

Albion 40 år



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 4 – 2019**



Cortina Lotus MK 1 (1963-1966)



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: jsorensen@ecit.com

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
Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund
tlf: 400 66 671 epost: jsorensen@ecit.com
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 2019 er snart passert og det har vært et aktivt år for Albion – vi har jo feiret 40-års jubileum. Styret sier seg fornøyd med feiringen og vi håper at medlemmer og besøkende trivdes under feiringen.



Både vår- og høstmarkedet på Ekeberg med Albionstand var godt besøkt. Flere nye medlemmer tegnet seg og kaffe til besøkende smaker alltid fortreffende. Det ble tid til en prat med skryting og spørsmål om hjelp til dubbeditter og ellers god anglofil informasjon.

Engelsk bildag på Burud: lørdag 13. juni 2020.

Albiontreff Biri Travbane/Biristrand Camping

lørdag 1. august (31.07.–02.08) Mjøsmarkedet fredag og lørdag

Høvikodden siste onsdagen i måneden var også i 2019 en stor suksess.

Vi fortsetter også i 2020 – sett av siste onsdagen fra mars/april til september/oktober.

Medlemskontingent for 2019 er ikke sendt ut tidligere i år.

Vi håper å få sendt kontingenten ut i løpet av året i samarbeid med StyreWeb. Vår kasserer Jan-Ivar har byttet server på sin «maskin». Det har derfor tatt noe tid med overføringen av filene til nytt system.

Betal derfor kontingenten så snart den er i posten eller på din e-mail.

Noen medlemmer har allerede betalt for 2019 og dere vil ikke få post eller e-mail.

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 2020.

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 2019 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

Aibion hadde i nummer 1 for 2007 en større artikkel om Ford Anglia 105E. Anglia kom i 1959 og var et tegn på en ny tid for Ford i England.

Nye modeller kom deretter ganske hyppig. Consul Classic (1961–1963), Consul Capri (1961–1964), Cortina (1962–1982), Corsair (1963–1970), Escort (1968–2000), Capri (1969–1986), Granada 1972 i England)



Vi har i dette nummer sett nærmere på Cortina, Escort, Consul, Zephyr og Zodiac. Vi ser at flere av bilene blir levert som sedan, men også pickup, varebil, stasjonsvogn og kabriolet. Særlig Anglia hadde full bredde av familie-, sport- og nyttebil.

Flere Albionmedlemmer reiser hver høst til NEC i Birmingham. Vi har fått reisebrev fra Kjell Kr. Ukkelberg som møtte flere av våre medlemmer på de ulike stands på denne bilutstillingen.

Dag Jarnøy har sett nærmere på bilmerket Humber og ikke minst Humber Pullmann som gikk som legevaktsbil i Oslo på 50-tallet. Vi ønsker gjerne artikler fra vårt medlemmer om denne type nyttebiler. Mange av disse bilene har et spennende kulturhistorisk bidrag i framveksten av det moderne Norge.

Kjell Kr. har også tatt seg tid til å være på julemarked på Hamar hvor han la merke til en Austin FGK 60, en 1967 modell som fortsatt blir benyttet av Hamar kommune ved spesielle anledninger.

Kjell kr. har også igangsatt et arbeid med å få oversikt over forhandlere av deler til britiske kjøretøyer. Her ønsker vi nyttige tips.

Da gjenstår det bare for redaksjonen (Anki og meg) å ønske alle en riktig god jul og et nytt godt albionår.



Hilsen Roar

National Classic Motorshow, NEC Birmingham

Et tilbakeblikk fra Kjell Kr. Ukkelberg



Årets National Classic Motorshow ble arrangert i tiden 8. – 10. november på det nasjonale messeområdet som ligger i tilknytning til flyplassen i Birmingham. Bare et langt rullebånd skiller messeområdet fra flyplassen. Det gjør det svært praktisk å komme seg til messen selv om det i dag ikke går direkte flyforbindelse mellom Norge og Birmingham. Birmingham er Englands nest største by og flyplassen har forbindelser til de fleste større flyplasser i Europa.

Turen i 2019 var en kombinert bilutstillingstur og fotballtur med NEC på lørdag og Manchester United mot Brighton på søndag. Reisefølget besto av undertegnede, formann Lise og vår sønn Erling Nikolai. Sistnevnte en meget stor Manchester United fan. Billetter til fotballkampen er nesten umulig å oppdrive. Vår gode venn og Albion medlem Colin som flere ganger har besøkt oss i Norge med sin Austin Sheerline, skaffet billett via sine forbindelser.

Avreise var fra Oslo fredag 8. november med KLM via Amsterdam og etter en kort mellomlanding til Birmingham. På lørdag hadde vi avtalt å møte Colin og hans Alison på klubbstanden til Austin Sheerline & Princess klubben.

Denne gangen var det messe nr. 35 med totalt mer enn 3000 kjøretøyer, ca. 300 merkeklubber, delemarked, område for salg av verktøy og annet utstyr, auksjon, og mye mer. Det var ventet så mye som 200 000 besøkende over tre dager. Totalt sett et enormt messeområde som det på ingen måte er mulig å komme rundt på en dag. Det var derfor viktig å prioritere det vi skulle gjøre. Det ble derfor kun besøk på noen klubbstand og på delemarkedet hvor det ble gjort noen gode kjøp.

Bildet under viser Lise, Colin og Alison ved en av de mange salgsstandene.



Innholdet i posen besto av flere produkter fra Autoglym til ca. en fjerdepart av prisen i Norge. En liter med Autoglym Super Resin Polish kostet kun 10 pund, ca. kr. 110. Det ble også gjort andre gode kjøp og ikke minst skaffet jeg meg mange gode kontakter. Jeg har gjennom mange besøk på Beaulieu markedet og NEC skaffet meg mange gode kontakter som jeg gjennom årene har hatt stor nytte av i jakten på deler til egne og andres kjøretøyer.

Hvert år reiser mange fra Norge til Birmingham. På messen så og hørte vi både kjente og ukjente stemmer. I ettertid har vi hørt om flere kjente som hadde vært der, men som vi hverken så heller hørte noe fra, også Albion medlemmer. Den vi imidlertid møtte var styremedlem og Rover oppmann Jan Tverdal. Han hadde sammen med sin Åse og et vennepar fra Valdres tatt turen med messebesøk på lørdag kombinert med andre opplevelser. Hva er mer naturlig enn å avbilde Jan sammen med en Rover P2 1946 modell på standen til Rover Sport register?

Jan og hans sønn Frode, Rover- og Land Rover-entusiast er selv godt i gang med å restaurere en tilsvarende norsk bil. Jeg har selv vært og sett på restaureringen. Dette er en restaurering med mange utfordringer som åpenbart Jan og Frode er i stand til å løse. Restaureringen



åpenbarte mange rustutfordringer som Frode med sine sveisekunnskaper har kastet seg over. Jeg er sikker på at Roveren om ikke så lenge er på veien i all sin herlighet.

En av bilene som vakte interesse, ikke minst hos Lise, var en flott og sjelden Wolseley 18 - 22. Modellen var den siste Wolseley modellen som ble satt i produksjon.

Som de fleste legger merke til er bilen en oppgradert versjon av Austin Princess som det ble solgt en del av i Norge på 1970-tallet. Etter det jeg kjenner til har det aldri vært solgt en slik Wolseley i Norge. Skulle noe vite om en slik bil i Norge hadde det vært hyggelig med en tilbakemelding.



Modellen som kom i mars 1975 ble kun produsert i 3800 eksemplarer frem til september 1975. Den ble levert med en sekssylindret motor, servostyring, oppgradert ventilasjonssystem, to krets servo bremsesystem og flere andre forbedringer i forhold til Austin Princess fra samme periode.

Bilen fikk mye skryt av motor pressen. Av mange ansett som en bedre bil enn langt dyrere konkurrenter. Dessverre ble produksjonen stanset allerede etter 6 måneders produksjon. Dette skyldes at Britisk bilindustri på 1970-tallet var inne i sin største krise både i forhold til kvalitet og salg.

Lise lot seg imponere over dette vakre eksemplaret av en Wolseley 18-11. Som en kuriositet kan det nevnes at en Austin Princess i Danmark fikk et Wolseley 18-22 karroseri etter en kollisjon. Denne bilen som i vognkortet har fått betegnelsen Austin Wolseley Princess var nylig til salgs på det danske nettstedet Veteranposten. DK.

Vi hadde bare avsatt lørdagen til besøk på messen. Vi måtte derfor konsentrere oss om enkelte kjøretøyer fremfor å løpe rundt blant mange tusen besøkende. En av de bilene som falt i smak var en lekker Jensen 541. Modellen ble produsert i et meget begrenset antall i perioden 1957 -1960.



En nesten tilsvarende bil er til salgs på Finn. Dette er en Jensen Interceptor 1954 modell, produsert på Carters Greenfabrikk. Ifølge annonsen skal det bare være produsert 288 stykker av denne modellen. Både Interceptor og 541 ble levert med en Austin 4 liters motor som er den samme som ble brukt i Austin Sheerline og Princess. Jensen hadde imidlertid 3 forgassere og overdrivegirkas- se. Det siste kunne jeg godt tenke meg i min Austin Sheerline.

En betydelig del av messeområdet var avsatt til merkeklubbene. Hvert år konkurreres det om beste klubbstand. Mange merkeklubber legger derfor stor innsats i å presentere klubben på en best mulig måte. Det danderes med alt fra låvefunn til gjennom-restaurerte eller strålende originale kjøretøyer. På enkelte klubbstander kan en også finne alt fra delesalg til kaffehjørner med småkaker og mere til.

På klubbstanden til Riley RM klubben var det utstilt flere modeller. Denne vakre Riley RM 2,5 liter kabriolet fikk mange beundrende blikk. Det samme gjorde også denne vakre tofargede Wolseley 6/80. Begge modellene hadde en stor beundrerskare blant publikum. Det er derfor flott at vi også i Norge har et Riley miljø, mye takket være Dag Jarnøy. Som tidligere Wolseley 6/80 eier er det også et håp om at vi finner flere av dem på vegen fremover.



Austin Comercial J Van ble produsert i perioden 1949 –1951. Modellen ble produsert både som Austin og Morris. Austin utgaven kom i 1957. Fra 1949 og til 1957 ble bilen levert med en 4 cylindret side-ventilert motor som også ble benyttet i MorrisOxford MO. Fra 1957 fikk den B motoren som også ble benyttet i MG, Riley, Wolseley med flere. Varebilen ble mye benyttet av det britiske postvesenet. I Norge ble det solgt noen få slike varebiler.



Morris Minor 1000 Campingbil, En slik utgave tror jeg neppe ville blitt godtatt av biltilsynet i Norge. Campingdelen var fullt innredet og svært forseggjort. Jeg er ikke sikker på om utgaven falt i min smak, men den vakte betydelig oppmerksomhet og munterhet. På en messe som NEC vil det alltid være en del spesialutgaver, noen hjemmesnekret som denne Morris Minor og andre fabrikke spesialiteter. Dette er med på å gi NEC et stort spekter av kjøretøyer som dekker mange interesseområder. Kort sagt en messe for alle...



National Classic Motorshow er virkelig verdt et besøk, men sett av god tid. Det er mye å se.

Anglofil hilsen Kjell Kr. Ukkelberg

Historien om Mark I Ford Escort

Mk1 Ford Escort ble produsert mellom 1967 og 1975 på Halewood-anlegget i England for det britiske og irske markedet. Den ble samtidig produsert i Belgia for det europeiske markedet. Men på begynnelsen av 70-tallet flyttet Ford den europeiske fabrikken til deres nye anlegg i Tyskland.



Den britiske Mk1 Escort var litt forskjellig fra den kontinentale versjonen siden styremekanismen og forstillingen var spesialtilpasset, i likhet med endringene i bremses, hjul og felger. Motoren til Escorten varierte i forhold til modell og spente fra 0,9 til 2,0 liter.



Mk1 Escort gjorde sin første offisielle debut på Brussel Motor Show i januar 1968. Men det var ikke lenge før Escort ble Storbritannias bestselger på hele 60-tallet. I 1974 kunne Ford stolt annonsere at de hadde produsert 2 million Escort, bare 6 år etter at den ble lansert. Statistikken viser at 60% av de produserte Mk1-modellene ble solgt i Storbritannia.



Den tradisjonelle Escort ble produsert med bakhjulsdrift og hadde enten 3-girs automatgirksompe eller 4-girs manuell girksompe. Tre karosserityper ble produsert i Escorts historie, den første var 2-dørs sedan, så kom 3-dørs stasjonsvogn og til slutt 2-dørs varebil.



Det ble designet høyttelsesversjoner av Escorten for å konkurrere i rallyer i Storbritannia og Europa. Ford Escort Twin Cam ble pro-

dusert på Halewood-anlegget og var laget for konkurranser i Gruppe 2 internasjonal rallykjøring. Denne versjonen var utstyrt med et dobbelt kamakselhode med åtte ventiler, produsert av Lotus og montert på en 1,5 l. blokk uten tverrstrøm. Den hadde større sylinderdiameter, som ga Twin Cam-modellen en kapasitet på 1.557 cc. Den samme motoren ble opprinnelig bygget for Lotus Elan. Etter hvert ble Twin Cam fasett ut og erstattet med de velkjente RS1600-versjonene.



Mk1 Ford Escort ble raskt en av de mest suksessrike rallybilene noensinne. Den mesterlige ingeniørkunsten gjorde at Ford var nærmest uslåelig på slutten av 60-tallet og starten på 70-tallet. En av Fords største seiere var i London – Mexico World Cup Rally hvor Mk1 Ford Escort Mexico-versjonen ble skapt for å feire seierne. Denne spesialutgaven var utstyrt med den ikoniske stylingpakken sammen med en 1598cc motor. Andre versjoner av Mexico-modellen ble produsert med andre motorstørrelser og -spesifikasjoner. Bare 10.352 Mexico-modeller ble bygget, som gjør den til en av de mest sjeldne og kostbare modellene på veiene i dag.



Austin FGK 60 1967, eier kommuneentreprenøren Hamar kommune



Julemarkedet i Hamar sentrum er en årlig tradisjon, første helgen i advent. Som seg hør og bør er det viktig med en scene for de som skal opptre enten det er store eller små artister. I år stilte kommuneentreprenøren opp med sin flotte Austin FGK 1967 modell hvor lastebilen var svært godt egnet som scene.

Bilen ble kjøpt ny på Hamar hos den lokale Austinforhandleren og førstegangs registrert 26. januar 1967. Austinen har i alle år vært eid av Hamar kommune og har i dag en kilometerstand på 99000 km. Ansatte hos kommuneingeniøren har i alle år holdt bilen i god stand. Lastebilen er fortsatt i bruk ved spesielle anledninger og ellers når det er behov for mindre transportoppgaver. Lastebilen er derfor til stadighet å se i Hamar sentrum.

Austin FGK 60 var en middels stor lastebil med et særegent utseende, særlig plasseringen av vinduene over skjermene.

På 1960 tallet ble det solgt en god del av dem. De fleste er nok for lengst blitt til spiker. Heldigvis har noen overlevd enten som restaureringsobjekter, originale lastebiler eller restaurert.

For fremtiden er det viktig at vi tar vare på våre transporthistoriske kjøretøyer. Det er derfor gledelig å se at flere har kommet på vegen de siste årene. I England har interessen og ikke minst prisene for transporthistoriske kjøretøyer nærmest eksplodert de siste årene.

Austin FGK 60 var levert både med bensinmotor og dieselmotor. Lastebilen til Hamar kommune har en 4-liter bensinmotor. Motoren har mye til felles med motoren til Austin Sheerline og Austin Princess. Selv om ytelsen er forskjellig er det mange av delene som er felles. Det gjør også at tilgangen på deler er ganske kurant. Lastebilen er 5600 mm lang, har en egenvekt på 2850 kg og med en maks nyttelast på 2665 kg.



De unge artistene på lasteplanet bidro med Alf Prøysens «Julekveldsvisa».

«Nå har vi vaska bilen og vi har

Med julehilsen til alle Albionnister.

Austin J 40 Roadster Pedal Car – den ultimate tråbilen

Austin J (Junior) 40 er kanskje den mest ettertraktede tråbilen blant små og store. I godt selskap og i humoristiske sammenhenger blir det ofte sagt at det er den minste blant Austins modeller. Et godt eksemplar omsettes for mer enn 60 000 kroner i England. Et restaureringsobjekt gjerne for mer enn 10 000 kroner. Bilen avbildet ovenfor er et flott eksemplar utstilt på National Classic Motorshow (NEC) i Birmingham blant langt større utgaver.



Artikkelforfatteren kjøpte et greit eksemplar på Beaulieu markedet i England for mange år siden. Det oppsto umiddelbart spørsmål i reiseselskapet som lurte på hvordan jeg skulle klare å få brakt tråbilen til Norge. Det de ikke visste var at jeg hadde gjort en avtale med Martin Fella som på den tiden arrangerte bussturer fra Norge til Beaulieu med anglofile passasjerer. Tråbilen ble plassert i lasterommet på bussen og fraktet trygt til Norge. Tråbilen har en rekke ganger vært utstilt på klubbstanden til Albion både på Ekeberg og Biri til stor glede for store og små. Det er ikke få ganger jeg har fått spørsmål om bilen er til salgs.

Historien til Austin J 40 startet i 1943 da erkjente parlamentet i London at mer enn 5000 tidligere gruvearbeidere hadde blitt syke i gruvene på grunn av alt støvet som de hadde pustet inn. I 1945 gikk regjeringen inn for å forsøke å skape nye jobber for gruvearbeiderne. Leonard Lord, styreformann i Austin Motor Co, bestemte seg for å etablere en fabrikk hvor de kunne lage det som ble Austin J 40. I produksjonen kunne de bruke overskuddsmateriale fra bilproduksjonen. De fleste som ble ansatt var tidligere gruvearbeidere fra Wales. Til sammen ble det frem til september 1971 produsert 32098 Austin J 40. For de som er kjennere ser en i Austin J 40 tydelige linjer fra flere Austin modeller fra 1940- og 1950-tallet.

Litt om bilmerket Humber:

Bakgrunnen for denne artikkelen er et bilde som dukket opp på Facebook.

Humber var en sykkelfabrikk fra 1868. Deres første bil ble produsert i 1899, det var en Phaeton, med en motor på 3,5 hestekrefter.

Under første verdenskrig måtte fabrikken konsentrere seg om produksjon av våpen og flymotorer, og under andre verdenskrig ble flere pansrede kjøretøy produsert under Humber-navnet. Humber slo seg sammen med Hillman i 1929 og Rootes gruppen tok over kontrollen. I 1932 ble Humber en heleid avdeling av Rootes gruppen.

Humber produserte hovedsakelig luksusbiler, slik som Humber Super Snipe, Imperial og Pullman.

Merkets siste bil var Humber Sceptre, en oppgradert versjon av Hillman Minx. Den ble produsert fra 1963 – 1976. Merket ble nedlagt i 1976, da fikk alle Humber-biler Chrysler-navnet etter at Chrysler kjøpte opp Rootes-gruppen.

Biltypen på foto er en tidlig Humber Super Snipe Mark II 1948 modell. **Runde hovedlykter og rett under runde ekstralykter var kun på 1947 og 1948 års modeller.**

Super Snipe Mark I, II og III ble produsert mellom 1945–1952.

Produksjonsantall 3909 (Mk I) 8,361 (Mk II) 8,703 (Mk III)
Motoren var en rekkeseks med sideventiler på 4086 cm³
(Mk I og III)

Akselavstand var 2,896 mm (I) (2,972 mm) (II og III) Pullman hadde akselavstand på ca. 3353 mm.

Sivil etterkrigsproduksjon ble tatt opp og Super Snipe kom i forskjellige versjoner, De var alle designet med et Mark nummer, inntil produksjonen sluttet i 1957 med Mark IV B versjonen.

Mark I var i hovedsak en 6-cylinder versjon av 1945 Humber Hawk, en ansiktsløftet førkrigs modell. En versjon av 1930s Snipe forble tilgjengelig med 1936-introdiserte 2731 cm3 motor. Men standard Super Snipe motor var på 4086 cm3 sideventilert motor som kom i Humber Pullman nesten et tiår tidligere, i 1936, og som fortsatte som motor i etterkrigsmodellene Super Snipes inntil 1952.

Mark II ble annonsert i september 1948 og var mest omdesignet i chassis og karosseri. Det var en bil med seks seter med et sofasete foran. Girspaken på rattstammen. Som på Humber Pullman ble frontlykter montert inn i skjermen.

Snipe utgaven med mindre motor fortsatte. Tidlig Mark II Super Snipes (1947 og 1948) kan bli gjenkjent ved runde lykter under hovedlyset. Den venstre var et tåkelys, og den høyre var et "passeringslys" med en lav smal lysstråle for bruk ved passering av andre biler når man brukte dimmet hovedlys. Disse runde lysene ble droppet i 1949 og i stedet kom rektangulære lamper under hovedlysene. Dette ble videreført på Mark III.

Finisen på bilen gjenspeilet Rootes Gruppens produkter. Det ble også laget 125 stykker drophead coupés av firma Tickford i 1949 og 1950.

Dette er en Humber Pullman registrert 17.4.1950 på Oslo Kommunale legevakt i Storgaten 40 i Oslo. Det står det er en 1949 modell, men som lyktene tilsier er det nok en 1948 modell.

Den hadde 4 sitteplasser og en bære. Dekkdimensjon 7.00 x 17. Bilen veide 2270 kg i kjørekklar stand. Lengde ikke oppgitt, men en Pullman sedan var 5340 mm lang.



En sykebil tilhørende Oslo Lege
Foto fra oslobilder.no, fotograf



Legevakt av merket Humber på Ullevål sykehus Kirkeveien 166, Oslo i 1950.
 graf Knut Sæther, Eierinstitusjon Oslo Museum Bildenummer OB. F03269.

Motoren var på 4086 cm³ effekt 74.5 kW / 100 hp, moment 269 Nm. 6 sylindre med boring 85 og 120 mm i slaglengde. Det var typisk grunnet avgiftsregler i England frem til 1948 da det var avgift på boring, men ikke på slaglengde for å si det enkelt. Derfor fikk man disse langslagsmotorene.

Motoren på A 410 hadde nummer 9800409 som var det samme som chassisnummeret.

Bilnummeret A 410 ble senere skiftet til A1959 den 28.3.1951. Ny eier var Paul W. Ingebretsen på Kløfta frem til 18.4.1961. «Syke bilen» er høyst sannsynlig vraket.

Det første nummer A 410 var i bruk på 1930 tallet på en Alfa Romeo bil. I dag er nummeret A 410 brukt på en MG Midget Tc 1946 modell registrert på Jan Vidar Ødegård i Kristiansand. Det andre skiltet A 1959 er i dag en MGA 1959 modell registrert på Sigmund Tangen i Halden.

Forhandlere av deler til britiske kjøretøy

(Retningsnummer til England er 0044.

Slett 0 i starten av det engelske nummeret)

Longbridge Motor Spares

Tlf. 0044 7495 443 e- post longbridgeld@btinternet.com

Longbridge Motor Spares har kjøpt hele delelageret til Earlpart LTD som mange medlemmer har handlet hos gjennom flere år. Earlpart ble avviklet våren 2018 etter konkurs.

Longbridge Motor Spares har deler til følgende biler:

Austin A30, A35, A 40 MK 1 & 2, Austin A40 Somerset & Devon, Austin Metropolitan, Austin/Morris/Wolseley/Riley/MG/Vanden Plas 100/1300, Austin A 40, A 50, A 55 MK 1 & 2, A 60/ Morris Oxford SE 5 & 6, Morris 1000, Wolseley 15/60 & 16/60 MG Magnette 3 & 4/Riley 4/68 & 4/72, Wolseley 1500 & Riley 1.5, Austin A99/A110 MK 1 & 2/ Wolseley 6/99 & 6/110 MK 1 & 2, Vanden Plas 3 litre & 4 litre R, Allegro, Marina 2200 Series Austin, Triumph 2000/2500/ 2.5 P1 & 2 med flere andre modeller.

NTG Motor Service LTD

Tel. 0044 473 406031 eller 0044 473 406032 e-post

paul@mgbits.com

Hjemmeside: <https://www.mgbits.com>

NTG har deler til Austin/Morris/Wolseley/Vanden Plas Farina modeller (A55, A60, 4/68, 4/72, A99/A110, 3 & 4 liter)

MG Magnette/Wolseley 4/44, 15/50

MG 1936 – 62 T modeller Y og A.

J. R. Wadhams LTD

Tel. 0044 1384 891800 e-post info@jrwadhams.co.uk

Deler til Rover P4, P5 og P6 fra 1949 til 1977

Hjemmeside: <https://www.jrwadhams.co.uk>

Rimmer Bros LTD

Tel. 0044 1522 568000 e-post sales@rimmerbros.com

Nettsted: <https://rimmerbros.co>

Deler til følgende biler:

Triumph TR 2-5, 6, 7, 7, Stag, 2000, 2500, 2,5 ,Dolomite & Sprint,
Herold og Vitesse.

MGB, MG Sprite og nyere MG modeller

Rover SD1 og nyere Rover modeller

Land Rover, mange modeller

Jaguar XJ og nyere modeller

Nordisk Morris Minor Lager A/S

Tel. 0045 86443200 e-post mail@morrisminor.dk

Hjemmeside: www.morrisminor.dk

Deler til Morris Minor, Mini, Triumph og andre BMC biler fra 1950
til 1975.

Overnevnte oversikt er en start på en forhandleroversikt til nytte
for Albion medlemmer. Gode tips mottas.

Hilsen Kjell Kr. Ukkelberg

Consul/Zephyr/Zodiac



Ford skapte mye oppstuss med Consul og Zodiac-seriene i 1950. Riktignok ser disse 4-sylindrete og 6-sylindrete bilene ganske kjedelige ut, men den tekniske pakken var ganske avansert til å være Ford på 50-tallet.

For det første hadde den store familiebil en enhetlig konstruksjon, dette var Ford først ute med. EOTA-serien var logisk delt opp i Consul med en 1508cc firesylindret toppventilert motor, og Zephyr og Zephyr Zodiac hadde en mer attraktiv sekssylindret 2262 cc-motor.

Consuls 48 bhp og tregirs-girkasse kan ha vært litt kjedelig men McPherson forstilling og hydrauliske bremses gjorde at ytelsen ble optimal, takket være gode kjøreegenskaper. Stylingen hadde veldig amerikansk utseende noe kundene ønsket og viste seg å passe svært godt til kabriolet-versjonen.

Mk 1 Consul hadde en annerledes grill enn Zephyr for å kunne skille dem fra hverandre (ikke ulik en Aston Martin DB2), den hadde også større akselavstand og en sprekere sekssylindret motor som genererte 68bhp. Ytelsen og kjøreegenskapene var bedre. Zephyr-modellen ble lansert i 1951 og serien ble ytterligere forbedret med Zephyr Zodiac i 1953. Denne bilen hadde en høykompresjonsmotor (71 bhp), skinninteriør, tåkelykter, tofarget lakkering og gylne emblemer. I tillegg til de spesialbygde stasjonsvognene fantes det en kabriolet med elektrisk drevet tak.

Mk2 oppdateringer med amerikansk stil

Mk2 Consul, Zephyr og Zodiac var nyttige moderniseringer av de opprinnelige bilene, det ble lagt til vinger og krom i tillegg til et mer moderne interiør. Fords markedsføring omtalte bilene som «de tre gratier», som antydte en feminin og grasiøs stil.

Standardmodellen av Consul var den billigste av de tre, med fire sylindre i stedet for de seks sylindrene i Zephyr og Zodiac, og med mindre dekor. Kabrioletene hadde manuelt drevne tak og stasjonsvogner måtte spesialbestilles. Ford innførte også en viktig nyvinning (som de gjorde med originalmodellen med McPherson-forstillingen): med Mk2 innførte de en kombinert nøkkeloperert tenning og startbryter. Consul var i begynnelsen en ganske spartansk modell, men Deluxe-modellen fra 1957 var utstyrt på linje med Zodiac og hadde to-farget billakkering.

Større, bedre Mk3-versjon



De sekssylindrete Zephyr og Zodiac-bilene hadde en forstørret rekkemotor på 2553cc som genererte økt kraft på 86 bhp. Den ble også solgt i to karosseristiler: «Highline» og «Lowline», basert på produksjonsår og ulikt takdesign.

Nå som Consul-modellen ble skilt fra Zephyr/Zodiac betydde dette at den større bilen hadde mulighet til å bli enda større, i tråd med dens ledende posisjon i Ford-serien. Mk3-modellene vokste ikke bare i størrelse men også i vekt. Stylingen så ut til å være påvirket av Detroit, med knivskarpe kanter, fremtredende finner, romslig bagasjerom og digert panser.

Til slutt: den kontroversielle Mk4....

Siden Consul nå var knyttet til den mellomstore Classic, førte det til at den firesylindrete Zephyr tok i bruk det nye navnet Zephyr 4. Den firesylindrete bilen hadde samme 1703cc-motor som MkII, men med 5 bhp i tillegg som ga totalt 65 bhp. De sekssylindrete bilene ble nå kalt Zephyr 6. På utsiden hadde Zephyr 6 en annerledes delt grill og annet blankt dekor.

1966-modellene av Zephyr og Zodiac burde ha vært fine, de var toppen av serien og tilbød noe til alle; Anglia, Cortina og Corsair dekket alle de grunnleggende behovene i massemarkedet, og selv om den mellomstore Corsair ikke akkurat var en kjempesuksess, solgte den godt nok til ikke å bli helt knust av den store suksessen til Anglia 105E og Cortina Mk1. I denne suksessrike atmosfæren så det lyst ut for Project Panda fra 1962, som skulle føre til neste generasjons Zephyr og Zodiac.

Den helt nye bilen (som hadde lite til felles med forgjengeren) var basert på Fords nye V-series fire- og sekssylindrete Essex-motorer, og skulle bli lenger og bredere enn før. Stylingen skulle også bli dristig, og som med Corsair skulle den preges av amerikansk stil, ikke bare i størrelse men også i detaljene.



Nytt fra LMK 8/2019.

Styret i LMK ønsker å sette ned medlemskontingenten til klubbene.



Medlemskontingenten til LMK ble på Landsmøtet 2018, etter initiativ fra flere LMK-klubber, hevet fra 20 kroner pr. medlem til 35 kroner pr. medlem. Mye av dette var relatert til de økonomiske utfordringene LMK befant seg i knyttet til en forestående rettsak mot vår tidligere samarbeidspartner WaterCircles Forsikring, samtidig som vi akkurat hadde etablert et samarbeid med IF omkring LMK-forsikringen. Usikkerheten omkring hvorvidt vi ville lykkes med å flytte forsikringstakerne samt utfallet av rettstvisten, gjorde at mange vurderte det dithen at LMK kunne komme i en snarlig likviditetskrise.

Imidlertid har samarbeidet med IF fungert upåklagelig, og de har virkelig vist seg vår tillit verdig da LMK-porteføljen aldri har vært større og mer veldrevet enn i dag. Tvisten med WaterCircles ble forlikt og alle økonomiske krav mot LMK ble frafalt, noe som igjen har bidratt til en stabilitet og forutsigbarhet i vår økonomi.

IFs suksess med LMK-forsikringen er også LMKs suksess, da dette sikrer driften av forbundet. LMK-klubbene har tatt dette på alvor og flyttet forsikringer og bidratt til en felles forståelse for at nettopp det unike produktet LMK har utviklet, er en verdi for klubbene og deres medlemmer.

Sett i lys av overnevnte, er det ikke grunnlag for driften i LMK at medlemskontingenten holdes på et så høyt nivå. Mange klubber har uttrykt misnøye med dette, og Styret i LMK ser viktigheten av en samlet organisasjon hvor kontingentens størrelse er relatert til faktiske behov.

Styret i LMK vil derfor fremme som forslag til Landsmøtet 2020 om at kontingenten, med virkning allerede for 2020, settes ned til 25 kroner.

Dette forutsetter at klubbene fortsatt bidrar til en god økonomi i LMK gjennom markedsføring og tegning av nye LMK-forsikringer. Les mer om LMK-forsikringen på www.lmk.no eller www.if.no/lmk.

Med vennlig hilsen
Stein Christian Husby
Generalsekretær LMK

Bruk LMK-forsikringen i samarbeid med IF

Se hva LMK skriver: Det nytter – siden alle klubber og deres medlemmer har vært flinke til å bytte/endre til IF – setter LMK ned kontingenten som LMK-klubbene betaler for hvert enkelt medlem.

HAR DU HUSKET Å ENDRE TIL IF? Fullmakt finner du på våre nettsider eller i blad 4/2017.

NÅ:

MEGET ENKELT FOR KJØRETØY MED VERDI TOM kr 300.000

KRAV: du må være medlem i en LMK-tilsluttet klubb/forening.

ALBION er tilsluttet LMK.

LMK-Forsikringen ble jo vesentlig forenklet i forbindelse med overgangen til IF Skadeforsikring fra 01.01.2018. Alle kjøretøy medverdi til og med 300.000,- kan nå tegnes direkte inn hos IF Skadeforsikring. Krav om besiktigelse og bilder av denne gruppen har bortfalt.

KRAV TIL KJØRETØY:

For å få en LMK Helforsikring må kjøretøyet må være 30 år eller eldre. Blivende Klassiker er for kjøretøy mellom 15 og 30 år, og Lager/Restaurering gjelder allerede fra 15 år og oppover. Utgangspunktet for alle forsikringsobjektene er at det skal være et samleobjekt, som eies av privatperson, firma eller museum.

Kjøretøyet skal ikke benyttes i ervervsmessig sammenheng (utleie, varetransport o.l.). Derimot er en henvendelse til deg som privatperson eller via klubben om kjøring i bryllup e.l. mot et vederlag ikke å anse som ervervsmessig kjøring dersom dette ikke skjer organisert eller regelmessig.

Kjøretøy det søkes om Helforsikring for bør være mest mulig i original stand – tidsriktig restaurert eller godt bevart. Tidstypiske endringer og bruks-slitasje/patina fra kjøretøyets driftsperiode godkjennes.

Alle vesentlige tekniske endringer ved f.eks Utvidet Helforsikring på ombygde kjøretøy, skal være innført i vognkort og godkjent av Statens Vegvesen.

VIKTIG KONTAKTINFORMASJON FOR LMK-FORSIKRINGEN.

IF har utviklet en egen nettside for LMK-Forsikringen. Her står det også mer om ordningen med hensyn til produkter og vilkår. Denne finner dere på

www.if.no/lmk

Et eget team med rådgivere med spesialansvar for LMK-Forsikringen i Bodø vil bistå dere med å finne frem til riktige forsikringsprodukter. De har nå fått et eget fellesnummer;

21 49 50 37

(utenfor kontortid og ved helg koples dere videre til Ifs kundeservice)

Krav om besiktigelse av kjøretøy med verdi over 300.000,- NOK.

På kjøretøy med verdi over 300.000,- vil det være en tradisjonell prosess med besiktigelse foretatt av en godkjent besiktigelsesperson. Disse søknadene samt bilder sendes fortsatt til din LMK-klubb, som skal godkjenne din søknad. Kjøper du et kjøretøy i denne prisgruppen, som allerede har en aktiv LMK Forsikring behøves ingen besiktigelse dersom dette er gjort i løpet av de siste 2 år. I dette tilfellet fyller du ut KUN de to første sidene av søknaden.

LMK henstiller til at søknadsskjema med besiktigelse og bilder fortrinnsvis sendes elektronisk. Da det ofte kan det være vanskelig å sende mange bilder i en epost, anbefales derfor bruk av www.wetransfer.com. Her kan man velge varianten "Free" og kostnadsfritt laste opp samtlige bilder og søknaden for oversendelse til LMK.

Ta gode og mange bilder, minst 10: Front, bak. sidene – alle tatt i knehøyde, og unngå sol/skygge. Fotografer også bagasjerom med og uten matte, motor venstre/høyre, dashboard/instrumentpanel, interiør foran / bak, MC også ovenfra mht sete og instrumenter.

Husk at god fotodokumentasjon og besiktigelse er viktig for å få et riktig oppgjør ved en totalskade, som brann og tyveri! Fotografier er en objektiv dokumentasjon.

Priser: Årspris tom verdi kr 300.000

Helforsikring (1959 eller eldre) 465,-

Helforsikring (1960 eller nyere) 495,-

Blivende klassiker 1800,-

Lager og restaureringsforsikring 295,-

Bilene: Ford Cortina

Av Keith Adams

Den som skal slås....



I Storbritannias vidunderlige nye verden på 60-tallet var det en beundringsverdig stå-på mentalitet, det så ut som alt var mulig. Det syntes i hvert fall Ford, siden Cortina-prosjektet kom i gang i 1960, etter at en 3-måneders rådslagning resulterte i en leiremodell i full størrelse, før den så gikk i produksjon bare 21 måneder senere. Hvis dette høres ut som et panikkartet program som var dømt til å mislykkes så kan du ha rett i det, med tanke på de blandede resultatene fra lignende hastverksprosjekter som f.eks. Morris Marina (1968–1971) og Chrysler Sunbeam (1975–1977). Men det som skiller Fords nyskapende produkt fra produktene til British Leyland og Chrysler UK var at sistnevnte var skapt i respons til en krise, mens Cortina var designet med omhu med tanke på et særskilt marked.

Historien til Cortina gjenspeiler i stor grad mannen som skulle bli en drivkraft bak produktet: Patrick Hennessey. Bakgrunnen for Cortinas prosjekt – Archbishop-prosjektet – var like mye drevet av politikk som av selve produktet. Til tross for de tette administrative båndene til Detroit var britisk Ford en uavhengig virksomhet med lite tilknytning til Ford i Köln. Da Hennessey reiste til Detroit i 1960 oppdaget han at Detroit hadde levert et feilslått utviklingsprogram for en kompakt sedan til Ford Tyskland, for at de skulle fullføre den (for å hjelpe det krigsherjede landet), og han ble svært interessert. Denne bilen med kodenavnet «Kardinalen» så svært lovende ut, den hadde en kompakt V4-sylindret motor med forhjulsdrift og skulle bli til Taunus 12M.

Hennessey tenkte at en sånn bil kunne ha potensiale i Storbritannia, riktignok ikke akkurat helt lik, men absolutt en sedan basert på samme konsept, men litt enklere. Han overbeviste Ford i Detroit om at Storbritannia trengte en bil som lignet på Cardinal, men en som helt og holdent var bygget i Storbritannia. Ideen om at to europeiske avdelinger av samme selskap kunne ha samarbeidet om et slikt program var tydeligvis ikke oppe til diskusjon engang – eller det kan i hvert fall ikke dokumenteres.

Det tyske programmet skulle lanseres i september 1962 og Hennessey ønsket å komme først på markedet, det var snakk om nasjonal stolthet, men Köln hadde en formidabelt forsprang.

Dermed reiste Hennessey tilbake til Storbritannia for å lage en plan for å slå Cardinal, som skulle få navnet The Red Book. Produktplansjef Terry Beckett (senere Sir Terence) og Fred Hart, sjefsingeniør for småbiler, fikk ansvaret for å utvikle den splitter nye rivalen Archbishop. Beckett skulle ha ansvar for budsjettet og timingen av hva som først ble kjent som Consul 225, mens Harts design-team i South Ockendon fikk ansvaret for karosseridesign og ingeniørarbeidet. Hart hadde imidlertid mye erfaring fra markedet der Cortina skulle lanseres, ettersom han ble ansatt som teknisk tegner hos Ford i 1940 og var engasjert i utviklingen av den opprinnelige Consul og Zephyr og 100E Anglia.

Det var Harts arbeid med Anglia 105E som virkelig satte ham på kartet, og selv om stilen var litt rar og sær, var den kanskje også

Fords mest nyskapende etterkrigsprodukt. Den kombinerte hel-britisk styling, lett konstruksjon, «Kent»-motoren som reagerte raskt og hadde høyt turtall, en velfungerende firegirs girkasse, som til sammen skapte et produkt som mange av datidens sjåfører var interessert i. Cortina-oppgavet var kort og godt å bygge en familielievnlig sedan og holde vekten under 1700 pund (770 kg). Det ble brukt flyteknologi i utformingen av karosseriet under oppsyn av Dennis Roberts, en tidligere karosseri-ingeniør hos Bristol Aeroplane Company.



Enkel, ren og elegant: den første Cortina var minimalisme i praksis.



Cortina-interiøret i 1962 ga sjåføren alt han trengte.

I tillegg til å være lett måtte Cortinaen være romslig, bilen måtte ha stor kupé og bagasjerom, akkurat hva en selger kunne trenge. Men disse kravene gikk ikke på bekostning av bilens vekt, da den trengte å være litt kjapp på veien for å være attraktiv. Kent-motoren, som hadde vært så vellykket i 105E Anglia, ble brukt som utgangspunkt men ble utvidet til 1198cc og kunne da genere 49bhp som ga en toppfart på 75 mph og 0–60 mph på 22,5 sekunder. Selv om dette er bedagelig i dagens målestokk var det raskt nok for den tiden.

Når det gjelder fjæringssystem var det også «det enkleste er best». Fords MacPherson-system ble brukt foran og en enkel roterende drivaksel, alt laget for maksimal letthet og maksimal manøvreringsevne. De viste seg at ingeniørene bommet på vekt målet med 20 pund, men uansett var det en imponerende prestasjon.

Becketts bruk av *The Red Book* ble også ansett for å være forut for sin tid. Alle detaljer om Cortina-serien var dekket og design-teamet fulgte den nøye. Modellen var designet for å kunne selges som todørs og firedørs sedan samt en femdørs stasjonsvogn, alle modellene skulle lanseres innen seks måneder etter at den første bilen kom på markedet. Det ble også spesifisert at Kent-motoren på 1,2 liter skulle følges av en mers sporty 1498cc-versjon som var perfekt for «stråleglans»-modellene på toppen av serien.

Programmet ble en enestående suksess, og det var nødvendig. Det var ikke tid til at noe kunne gå galt, og heldigvis var det *ingenting* som gikk galt. Det ble bygget mer enn 20 prototyper og det var uvanlig (omtrent dobbelt så mange som antallet 105E) og det var et intensivt testprogram basert på Boreham, med tusener av kilometer med testkjøring over hele Europa. Styret hos britiske Ford hadde fått fornyet tillit til Hennessey, alt som trengtes var å få bilen på markedet og å fri til kundene.

Cortina var klar for produksjon i sommermånedene i 1962, akkurat i rette øyeblikk.

Cortina kommer og utvikler seg snart



Ford jobbet svært hardt for å sikre at Cortina skulle være til salgs på lanseringsdagen. Etter at bilen hadde vært produsert i mange måneder i påvente av lanseringen kvelden før London Motor Show i 1962, måtte alle forhandlere ha minst et par biler i sine visningsrom. Det var en vellykket strategi og da Fords nye mellomstore bil endelig ble avduket, var den en sensasjon.





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



Statsminister Otto Blehrs veg 1, 2312 Ottestad
Tlf.: 62 58 53 50

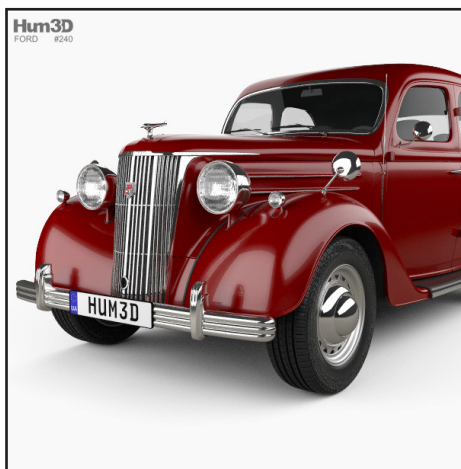
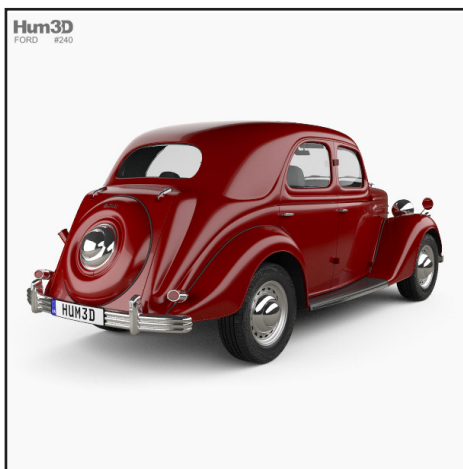
Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.



Ford Pilot 1947.



Dette var Britisk Fords første store etterkrigsproduksjon mellom 1947 og 1951.



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

