



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 3 – 2010



*Albions sommerstevne på Biri -
en flott dag å kjøre Riley*



Bilder fra Biri



Ford Zodiac

*Glade vinnere
sammen med
leder Lise*



*Hva er det gutta
diskuterer?*



NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING TILSLUTTET LMK

Leder:

Lise Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,
tlf. 62 52 12 23 - 900 13 044,
epost: lise.j.ukkelberg@sparebanken-hedmark.no

Kasserer og medlemsregisterfører:

Jan Ivar Sørensen, Oppgaard, 2160 Vormsund,
tlf. 400 66 671, epost: bmc@regnskapsbistand.no

Sekretær:

Oddbjørn Sørensen, Tiurveien 11, 3258 Larvik
Tlf. 33 19 81 60, Mobil: 906 97 265, epost: oddbjos2@online.no

Styremedlemmer:

Ove Loen, Gamle Drammensvei 99, 3420 Lierskogen,
tlf. 911 24 517, epost: o-eri-l@online.no
Jan Tverdal, Øylo 2975 Vang i Valdres, tlf. 61 36 72 66

Styremedlem og webredaktør:

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

Styremedlem og redaktør:

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

Forsikringskontakt/besiktigelsesmann:

Kjell Kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,
tlf. 62 52 12 23 - 918 03 516

Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,
tlf. 911 10 760, epost: per.bergheim@vegvesen.no

Godkjente besiktigelsespersoner:

Frode Tverdal Uelandsgate 77, 0462 Oslo, tlf. 901 96 483
Knut Matre Fredlundbakken 5, 5073 Bergen tlf. 55 28 30 64

Jan Ivar Sørensen, - Oppgaard, 2160 Vormsund,
tlf. 400 66 671, epost: bmc@regnskapsbistand.no

Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn, tlf. 74 09 58 73
Olav Bjørge, Vepsefaret 4, 1930 Aurskog, tlf. 63 86 38 71 - 952 31 403

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



Leder har ordet

Høsten er nå kommet og mange steder er det hvitt av snø og farene lurar. Kjør forsiktig og husk at alle vi som har gamle doninger skal være et godt eksempel for alle.



Jeg vil TAKKE alle som har bidratt til et hyggelig treff på Biri og hjertelig takk til velvillige sponsorer. I tillegg var været med oss og jeg tror alle koste seg vel på "grillfesten" selv om det var noen som synes at Steins spørsmål (han vant i fjor) var vel vanskelig.

Rolf Schau takket av som styremedlem og en stor takk til Rolf for hans mangeårig arbeid i klubben. Nytt styremedlem ble mangeårig medlem Oddbjørn Sørensen bosatt i Larvik og Roverentusiast.

Sesongen er på hell, men mange av våre medlemmer besøkte England i høst og var på Beaulieu. (mer om årets Beaulieu i neste nummer) Gjenstående aktivitet er jo NEC i november og etter hva jeg forstår er det også norske entusiaster som tar en førjulstur.

Har du betalt kontingenten for 2010 ? – Sjekk med Jan-Ivar slik at du ikke blir uten blad i posten.

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

I dette nummer tar vi for oss Lucas. Alle som har en engelsk bil må ha et forhold til Lucas. Når bilene er positiv til jord, må polariteten snus for å kunne få inn en CD-spiller som spiller 60-talls musikk. Det hele startet i Birmingham på slutten av 1800 tallet som en liten familiebedrift som spesialiserte seg på sykkelutstyr og i dag er det en multinasjonal gigant innenfor alt elektrisk utstyr til bilindustrien og til luftfarten. Det er fortsatt relativt greit å få skaffet Lucas-utstyr til bilene våre. Hos Holden Vintage & Classic finner man det meste på nett, <http://www.holden.co.uk/lucas-products.asp?sg=1&sgName=Electrical>. Visste du at det på Saab Sonet sitter Lucas-blinklys som også ble benyttet på Morris Minor?



Det begynner å bli mørke kvelder. Det er snart tid for å kjøre bilene våre inn i garasjen for vinteropplag. En ny sesong med å kjøre gamle biler er over. Albion har de siste par årene vært i fin vekst og nettsiden vår blir besøkt veldig mye. For noen har sesongen vært veldig bra, andre har kanskje hatt trøbbel langs veien. Jeg leste i medlemsbladet til Nordisk Morris Minor om en kjøretur på Jylland hvor bunnpluggen ble borte og den gule oljelampa kom på. Lars og Tove fra Horten var med på denne kjøreturen, men hadde alt i orden. Etter å ha fått skaffet bunnplugg fra Anton Kamp Nilsen (stort lager av engelske bildeler), fylt på ny olje, gikk motoren faktisk 50 mil før den stanset for godt på motorveien. Moralene må være: Dra etter alle løse deler, for på engelske biler er det helt utrolig hva som kan løsne.

Hilsen Roar



Lucas Industries

Joseph Lucas ble født i 1834 og kom fra enkle kår, hans eneste utdannelse var deltidsundervisningen på søndagsskolen for gutter og jenter som ble startet av George Dawson i Helena Street, nær kirken hans som var Church of the Saviour i Edward Street. I en alder av 13 år var Joseph allerede lærling for H. & G.R. Elkington og derfor hadde han bare tid til skole på søndager. Etter å ha fullført lærlingtiden ble han håndverkssvenn i galvanisering og forlot Elkington. Han giftet seg med Emily Steven i 1854 og sammen hadde de seks barn. Det var under en arbeidsløshetsperiode på omtrent denne tiden at Joseph tok en tralle og et petroleumsfat og satte i gang med å selge petroleum rundt om i Hockleys gater. I 1860 solgte han også bøtter, skuffer, øser og galvaniserte natt-potter. I 12 år noterte han salgene i en notisbok som fremdeles eksisterer. I 1869 flyttet han til 67, Carver Street og var oppført i White's Birmingham Directory som lampe- og petroleumshandler. Det året er første gang lamper ble nevnt i notisboken hans, han solgte dem en gros etter å ha kjøpt dem fra produsentene. Det var salget av disse lampene som gjorde at han utviklet seg fra en amatørforhandler til en stor industrileder og en holden mann. Han ble kjent som "The King of the Road" etter en av hans mest kjente produkter og etablerte et rike som han styrte som en streng men kjærlig far.

I 1872 etablerte han et selskap med sønnen Harry som først ble kalt Joseph Lucas & Son og som holdt til i Great King Street, Birmingham. Først produserte de metallamper for skip og busser, senere gikk de over i olje- og acetylenlamper for sykler. I 1902 het firmaet Joseph Lucas Ltd. og de startet med å produsere elektriske komponenter for bilindustrien som for eksempel tennmagneter, vekselstrømsgeneratorer, vindusviskere, startmotorer og bilhorn. Joseph var gift tre ganger, siste gang i en alder av 67, og døde i 1902 av tyfus etter å ha drukket forurenset vann i Napoli. Han er begravd i Moseley Parish Church.



I 1914 begynte bedriften å utvide driften med en kontrakt på å levere elektrisk utstyr til Morris Motor Company. Lucas' krigs-innsats var å produsere granater og lunter samt elektrisk utstyr til militær bruk.

Joseph Lucas døde i 1902 akkurat da investeringene i bilkomponenter gjorde at selskapets fortjeneste begynte å falle. Selskapet demonstrerte satsningen på de nye interessene med åpningen av et utstillingslokale i London like etter at Joseph Lucas døde, og fra 1904 til 1907 skjedde en stabil vekst i omsetning og fortjeneste, godt hjulpet av lovgivningen i 1903 som gjorde biler mer attraktive for potensielle kunder ved å heve fartsgrensene, og som sysselsatte komponentindustrien ved å gjøre billys obligatoriske om natten. I 1914 hadde Lucas' katalog seks typer komplette dynamolyssystemer for biler. Samme år kjøpte selskapet opp Thomson-Bennett som spesialiserte seg på tenningsmagneter og derved ble produktutvalget utvidet til å inkludere tenningsutstyr. Timingen var fremragende. Under første verdenskrig var det en enestående økning i etterspørselen etter tenningsmagneter både for fly, biler og motorsykler. Allikevel så det ut som staten ga til Lucas med den ene hånden og tok igjen med den andre, siden innføringen av den britiske sommertiden i 1916 førte til et permanent fall i salget av sykkellykter. Det var denne begivenheten og effekten av lavkonjunkturen rett etter krigen som gjorde at Lucas besluttet å introdusere billigere versjoner av sykkellyktene, og i forhandlinger med motorsykkelprodusentene overtalte han dem til å bruke Lucas' tenningsmagnet-dynamoer fremfor de som var laget av selskapets tyske rival Bosch. Thomson-Bennett (Magnetos) ble omdøpt til Lucas Electrical Company i 1919, sannsynligvis for å maksimere nytten av morselskapets renommé.

I 1923 pensjonerte Harry Lucas seg delvis og ble rådgivende direktør. Han døde i 1939. Selskapet ble kontrollert av både



sønnen Oliver Lucas og Peter Bennett fra Thomson-Bennett som administrerende direktører. Selskapet utvidet seg raskt både i størrelse og vareomfang og brukte sin markedsposisjon til å tvinge gjennom konkurransehindrende avtaler med potensielle rivaler innenfor de samme områdene. Selv om William Morris av Cowley, Oxford, i begynnelsen var absolutt den største kjøperen av Lucas' start- og lysutstyr, visste ledelsen at Lucas' styrke var avhengig av å kunne tilpasse seg raskt til endringer i markedet, og de passet derfor på å bevare det gode forhold til Morris' rivaler også. Selskapet fortsatte å investere tungt i oppkjøp framfor forskning og utvikling. De største oppkjøpene i mellomkrigstiden skjedde i 1925 da Lucas kjøpte ut to konkurrenter i motorutstyr-virksomheten, CAV som dominerte omsetningen av komponenter til varebiler, og Rotax. Dette ga Lucas nærmest et monopol på belynings-, start- og tenningsutstyr fram til etter annen verdenskrig, da Ford og General Motors begge etablerte egne komponentfabrikker. Etter noe mistro i starten så datidens store motorfabrikanter ut til å ha akseptert denne situasjonen, siden Lucas kunne tilby dem stordriftsfordeler som disse oppkjøpene gjorde mulig.

I andre tilfeller blandet Lucas oppkjøp med konkurransehindrende avtaler, for eksempel i 1930 da S. Smith & Sons solgte sin belynings-, start og tenningsvirksomhet til Lucas og de to selskapene utarbeidet så produktlister som hver part bare kunne produsere med den andres samtykke. I 1931 etablerte Lucas og hans tidligere konkurrent Tysklands Bosch et prosjektsamarbeid CAV-Bosch for å utvikle dieselmotorer, og de ble enige om å holde seg unna hverandres markeder for motordeler. CAV-Bosch ble helt overført til Lucas i 1937, da det tyske selskapet, sannsynligvis under press fra naziregimet, solgte sin andel. Lucas sto overfor den første streiken hos noen av sine arbeidere i 1932 da 140 ansatte protesterte mot planene om å innføre bonuser basert på arbeidsstudier.



Planene ble trukket tilbake, men bare for å bli implementert to år senere som "Lucas Point Plan System" med det resultatet at arbeiderne gjorde halvannen gang så mye arbeid som før og ble betalt en og en tredjedel så mye.

En annen avtale med et utenlandsk selskap, denne gangen med Bendix Corporation, dannet grunnlag for det som nå er Lucas Aerospace. Rotax og CAV hadde produsert Bendix starterveksler for biler etter at Lucas overtok. I 1932 solgte Bendix totredjedeler av aksjene i deres britiske bremseprodusentavdeling til Lucas, siden de planla å bygge ut flyvirksomheten. De solgte også lisensene for Rotax til å lage flyutstyr som for eksempel svingkraftstarteren som da ble introdusert for større fly. Igjen hadde Lucas glede av andres pengebruk innen forskning, bl.a. den amerikanske regjeringens forskning på dette feltet, og mens Rotax vokste fortsatte de å være avhengige av lisenser fra Bendix i mye større grad enn egen forskning.

I mellomtiden beskyttet Lucas sitt nesten-monopol i den britiske motorkomponentindustrien gjennom en avtale med Autolite, det ledende selskapet i det amerikanske markedet. Fra 1937 til 1940 betalte Lucas Autolite \$50.000 pr. år for å holde seg ute av Storbritannia mens de til gjengjeld lovet å holde seg ute av det amerikanske markedet, og de avtalte å utveksle teknisk informasjon og lisenser. Et selskap som hadde gjort seg til landets ledende leverandør av motorkomponenter og som også raskt begynte å bli viktig for luftfartsindustrien, måtte nødvendigvis dra nytte av gjenopprustningen på slutten av 30-årene og krigsproduksjonen som fulgte. Selv etter at salget av nye biler ble forbudt og produksjonen av lastebiler ble innskrenket, kom det inn ordre på kjøp av utstyr for motor-kjøretøyer, særlig til Bedford-lastebilen som var hærens favoritt, samt utstyr til båter, fly og motorsykler som gjorde at produksjonen til Lucas nå var større enn i fredstid. Oliver Lucas tjenestegjorde på regjeringens forsyningsråd og ledet design



og utvikling i tankrådet, men det er ikke klart om hans engasjement i utviklingen av jetmotoren under krigen begynte som en offentlig eller en forretningsmessig satsning. Til slutt var det CAVs erfaring innen drivstoffinnsprøyting og Lucas Electricals kompetanse innen metallarbeid som sikret at Lucas benyttet seg fullt ut av muligheten og engasjerte seg i forskning om forbrenning, utvikling av drivstoffsysteget og produksjon av det relevante utstyret for jeten.

Etter bortfallet av statskontraktene på slutten av krigen satt Lucas igjen med et rikere og mer mangfoldig selskap enn det hadde vært for seks år siden. Deres tradisjonelle ekspertise innen komponenter ble nå fulgt opp med ordre på deler og reparasjonsarbeid, supplert av selskapets engasjementer i jetprosjektet og det voksende markedet for dieselmotorer både i Storbritannia og i utlandet. Til og med de ressursene som var investert av datterselskapet Rotax i arbeidet med det kostbare og mislykkede Brabarzon-flyet på slutten av 1950-tallet var ikke bortkastet, siden den tekniske kunnskapen som kom ut av prosjektet ble brukt til arbeidet på V-bombere og startet med Vickers Valiant i 1948.

I 1951 etablerte Lucas en rekke avdelinger som hver var basert på det enkelte datterselskap, med den sentrale kontrollen begrenset til personell- og finanssaker, under et nydøpt holdingselskap Joseph Lucas (Industries) Ltd. Styreformannen var Bertram Waring, som hadde vært administrerende direktør sammen med Peter Bennett fra 1948, da Oliver Lucas døde. Så fulgte et tiår med vekst for CAV, basert på utviklingen av den første masseproduserte fordelerpumpen og det mer avanserte elektriske utstyret for lastebiler; for Rotax, arbeidet med V-bomberserien og strømgenerende utstyr for panservogner; og for komponentavdelingen etter hvert som mekaniske vindusviskere, ryggelys og langlys dukket opp og ble standard.



Således fortsatte Lucas-gruppen å spille sine sterkeste kort, ved å bygge på sitt rykte og nesten-monopol innenfor komponentområdet, og sine tidligere meritter fra statskontrakter innen luftfart og elektrisk industri. Samtidig var sykkelutstyrsvirksomheten, som alle disse aktivitetene hadde utviklet fra, i tilbakegang, og Joseph Lucas (Cycle Accessories) ble nedlagt i 1962.

I 1963 avslørte Monopolies and Mergers Commission at fram til 1956 hadde Lucas og den nærmeste konkurrenten Smiths Industries operert under en konkurransehindrende avtale som delte markedet mellom dem. Dette forklarte hvorfor den viktigste avdelingen Joseph Lucas (Electrical) konsentrerte seg om elektriske komponenter i stedet for elektriske instrumenter. Rapporten konkluderte at dominansen til Lucas og noen få andre selskaper innen motorkomponentindustrien, enten den ble opprettholdt av konkurransehindrende avtaler eller ikke, ble begrunnet med at bilindustrien burde fortsette å ha pålitelige leveranser av billige komponenter av god kvalitet.

Uansett så ble Lucas snart utsatt for uvanlig stor konkurranse da streikene som rammet komponentindustrien på slutten av 1960-årene gjorde at bilprodusentene gikk bort fra gamle lojaliteter og gikk over til å bruke flere leverandører for å møte behovet for komponenter. Effekten som en streik kunne få på et hvilket som helst stadium i bilproduksjonen ble klart vist i august 1977, da en streik av Lucas verktøyprodusenter stengte hele den britiske bilindustrien. Allikevel klarte Lucas og konkurrentene i den britiske komponentindustrien å holde seg langt foran sine utenlandske konkurrenter så lenge den britiske bilindustrien var i forkant av utviklingen. British Motor Corporation var det første selskapet i verden til å innføre firehjulsdrift, for eksempel, og Lucas og de andre komponentbedriftene bevarte sin ledende posisjon på grunn av sin kjennskap til denne nye teknologien. Samtidig slukte CAV, som allerede verdensledende innen drivstoffinnsprøyting,



en konkurrent – Simms – i 1968, som resulterte i at de kontrollerte 90% av den britiske drivstoffpumpeindustrien.

Mellom 1967 og 1970 brukte gruppen mer enn 20 millioner pund, hvorav 3 million var lånt av regjeringens Industrial Reorganization Corporation, på oppkjøp som økte gruppens størrelse mer enn 50%, men også betydde at de kom til å være avhengige av å levere til Rolls Royces flymotorvirksomhet. Etter den økonomiske kollapsen til Rolls Royce i 1971 sparket Rotax – omdøpt til Lucas Aerospace – en sjettedel av arbeidsstokken, men fikk så nye ordre fra forsvarsdepartementet og ble en av deres ledende leverandører, og resultatet var at nesten halve virksomheten til Lucas Aerospace var militær. I 1976 foreslo et sammensatt utvalg av selskapets tillitsvalgte å diversifisere virksomheten vekk fra militær produksjon til en rekke andre områder som ble kjent som The Lucas Plan, men disse forslagene ble avslått av ledelsen. Den eneste tapsbringende delen av luftfartsavdelingens virksomhet viste seg å være Thomas–Lucas, et fellesforetagende med det franske selskapet Thomson–CSF som ble oppløst i 1988. Lucas Aerospace er fortsatt Europas ledende designer og produsent av flyutstyr og det eneste selskapet i verden til å produsere alle komponent-systemene som brukes i både sivil og militær luftfart, bortsett fra navigasjons-, radio- og styreorgansystemer. I 1973 ble den delen av det gamle Rotax datterselskapet som ikke var luftfart lagt til et nytt selskap, Lucas Defence Systems.

I begynnelsen av 1970-årene var Lucas det 54. største selskapet i Storbritannia. Kenneth Corley ble oppnevnt som konsernleder i 1970, men ble etterfulgt bare tre år senere av Bernard Scott. Bertram Waring gikk av med pensjon etter 47 år hos Lucas, gjennom en periode som hadde brakt selskapet fra nasjonal dominans innen sykkel- og motorutstyr til deltakelse i de verdensomspennende endringene i bil- og flyindustrien. I 1970 var konsernet fem ganger så stort som det var 20 år



tidligere. Det nye navnet på konsernet i 1974 – Lucas Industries – ble fulgt av innføringen av en felles konsernidentitet for alle datterselskapene. Lucas-navnet ble lagt til navnene på alle datterselskapene og Lucas Industries ble det første konsernet – i motsetning til enkeltsselskap – til å avertere på britisk fjernsyn. For å kompensere for ordrefallet på hjemmemarkedet begynte Lucas sammen med GKN å ekspandere på det europeiske kontinentet, ved å begynne med investeringer i Frankrike, Vest-Tyskland og Italia, som omfattet overtakelse av Rotodiesel, det ledende selskapet i det franske dieselmarkedet i 1974. Den neste satsningen var i USA og produksjonen av dieselmotoren som oljekrisen midt på 70-tallet plutselig hadde gjort attraktiv. Konsernet er engasjert i markeder over hele verden gjennom sine eksisterende datterselskaper og oppkjøp. I 1975 hadde en tredjedel av alle produserte biler bremses som var produsert av Lucas-datterselskapet Girling eller lisensinnehavere. Det var imidlertid Lucas Battery Company som hadde størst utenlandsk produksjon av alle Lucas-selskapene.

Ekspansjon gjennom oppkjøp i utlandet er blitt fulgt av stabilisering gjennom omstilling hjemme, under ledelse av Godfrey Messervy og etter 1987 av Tony Gill. Akkurat som Lucas hadde dratt nytte av veksten i den britiske bilmonteringsindustrien på 1960-tallet, så måtte den nå lide etter hvert som industriens produksjon gikk ned og man ble liggende etter i produktutvikling, og i 1981 gikk Lucas med tap for første gang. I 1983 gikk de igjen med fortjeneste takket være avdelingene som ikke var bilrelatert, og siden den tid har konsernets virksomhet stort sett flyttet ut av Storbritannia til utenlandske markeder. Fra 1979 til 1988 sank andelen av britisk omsetning av totalomsetningen fra 51% til 38% og fra 1989 har de ikke-britiske datterselskapene hatt større andel av konsernets omsetning enn de britiske datterselskapene. Denne endringen i markedene ble fulgt av store kutt i den britiske produksjonsbasen; mellom 1985 og 1989 har konsernet kvittet seg med 14 enheter,



avviklet 25 produksjonsbedrifter og har skåret ned på arbeidsstokken med 35.000. Omstillingen av komponentdelen i konsernet kulminerte i 1988 med dannelsen av Lucas Automotive som den største av konsernets tre avdelinger som samlet de gjenværende datterselskapene etter at Lucas hadde sluttet med bilbelysning, startmotorer og trefasedynamoer, og satset på å produsere motorstyrings- og bremsesystemer. Den nye avdelingen fulgte trenden i komponentindustrien med å levere komplette systemer i stedet for separate deler, og designet i mye nærmere samarbeid med bilprodusentene enn det som hadde vært vanlig. Det har blitt en økende grad av samarbeid med japanske konsern som for eksempel Sumitomo på karosserisystemer eller Yuasa Battery Company på bilbatterier, for å møte den økende sannsynligheten for at japanske komponentselskaper vil satse like sterkt på det europeiske markedet som de har gjort på de amerikanske markedet. Lucas Automotives suksess med å få ordrer fra BMW og Saab-Scania på drivstoffinnsprøytningssystemer i 1989 var et tegn på deres kapasitet til å konkurrere i det europeiske markedet.

I bilindustrien, som omfatter mer enn halvparten av Lucas' virksomhet, vil trenden med globalisert produksjon og etterspørsel, høyteknologi og større forventninger om høykvalitetsproduksjon fortsatt være en utfordring for Lucas Automotive og deres konkurrenter i komponentindustrien. Lucas Aerospace's engasjement i arbeidet med A330- og A340-flyene og med EJ200-motoren for det kommende europeiske jagerflyet tyder på at denne avdelingen vil bli mindre avhengig av innenlandske ordre og mer avhengig av multinasjonale prosjekter. Lucas Applied Technology, den minste av konsernets tre avdelinger, omfatter spesialiserte datterselskaper som sannsynligvis vil vokse som svar på den økende etterspørselen etter høyteknologi som for eksempel Lucas Industrial Systems, som produserer elektroniske målings- og kontrollutstyr for flere industrielle prosesser, eller Lucas Instruments, verdens viktigste designer av akustiske og vibrasjonsmålingsutstyr.



I løpet av hele sin historie har Lucas vist seg å være fleksible i å gjøre det meste ut av samfunnsmessige forandringer og politiske beslutninger. Denne fleksibiliteten gjorde at de kunne vokse fra en liten familiebedrift som spesialiserte seg på sykkelutstyr på slutten av 1800-tallet til å bli et selskap som var engasjert i bilkomponenter og luftfart fra starten av begge disse industriene, og endelig til å bli en multinasjonal kjempe med interesser og engasjementer langt fra røttene i Birmingham. Denne fleksibiliteten har vært Lucas' største fordel, mens svakheten var vært en gjentakende tendens til å bli for avhengig av sin monopolstilling og den tradisjonelle tette kontakten med den britiske regjeringen. Fremtiden for Lucas Industries må sees i sammenheng med det europeiske indre markedet, der Lucas må konkurrere med mektige rivaler både i Europa og resten av verden, både inne privat forretningsdrift og for statlige kontrakter.



WILLY GJERTSEN A/S

Engroshandel med maskinverktøy

- ★ **Verktøy for mekanisk industri**
- ★ **maskinrekvisita**
- ★ **agentur og engros**

Larviksgata. 3 - 0468 Oslo
Telefon: 23 00 85 50 - Telefax: 23 00 85 60



BIRI 2010 – KONKURRANSE FASIT

Vinner i 2009, Stein Batalden, hadde satt sammen svært vanskelige spørsmål i 2010.10.01

1. Hvem produserte de første årsmodellene av Volvo P 1800?

A. Austin

B. Jensen

C. Jowett

2. Hvor produseres dagens Aston Martin Rapide?

A. Østerrike

B. Storbritannia

C. USA

3. Hva kostet Daimler Conquest da den ble introdusert i Storbritannia?

A. £ 1 066

B. £ 1 812

C. £ 1 222

4. Hva het BMCs sjef Sir Leonard Lord etter at han ble lord?

A. Lord Lord

B. Lord Stokes

C. Lord Lambury



5. Hvor lå Fords første fabrikk i Storbritannia?

- A. London
- B. Birmingham
- C. **Manchester**

6. Hvilken bil hadde kodenavnet "Archbishop" under utviklingen?

- A. Ford Zephyr
- B. Ford Capri
- C. **Ford Cortina**

7. Hva het firmaet W.R.M. Motors fra 1919?

- A. Morris Garages
- B. **Morris Motors**
- C. Morgan Motor Cars

8. I hvilket land startet Herbert Austin sin yrkeskarriere?

- A. **Australia**
- B. New Zealand
- C. Sør-Afrika





9. Hvor ble Austin-Healey 3000 sluttmontert?

- A. Cowley
- B. Abingdon
- C. Longbridge

10. I 1954 introduserte BMC modellen "Metropolitan".
Hvilke merkenavn ble denne solgt under?

- A. Nash og Hudson
- B. Austin
- C. BMC

11. Hvor ble Morris Minor van og pick-up produsert fra
1964 til 1971?

- A. Trafford Park
- B. Adderley Park
- C. Cowley

12. Hva het den australske BMC 1100/1300 med 1,5 liters motor
og fem dører?

- A. Kimberley
- B. Nomad
- C. Tasman



13. Hvor ble Morris Major og Austin Lancer produsert fra 1957 til 1962?

- A. Sør-Afrika
- B. New Zealand
- C. **Australia**

14. Hvilken bil var Innocenti Regent basert på?

- A. BMC 1100/1300
- B. Morris Marina
- C. **Austin Allegro**

15. Hvilken av følgende bilmodeller eksisterer ikke?

- A. **Wolseley Marina**
- B. Leyland Marina
- C. Austin Marina

16. Hvor ble de siste Triumph TR7 og TR8 produsert i 1980–1981?

- A. **Solihull, Birmingham**
- B. Speke, Liverpool
- C. Canley, Coventry



SUNNAAS
HJULSERVICE
Hjulspecialisten på Bjerke





17. Hvilken bilfabrikk utviklet Rovers rekkesekker til modellene 2300 og 2600 (SD 1)?

- A. Honda
- B. Austin
- C. **Triumph**

18. Hva heter Singers versjon av Hillman Imp?

- A. **Chamois**
- B. Stiletto
- C. Rapier

19. Når gikk MG Rover konkurs?

- A. **7. april 2005**
- B. 8. mai 2006
- C. 1. april 2003

Og så noen spørsmål om annet enn bil...

20. Hva heter det gjenoppbygde Shakespeare-teatret i London?

- A. **The Globe**
- B. The Rose
- C. The Public



21. Hva slags utstilling avholdes årlig i Chelsea, London?

- A. Veteranbiler.
- B. Militærkjøretøyer
- C. Hageutstilling

22. Hva var Winston Churchills yndlingshobby?

- A. Samle sommerfugler
- B. Muring
- C. Fugletitting

23. Hva er "Clotted Cream"?

- A. Vann i motoroljen
- B. Dronningmorens yndlingsdessert
- C. Fløtekrem fra Cornwall

24. Hva slags primære framkomstmiddel ønsket Sir Robert Scott å benytte til Sydpolen i 1911?

- A. Motoriserte sleder og ponnier
- B. Hest og slede
- C. Hundesleder og ponnier



25. Hva ble ekspedisjonens faktiske primære framkomstmiddel?

- A. **Gå til fots**
- B. Gå på ski
- C. Hest og slede

26. Hvilken tysk offiser fløy under Den andre verdenskrig til Storbritannia for å forhandle med britene?

- A. Claus von Stauffenberg
- B. **Rudolf Hess**
- C. Herman Göring

27. Hva er den klassiske britiske sommerdrikken?

- A. Kir Royale
- B. **Pimm's**
- C. Gin Tonic





Det dukker stadig opp flotte biler på Høvikodden - her en Wolseley 15/60



Produsert: Cowley, 1958–61. 24.579 biler produsert.

Generell oppbygging:
selvbærende stålkarosseri,
4-seters, 4-dørs sedan.

Forstilt motor med bakhjulsdrift.

Motor og girkasse: BMC B-serie motor, 4-sylindret, toppventil, rekke-
motor, 1.489 cc, 72,02 x 88,9mm, 52bhp ved 4.350rpm; 82 pund fot
ved 2.100 rpm; 4-girs girkasse, ikke-synkronisert 1. gir, gulvmontert
girstang; bakre drivaksel bak med hypoid drev.

Chassis: Frittstående oppheng foran, spiralfjær og triangelstag.



Kamstyring. Oppheng bak med halvelliptiske bladfjær. Trommelbrems foran og bak; 5,9 x 4 tommer dekk.

Dimensjoner: akselavstand 8 fot 3,25 tommer; forhjulsspor 4 fot 8.87 tommer; bakhjulsspor 4 fot 1,87 tommer; lengde 14 fot 10 tommer. Tomvekt 2.473 pund.

Trekk som skiller den fra forrige modell: helt annerledes bil sammenlignet med 15/50-modellen, likhetstrekk med Farina-stylede modeller. Typisk ytelse: maksimumsfart 77mph, 0-60mph på 24,3 sekunder; stasjonær ¼ mile 22,6 sekunder; drivstofforbruk 28mpg. Lanseringpris: £991.





Referat fra Albion's Årsmøte 2009

Sted: Biri travbane 07.08.2010

1. Innkalling

Innkallingen ble godkjent uten merknader

2. Valg av ordstyrer og 2 personer til å underskrive protokollen

Som Ordstyrer ble valgt : Lise Ukkelberg

Til å underskrive protokollen ble valgt : Jens Even Wahl og Olav Berg

3. Styrets årsberetning

Årsberetningen var fremlagt og ble godkjent uten anmerkninger

4. Regnskap 2009 med revisors beretning og budsjett 2011

Regnskap 2009 og styrets forslag til budsjett for 2011 var fremlagt og ble godkjent uten anmerkninger

5. Eventuelt innkomne saker

Det var ikke kommet inn noen saker

6. Utnevnelse av eventuelle nye merkeoppmenn, forsikringskontakter og forsikringskomite.

Det var ikke kommet inn noen saker

7. Fastsettelse av kontingent for 2011

Det ble ikke vedtatt noen endringer i kontingenten og kontingenten er da uendret fra 2010 kr 300,00 for 2011

8. Valg av styret

Rolf Schau ønsket å tre ut av styret etter mange års sammenhengende innsats for Albion og fikk velfortjent applaus fra årsmøtet for sin innsats. Som nytt styre ble valgt:

(gjenværende fungeringstid i parentes)

Lise J Ukkelberg : Formann (gjenvalg) (1-år)

Jan-Ivar Sørensen: Kasserer/medlemsregister (gjenvalg) (1 år)

Dag Jarnøy: Web redaktør (gjenvalg) (2 år)

Roar Snedkerud: Redaktør (gjenvalg) (1 år)

Jan Tverdal: Styremedlem (gjenvalg) ((2 år)

Ove Loen: Styremedlem (gjenvalg) (1 år)

Oddbjørn Sørensen: Sekretær NY (2 år)

Bjørn Lie ble gjenvalgt som revisor. (1 år)

Valgkomite: Gjenvalg: Berit Storsveen (2 år) og Stein Batalden (1 år)

Jens Even Wahl /s

Olav Berg/s



Bilder fra Biri



Litt for de små

*Den gamle
sekretæren
har gått av*



B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Høvikodden – august 2010-
mange flotte engelske biler

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening