



**MEDLEMSBLAD FOR  
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING  
Nr. 4 – 2020**



**Christmas Bentley**

**Onsdag 14. oktober 1954 og strengt konfidensielt:  
Riley Pathfinder – en rask ny sportssedan.**

Riley «Pathfinder», som ble lansert av Nuffield Organization i dag, er en splitter ny og romslig sedan med fantasifullt karosseridesign, med en motor som genererer 102 bhp og kan oppnå maks. fart på mer enn 100 mph. under ideelle forhold.



*Magnificently yours*

Here is the rich, rare comfort you have always desired.  
In this car you are completely relaxed.  
And let's admit it, one feels proud of the way  
the PATHFINDER is singled out and admired.  
But the worth of this car—the best of all Rileys—goes deeper  
than the sweeping grace of its brilliant new styling.  
You must drive the Pathfinder. It is the only possible way to  
appreciate its performance. Visit your  
Riley Dealer and see for yourself what he means when  
he says "Riley for Magnificent Motoring".

*The famous Riley 2½ litre O.H.V. engine  
110 B.H.P. at 4,600 r.p.m.  
12" Hydraulic Brakes  
Independent Front Suspension  
Coil Springs at the rear  
Telescopic Shock-absorbers  
Real Leather Upholstery  
Seating for Six  
Borg-Warner Overdrive  
is available as an optional extra.*

*The brilliant*  *Pathfinder*



**RILEY MOTORS LIMITED, Sales Division, COWLEY, OXFORD**  
*London Showrooms: RILEY CARS, 17-18 Pall Mall, S.W.1. Outside Sales: Nuffield Export Ltd, Oxford and 41 Piccadilly, London W.1*

## **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: snedkerud@outlook.com

### **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.*

# Leder har ordet

Koronaåret 2020 er snart passert og det har vært et spesielt år for oss alle. Den eneste aktiviteten Albion har deltatt på er Høvikodden siste onsdag i «sommer-månedene». Det har vært stort oppmøte, det er sosialt selv om meteren måtte overholdes. Håpet er jo at 2021 kan bli litt mer normalt og at vi med anglofile interesser kan møtes i hyggelige omgivelser.



## **Treff og hyggestunder i 2021:**

**Ekebergmarkedet** vårmarkert 8. mai – dette kan være noe usikkert.

**Engelsk bildag på Burud i juni:** Foreløpig i det «blå» i flg. Dag Jarnøy

**Albiontreff Biri Travbane/Biristrand Camping 7.–9. august**

**Mjøsmarked 6.–7. august** Mjøsmarkedet fredag og lørdag

**Høvikodden** siste onsdagen i måneden

Sett av siste onsdagen fra mars/april til september/oktober.

## **Medlemskontingent 2020:**

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

Noen medlemmer har allerede betalt for 2020 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 2021.

I tillegg vil jeg takke våre merkeoppmenn og forsikringskontakter, web-redaktør Dag og især Roar/Anki som redaktør for jobben som dere alle har gjort i løpet av 2020. Samtidig vil jeg takke alle som har bidratt med artikler i Albionbladene gjennom året. Trykker av bladene, Widar Thorbjørnsen skal ha en spesiell takk for jobben han gjør i samarbeid med Roar.

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

*Hilsen Lise*



Det er mye som skjer i forbindelse med Brexit. Det blir spennende å se hva som skjer med import av biler, motorsykler og deler fra Storbritannia i 2021. Jeg har forsøkt å sjekke litt avtalen mellom Norge og Brexitlandet, men jeg er ikke helt kommet til bunns i saken. Noen handelspartnere sier at toll- og avgifter vil bli litt som i 2020, men vet ikke om det gjelder for oss anglofile som importerer fra Storbritannia.

**Forsikring LMK/If: Enkelt å få forsikring hvis du er medlem i en LMK-tilsluttet klubb. Minner igjen om at telefonnummer som SKAL ringes er: 21 49 50 37**

**Mus og kasko: nyhet fra If/LMK: Vedlagt brev:**

---

Til våre medlemmer!

Gode nyheter fra If, vår samarbeidspartner på forsikring, om erstatning av museskader.

Vi opplever at våre kunder har behov for en utvidet dekning i et år hvor musene er ekstra aktive og trekker inn i varmen. For å stå ved kundens side gjør vi forsikringen enda bedre, sier If.

**Forsikringen utvides til å omfatte skader påført av mus/gnagere. Dette gjelder både kjøretøy som er i daglig bruk, eller de som står vinterlagret.**

**Det forutsettes normale skadeforebyggende tiltak og normalt tilsyn for å begrense skadeomfanget. Lukk kjøretøyet og husk å sette ut musefeller.**

Et annet enkelt tips er å legge ut børstelister eller rett og slett einerkvister i hjulkapslene og rundt hjulene og selvfølgelig fjern sjokolade og kjeksrester fra sommerens kjøreturer.



«Ved din side»

# Redaktøren har ordet

Det er vel ingen som har opplevd en så inn-  
gripende tid som det 2020 har vært.



Selv ikke oljekrisen i 1973 ga oss slike inn-  
gripende tiltak. La oss rekapitulere litt dette med  
den oljekrisen. Den 22 november 1973 ble det  
vedtatt at alle bensinstasjoner skulle holdes stengt  
på lørdager og søndager, og etter kl. 19.00 alle  
ukedager. Den 5. desember 1973 ble det innført forbud mot  
kjøring med private motorkjøretøy i helgene. Forbudet gjaldt fra  
kl. 15.00 lørdag til 02.00 natt til mandag. Myndighetene for-  
beredte fra januar 1974 en bensinrasjonering. Den ble aldri gjen-  
nomført. Det var en uvanlig mild vinter og utstrakt hamstring.  
Dermed opphørte restriksjonene i februar 1974.

Det var ikke lett å besøke hverandre julen 1973. Vi kan fortsatt  
kjøre bil til hverandre denne julehelgen (eller ta offentlig kom-  
munikasjon), men vi må passe på at smittevernreglene ikke  
brytes. På denne tiden i 1973/74 kjørte vi Morris Minor og en  
kompis hadde Austin 1800. Både Morris Marina og Austin Allegro  
var for tidlig for oss. Ungdom under utdanning måtte kjøre brukt  
og det var ofte reparasjoner. Det var rimelig kort vei til Leyland-  
deler. Brukte dekk/felg (med og uten pigger) ble kjøpt inn hos  
brødrene London etter behov. På begynnelsen av 1960-tallet ble  
piggdekk med hardmetallpigger lansert. Man hadde også tid-  
ligere forsøkt å feste pigger i dekk, men ordinær produksjon av  
piggdekk startet først tidlig på 1960-tallet.

La oss håpe at alle kan få en hyggelig jule- og nyttårshelg på  
tross av alle restriksjonene.

*Hilsen redaktøren*



# Samsø tekniske museum tidligere Samsø International Austin Museum



Av Kjell Kr. Ukkelberg

Som navnet sier ligger museet på den idylliske øya Samsø i Kattegat midt i Danmark. Øya er en egen kommune og har ca. 4300 innbyggere fordelt på en rekke små herlige danske landsbyer. Turen til Samsø tok ca. 1 time fra fastlandet. En tur til Samsø kan anbefales på det sterkeste.

Museet inneholdt opprinnelig verdens største samling av Austin modeller fra 1932 til 1990.

Som Austin eier har jeg har i mange år sammen med formann Lise planlagt å besøke museet. Først sommeren 2019 åpnet muligheten seg i forbindelse med noen dager i Danmark. Samsø International Austin museum var imidlertid blitt avviklet i 2016 etter at eieren havnet i en skattesak og museet solgt på auksjon. Heldigvis for oss liebhavere ble samlingen solgt samlet og utgjør i dag Samsø tekniske museum.



Det første som møter oss ved inngangen til muset var en halv Austin 10 noe som ga et klart signal på hva vi hadde i vente. Vel inne i museet ble vi tatt imot av en hyggelig museumsvert som fortalte oss om museets historie og planene videre. Navneskifte til Samsø tekniske museum gjorde at museet også kunne ha andre utstillingsobjekter i tillegg til Austin modeller.

**Austin Cambridge MK 1 1958** modell. En meget flott tofarget Austin. Modellen ble produsert i perioden 1957 – 1959 i til sammen 154000 eksemplarer. Motoren var på 1489 ccm og 51 HK. Toppfarten var 120 km/t. Det kom også en god del av denne modellen til Norge i forskjellige utgaver. Dessverre er de fleste av de for lengst borte. Det er derfor viktig å ta vare på de som har overlevd.



## En liten knippe bilder fra museet.

**Austin A30/A35.** Det kom en god del av dem til Norge og de var på mange måter en konkurrent til Morris Minor. Begge modellene særlig som varebiler er i dag svært populære og ettertraktet og oppnår høye priser.



## Austin A40 Sommerseth

Også en flott bil i en litt uvanlig farge. De fleste av de som kom til Norge var grå og derfor ikke så iøynefallende som denne bilen. Modellen ble produsert i et antall av 173 000 i perioden 1952 – 1954 og erstattet Austin A40 Devon. Det ble også produsert ca. 7000 kabriolet utgaver. En slik kabriolet har over tid vært under restaurering i Innlandet.



**Austin A40 Farina og Austin Princess.** Austin A40 er en liten småbil produsert i til sammen ca. 342 000 eksemplarer i perioden 1958 –1967. Bilen fremsto som en stasjonsvogn og ble sett på som en hendig og svært praktisk liten bil.

Austin Princess ble produsert i en rekke varianter i perioden 1975–1981 både som Austin, Morris og i siste fase også som Wolseley. Til sammen ble det produsert 242 000 eksemplarer. En flott bil, men dessverre med en del feil og mangler.



Ethvert museum med fokus på britiske biler må ha en **Mini** i sin utstilling. Så også på Samsø tekniske museum.

**Austin Healey Sprite**, populært kalt Frogeye fordi lyktene var plassert foran på panseret. Modellen ble produsert i perioden 1958 – 1961. Motoren var på 948cc og 43 hk. og er den samme som i Austin A35 og Morris Minor 1000. Det har kommet en god del Frogeye til Norge etter innføringen av 30 års regelen. Modellen er på grunn av sitt utseende populær og gode eksemplarer oppnår gode priser i markedet.



**American Austin Bantam** i godt selskap med formann Lise, en Austin J4 tråbil.

Austin American Compani var et amerikansk selskap med bånd til britiske Austin. Motor og ramme ble levert av Austin, mens karosseriet ble laget i Amerika. Selskapet produserte biler fra 1930 til 1935 hvor det da ble slått konkurs. Virksomheten startet på nytt i 1935 under navnet American Bantam og var i virksomhet til 1941, Noen få eksemplarer har kommet til Norge. For et par år siden var et par restaureringsobjekter av samme type som på museet til salgs på Finn.





**Austin Leyland pick up.**  
Jeg er ikke kjent med om denne modellen noen gang ble importet til Norge.

Samsø er som nevnt innledningsvis en yndig liten øy sentralt i Danmark og virkelig verdt et besøk enten man ønsker å besøke museet eller bare som turist. For oss anglofile er en kombinasjon sterkt å anbefale.

**Austin 10 1932 Roadster.** Austin 10 ble lansert i april 1932. Den ble Austins mest solgte bil på 1930 tallet. Den ble produsert i forskjellige modeller og varianter helt frem til 1947. Denne modellen hadde en motor på 1125cc, 21 HK og en toppfart på 89 km/t. En del varianter fant vegen til Norge. En av de mest kjente Austin 10 i Albion tilhører Magne Kristiansen fra Dal. En flott 1947 modell som Magne har restaurert fra bunnen av.



**Sterling Moss tester biler**

## **Hva mente han om Rover 2000 som ble lansert i oktober 1961**

**Av Kjell Kr. Ukkelberg**

**Sterling Moss er av mange kalt en av verdens beste racerfører.**

Han kjørte i Formel 1-verdensmesterskapet fra 1951 til 1961 og deltok i 66 Formel 1-løp, med 16 pole positions og 16 seiere som resultat. Han vant Monaco Grand Prix 3 ganger. Hans siste store uhell som han på en nærmest mirakuløs måte slapp fra med livet i behold satte sluttstrek for hans lange



karriere. Han døde 1. påskedag 2000 og ble 90 år gammel. Etter at han avsluttet sin karriere var han sterkt involvert i bilindustrien både som konstruktør også som tester av nye modeller. Denne gangen skal jeg gjengi hva han mente om den nye Rover 2000 som han testet for det britiske kringkastingsselskapet BBC kort tid etter at modellen ble lansert.



Litt innledningsvis om Rover 2000. Bilen hadde en fire-sylindret motor på 1978cc og 99 HP. Det er fra Rover oppgitt at toppfarten var 197 km/t og at behagelig mars- og motorvei fart var 145 km/t!

Akselerasjonen fra 0 til 100 var 19 sekunder. Ikke dårlig tatt i betraktning motor størrelse og årsmodell. Jan Tverdal har i medlemsbladet nr. 1 – 2016 gitt en fyldig beskrivelse av de forskjellige P6 modellene.

Så til Sterling Moss sin vurdering av den nye Rover 2000. Han sier følgende i sin testrapport: «Det første jeg merket meg var at bilen ikke hadde det gamle Rover utseende som førte tankene hen på

«eldre gentleman bil» som var eid enten av en lege eller en advokat og som helst tok det med ro på vegen. Rover 2000 har et meget yngre ansikt. Den er elegant, og har beholdt sitt kvalitetspreg, er en romslig fire seter, med god plass til bagasje.

Setene er meget komfortable, regulerbare, og i det så stor grad at når jeg hadde setet i bakerste stilling, rakk jeg ikke til pedalene. Seteryggen kan også slås ned, og dermed har man faktisk rigget til en seng. I denne biltypen venter man å se setene trukket i ekte skinn, og det er de også i denne bilen. Det eneste jeg liker med lær og skinn er lukten. Jeg foretrekker tekstil trekk, helst litt ruklete. Jeg vet at det ikke er på mote, men et stofftrekk holder fører og passasjerer bedre på plass. De blir ikke slengt rundt i setet når de kjører rundt en sving. Det er kjølig om sommeren og varmt om vinteren og det puster bedre enn lær. Dette er bare sagt i forbifarten.



Rover er ellers ikke snau når det gjelder innredning og utstyr. Der det skal være edel-tre er det edel-tre og ikke bare fotografert finer. Jeg likte spesielt den måten instrumentene var plassert på. Lysbrytere, for eksempel, var tydelige lysbrytere og ikke noe annet. Ikke for at det sto «lys» på dem, men bryterne hadde små symboler som viser at de er lysbryter.



Jeg fant at Rover 2000 var en god bil å kjøre. Jeg fant pedalene der jeg hadde ventet å finne dem, riktig plassert. Bremsene var perfekt. Girkassen er god, men den hvinte litt. Når en kjører fort, oppstår det litt vindsus. Bilen kan lett kjøres opp i godt og vel 150 km/t. Jeg fant at den krenget mer i kurvene enn jeg ville ha likt å se en typisk sportsbil gjøre, men dette er jo småting som kan og vil bli rettet på. Styringen var utmerket.

Skulle jeg ha noen innvendinger mot bilen måtte det være motoren. Det er en meget fin motor, men det er en fire-sylinder, og det er man klar over når man kjører bilen. Jeg mener ikke dermed at motoren bråker, det gjør den ikke. Men man merker at det forekommer litt mer vibrasjon enn det en venter å finne i en kvalitets bil som denne. Selvsagt kan man ikke bygge en fire-sylindret motor med samme avbalansering som en 6-sylindret, og jeg mener at Rover gjør klokt i å komme med en 6-sylindret modell så snart som mulig». I ettertid vet vi at Rover i 1968 kom med en eks. Buick V8 motor på 3528cc, Rover 3500/P6B slik det er beskrevet i artikkelen til Jan Tverdal.



Sterling Moss var også særdeles tiltalt av ventilasjons- og varmluft-sanlegget. Han sluttet sin testrapport med følgende kommentarer. «Dette er en bil som en mann gjerne kjøper for å kjøre den en god stund. Man vil føle at her har han en bil som hans sønn kan prøve når den tid kommer. Jeg er faktisk talt så imponert over denne Rover modellen at jeg gikk bort og kjøpte noen aksjer i fabrikken!» Det var den gangen!

Så langt Sterling Moss. Mange vil kanskje mene at skinnseter kontra stoff trekk er et spørsmål som bare i visse henseende har med kjørefarten å gjøre. Vi kjører ikke så fort at vi blir slengt rundt i setet når vi kjører i svinger, enten trekket er av skinn eller stoff. Det er imidlertid interessant å lese hva en mann som virkelig skulle ha greie på biler mener om en familiebil, ment for hverdagsbilister. Dessverre var den i Norge litt for dyr til å bli særlig utbredt. I England kaltes den «Fattigmanns Rolls Royce». Pressen i Norge kalte bilen «Den rike manns folkebil»





## CORGI TOYS

BRITISH MOTOR CARS



200 Ford Consul

3½ inches 90 mm  
\$.75



225 Austin 7 Saloon

With seats, steering wheel and Glidamatic spring suspension.

2½ inches 73 mm  
\$.89



202 Morris Cowley

3½ inches 91 mm  
\$.75



203 Vauxhall Velox

3½ inches 91 mm  
\$.75



204 Rover 90

3½ inches 97 mm  
\$.75



205 Riley Pathfinder

3½ inches 97 mm  
\$.75



218 Aston Martin D.B.4 Saloon

With seats, steering wheel, Glidamatic spring suspension and an opening bonnet revealing a precision die-cast engine—another Corgi first!

3½ inches 95 mm  
\$1.25





## CORGI TOYS

### UTILITY VEHICLES



206 Hillman Husky

3½ inches 86 mm  
\$.75



412 Bedford Ambulance

3½ inches 83 mm  
\$1.00



409 Forward Control Jeep FC-150

3½ inches 91 mm  
\$1.00



209 Riley Police Car

3½ inches 97 mm  
\$1.00



408 Bedford A.A. Van

3½ inches 83 mm  
\$1.00



213 Jaguar Fire Service Car

3½ inches 95 mm  
\$1.00



417 Land Rover Breakdown Truck

4½ inches 114 mm  
\$1.50



423 Bedford Fire Tender

3½ inches 83 mm  
\$1.25



406 Land Rover

3½ inches 95 mm  
\$1.00

Jeg ryddet på Sørlandet og jeg fant denne:

Biler (engelsk ,1.-4.gevinst ) Se prisene

Og se fargeTV 26" kr 7400 (det var mye penger i 1976 - i 2020 får vi en 50" for samme pris).

Lise

**Lands-1976  
lotteriet**

**1. GEVINST – PRINCESS 1800 HL fra**



**BRITISH  
LEYLAND**

**VINN EN  
PRINCESS 1800 HL**  
eller en av de andre  
fine gevinster i vårt  
LANDSLOTTERI 1976

Gevinster for kr. 450 000,-  
Pris pr. lodd kr. 50,-  
Antall lodd 36 000  
Trekning 10. november 1976

**NORGES KRISTELIGE UNGDOMSFORBUND**

**2. - 3. OG 4. GEVINST**



**3 stk. MORRIS MARINA 1.8 – 4-dør**

**5. GEVINST**

**GLOBUS-reise**  
Fritt valg. Reis hvor du (dere) vil for kr. 15 000. En safari til Afrika? En tur til Israel? – Eller Amerika-tur? Innenfor beløpets ramme kan gevinsten benyttes av en eller flere.

**STØTT ET BYGGENDE UNGDOMSARBEID**

**GEVINSTFORTEGNELSE**

|               |          |                                  |               |
|---------------|----------|----------------------------------|---------------|
| 1. gev.       | 1 stk.   | Princess 1800 HL                 | kr. 59 900,-  |
| 2.-4. gev.    | 3 stk.   | Morris Marina II Spes.           | kr. 128 450,- |
| 5. gev.       | 1 stk.   | Globusreise eller fritt valg     | kr. 15 000,-  |
| 6.-16. gev.   | 10 stk.  | Telefunken PALcolor 26" farge TV | kr. 74 000,-  |
| 16.-20. gev.  | 5 stk.   | Telefunken Hymnus HI FI 8050     |               |
|               |          | m/2 stk. høyttalere              | kr. 28 000,-  |
| 21.-30. gev.  | 10 stk.  | Kamfertrækister 105 cm x 55 cm   | kr. 17 500,-  |
| 31.-60. gev.  | 20 stk.  | Telefunken rolleradio            |               |
|               |          | Bajazzo Compact 101 C            | kr. 34 000,-  |
| 61.-80. gev.  | 10 stk.  | Kamfertrækister 90 x 40 cm       | kr. 15 000,-  |
| 81.-100. gev. | 100 stk. | Svithun kombi de luxe            | kr. 33 000,-  |





### **Slik kan det gå:**

En brite på besøk i Norge var en gang på en bensinstasjon i Setesdal med sin flotte sportsbil. Samtidig kom det en gammel bonde inn med sin lille moped. Han skulle også fylle bensin. Briten smeller igjen døra og kjører videre i full fart. Plutselig ser han en mørk flekk som kommer nærmere og nærmere bilen bakfra, og plutselig suser bonden forbi på mopeden sin.

*Dette var da merkelig, tenker britten.*

Og gir på for å nå igjen mopeden. Dette gjentar seg flere ganger, til slutt er britten oppe i 100km i timen. Da ruller han ned vinduet og roper til bonden:

*Hvor fort går egentlig mopeden din?*

*Før jeg fikk bukseselene mine inn i bildøra di, kjørte jeg i 40km i timen.*

## 1936 Alta overladet 2-seters sportsbil - Reg GPL 3 Chassis nr. 66S, motor nr. 66S

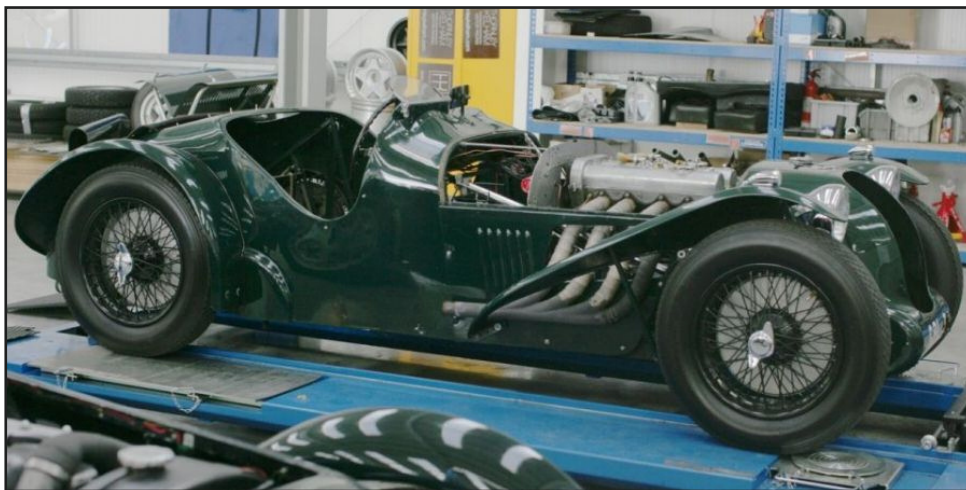
Av alle de britiske sportsbilprodusentene som dukket opp i Storbritannia på 1920–30 tallet, ble Geoffrey Taylors Alta Car & Engineering Company, fra Surbiton i Surrey, kjent for å produsere noen av de kraftigste og morsomste bilene å kjøre.



Geoffrey Taylor var en bemerkelsesverdig praktisk ingeniør. Han hadde faktisk håndlaget deler til sin første Alta-motor på kjøkkenbordet hjemme. Hans første bil brukte en ABC-chassis-ramme, men for de senere produksjonsmodellene kjøpte han inn spesiallagde rammer fra Rubery Owen i Midlands. Hans først modell brukte en 1074cc 4-sylinders motor som genererte 49 bhp ikke-overladet eller 76 bhp med overlading. Han valgte 4-girs ikke-synkroniserte eller førvalgte girkasser til de 13 Alta-bilene som ble produsert mellom 1931 og 1935. Hans senere førkrigs Alta-modeller var enda mer eksklusive, med bare seks eksemplarer som ble produsert mellom 1935 og 1939. De var utstyrt med 1496cc eller 1961cc-motorer, med motorblokker i aluminium, med halvkuleformede lokk på forbrenningskamrene og overliggende kjede-drevne doble kamaksler, til erstatning for det akseldrevne systemet som ble brukt i tidligere enheter.

Med kompressor genererte disse Alta-motorene 180 bhp, og klarte en toppfart på nær 120 mph. Dette gjorde Alta til en av de raskeste sportsbilene fra førkrigstiden og i hvert fall en av de raskeste i 2-liters klassen.

I årene etter krigen konsentrerte Geoffrey Taylor seg om å produsere enkeltseters racerbiler, med ambisjoner om både Formel 1 og 2, før han satset på å produsere motorer for nye merker som Cooper og Connaught. Denne nye overladete bilen ble bygget ny i 1936 for Ken Gammon, som kjørte den på alle race som Lewes bakkerace i Sussex og på Crystal Palace parkland-banen i sør-London. I 1939 ble den solgt til et medlem av Swan-familien fra skipsverftet Swan Hunter & Wigham Richardson, som beholdt bilen gjennom krigen før han solgte den til John Brown i 1954.



John Brown kjørte bilen på racerbanen med noe suksess. Deretter var det flere eiere av bilen, bl.a. J. Grice (1961), P. Bevis (1961), Voiche Mushek som tok med bilen til USA, Carleton Coolidge (1971) og i 1978 var den tilbake i Storbritannia med forhandleren Dan Margulies, som kjørte den på Nurburgring i 1980. Han fant deretter en kunde i Australia, der bilen ble overtatt av J.C.T. Hewison (1981) og M. Sutcliffe (1983).

I 1985 ble det foretatt en total ombygging av Alta-eiere og ingeniører Graham Lowe (mekanikk) og Mike Bishop (karosseri).

Mr. Sutcliffe beholdt bilen fram til 2000 da den ble kjøpt av den kjente britiske samleren John Ruston. Da var restaureringsarbeidet omtrent ferdig og John Ruston ga Ian Polson oppdraget med å fullføre arbeidet. Han brukte så bilen i mange flere år, og den viste seg å være konkurransedyktig i mange førkrigs arrangementer, før han solgte den videre til Pierre Honneger i 2002, som brukte den ofte med noe suksess. Graham Galliers kjøpte bilen fra Pierre Honneger i 2004 og hadde mye suksess i bakkerace og sprintløp, bl.a. klasserekorden på Shelsley Walsh bakkerace, en prestasjon som på slutten av 30-tallet ville ha vært en skikkelig fjær i hatten for Alta Engineering.



Den lette vekten og store 2-liters motoren til Alta gjør den ideell for historiske sprintrace og bakkerace, og den er en sterk kandidat til topp-plassering i sportsbilkonkurranser med førkrigsbiler.

Denne fascinerende bilen er nå på vårt verksted for full inspeksjon og service med nødvendig oppgraderinger bestilt av den nye eieren for å gjøre den klar for Arosa Classic Car bakkerace i Sveits.

# En Metro som passer for kongelige: «frierbilen» som Diana brukte mens hun var kjæreste med prins Charles stilles ut

Av Deni Kirkova, 27.09.2014

- Rød bil var igjen i fokus på Festival of the Unexceptional
- Bilshowet feirer de mest vanlige bilene i Storbritannia fra slutten av 60-tallet til midten av 80-tallet
- Bilen som prinsessen av Wales kjørte som 19-åring ble stilt ut i nærheten av Silverstone

Bilen til prinsesse Diana stjal showet da den ble stilt ut på en festival som feiret de mest alminnelige bilene. Den burgunderrøde Austin Mini Metro L brakte noe ekstraordinært til utstillingen, siden den hadde blitt fotografert mange ganger mens tenåringen var kjæreste med prins Charles på starten av 1980-tallet. Bilen var igjen hovedattraksjonen på den aller første Festival of the Unexceptional.

Det var kanskje prinsessens aller første bil, hun kjørte den som 19-åring da hun het Lady Diana Spencer og solgte den i juni 1981. Minien fikk kjæle-navnet «frierbilen».



På den tiden jobbet *Prinsesse Dianas Mini Metro stjal showet på Diana i barnehagen den aller første Festival of the Unexceptional.* Young England i Pimlico og bodde i en leilighet i Earl's Court i vest-London.

Bilen har hatt 3 eiere etter Diana og har bare kjørt 30.000 miles. Den befinner seg nå på Coventry Transport Museum. Austin Mini Metro er nå ganske sjelden å se på britiske veier, og denne en av de første som ble laget som et noe større alternativ til den klassiske Mini.



*Lady Diana Spencer, 19, forlater leiligheten sin i London for å kjøre sin da splitter nye Mini Metro på vei til jobb i en barnehage i Pimlico. På den tiden var hun sammen med prinsen av Wales.*

Bilshowet som ble arrangert nær Silverstone feiret de beste eksemplarene av de mest alminnelige bilene fra slutten av 60-tallet til midten av 80-tallet i Storbritannia.

*Dianas overraskede uttrykk når hun kveler motoren i sin nye bil utenfor leiligheten i Earl's Court, London.*



A photograph of a red Austin Mini Metro car. A white sign is placed on the windshield, held in place by a black wiper. The sign has the text 'UNRECEPTIONAL' in large, bold, blue letters. Above it, in smaller text, is 'CONTRAST TO THE'. Below it, in smaller text, is 'UNRECEPTIONAL'. The sign also features a blue graphic of a car. At the bottom of the sign, it says 'Country Transport Museum, Coventry'. The car is parked on a dark surface, and the background is dark.

23

# Steve McQueens Jaguar

Jaguar Classic presenterte den «nye originale» XKSS til pressen i november 2016 på Petersen Museum i Los Angeles. Den «nye originale» XKSS har blitt produsert som en nøyaktig kopi i henhold til spesifikasjonene i 1957, inkludert Smiths måleinstrumenter på dashbordet. På veggen til Jaguar Classic-utstillingen sto et sitat av Kev Riches, teknisk direktør for Jaguar Classic: «XKSS er en av de viktigste bilene i Jaguars historie og vi har forpliktet oss til å være 100% trofast mot den klassiske modellen. Fra antall, type og plassering av alle naglene som ble brukt, det er totalt mer enn 2000 nagler, til SMITHS-måleinstrumentene på dashbordet, er alt det samme som i original-bilen, fordi det er sånn det skal være».



Den opprinnelige XKSS ble designet som en standard versjon av Le Mans-vinneren D-Type som ble bygget mellom 1954 og 1956. XKSS blir ofte regnet som verdens første superbil i bilhistorien. Utrolig nok ble det bare bygget 16 eksemplarer av den originale XKSS. I 2017 ble ni håndlagde versjoner bygget i Storbritannia. Disse bilene erstatter de 9 XKSS-bilene som forsvant i en brann på Jaguars Browns Lane factory i 1957 og som skulle sendes til Nord-Amerika. Alle ni «nye originale» XKSS har allerede blitt solgt til en pris på litt over £1 million. Siden de følger de opprinnelige 1957-spesifikasjonene til punkt og prikke vil ingen av «nye originale» XKSS-bilene kunne kjøres på veien uten videre.



De «nye originale» XKSS-bilene har perfekt gjenskapning av de opprinnelige Smiths måleinstrumentene. Alt fra treverket på rattet, til skinnet i setene, til messingen på dashbordet til XKSS er nøyaktig slik det var i 1957. Som bildet nedenfor viser, var det Smiths-måleinstrumenter i D-Type som vant i Le Mans og som derfor ble valgt til XKSS.

En av de mest berømte eierne av den opprinnelige XKSS var Hollywood-legenden Steve McQueen. McQueen var en lidenskapelig bilelsker. Hans XKSS fikk British racing green lakkering og han kalte den «Green Rat». I 2010 og 2011 ble McQueens XKSS vist fram i utstillingen «Allure of the Automobile» som turnerte rundt i USA.



Den «nye originale» XKSS vil sikkert bli en viktig del av bilhistorien.



*(Postet av Paul Fears, 11. januar 2017.)*

# 2021 MJØSMARKEDET

## Stort utendørsmarked hvor «alt» kan kjøpes!



### INFORMASJON TIL SELGERE SOM ØNSKER SALGSSTAND:

#### INNKLØRING:

Torsdag kl. 18.00 - 22.00

Freddag kl. 07.30 - 22.00

Lørdag kl. 08.00 ->

Standplass pr. utstiller

Ingen forhåndsbestilling av plass

PRIS: kr. 700,- (Inklusiv mva.)

**NBI** Salg av mat og bruk av grill (åpen varme)

Inne på markedsområdet er ikke tillatt, brudd på dette vil føre til umiddelbar bortvisning. Husk eget brannslukningsapparat, minimum 2kg. (Det tas strikprøver). Det er ikke tillatt å slå teltplugger ned i banen. Bruk kammer m/vann.

Bobilier/campingvogn, nattparkering kr. 150,- døgn. Utsillere på P-plass i kø-ordning kr 100,- v/bruk av strøm/toalettanlegg.

Biri Trav AS, PB 124, 2832 BIRI. Tlf.: 61 18 78

88 epost: biri@rikstoto.no www.biritrav.no

Even Westby, 459 79 130

epost: even.westby@rikstoto.no

**Biri Travbane: Fredag 6. august og Lørdag 7. august**

**Åpningstider publikum:**

Freddag kl. 09.00 - 22.00

Lørdag kl. 08.00 - 16.00

**Inngang publikum:** kr. 70,- (barn under 16 år gratis) **Parkering:** Gratis

**MINIAUKSJON Lørdag kl. 12.00**

ALLE som ønsker å selge varer på auksjon leverer den på anvisst sted mellom kl. 10.00 - 11.30

«**Barnas marked**» er et avgrenset område hvor barn kan selge barnrelaterte ting. Gratis stand for de yngste.

**VETERANKJØRETØYER:**

Fører og en passasjer - gratis

Passasjerer utover dette betaler kr. 70,-

**INFORMASJON** til eiene veterankjøretøykontakter:

Unni Grytting: mob - 46 85 85 99, e-post - umngry@online.no

**ARRANGØRER:**

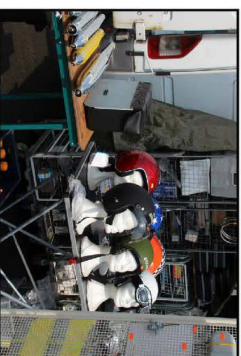
Motorveteranene Hedmark, Toten Gammelbiklubb,

Lillehammer Veteranvognklubb og Biri Trav AS.

www.motorveteranene.com - www.totengammelbiklubb.com -

www.lillehammerveteranvognklubb.com - www.biritrav.no

**SAMARBEIDSPARTNER:**



## 'THE BEST RILEY YET' —the "AUTOM"



### Lovely to look upon—Thrilling to Drive—Wonderful to OWN

There must be very few who do not cherish an ambition to drive so impressive a car as the new Riley PATHFINDER. Its magnificent performance and the sweeping grace of its brilliant new styling make it a car that will be singled out and admired in any society.

Why not visit your Riley Dealer and see this for yourself? How good it will feel just to sit in the PATHFINDER! Everything about its interior spells—luxury.

But the merit of the PATHFINDER goes deeper than superb design and refinement of detail. Above all, this is a car to drive. Your Riley Dealer has the PATHFINDER on display. Pay him a visit. You will find this car a joy to look upon, thrilling to drive and wonderful to own!



At the wheel of the PATHFINDER you are always relaxed. Town traffic presents no problems. You glide quickly forward commanding instantaneous response to your every touch of control. That same serene sense of poise stays with you on the open highway as you accelerate swiftly and safely towards a smooth mile and a half a minute and more.



# PATHFINDER

*For Magnificent Motoring*



RILEY MOTORS LIMITED, Sales Division, COWLEY, OXFORD

London Showroom: RILEY CARS, 51-56, Pall Mall, S.W.1      Overseas Business: Haghill Export Ltd., Oxford and 40 Piccadilly, London, W.1





**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)



Statsminister Otto Blehrs veg 1, 2312 Ottestad

Tlf.: 62 58 53 50

Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways  
når vi drar til Danmark.



Buy wisely.... buy **WOLSELEY**



*Illustrated, the Wolseley 6/110 and the Wolseley Hornet*

*A Merry Christmas and a*  
**WOLSELEY** *New Year*

The Wolseley Hornet, the Wolseley 1500, Fleet Model and Family Model,  
\*the Wolseley 16/60, \*the Wolseley 6/110.  
\*Available with fully automatic transmission.

**BUY  
WISELY  
-BUY  
WOLSELEY**

TWELVE MONTHS' WARRANTY  
and backed by  
BMC service



## BLAD I POSTABONNEMENT

### Returadresse:

Roar Snedkerud  
Riskegrenda 14  
1352 Kolsås

