



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 4 – 2018**





Garage



Christmas eve at the station

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:

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 bankkontonummer: 1822 69 33944

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

Formannen har ordet

Året 2018 er snart passert og det har vært et aktivt år for Albion. Styret har også jobbet med jubileumsåret 2019 og vi håper at dere har satt av dagene hvor vårt 40-års-jubileum blir feiret.



Både vår- og høstmarkedet på Ekeberg med Albionstand var godt besøkt. Flere nye medlemmer tegnet seg og kaffe til besøkende smaker alltid fortreffende til en prat med skryting og spørsmål om hjelp til dubbeditter og råd.

NY dato for Engelsk bildag på Burud: lørdag 15. juni 2019. Engelsk bildag på Burud var også i år vellykket og heldigvis pent vær. Med Dag i spissen ønsker vi velkommen til ny engelsk bildag lørdag 15. juni.

Årsaken til flytting av dato er åpningen av motorhistorisk museum på Hunderfossen i pinsen – Motorkonvoien 2019. Det vil være en liten Albionstand i forbindelse med målgang Motorkonvoien og under åpningen av museet. (ytterligere informasjon i nr 1/2019) Se også nettsidene.

Videre gikk Albiontreffet i august på Biri og Stranda Camping i vante omgivelser med ganske fint vær. **Albiontreff 2019 – 40-ÅRSJUBILEUM** blir første helgen i august, (torsdag, fredag, lørdag og søndag) **1.–4. august 2019**

Høvikodden siste onsdagen i måneden var også i 2018 en stor suksess med økende antall biler og vi okkuperer snart hele parkeringsplassen. Vi fortsetter også i 2019 – sett av siste onsdagen fra mars/april til september/oktober.

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 2019.

I tillegg vil jeg takke vår merkeoppmenn og forsikrings-kontakter, web-redaktør Dag og Roar/Anki som redaktør for jobben som dere alle har gjort i løpet av 2018 samt en god julehilsentakk til min bedre halvdel som hjelper til mer enn jeg kan forvente.

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

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

«Vi nærmer oss jul og alle våre gamle engelske biler er forhåpentligvis plassert innendørs etter sjekk av frostvæske. Albion har kommet ut med fire nummer også i år.



Dette gjør seg ikke av seg selv. Vi trenger stoff og Kjell Kr. Ukkelberg har derfor startet opp sin serie med besøk hos Albionmedlemmer. Nå er det jo slik at vi har medlemmer over det ganske land og vi er derfor også avhengig av stoff fra medlemmer som Kjell. Kr. på Hamar ikke kan reise til på kveldstid. Ta bilder av bilene og send dem til redaksjonen og så er jeg sikker på at Kjell Kr. tar en telefon. Redaksjonen takker Kjell. Kr. for innsatsen i år.

Det er også to andre sentrale medlemmer i produksjonen av Albion.

Redaktøren er så heldig å ha en samboer som er veldig god på engelsk/norsk oversettelse. Albion takker derfor Anki for kjempeinnsatsen med å oversette stoff fra engelsk til norsk. Jeg kan forsikre alle om at teknisk engelsk er et usedvanlig vanskelig tema. Så jeg håper at leserne forbarmer seg over oss, om det enkelte ganger skulle dukke opp en merkelig formulering. Det er ikke ofte at vi får tilbakemelding på det, heldigvis.

Til slutt må Widar Thorbjørnsen nevnes. Han er vår trykker og er vel en ekte Fredrikstadmann. Dette er en usedvanlig tålmodig mann som aldri kommer med noe hjertesukk (som han kanskje burde?), når redaktøren i korrekturrundene ganske ofte foreslår redaksjonelle endringer. Redaktør og trykker har nå produsert om lag 60 medlemsblad til Albion medlemmene. Jeg må bare konstatere at samarbeidet med Widar har vært veldig godt i alle år.

Albions økonomi har i alle år på min redaksjonsvakt vært begrenset. Jeg var stolt den gangen vi gikk over til bare å benytte fargebilder. Derfor har vi ikke benyttet dyrt papir eller på annen måte vektlagt å «style opp» bladet.

Redaksjonen har ment at vi skal gi noen små faglige drypp inn i historien om engelske biler i kombinasjon med å være et medlemsblad som formidler inntrykk fra årsmøter, andre samlinger og ikke minst krydret med leserbrev fra medlemmene.

Dette vil redaksjonen fortsette med.»

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

Crossley



1904–1951

Lenge før navnet Crossley fra Manchester dukket opp på en bil, var selskapet kjent for sine gassmotorer. Det er i dag lite kjent at tidlig på 1860-tallet var Crossley-brødrene de første ingeniørene i Storbritannia til å bygge firetakts forbrenningsmotorenheter under lisens fra Otto & Langen av Deutz.

Ingeniør-renommeet til Crossley-brødrene var så godt at da motoragentene Charles Jarrott og William Letts søkte etter noen som kunne produsere en britisk kvalitetsbil som kunne selges sammen med importerte Oldsmobile og De Dietrichs, var Crossley et naturlig valg.



Ikke at det var så mye britisk i den opprinnelige Crossley-bilen som var tegnet av J.S Critchley (tidligere hos Daimler), siden den stort sett var satt sammen av utenlandske komponenter: chassissammene kom fra Belgia, forgasseren var en fransk-bygget Xenia automatikk, og det ble også antydnet at den firesylindrete, 24 hp motoren var en importert Mutel, også brukt i den Feltham-bygde Meteor, som brukte en girkasse med kardangdrev på enden av begge drevakslene – i likhet med Crossley.

Ved en tilfeldighet ble begge bilene lansert på Crystal Palace Motor Show i februar 1904, men mens Meteor bare var på markedet i ett år, ble Crossley snart populær hos kjennere, selv om den var en sammensatt bil. Filson Young, en av de mer kresne biljournalistene, skrev i 1904 at 22/28 hp Crossley var «en virkelig moderne motorvogn, komplett og kompakt, med tanke for alle små detaljer, som tok høyde for alle eventualiteter, med fokus på kjøreglede og komfort for sjåføren, samt komfort for passasjerene.»

Selv om bilen høstet mye anerkjennelse fra starten av, holdt eierne denne delen av virksomheten helt adskilt fra gassmotorvirksomheten. I 1909 ble bilproduksjonen overført til et nytt selskap – Crossley Motors Limited, som holdt til i Gorton, Manchester. Crossley-biler fikk snart et godt rykte for å være stillegående: «man kan knapt høre forskjellen mellom denne og en elektrisk bil når det gjelder å være lydløs», sa Filson Young. I 1906 annonserte selskapet en ny 40 hp modell, med en 121 x 152 mm firesylindret motor, tegnet av Critchleys etterfølger, G. Waiter Iden, en annen eks-Daimler mann.

Jarrott var rask til å få denne modellen på kartet med en rekordrask kjøretur i april 1906 fra London til Monte Carlo som bare tok 37,5 timer. En måned senere slo C.S. Rolls denne rekorden med en 20 hp Tourist Trophy type Rolls Royce. Seksti år senere fortalte H.P. Small, Jarrotts mekaniker på turen, hvorfor Rolls hadde lykket: «Jarrott respekterte alle fartsgrensene i Storbritannia, men det gjorde ikke Rolls!». I 1907 kuttet Jarrott tiden ned til 35 timer og 20 minutter, bare for å tape rekorden igjen før to uker var gått, denne gangen til en 60 hp Napier.

Alle de tidlige Crossley-modellene hadde kjededrift, og snurringen fra denne må ha ødelagt for merkets oppskrytte lydløse egenskaper. Så i mars 1906 ble den nye 20/25 hp modellen uten kjededrift annonsert på Agricultural Hall Motor Show, med en akseldrevet bakaksel. I likhet med de andre 1906-modellene hadde den en forbedret metallisk clutch og en ny særegen radiator. Kjededrift ble droppet fra serien i løpet av de neste par årene. I november 1906 kom den første «hel-britiske» Crossley – 30/40hp- modellen, men den var bare en ombygging av den gamle 40 hp, som fortsatte ufortrødent i to varianter: 40 og 40/45 som toppet serien:

en dobbel landaulette (bil med takløst fører sete og baksete med kalesje) som ble solgt for ett tusen guineas (1100 pund).

Faktisk produserte selskapet bare ulike varianter av 40 hp-temaet i 1907–8. Det var tydelig at merket tok sikte på de samme kundene som Rolls–Royce og Napier: «Luksus, kombinert med en fantastisk finish og verdens beste ingeniørkunst er typisk for Crossley». Blant kundene var hertugen av Sunderland, som var formannen for Royal Automobile Club, han kjøpte en elegant 30/40 hp kupé i 1907.

På slutten av 1908 dukket det opp en ny 20 hp-modell, laget av A. W. Reeves. Den var stamfaren til Crossleys mest kjente modell og var i produksjon fram til 1925. Prisen var £495 og i 1909 lanserte denne bilen sammen med 12/14 hp-modellen (£385) standardiserte bremses til hele bilen. Begge bilene ble solgt fullt utstyrt med noen av de mest omfattende spesifikasjonene: karosseri med sidedør, lamper, verktøy og reservedeler, dobbelttenning, avtakbare trådhjul og bremses på fire hjul.

Men dette var en blandet fornøyelse, siden fotbremsen bare virket på forhjulene og håndbrekket på bakhjulene, så hvis sjåføren var urutinert, var det fare for skrens, samt brukne forakslar og fjæringer. Så forbremsen ble valgfri i 1911 og droppet i 1912. Et annet bindeledd med fortiden ble brutt i 1910 da den siste av de gamle 40 hp-modellene forlot Gorton, men dette var ikke før en prototype med trykkluftoppheng ble prøvd ut uten hell.

1912 Crossley 15.
Motoren var sideventilert med fire sylindre og var effektiv, ga en kraftig ytelse og var en oppmuntring til produsentene om å produsere en egen sportsvariant – Shelsley.



Den sideventilerte fire-sylinders motoren montert på en Crossley 20/25 hp modell.



1914 Crossley 20/25 hp tourer.
Under første verdenskrig ble bilen berømt som stabsbil i Royal Flying Corps og ble også brukt i en ambulanse- og varebil-variant.

1928 Crossley 15.7 hp, denne modellen ble produsert fram til 1934. En sportslig versjon som gjenopplivet Shelsley-navnet ble lagt til i 1929.



Den sportslige Shelsley

Både 12/14-modellen (som snart skulle oppgraderes til 15 hp, der den hadde vært hele tiden av skattemessige grunner), og 20/25 hp-modellen hadde spenstig ytelse, og særlig gjaldt dette 15 hp, som gjorde det så bra i bakkerace at Shelsley, en spesiell sportslig type, ble lansert i 1913. Den fikk etter hvert en stilig avrundet radiator som ble et forbilde for større Crossley-modeller etter krigen.

En av de tidligste Shelsley-bilene ble påmeldt Swedish Winter-testkjøring, men ble trukket etter at den kjørte seg fast ned i gjørme helt ned til akselen. Like mislykket var påmeldingen til 1914 Tourist Trophy-løpet. Bilen, som var utstyrt med hydrauliske støtdempere og en oljekjøler mellom rammehornene, klarte ikke å fullføre løpet. Imidlertid kunne ikke sånne små tilbakeslag stoppe entusiaster fra å kjøpe Shelsley: på midten av 1914 fikk selskapet mye lovord etter ordren fra S.F. Edge (som hadde sluttet hos Napier to år tidligere) på en to-seters Shelsley kabriolet.

Enda viktigere, sett i lys av selskapets påfølgende historie, var Forsvarsdepartementets kjøp av seks 20 hp kabrioletter i mars 1913 for Royal Flying Corps: hele 89 var i tjeneste for RFC i januar 1914, og da krigen brøt ut ble Crossley tatt i bruk som standard stabsbil. Med doble bakhjul kunne den også tjene som varebil eller ambulanse. Etter at freden kom, var det RFC-modellen 25/30 h som var det viktigste produktet, som skilte seg fra krigens motstykke bare med den avrundede radiatoren og aluminiums-stemplene.

Etter Våpenstillstanden

Selv om det var en enorm etterspørsel etter biler etter Våpenstillstanden var den ukentlige produksjonen på ca. 45 biler i 1920 (til priser fra £1735 for en kabriolet til £1725 for en sedan) ganske bemerkelsesverdig tatt i betraktning det store antallet demobiliserte Crossleys som oversvømte markedet. Et nytt karosseri ble montert, og med krigens flate radiator erstattet av etterkrigens avrundede modell, kunne disse bilene godkjennes som nye: typisk var de forslitte 25/30-modellene som ble solgt til £400–600 lavere enn listepreis av Dootson of Bolton, Lancashire, som også solgte 16-seters buss og «charabanc»-ombygginger til £375, som viste seg å være et gode for tidligere soldater som ønsket å etablere egen bedrift.

Kongelig beskyttelse

25/30-modellen tiltrakk seg også mer fornemme kunder: Prinsen av Wales brukte Crossley som embetsbil på sine turer i det britiske imperiet i 1921–22 og kjøpte deretter 3 Crossley til privat bruk. Både faren hans, George V og broren, hertugen av York (som skulle bli George VI) ble eiere av Crossley; Kong Alfonso av Spania, kronprins Hirohito av Japan og kongen av Siam var blant utenlandske kongelige som brukte Crossley. Den gamle 25/30-modellen ble produsert fram til 1925, motoren varte enda lenger og var tilgjengelig i Crossley varebiler fram til slutten av 1920-tallet.

En ny, rimeligere Crossley dukket opp i 1920, beskrevet som «den mest bemerkelsesverdige 1921-modellen som er blitt produsert av et ledende britisk selskap»: den nye 19.6 hp-modellen ble tegnet av T. Wishart, i likhet med alle senere Crossley-biler. «The Motor» erklærte at denne 3,8 liters motoren var «nesten så mekanisk perfekt som man kan forestille seg, å kjøre denne nye Crossley er en fryd, og gir følelsen av å fly»

I 1923 gjennomgikk en helt standard 19.6-modell en 20.000 mile pålitelighetstest, den lengste som noensinne var blitt foretatt av RAC. Denne bilen, som var en kabriolet med registreringsnr. XK 7159, hadde et gjennomsnittlig forbruk på oppsiktsvekkende 26.12 miles pr. gallon av bensin og 6.154 miles pr. gallon av olje, og kjørte hele distansen på de samme fire Rapson-hjulene uten en eneste punktering. 19.6-modellen ble da også markedsført i sportsversjon som 20/70 og med en fartsgaranti på 70 miles pr. time på Brooklands. Fra 1924 ble begge modellene solgt med servo-bremses på alle hjulene.

Et forsøk på å produsere Bugatti på Gorton i 1921–22 ble skrinlagt etter bare et tyvetalls anglifiserte Type 22 hadde blitt bygget. Bortsett fra disse adspredelsene, var Crossley ivrig på å komme inn på markedet for rimeligere biler, og i 1920 begynte de å produsere American Overland i en fabrikk i Heaton Chapel, med priser fra £220 til £475 i 1923. Satsningen varte til 1933, men så ikke ut til å ha vært lønnsom. Den siste satsningen var et forsøk på å gjenopplive den lille bilen AJS, som var en avlegger av konkursen til Clyno.

12/14 hp-modellen som ble annonsert i 1923 var mer i Crossley-tradisjonen: det var ikke en liten bil som latet som den var en middels kraftig bil, men et solid produkt som kunne kjøres overalt uten problemer.

Selv i 1923 var ikke toppfarten på 50 mph særlig oppsiktsvekkende for en 2,3 liters bil, men den solgte godt. Produksjonen sluttet i 1927, ett år etter 19.6-modellen og to år etter 25/30.

Cape Town til Kairo

Den gamle RFC-modellen fikk en stilfull siste reise da to eksemplarer ble valgt av major og fru Court Treatt for deres 13.000 mile tur fra Cape Town til Kairo som startet 24. september 1924. De spesialbygde Crossley-karosseriene hadde demonterbare aluminiums-tak som kunne boltes sammen for å danne en flåte som kunne bære bilen og seks personer over elvene, men dette var mislykket og takene samt annet utstyr ble satt igjen i Nord-Rhodesia. «Vår reiserute fra Cape Town kan nesten spores etter tingene vi ble tvunget til å sette igjen», sa majoren. Da vi nådde sentral-Afrika måtte vi sove på bakken og hadde bare klærne som vi gikk og sto i.»

Men bilene overlevde, til tross for den meste gjørmete regntiden noensinne, gjorde de få veiene som fantes enda verre og de nådde fram til Kairo 24. januar 1926. Den eneste delen som måtte byttes var en aksel som hadde brukket da en bro kollapset. Bilene klarte fremdeles å kjøre 50 miles i timen etter den 18 måneder lange strabasiose turen. Court Treatt-paret hadde nok satt pris på en variant av 25/30-modellen påmontert et Kegresse-kjøretøy med hjul foran og belter bak, som ble vist på 1925 Commercial Motor Show, med en karosseripris på £1350 kunne den skryte av 8 gir og revers.

Crossley 18/50

18/50-modellen som erstattet 23/30-modellen på slutten av 1925, var et helt nytt konsept for Crossley, den hadde en toppventilmotor med seks sylindre. Selv om produsentene hevdet at akselerasjon og ytelsen ikke kunne matches av andre biler i samme størrelse, viste det seg at 18/50 hadde for få hestekrefter, og til 1928-modellen ble sylinderdiameteren økt med 6 mm til 75 mm, kubikkinnholdet ble økt fra 2,2 til 3,3 liter og bilen ble kjent som 20,9 hp-modellen. Den ble fulgt noen måneder senere av en lignende, mindre modell, 2-liter og 15.7 hp-modellen, som også ble bygget som sportsmodell.

I 1930 gjennomgikk 2-litersmodellen en total ombygging og resultatet var Silver Crossley med twin-top girkasse, selvforsterkende bremses, forkromming og trådglass overalt.

Crossley var fremdeles en forkjemper for kvalitet fremfor masseproduksjon, siden montering for hånd fortsatt var viktig i Gorton, hvor bilproduksjonen i 1930 fremdeles holdt samme nivå som ti år tidligere. Andre 1931-modeller inkluderte 20.9 Super-Six, 2-liters Sports (som hadde vunnet sin klasse i 1930 Mont des Mules bakkerace i forbindelse med Monte Carlo Rally) og en 23 hp, 3,4 liters, seks-hjulet sedan med 8-girs girkasse. Denne modellen var beregnet på terrengkjøring i koloniene; i 1929 hadde George V kjøpt en seks-hjulet 19,6 hp Crossley Tourer som stasjonsvogn til Sandringham. Seks-hjulsmodellen var en mellomting mellom bil og varebil, som hadde begynt å dominere på Gorton.

Crossley Ten

Men det var da Crossley tok den ukloke beslutningen om å prøve å slå masseprodusentene med en lavpriset lett bil: Crossley Ten. Crossley Ten ble lansert til 1932-sesongen og var en trist bil med en 1122 cc F-head Coventry Climax motor. Selv om C.J. Joyces «Torquay» sedan vant karosserikonkurransen i RAC-rallyet i 1932 og to andre Crossley Tens vant sin klasse i bilsegmentet, var modellen en fiasko.

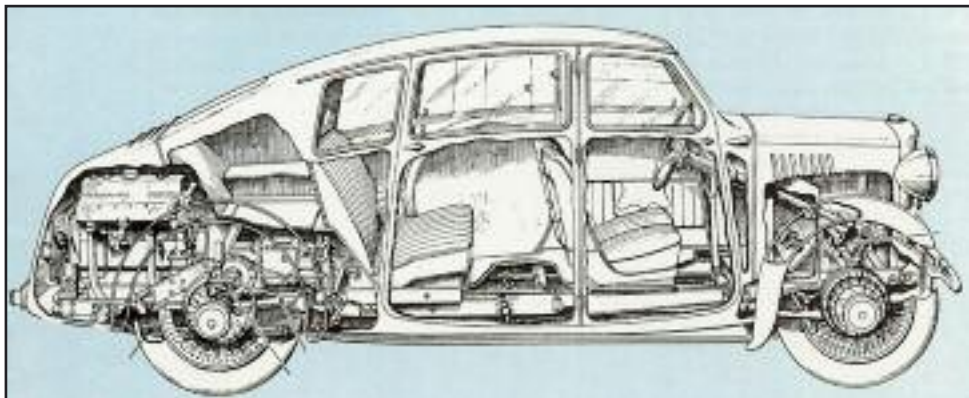
Vernon Balls mislykkes på Brooklands

Et lag med racerbiler tegnet av magasinet Automobile Engineer for sjåføren Vernon Balls mislykkes i å kvalifisere seg for Brooklands, og i 1934 ble Ten-modellen ombygget fullstendig av stylisten C.F. Beauvais, og gjenoppsto som «Regis». En seks-sylindret, 1476 cc. Regis Six, også med Coventry Climax motor, ble også annonsert. Begge modellene hadde Wilson forvalgs girkasse og automatisk sentrifugalclutch, og var bygget i standard- og sportsversjoner. De var først ute med sidevinduer for ventilasjon uten trekk og hadde lav, «double-dropped» chassis.

Ved siden av Regis fortsatte den gamle 2-liters og 2,9-litersmodellen ufortrødent, med få forandringer bortsett fra installering av forvalgs girkasse, 2-literen holdt ut til 1935, mens 2,9-literen varte til 1937.

2-litersmotoren dukket også opp i den rare Crossley-Burnley-modellen med hekkmotor fra 1934, bygget etter tegninger fra Sir Dennistoun Burnley, som også var ansvarlig for luftskipet R 100, og den ble brukt av Lagonda til deres 16/80 Sportsmodell av 1933-5, og som ikke på langt nær var så dårlig bil som mange har hevdet.

På slutten av 1935 hadde Crossley-serien inngått avtale om to Regis-sedaner og kupeer og 3-liters sedanen – ombygget av Beauvais. Selv om disse modellene fremdeles var på listen ett år senere, hadde bilproduksjonen så godt som opphørt. Sluttstreken ble satt i 1937. Gorton-fabrikken gikk over til produksjon av varebiler, produksjonen ble flyttet til Stockport i 1947 og Associated Commercial Vehicles Group, som overtok i 1951, gjorde det av med Crossley i 1956, siden den var en ulønnsom satsning.



Et tverrsnitt av 1934 Crossley-Burnley-modellen, som brukte en 15.7 hp seks-sylindret motor som ble montert bak i bilen. Dette var ukonvensjonelt og mislykket, så bare noen få modeller ble produsert.





Avreisedatoer:

Hammerfest - 1. juni

Tromsø - 2. juni

Narvik - 3. juni

Bodø - 4. juni

Mosjøen - 4. juni

Rogaland - 5. juni

Bergen - 5. juni

Kristiansand - 5. juni

Bergen - 5. juni

Trondheim - 6. juni

Molde - 7. juni

Halden - 7. juni

Motortreffet 2019
Lillehammer 7-9. juni
Tidenes samling av
kjøretøykultur!



- KULTUR PÅ HJUL..



Morris 1800, 2200 (ADO17)

Redaktørene (Anki og Roar) var i København i oktober. Der går vi ofte gatelangs og da treffer vi også på gamle engelske biler parkert i gata. Denne gangen oppdaget vi en Morris 1800. Da vi kom hjem måtte vi studere nærmere når Morris-1800 kom på markedet, og det var omtrent samtidig med Austin 1800. Austin 1800 ble produsert mellom 1964 og 1975.



Morris-forhandlerne måtte vente til mars 1966 før de kunne selge en 1800 med Morris-merke, og bortsett fra en annerledes grill og noen få andre detaljer var Austin og Morris 1800 identiske. I mai 1968 ble modellene MkII 1800 Austin og MkII Morris lansert, med 14 tommer dekk i stedet for 13 tommer (for

bedre styring) og vertikale finner for å skjule bilens bredde. Morris la til 1800S i sin serie i mai 1968, den hadde dobbeltforgasser og et Downton topplokk for 96bhp og 99mph. Morris 1800 ble brukt i langdistanse rallyer der det ikke var så farlig med den lave farten. I mars 1972 ble Morris 1800-serien utvidet med «Morris 2200» med en ny 6-sylinder versjon av Austin Maxi E-series motor. Den vanlige Morris 1800 ble oppgradert til MkIII med ny grill og innredning, produksjonen sluttet i 1975 etter at 105.000 Morris 1800/2200 var solgt og Morris 18-22 overtok.





Merry Christmas



Help Alexandra House by buying a petrolhead Christmas card



Leserbrev fra Per Kjell Torvestad

Biri og Mjøsmarkedet 2018.

Det ble moderne bil til Biri i år også... Planen var jo å kjøre Riley nå som kokeproblem var ordnet opp i, og bilen gikk som den aldri hadde gått før. Men jeg oppdaget noe som satte en stopper for langtur da vi var med på 4. julfesting og cruising til Nedstrand.

Hadde hatt en liten eksoslekkasje i en overgang på front eksosrør som jeg hadde reparert, merket eksoslukt såpass at det svei i halsen da vi kjørte i kortesje inn til Nedstrand, men det var mange biler og store motorer i gang, så det kunne jo være årsaken, men da jeg kjørte hjem alene utpå kvelden, luktet det like mye, sjekket reparasjonen da jeg kom hjem, den var helt fin..?

Etter en grundig sjekk oppdaget jeg defekt manifoldpakning ved den festebolten jeg måtte gjenge opp og sette inn løsgjenger, hadde ikke fått strammet den bolten nok. Så om bilen hadde greid turen uten problem, var det stor risiko for at jeg ikke hadde tålt turen, og sovnet på veien. Hadde avtalt å kjøre sammen med Jan Apeland, han med Opel 18B roadster med lillebror campinghenger bakpå, og et vennepar, Berit og Jakob Haaland i moderne Citroen, og Vigdis og undertegnede i vår Polo TDI (med hengerfeste..)

Vi hadde avtalt å kjøre om Voss –Lærdal –Filefjell –Fagernes og Dokka –Gjøvik denne gangen, Jan ville starte tidlig og ta ferje Utne–Kvanndal og møte oss på Voss, vi andre litt senere kjørte over Hardangerbrua og kom til Voss fem minutter etter Jan. Der hengte vi lillebroren på Poloen, så Opelen slapp å anstrenge seg i de lange stigningene vi hadde foran oss.

Turen gikk fint med noen innlagde stopp, Opelen til Jan gikk bare bedre og bedre jo lenger vi kom.. Utpå kvelden svingte vi inn på parkeringen på Biri travbane, hengte lillebror tilbake på 18B, vinket til flere kjente i bobiler parkert bortenfor, og kjørte siste biten til Biristrand camping og hytte 14.

Fredag morgen var vi på plass, fikk “armbånd” og begynte sjekken av esker og kasser og lignende etter noe spennende. Det var ekstremt mye kopper og kar, noe som ser ut til å overta mer og mer på disse markedene rundt om, som egentlig startet som delemarkeder de fleste.

Vel, fant jo litt, diverse tenningsdeler, stifteplater med kondensator, og stifter, alt til Riley.

Været var ok utover dagen, ganske varmt, men noen skyer som litt lenger utpå dagen slapp noen få dråper dann og vann. Kom i prat med folk på standen til Toten gammelbilklubb, der var en av de som var med og hentet den forrige Rileyen som ble solgt til Stefan Solberg derfra, han kunne fortelle at Stefan skulle komme med bilen, som nå var kommet på veien igjen.

Prøvde å følge med om den dukket opp, og plutselig sto den der, uten at jeg hadde sett når den kom. Den hadde fått ny farge, grå metallic med sorte skjerner, det var ikke alt som var gjort noe med, setene såg originale ut, men dørtrekk og treverk inni såg pent ut..

Gikk og vaktet for å få en prat med eieren utover ettermiddagen uten å se noen, da det brått kom en real regnskyll så jeg måtte søke ly og sprang bortunder utbygget på en stor tavle. Det tok knapt ti sekunder, da jeg snudde meg, ser jeg Rileyen på vei ut. Han dukket ikke opp igjen på lørdagen. Det ble fortalt at han hadde satt Volvomotor i den, noe han også hadde gjort tidligere med en annen Riley, hvilken type motor ble ikke sagt.

Lørdagen kom med fint vær, var på plass i god tid, fikk nytt arm-bånd, og så var det å sjekke de selgerene som var kommet etter at vi for derfra fredag kveld. Ellers var det veldig mye fine biler på gresset innenfor banen, hvor mye vet jeg ikke, men det såg ut til å være mer enn det året det var nesten 600 biler utstilt, den gangen var det ledig plass flere steder, nå hadde de problem med å finne plass til de som kom sent. Det ble ikke noe handel lørdagen, helst kikkning på biler og prat med folk, det var jo en god del haugalendinger og HVKere å se. Utpå ettermiddagen trakk vi oss tilbake til hytta, og jeg forberedte meg til Albion-party som vanlig, det var konkurranse og loddsalg og gode historier utover kvelden.

Søndag og avreisedag, Jan hadde startet en stund før oss, og vi hadde kontakt av og til, han kjørte samme vei som vi kom, og var passert Dokka da vi startet, så vi kjørte mot Vingrom og tok over fjellet derfra, han tok også om Leira for å unngå den bratte stigningen fra Vestringsbygda og opp, og var kommet opp på Golsfjellet da vi kom til Aurdal, så vi tok korteste vei der, fikk tilbakemelding at Opelen "maler som en katt".

Jan sto og ventet på oss på Geilo, han hadde spist niste og ville fortsette da vi ville innom en kafe for en liten matbit. Så det ble avtalt å stoppe for middag i øvre Eidfjord, på kafeen på campingplassen tvers over veien for Hardangerviddasenteret.

Da vi kom dit, fant vi ingen Jan, han sto i nedre Eidfjord og ventet på oss der, han hadde regnet med at det var kafeen der vi mente, så det ble til at han kjørte videre derfra, mens vi bestilte mat på Viltkroa, som kafeen het. Jakob og jeg ville ha biff, som Jakob hadde hørt skulle være veldig god her, Vigdis ville ha viltsnadder, og Berit ville ha fjellørret. Etter en liten stund kom maten. Å, duverden!!

Her var det skikkelige porsjoner så du skulle ikke gå derfra sulten! Og jeg liker en god biff! Men det har jeg ikke fått før nå! Det er vel det beste biffmåltidet jeg har fått! Samtlige skrøt over god mat! Tennene løper i vann her jeg sitter og skriver...

Etter å ha spist og slappet av litt, bar det videre, den vanlige stoppen hos "Mr. Applefarmer" for kjøp av et par kartonger med eplemost og moreller m.m. og en liten kaffestopp på Åkrafjordtunet før det var hjem hver for seg. Jan hadde nesten kommet seg hjem uten problemer, men måtte fram med reserve bensinkanne mellom Eidfjord og Kinsarvik, han satset på å nå Kinsarvik for å fylle, det gikk nesten. Ellers hadde Opelen fungert helt topp, og gikk så godt som den aldri hadde gått, og hadde hatt veldig godt av den lange turen.

Så får jeg bestille ny pakning til Rileyen...



Moggies Christmas tipple

Min fartstid i Albion, så langt.....

Av Per Kjell Torvestad

Det må ha vært Sjøormløpet i 1992 som ble starten på mitt medlemskap, da det var der jeg ble kjent med Lise og Kjell Kristian som anbefalte å melde meg inn. De første klubbavisene jeg har er fra 1993, og jeg har arkivert alle, til dags dato.

Jeg husker ikke året da første møte med Biri og Mjøsmarkedet fant sted, men en kamerat fra HVK og da Albionmedlem, (han hadde da en Vauxhall lik Johan Steen sin) Wilfred Sætre, anbefalte å ta turen, han fikset overnatting på Sveastrand camping da. Siden ble det diverse hytter rundt om på Stranda, og av og til på Furuodden, til jeg fikk ordne "fast plass" på det som nå heter Biristrand.

Kan ikke helt huske om jeg har møtt på alle markedstreffene helt fra starten, men det ble i alle fall fast rutine ganske snart, i starten med moderne bil, etter at vi kjøpte MG A, mange ganger med den, med litt moderne avbrekk innimellom. Med Riley nr.2 prøvde vi en tur som startet veldig bra, men endte opp i koking tur/retur.

Det ble litt skruing, og tiden strakk ikke helt til, så det ble litt moderne bil, men med nytt radiatorvev virket alt som det skulle, det vil si tilsynelatende, for det luktet veldig eksos under kjøring..? Defekt manifoldpakning..! Så om bilen hadde tålt turen over Hardangervidda, spørs det om jeg hadde tålt den...



"Per Kjell vant "rosamåla bølge" som premie i Sjøormenløpet i 2008"

Så Biri 2018 ble det moderne igjen. Albiontreffet på Biristrand 1999 ble et treff jeg husker! Etter at de nummererte oppgavearkene var levert inn og rettet, var det trekning av Englandstur med DFDS, og mitt nummer ble trukket ut!

Da min kone Vigdis ikke har sansen for båt, ble det en kamerat som har hatt delvis ansvar for en uteseilende brors to Morris minor og en Marina, Erling Hetland, som umiddelbart takket ja til å være med.

Billetten gjalt utvendig lugar tur retur Kristiansand–Newcastle, en telefon til DFDS ordnet bilbillett også, og med gode råd og hjelp fra Lise og Kjell Kristian, ble det en minnerik tur, gjengitt i Albion-avisen nr.1, 2000. Det har også vært noen minnerike turer over vidda, til og fra Biri, den beste og den verste kjørte



Per Kjell og hans Riley

jeg alene, da jobbsituasjon forhindret at Vigdis kunne være med. Den beste turen startet i åpen MG med jakke på, den ble snart puttet bak seteryggen, det ble tur retur i kortermet skjorte, oppknapet til navlen, temperaturnåla på bilen var vel den som likte det minst, måtte hjelpe til med varmeapparatet for å gjøre den fornøyd.

En oppdagelse etter den turen da jeg kom hjem, og bilen sto i garasjen, var at under litt sjekk og vedlikehold kom jeg borti nedre radiatorslange, den var så morken at det gikk hull i den.

Den verste turen var i regnvær og kuling og 6–7 grader, orket ikke å sette i sidevinduerne, hadde en god skinnjakke på, og tonneautrekket over knærne, og ristet vannet av det av og til. Egil “MG–Hagen” har vært god å ha når det gjelder deler og utstyr.

Den hadde originale stålfelger og brukbare men gamle dekk da jeg kjøpte den, og når hastigheten krøp over 70 km/h ble det noe risting både på rattet og ellers. Kjøpte nye dekk og balanserte etter alle kunstens regler, ristet like mye. Da bilen egentlig var bygget sammen av flere biler, og hadde et karrosseri lik 1959–60 modell, fant jeg ut at Egil hadde Minilite-kopi alu-felger å selge, slike felger kom på markedet på slutten av 50-tallet og passet min bil.

Miniminner med ferskt førerkort i 1969 – og kjøring med Morris Mini.

Av Per Kjell Torvestad

Som nevnt i en tidligere artikkel, byttet min far VW transporteren sin i en -1967 Morris Mini 850 på våren 1968.



Morris Mini 1967

Redaktøren har lagt inn 2 bilder av en Morris Mini fra 1967 som skal være i original tilstand Chassis Nr MA254L484 ... The car has Heritage Certificate (FIVA ID. Card).

Dette for å synliggjøre hvilken bil Per Kjell faktisk kjørte.

Den ble kjørt adskillige mil av undertegnede etter at “lappen” ble tatt høsten -69. Jeg hadde fått prøvd meg bak rattet på “brødboksen” noen turer mellom Vikjo og Bø på nordkarmøy før den ble byttet ut, så det ble Mini som ble privat “skolevogn”, stort sett med min far ved siden, men også litt på egenhånd midtukes kveldstid på et lite område hvor jeg øvde på rygging og manøvrering, som f.eks. flere måter å parkere, stilte opp to bossdunker for lukeparkering på langs, og flyttet dem nærmere for å rygge mellom dem.

Etter noen timer hos Bjørnsen trafikkskole i Haugesund, ble det oppkjøring, tre muntlige spørsmål fra bilsakkyndig Nilsen, så en kjøretur nord til veien ned til Kvalsvik, hvor vi snudde der byggefeltet Sagatun er nå, like ved Haraldshaugen, og tilbake til bilsakkyndige ved stadion.

Skrev navnet mitt under bildet i den lille grønne boka, så kunne jeg kjøre bil lovlig helt alene..! Min far lot meg bruke bilen mer eller mindre som jeg ville, men måtte alltid gi beskjed, i tilfelle han skulle bruke den, noe som ikke var så ofte, i alle fall på kveldstid.

Det var ikke store driftsutgifter med den, 25 L bensintank og halv-literen på mila, gikk den lenge for en tikrone i bensin, med den prisen som var da. Men det gikk endel dekk etter at jeg begynte å bruke den.

Den var bare kjørt tolv tusen km da den ble kjøpt, og hadde fortsatt 5,20 x10 originale diagonaldekk da jeg slapp til rattet, de ble snart "blanke". Jeg fant en uvanlig dekkdimensjon som måtte prøves, nemlig 5,9 S 10 Wide Oval, også diagonal, men noe breiere slitebane, og bedre veigrep, noe mere go-cart følelse. Senere ble det radialdekk, og enda mere go-cart.

Min eldste bror hadde "bygd om" interiøret med polstret dasjbord, flyttet speedometeret fra midten til foran rattet, og med tre små runde instrumenter på midten, oljetrykkmåler, amperemeter og kjølevannstermometer, og så hadde han laget lokk på dørlommene og laget polstret armlene oppå.

Det ble fartet rundt om i distriktet, som oftest med en kamerat ved siden, det var enten kino eller til dansetilstelninger rundt om, og ofte haikende jenter hjemover. En onsdagskveld vinterstid på vei hjem fra ungdomshuset på "Dalen" (egentlig Nygård) på Karmøy, hadde det kommet noe snø, og på gardsveien hjem til kameraten min, låg det en tilsynelatende liten snøfonn som jeg tok fart for å komme gjennom, hadde da gode vinterdekk... Den var nok større enn den såg ut.. Vi ble stående med hjulene en halv meter over fast grunn.. Heldigvis hadde kameraten min tilgang til onkelens traktor.



Som de fleste vel er klar over, har jeg alltid hatt sansen for godt lys, minien fikk montert to tåkelykter og en 1000M (ekstra fjernlys) og en mindre rektangulær tåkelykt bak som ryggelys. Godt ryggelys er kjekt å ha på landsbygda vinterstid.. Og tåkelysene var veldig gode å ha en sen natt på vei hjem fra "sør på øynå", tåka var som en grå ulldott, med nærlys på var den som en vegg, tåkelysene lyste liksom innunder, så sikten ble adskillige meter lenger, men turen tok tid likevel.

Sommeren -71 var jeg rekrutt på Evjemoen, var forlovet med Vigdis, og skulle gifte oss i juli, fikk låne minien til Evje for å komme meg hjem til bryllupet, hadde to medsoldater med til Evje, men hjem var jeg alene i bilen. Tok opp en haiker som var turist fra Holland, han skulle til Haugesund var planen. Etter Byglandsfjord tok vi igjen en tyskregistrert NSU 1000 TT med motorluka på gløtt, breie felger og dekk, og klistremerker runt om, som om det var en rallybil.

Vedkommende gav skikkelig på når veien var noelunde rett fram, vi hadde da ingen sjanse til å følge ham, men han slakket veldig av der det var svingete, det gjorde ikke jeg. Vi hadde jo kjørt denne veien endel ganger, og var litt kjent. Etter en stund med meg tett oppi i hver sving, slapp tyskeren meg forbi. Det gikk fortsatt oppover Setesdalen i "god gli". Da vi kom til Haukelidgrend, ville hollenderen ikke lenger...?

Kom hjem i god behold til bryllupet, og vi er fortsatt gift.

Noen år senere hadde jeg fått min egen bil, men hadde ikke hengerfeste, som minien hadde. Innkjørselen til der vi da bodde, var en veldig krapp sving, så grusen lå oppetter kjellermuren etter et par turer rundt svingen. Min far tipset om at det veistøvet som sopemaskinene tok opp på våren, inneholdt både strøsand og asfaltstøv, og måtte være noe å prøve i innkjørselen, og på baksiden av BP stasjonen jeg jobbet på da, på Velde, Avaldsnes, der hvor Øygartentunet er nå, ved rundkjøringen til Veldetun, hadde sope-maskinen lagt fra seg en skikkelig haug med "oppsop".

Fikk låne henger av en nabo, en forholdsvis vid sak, breiere enn minien, og uten bremses. Den ble fylt til randen, lasset såg ut som en pyramide, og var Tungt, skikkelig tungt. Skulle ikke forundre meg om det var nærmere to tonn enn ett. Minien slet med sine 37 hk SAE, kom etterhvert i siget, kom vel opp i 50 km/h på vei mot Bøkrysset, tråkket på bremsen for å slakke av nok til å svinge opp mot Torvastad, lite skjedde..! Måtte trø HARDT! Heldigvis kom ingen bil mot, seig sakte det siste stykket hjem uten uhell, fikk lesset av og planert innkjørselen, det ble perfekt, og holdt den tiden vi bodde der, og skulle ikke forundre meg om det holder ennå.

Min søster overtok bilen og hadde den en stund, en dag skled hun inn i en bjerk ved siden av garasjen, dultet forskjermen, den var mer rusten enn man var klar over. Den ble da solgt til noen som byttet skjerm og brukte den en stund til hydrolastic fjærsystemet gikk lekk, og det var den minien...



MG Midgette



1954– 1969

Motor:	4 sylindre
Kapasitet:	1489/1622 cc
Kraft:	54–63 bhp
Girkasse:	4 gir, manuell girkasse
Toppfart:	82 / 87 mph
Antall bygget:	67.597 (alle modeller)

Innledning

Selv om MG hadde brukt Midgette-navnet på K-Type og N-Type biler på 30-tallet, er navnet mest kjent for bilene som ble bygget på 50- og 60-tallet, dette startet med ZA og slutter med Mark IV. ZA ble først vist fram for publikum på London Motor Show i 1953, men seriøs produksjon kom først i gang i mars 1954. Interessant nok var ZA den første MG som hadde selvbærende skallkonstruksjon.

Den nye MG'en var tegnet av Gerald Palmer (kjent for Jowett Javelin) og hadde moderne italiensk styling, motoren var 1,5 liter (1489cc) B-series, med doble 1,25 tommer SU forgassere og med ytelse på 60 bhp, bakhjulsdrevet med firegirs girkasse.



ZA Magnette hadde et elegant firedørs karosseri som så nesten italiensk ut fra noen vinkler, den hadde den tradisjonelle MG-grillen med helling for å gi den et aerodynamisk utseende som matchet resten av bilens design. Interiøret til Magnette var velutstyrt med speedometer i halvt åttekantet form, som var vanlig i MG sedaner. Det var enkeltfjæring foran med spiralfjær og roterende aksel med halvt ellipseformede bladfjær. Det var tannstangstyring, og hydrauliske Lockheed 10 in (254 mm) trommelbrems foran og bak.

Bilen hadde adskilte frontseter og baksetebenk med skinndekor, dashbordet og innsiden av dørene var i polert tre. Varmeapparat var standard men radio var fremdeles ekstrautstyr. Standardfargene var rødbrun, grønn, svart og grå. Den tilsvarende Wolseley 4/44-modellen som ble solgt første gang året før, brukte 1250 cc motoren fra MG TF. Selv om de var visuelt like hadde MG'en lavere akselfjæring og bare fordørene, bagasjelokket og takplatene var like. 4/44-modellen ble erstattet av 15/50 i 1956.

I 1955 testet The Motor magasinet en Magnette og registrerte en toppfart på 79,7 mph (128,3 km/t). den akselererte fra 0–60 mph (97 km/t) på 23,1 sekunder og hadde et drivstofforbruk på 24,9 miles pr. gallon (11,3 l/100km). Testbilen kostet £914 inkludert avgifter. 18.076 MG ZA Magnette ble produsert mellom 1953 og 1956.

Magnette ZB

ZA ble erstattet av Magnette ZB i 1956. Motorkraften ble økt til 64 hp (48 kW) ved å montere 1,5 tommer forgassere, som økte kompresjonsforholdet fra 7,5 til 8,3 og endret på manifolden og en halvautomatisk girkasse var ekstrautstyr. Interiøret ble forbedret ved å sette inn et dashbord i tre og det fantes også en «Varitone» modell med et større bakvindu og mulighet for tofarget bil-lakk. Med den ekstra motorkraften ble toppfarten nå 86 mph (138 km/t) og 0–60 mph kom ned i 18,5 sekunder. Den tilsvarende Wolseley 15/50 delte nå ZBs B-Series motor. 18.525 ZB Magnette ble produsert mellom 1956 og 1958.

Magnette Mark III

Mark III fra 1959 fikk blandet mottagelse. Amerikanske magasiner ønsket den nye modellen velkommen, mens britiske magasiner var mer tilbakeholdne. Mange MG-entusiaster var avvisende til Magnette Mk III, men bilen markerte starten på «merke-produksjon»-epoken til MG, da den ble lansert i 1959. Magnette Mk III var del av den nye A55/Oxford-serien med mellomstore BMC sedaner tegnet av Farina som alle ble lansert i løpet av noen måneder i 1958/59.

For my kind of motoring -
it must be an M.G.

Safety First!

THE 40-55 MG MAGNETTE LIMITED, RILEY STREET, COVENTRY, ENGLAND

Den var nesten identisk med Riley-versjonen (4/68) til den nye Pinin-Farina-tegnede mellomstore BMC sedan-serien. Alle versjonene (inkludert Austin A55 Cambridge Mark II, Morris Oxford series V og Wolseley 15/60) ble produsert av British Motor Corporation (BMC). «MG»-versjonen av serien hadde samme karosseridesign som Riley, selv om den hadde en bredere, mindre tradisjonell MG grill (til sammenligning hadde Riley-grillen et mye mer elegant design).

Heldigvis hadde Farina-karosseriet til MG og Riley mer diskrete «finner» enn resten av serien selv om de ble produsert samtidig med Morris og Wolseley-variantene (som begge hadde my lenger finner) på Cowley-fabrikken. MG Magnette Mk III brukte en 64 bhp, 1489 cc, B-series motor og samme fjæring som resten av serien.

Bilens fjæring-design ble ansett for å være for myk og kjedelig for en MG sedan og var ikke noe fordelaktig for bilens image og renommé. 16.676 MG Mark III Magnette ble produsert mellom 1959 og 1961, før den ble erstattet av en noe bedre Mk IV versjon.

Magnette Mark IV

Mark III ble oppgradert i 1961 til Mark IV. En større 1.6 liters (1622cc) B-Series motor ble montert der sylinderdiameteren ble økt til 76,2 mm, bilen hadde dessuten større akselavstand og bredere hjulavstand. For å forbedre kjøreegenskapene ble det montert krengningsstabilisator foran og bak. På utsiden var Mark IV omtrent identisk med Mark III. Automatgir ble tilbudt som ekstrautstyr.



Til tross for den store forbedringen i det mekaniske ble ikke den nye Magnette-modellen en suksess, ganske enkelt fordi den lignet for mye på den forrige Mk III-versjonen. Mk IV fikk imidlertid tofarget lakkering som skilte den ut og interiøret fikk samme finish som før. MG Magnette IV fortsatte å selge i et lite antall fram til produksjonsslutt i 1968, etter at 14.320 biler hadde blitt produsert.



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



Unneberg bil



**SUNNAAS
HJULSERVICE**
Hjulspeialisten 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 ordro@wgnos.no

BIL
Etabl. 1965
VAREHUSET
ANKER

BILDELER • UTSTYR • DETALJ • ENGROS • TLF.: 82 58 53 50



Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.



**Albions svært aktive medlem fra Aalesund - Lidvard Lundanes -
har sendt oss noen flotte bilder av sin MG Magnette.**



B

DISTRIBUERT AV POSTEN
posten
NORGE
NORGE P.P. PORTO BETALT

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

