en egen avdeling utenfor deres kontroll. Da forsvant Roy og vi ble alle forflyttet til Longbridge.»

Allegro har blitt en beryktet bil av mange grunner, men tidlige skisser fra Harris Mann viser at den var i hvert fall planlagt å være mye mer attraktiv. Harris forklarer: «Vi ønsket å lage en langt mer moderne versjon av 1100/1300 og beholde det lange, strøkne utseendet. Så skjedde det mange hendelser som virket inn på denne beslutningen. Et varmeapparat ble utviklet til en astronomisk pris og som var svært dyp, den måtte få plass. Så måtte vi få på plass E-Series motoren, som passet mye bedre til en Leyland lastebil. Dermed ble bilen mye høyere og dermed så den kortere og mer klumpete ut. Det ble montert større seter som reduserte plassen inni bilen. Den ble mer klumpete både innvendig og utvendig og mistet sitt opprinnelige strøkne utseende. Det var dessverre hva som skjedde.»

Harris var i hvert fall ikke ansvarlig for Quartic-rattet. Det kom fra teknikerne, sier han. «Det var absolutt ikke noe særlig, men vi fikk ordre om å bruke det.»

Selv om han ofte har innrømmet at han var «skuffet» over det endelige utseendet til Allegro, så forsvarer han den fremdeles. «Du kan fremdeles se flere Allegro'er enn Cortina'er fra samme periode. Den fikk mye kjeft, men den var ikke så dårlig. Problemet var at alle fra produksjonslinjen var forskjellig på en eller annen måte, takket være kvalitetskontrollen. Jeg hadde en som firmabil og den var en av de gode.»

Det neste prosjektet var Princess, og også i dette tilfellet nådde ikke Harris' opprinnelige ideer fram til den ferdige bilen. «Den var opprinnelig planlagt som en 5-dørs bil,» sier han om bilen som nå har fått tilnavnet «kilen». «Hvis du ser bak på bilen så ser du at den er ideell for en bakdør. Men så ble vi fortalt at det ville fjerne det viktigste salgsargumentet for Maxi. I dagens marked kan man bare ikke forstå en sånn beslutning. Det var en stor tabbe. Når Ambassador endelig kom med bakdør så var det altfor sent.»

I likhet med Allegro fikk Princess et tvilsomt rykte på grunn av dårlig kvalitet. «Den kunne ha vært en fin bil. Dessverre fikk design og styling mye av skylden for det som egentlig var teknikernes ansvar. Den ble ødelagt av detaljene.»

TR7 var en videreutvikling av Princess, og fortsatte med kileformen. «Hos Triumph klarte de ikke å bygge om TR6 for å få den inn i Statene. De ba oss om å lage et konsept som kunne erstatte den på bare noen få uker. Lord Stokes var der på den tiden og besluttet å sette den i produksjon med noen få forandringer. Det ble gjort på veldig kort tid.»

«Før jeg så på TR7 dro jeg til Statene for å se hva som skjedde der. Det er derfor den er litt mer ekstrem, den var egentlig bare beregnet for USA. Det var ingen grunn til å tenke at den kunne bli en europeisk bil. Den skulle også ha Targa tak, men teknikerne klarte ikke å få det til. Det var synd egentlig.»

TR7 har blitt ansett som en nedtur i Triumphs historie, men det var få muligheter for en bil som hadde så mange kvalitetsproblemer, takket være elendige forhold i arbeidslivet på Liverpool-fabrikken der den ble bygget. «TR7 kunne ha fortsatt lenger, men selskapet gikk tomt for penger. Leyland hadde denne evnen til å lage et produkt, for så å la det gå dukken, uten å ta hensyn til markedet. Motoren var også en fiasko. Saab overtok den og lagde en flott turbo ut av den.»

Harris var også involvert i den vanskelige jobben med å prøve å erstatte Mini. Under kodenavnene ADO74 og ADO88 var de nye temaene til Harris radikalt forskjellig fra det koselige imaget til originalen. ADO74 ble kansellert i 1973 på grunn av de £130 millionene som trengtes for å produsere den, en ADO88 som ble påbegynt i 1974 utviklet seg til slutt til Metro på 80-tallet. «Vi hadde samme problemene som Volkswagen hadde med å erstatte bobla. Der var det samme traumaet som med Mini, fordi alle elsket den.»

Under den siste tiden hos BL jobbet Harris med Maestro-prosjektet. David Bache hos Rover hadde det overordnede ansvaret og det resulterte i at Rovers designplaner ble foretrukket i stedet for Harris' ideer. Men han ble likevel kalt inn for å gjøre forandringer.



«Den store bueformede utskjæringen langs siden kom fra SD1, men den var ment å være på linje med lyktene foran og bak, men baklyktene var større. Så den så ut som den gikk nedover mot bakpartiet. Jeg synes bakenden minner om en hyene.» Og hva var løsnin-gen? Vi måtte til slutt jekke opp fjæringen. Og så la vi på en ekstra bred pyntelist for at den skulle se ut som den var parallell.»

Man aner at Harris Mann forlot BL etter 15 år med en følelse av frustasjon over at alt han prøvde seg på ble ødelagt av faktorer som han ikke hadde kontroll over. «Jeg fikk nok av deres pertentlige holdning, det var en Chrysler-tenkemåte som var langt fra eventyrlysten.»

Som freelancer startet Harris hos BMW i selskapets Advanced Concept Package Department, og ett av hans verk ble en utstillingsbil. I senere tid har han modernisert Subaru Impreza i 2003 og nå er han tilbake til et svært kjent merke – MG. «Jeg jobber sammen med Peter Stevens, designdirektør for MG-Rover på SV sportsbilprosjektet, med å gjøre den produksjonsklar.»

Etter også å ha samarbeidet om de seneste MG-Z bilene, virker nåværende versjon av British Leyland som et bedre sted å jobbe. «Det har vært litt av et prosjekt å jobbe med, og det er et flott team. Sammenlignet med et tradisjonelt produksjonsanlegg er det hele svært forfriskende, ikke noe politikk. Jeg er her som freelance, men føler at jeg har kommet tilbake til utgangspunktet.»

«Når jeg ser tilbake på min karriere har jeg hatt det moro. Det er så synd at karrieren gikk gjennom en sånn periode med misnøye hos BL. Det er vanskelig å satse her i landet og få den belønningen man får i andre land. Men tross det fortsetter jeg jo, så jeg har ikke blitt lei.»

Og det er sikkert mange fans som håper at han aldri blir det.

*Fra Classic Car Weekly, 22. januar 2003.*

**Kevin Walsh – hans arbejder inkluderer klassiske engelske biler fra 1920-tallet og til 1960-tallet.**



# Sportsbilprosjektet: ADO68 Project Condor

På slutten av 60-tallet, når innflytelsen til Roy Haynes fra Ford begynte å gjøre seg gjeldende, kom noen svært interessante design-prosjekter fra Pressed Steel Fisher design studios i Cowley. ADO68 var et slikt produkt.



(Bilde: "Men and Motors of the Austin", Barney Sharratt)

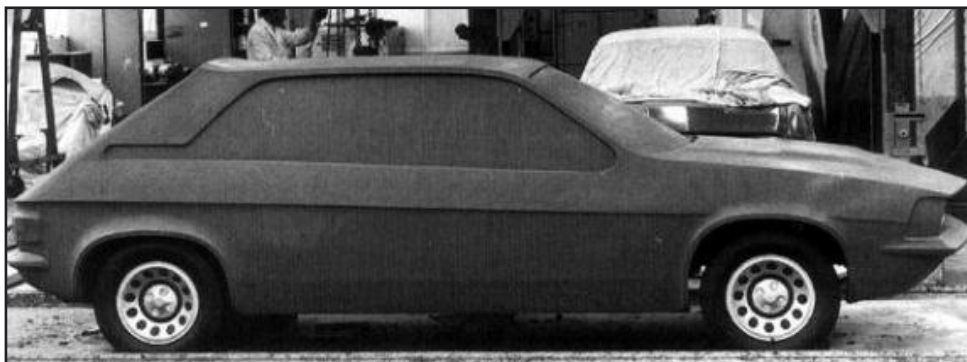
Skapt på Pressed Steel Fisher styling studios i Cowley av Roy Haynes, skulle denne serien av sportskupeer gi litt glamour til BLMCs bilserie på en relativt rimelig måte. I likhet med Ford Capris forhold til Cortina, skulle Condor-bilene være mekanisk like sine donor-biler, og bare stylingen skulle skille dem. Disse bildene viser at prosjektene ikke var spesielt vellykkede.

## ADO68/28 – Marina-forbindelsen



( (Bilde: "MG: The Untold Story", av David Knowles)

## ADO68/14 – the Princess-Maxi forbindelsen



*(Bilde: “Men and Motors of the Austin”, Barney Sharratt)*

ADO68/14 Modell i leire. Selv om denne Harris-styلة bilen var basert på Maxi, viser den klare likheter med den kommende Princess-modellen som Mann nettopp hadde startet å jobbe med. Ville denne modellen ha gitt glamour til BL-modellserien i de kriserammede 70-årene? Ville den ha erobret markedet til Ford Capri?

## ADO68/67 – Allegro-forbindelsen



*(Bilde: “MG: The Untold Story”, av David Knowles)*

Utvilsomt den minst vellykkede av de tre ADO-versjonene, dette Allegro-baserte forsøket har egentlig ikke noe positivt ved

seg. Bilens grill minner om en Fiat 124 kupé mens de dobbelte frontlysene endte opp på den siste Allegro-modellen Allegro 3, selv om noen europeiske biler hadde fått slike frontlys mye tidligere.

***Basert på “MG: The Untold Story”, av David Knowles.***





# Harris Mann og Triumph TR7

av Daniel Vaughan, januar 2017



*Harris Mann*

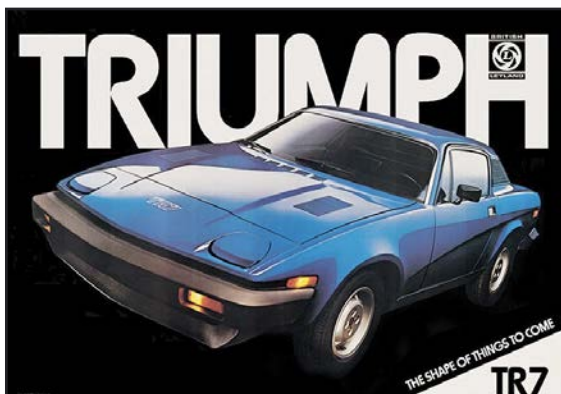
Triumph TR7 ble introdusert i 1975 og fortsatte sportsprofilen til de foregående modellene TR5 og TR6. Den gikk bort fra tradisjonen med adskilt chassis, seks-sylinders-motor og uavhengige bakhjulsoppheng fra de tidligere TR5 og 6, og erstattet det med 2-liters SOHC firesylinders motor. Opphenget besto

av MacPherson stag foran og drivaksel bak. En femgirs manuell girkasse var standard, automatgir var ekstrautstyr, og en kabriolet-modell kom i tillegg til den opprinnelige kupéversjonen i 1969. Bilen var kileformet og ble gjerne markedsført som «fremtidens design».





Triumph TR7 ble produsert fra 1975 og ut 1981. Sammenlignet med Triumph TR6, bilen som den erstattet, var den både lenger og bredere. Designet var av Harris Mann, som skapte det som ble kalt «kileformen», den hadde fått kodenavnet «kula» i designprosessen, et navn som passet ganske bra med tanke på formen og egenskapene.



Den firesylindrete 1998cc-motoren ble nennsomt plassert foran og ga 105 hestekrefter til bakhjulene. USA-versjonen ble noe nedtonet for å oppfylle utslipps- og statlige forskrifter, resultatet ble 92 hestekrefter. Den manuelle girkassen med fire gir var standard, men femgirs girkasse kunne også kjøpes. I 1976 kom tregirs automatgir. Det uavhengige opphenget besto av spiralfjær, dempestag, krengningsstabilisator og lavere enkeltledd foran. Bak var et fireleddssystem med spiralfjær og krengningsstabilisatorer. Det var skivebrems foran og trommelbrems bak.



## På tur til Roverfest i England 9.8-15.8 - 2017



Da vi så annonsen om Roverfest i England ble familien veldig nysgjerrig. Hva var dette med at slikt norsk navn? Det viste seg å være et navn som Rover klubbene i England hadde funnet på for å feire V.8 motorens 50 års jubileum. Dette skulle foregå på Wroxall Abbey, sør for Birmingham. Vi kastet oss rundt og fikk bestilt 2 rom på «slottet» som var delvis omgjort til Hotel, et nydelig sted. Se kveldsbilde.

Så dukket det opp 2 spørsmål, skulle vi ta fly eller kjøre egen bil. Valget falt på å ta turen med en Rover med V.8. Jeg kjøpte en ny SDI i 1978 som ikke hadde vært på veien siden 1990. Den har stått inne i varmegrader hele tiden, men det viste seg fort at biler bør brukes jevnt og trutt. Den var i god stand da den ble parkert, men bremses, gummi av alle slag, plastikk i brytere trengte å byttes. Etter 14 dager på sommeren med jobb var Roveren klar for EU som den gikk greit i gjennom. Det morsomme er at en 78 modell med 1 tall til slutt må også vises i januar 2018 så det ble 2 EU kontroller med 4 måneders mellomrom.





Jeg testet bilen med tur til Albion treff på Biri og den virket veldig bra. Vi valgte å ta Kiel ferjen for å spare kjedelig kjøring gjennom Danmark. Fra Kiel til forbi Hamburg lå snittet på autobahn på 45 km i timen grunnet veiarbeid. Det er en fordel å beregne god tid selv i Tyskland. Etter 615 km. var vi framme i Hoek van Holland som man må ta ferje fra for å komme til Harwich. En koselig liten havneby hvor Stena Line har ferjer gående kontinuerlig.



En ting merket jeg meg på turen. Asfalten i Holland er mange ganger bedre enn i Tyskland. Det er som å kjøre på et teppe i forhold.

Vår ferje hadde avgang kl. 23.00 og vi var i land kl.08.00. Veldig greit med fine lugarer og bar for rask forfriskning. En artig samtale fant sted ved kjøring om bord i båten. Den Hollandske tolleren spurte om ikke jeg kjørte en engelsk bil noe jeg bekreftet. Da sa han høflig: Are you bringing it back? Han kjente sikkert til britiske bilers kvalitet på 70–80 tallet.



Så gikk turen videre fra Harwich til Birmingham for shopping og frokost. Her er vi godt kjent takket være NEC turer med Albion og diverse fotballkamper.

På ettermiddagen reiste vi til Wroxall Abbey hvor vi skulle bo. Det krydde av Rovere og vi ble tatt godt imot ved registrering. Når lærer vi i Norge å ta imot 100 vis av biler uten kø?

Hotellet kan absolutt anbefales for de som trenger overnatting i dette området. Man føler seg nesten som en Lord når man er der.

Dagen etter, som var lørdag var til fri disposisjon. Vi valgte å dra til Coventry. Da kunne min sønn Frode og jeg gå på transportmuseet mens kona kunne shoppe. Man må jo fylle opp bilen når man kjører helt til England. Etter noen timer her dro vi til Gaydon museet. Her har vi vært mange ganger tidligere men det er stadig noe nytt å se. For meg tror jeg 75% av utstillingen var noe jeg ikke hadde sett før. Det var fri entre med egen parkering for alle med Rover, ikke dårlig.



På søndag som var selve feiringsdagen, raste det inn alle typer Rovere og noen andre merker med V.8 motor. Det dukket faktisk opp over 800 biler i løpet av dagen. Solen skinte og det ble en strålende dag. Kun 1 norsk bil var der (gjett hvem det var?) og 1 svensk familie.

Den eldste bilen var fra 1904 og den nyeste var dagens modeller av Land Rover. Som dere ser av bildene var dagen og stemningen på topp for en bilentusiast.

Men vi hadde få dager til rådighet til ferie. Vi jobber i samme firma og  $\frac{3}{4}$  av staben var på ferie. Vi måtte bryte opp ved 15.00 tiden for å komme oss til Harwich. Her ble det god tid til middag før ferjen gikk ved 23.00 tiden til Holland. Harwich er en koselig liten by som man aldri tar seg tid til å se. Man skal enten på eller av en båt i allhast.



Turen tilbake gikk like bra som nedover i fint vær. Bortsett fra at Roveren brukte 0.9 på mil nedover og 1.3 hjemover. En av forgaserne hadde fått «rusk» heter det vel. Jeg må si at SDI fra 1978 var en super bil da den kom. Men man merker godt at bilene er blitt mye bedre med årene. Til sommeren skal bilen bli mere brukt enn de siste år. Det er jo litt moro å kjøre en bil man har eid fra ny i 40 år. Og at den er gul og lav vekker oppsikt tross alt.

*Hilsen familien Tverdal, Åse, Frode og Jan.*

*PS. En bedre kartleser enn min sønn skal man lete lenge etter, takk for turen som du foreslo.*



# LMK FORSIKRING viktig

Som tidligere omtalt har LMK byttet forsikringsselskap til IF. På landmøtet i LMK ble styret i LMK gitt fullmakt fra årsmøtet til å gå i forhandlinger med nytt forsikringsselskap og avslutte avtalen med Water Circles. Det er nå viktig at flest mulig flytter sine forsikringer videre i LMK-ordningen hos IF med virkning fra 2018.

Vedlagt fullmaktskjema som vi ber om at alle med LMK-forsikring benytter og sender dette videre enten til e-mail: LMK@if.no eller post til: IF/LMK, Postboks 240, 1326 Lysaker. De av våre medlemmer som har e-post adresse vil få egen mail.

Det er MEGET VIKTIG at vi nå følger opp og er lojale med vår paraplyorganisasjon LMK. Albion er tilsluttet LMK og ønsker at våre medlemmer flytter sine forsikringer i henhold til vedtak på årsmøtet (landsmøtet) i LMK.

Albion har også fått henvendelse fra KNA/WaterCircles som nå tilbyr et annet konsept for forsikring (fortsettelsesforsikring) hvis Albion melder seg inn i KNA, noe som styret i Albion har avvist.

IF har utviklet en ny nettside for LMK-Forsikringen.

Denne finner dere på: [www.if.no/lmk](http://www.if.no/lmk)

Et eget team med rådgivere med spesialansvar for LMK-Forsikringen står nå klare til å bistå dere med å finne frem til riktige forsikrings-produkter. Disse kan kontaktes direkte;

**Thomas.solberg@if.no**  
**Seniorrådgiver**  
**Tlf: 75 50 21 03**

**Kjartan.braathen@if.no**  
**Seniorrådgiver**  
**Tlf: 75 50 21 04**

**Daniel.kjelstrup@if.no**  
**Forsikringsrådgiver**  
**Tlf: 22 53 31 29**

**Arne.martin.nesje@if.no**  
**Forsikringsrådgiver**  
**Tlf: 75 50 21 02**

**Truls.ekran@if.no**  
**Teamkoordinator**  
**Tlf: 75 50 21 01**

**For alle andre mer generelle henvendelser, er det etablert en egen epost-adresse: [lmk@if.no](mailto:lmk@if.no)**

---

## **Motorveteranene Hedmark (MVH) 40 år - Jubileumsutstilling i Vikingskipet på Hamar lørdag 7. og søndag 8. april 2018**

MVH har tidligere hatt historisk kjøretøyutstilling i Vikingskipet og har invitert merkeklubber og lokale klubber til egen stand. Albion har sagt ja til å stille med biler og anglofil stand. Dette er en fin mulighet til å promotere klubben samt å gjøre oss mere synlig. Lise har allerede vært på første møte og møtte andre engelske bilklubber som er invitert og som stiller: Rootes og Jaguar (Albion vil derfor ikke ha Rootsbiler eller Jaguarer på sin stand), men vi har ytret ønske om ha hel engelsk avdeling samlet.



Siden utstillingen er lagt til helgen etter påske, konsentreres utstillingsobjekter (for oss biler) til lokale eiere idet vi må ta hensyn til eventuell snø og medfølgende føre for våre kjøretøyer. For å si det slik, det er ingen som vet hvordan vinteren blir og om vi kan ta fram kjøretøyene våre og gjøre finpussen i påsken.

Vi i styret håper dette blir en fin utstilling og håper mange av dere har anledning til å ta turen til Hamar helgen etter påske.

For de som trenger overnatting, har MVH inngått avtale med Hamar Vandrerhjem Vikingskipet, Åkersvikvegen 24, 2321 Hamar som ligger vis a vis Vikingskipet og har godt med parkeringsplasser.

For bestilling: ring 62 52 60 60 NB! book så tidlig som mulig

Det er avtalt følgende priser:

- Enkeltrom kr. 745,- inkl. frokost
- Dobbeltrom kr. 920,- inkl. frokost

(NB: Ved bestilling må dere oppgi at dere skal delta på dette arrangementet for å få disse prisene.)

VELKOMMEN TIL EN FIN HELG PÅ HAMAR I ANGLOFILT MILJØ



# Fullmakt



Rolig, vi hjelper deg.

## FULLMAKT TIL Å INNHENTE FORSIKRINGSDOKUMENTER

Jeg, \_\_\_\_\_  
født (mm.dd.åååå) \_\_\_\_\_ gir herved If Skadeforsikring NUF,  
org.nr. 981 290 666, fullmakt til å si opp alle mine forsikringer samt innhente mine  
forsikringsdokumenter (forsikringsbevis, pris og vilkår) hos WaterCircles.

Denne fullmakten omfatter ikke innhenting av eventuelle sensitive helseopplysninger oppgitt i  
helseskjema.

Denne fullmakten er gyldig i 90 dager fra signeringsdato.

E-post: \_\_\_\_\_

Telefonnummer: \_\_\_\_\_

Fornavn, etternavn: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Signatur

\_\_\_\_\_

Sted/dato

I samarbeid med:



*Returadresse:*

POSTBOKS 240, 1326 LYSAKER

e-post på LMK@if.no

Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.



AN APPROPRIATION TO THE HIGHEST QUALITY STANDARD  
TEA & COFFEE PRODUCE & TEA & COFFEE PREPARED

**TWININGS™**  
OF LONDON

300 YEARS  
BLENDED INTO ONE MOMENT

— SINCE 1706 —

TWININGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!

**TWININGS™**  
OF LONDON  
Sweet Vanilla  
CHAI TEA

**TWININGS™**  
OF LONDON  
Summer Garden  
TEA  
Fruity & Floral

**TWININGS™**  
OF LONDON  
Spicy Indian  
CHAI TEA

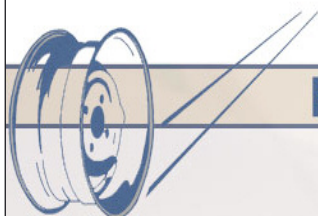
 **Ethical Tea Partnership**  
Improving the lives of tea  
workers and their environment

[www.twining.no](http://www.twining.no)

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



*Unneberg bil*



**SUNNAAS  
HJULSERVICE**

Hjulspecialisten på Bjerke



**BilXtra**  
verksted

**Mekonomen**

Vi gjør BilLivet enklere™





# WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

Telefon 23 00 85 50 Fax 23 00 85 60 E-post [ordre@wgas.no](mailto:ordre@wgas.no)

**BIL**  **VAREHUSET**  
Etabl. 1965 **ANKER**

BILDELER • UTSTYR • DETALJ • ENGROS • TLF.: 62 58 53 50



Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways  
når vi drar til Danmark.



# Original kunst fra Kevin Walsh





## BLAD I POSTABONNEMENT

**Returadresse:**

Roar Snedkerud  
Riskegrenda 14  
1352 Kolsås

