



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 2 – 2010



*Ekebergmarkedet i mai 2010 –
styret samlet og har mø te*



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:

Rolf Schau, Furukollvn 5b, 1394 Nesbru,
tlf. 66 77 90 99, epost: rolf.schau@bluezone.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

Det er sommer og sol, men ikke alle steder i landet. Landet vårt er langstrakt, noen velger stillongs mens andre finner fram tøy for sommervarme og solkrem m/høy faktor.



Vi ønsker oss nå godt vær til Biri hvor vi også i år har jubileum, det er faktisk 30 år siden første treff hvor Albions doninger var samlet.

Presentasjon av 30-årskrisa vil bli gjort og vi gleder oss til å treffe så mange som mulig som var med på Albions første treff.

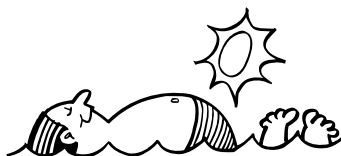
Jeg har fått gode tilbakemeldinger fra standen på Ekeberg-markedet i mai, vi hadde fint vær og interessen er fremdeles stor for britiske kjøretøy. Oppslutningen om "Høvikodden" siste onsdag i måneden er på topp – dette bør vi kunne få til andre steder i landet, dvs. kun en uformell samling hvor det prates, skrytes og utveksles erfaringer. Dette må da være et initiativ for deg i ditt distrikt ?

Har du husket å betale kontingenten for 2010 kr 300 ?
Hvis ikke du har betalt, vennligst overfør til klubbens konto eller betal på Biri.

Så håper jeg at dere alle får en fin ferie og kos dere med gammel-doningen – kjør forsiktig og fornuftig

Ønsker dere alle en god sommer
og så treffes vi på Biri, i alle fall den 7. august

Hilsen Lise





Redaktøren har ordet

I forrige nummer hadde vi en konkurranse mht svar på vårt bilde med gamle engelske biler. Her var det ingen som meldte seg. Lise får derfor en enkel jobb på Biri.

I dette nummer gir vi en kort framstilling av historien til Aston Martin og ikke minst bruken av bilene fra denne fabrikken i James Bond filmene.

På Magnor har det vært veterandager i slutten av mai og her var det ganske mange engelskproduserte lastebiler og en traktor fra en veldig kjent fabrikk for oss, nemlig Nuffield. Nedenfor ser du et knippe med minorer på Magnor og traktoren fra Nuffield.

Vi minner om at dette er SISTE nummer som sendes ut til de som fremdeles står ubetalt i forhold til medlemskontingent hos oss. Dersom noen av dere savner bladet på høsten, kan det være fordi dere ikke har betalt (purring gikk ut 30. juni 2010).

Da er det bare å ønske en riktig god sommer og vel møtte på Biri tidlig i august.

Hilsen Roar





Redaktøren har mottatt en epost fra medlem Arild Heie som angår Albion nr. 1 og omtalen av Armstrong Siddeley.

Hei Roar,

Jeg eier en Armstrong Siddeley og er derfor glad hver gang merket blir omtalt i medlemsbladet. I nr 1/2010 er det en lengre omtale av merket der det har sneket seg inn en feil oversettelse av Sapphires karosserityper. Engelsk betegnelse er 4 light og 6 light saloon. Light betyr riktignok lett, men i denne sammenheng betyr dette vindu. 4 light har dermed 4 vinduer, 2 på hver side. Tilsvarende for 6 light, 3 på hver side.

Det ble totalt bygd 7 697 biler fordelt på i alt 4 forskjellige karosserier:

6 light 6 896 stk.

4 light 381 stk.

Limousine 375 stk.

Oil company truck 45 stk.

Jeg har funnet at det i Norge finnes 7 stk registrerte Sapphire 346 samt 1 delebil. Ytterligere 3 har vært i Norge, men er sannsynligvis hugget opp. 3 av de registrerte er importert i nyere tid, resten er biler nye i Norge.

Selv har jeg en 1954 modell 4 light saloon som jeg kjøpte i 1970. Etter mange års flittig bruk er den nå under restaurering. Dette tar som vanlig lenger tid enn beregnet, men jeg har håp om at den skal være klar neste år.

Hilsen
Arild



Arild fikk svar fra oss:

Hei igjen!

Jeg er veldig glad for engasjerte tilbakemeldinger. Jeg setter veldig stor pris på at bladet blir lest og at dere finner interesse for innholdet. Så kan vi sikkert ha noen slike oversettelsesfeil, som nok skjer i en ellers så travel hverdag.

At "light" blir til "vindu", det krever inngående kompetanse for å kunne forstå.

Har du forresten funnet ut hvem som eier den bilen som ble importert?

Neste nummer vil ta for seg Aston Martin og ikke minst alle de engelske bilene som er benyttet i James Bond filmene.

Roar

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



Årsmøtedokumenter

INNKALLING TIL ÅRSMØTE

**På Biri lørdag den 7. august 2010 kl. 14.00
(på standen/"teltet")**

Saksliste:

- 1. Godkjenning av innkalling**
- 2. Valg av ordstyrer samt valg av to stk. til å undertegne protokollen**
- 3. Styrets årsberetning**
- 4. Regnskap for 2009 m/revisors beretning. Budsjett 2011**
- 5. Eventuelt innkomne saker**
- 6. Utnevnelse av eventuelle nye merkeoppmenn/forsikringskontakter og forsikringskomité**
- 7. Fastsettelse av kontingent for 2011**
- 8. Valg**

Hvis du ønsker saker behandlet på årsmøtet, må disse være formannen ihende senest 20. juli 2010.

Vell møtt.

Hamar, 15.06.2010

For styret

Lise J Ukkelberg/s

Formann



STYRETS ÅRSBERETNING AUGUST 2009- AUGUST 2010

Styret har bestått av følgende:

Lise J Ukkelberg	formann
Jan Ivar Sørensen	kasserer/medlemsregister
Dag Jarnøy	web-redaktør
Roar Snedkerud	redaktør
Jan Tverdal	styremedlem
Rolf Schau	sekretær
Ove Loen (NY)	styremedlem

Under årsmøtet på Biri 1. august 09 ble ovennevnte styre valgt.

I perioden har det blitt både telefonsamtaler, mange mail, 2 styremøter samt enkelte møteplasser i Albions "telt" og ved andre treff og sammenkomster. Bl.a. kan nevnes klubbens stand på Ekeberg-markedet som var godt besøkt både i vår og høsten i fjor. Ellers har "Høvikgruppen" markert seg - det er treff siste onsdagen i måneden - flott initiativ og møtende Albionister m/biler er økende.

I perioden er det utgitt 4 medlemsblader foruten at Albions nettsider har fortløpende blitt ajourført.

Takk til Roar og Dag for glimrende utførte jobber.

Regnskapet for 2009 m/revisors beretning viser et overskudd på kr 18.704 og egenkapital (innest. bank + klubbeffekter) kr 26.948)

Medlemsmassen er stabil og det er kommet til nye medlemmer og "gamle"-nye.



Styret vil takke våre sponsorer, merkeoppmenn og forsikringskontakter for det flotte og gode arbeidet som er gjort.

For styret
Lise J Ukkelberg/s
leder

BUDSJETT 2011

INNETEKTER

Medlemskontingenter	50.000,00
Inntekter treff Biri	4.000,00
Refusjoner LMK	200,00
Renter	100,00
SUM INNETEKTER	54.300,00

UTGIFTER

Styreutgifter	1.500,00
Kontingent LMK	5.500,00
Porto blad	7.500,00
Trykking blad	28.500,00
Utgifter Treff	4.500,00
Hjemmesider/Web/annonser	1.500,00
Bankgebyrer	100,00
SUM UTGIFTER	49.100,00

Kontingent: forslag fra styret: uendret fra 2010 – 2011
kr 300.

(ingen budsjettering av salg klubbefekter)



			Budsj. 09	Budsj 11	Budsj.10
RESULTATREGNSKAP				skal vedt.	vedtatt
	2009	2008		nå i 2010	2009
Inntekter					
Medlemskontigent	49300,00	32550,00	50 000	50 000	50 000
Inntekter Biri	8260,00	5042,00	2 500	4 000	2 500
Salg klubbeffekeer	8600,00				
Refusjon LMK	200,00	200,00	400	200	400
Refusjon mva		1322,00			
Renter	149,00	16,00	25	100	25
Sum inntekter	66509	39130	52 925	54 300	52 925
Utgifter					
Klubbeffekeer	4138				
Kontingent LMK	4800,00	2150,00	4 000	5 500	5 000
Porto	7291,00	7153,00	7 000	7 500	7 000
Trykk	26720,00	24890,00	25 000	28 500	28 500
Ekeberg /Biri/Treffutgifter	3642,00	2618,00	4 500	4 500	4 500
Styreutgifter			1 500	1 500	1 500
Hjemmeside/annonser	1172,00	600,00		1 500	1 500
Bankgebyrer	40,00	122,00	150	100	150
Diverse	2,00	708,00			
Sum Utgifter	47805	38241	42 150	49 100	48 150
RESULTAT	18704	889			
BALANSE					
Klubb-effekter	12300,00				
Bank-konto	16107,00	8244,00			
Utestående kontigenter	600,00				
SUM AKTIVA	29007	8244			
Egenkapital	-26948	-8244,00			
Leverandørgjeld	-2059,00				
SUM PASSIVA	-29007	-8244			
Jan-Ivar Sørensen	Bjørn Lie				
Kasserer	Revisor				



ALBION - TREFF

BIRI - LØRDAG 7. AUGUST 2010

I forbindelse med årets Mjøsmarked på Biri, håper vi også i år at det blir et hyggelig ALBION-treff.

Vi legger opp til et koselig, avstressende treff i fine omgivelser med litt grilling, litt moro, konkurranse og masse hyggelig samvær.

Program for treffet følger i dette medlemsblad.

Treffet skal være på Biristrand Camping, som ligger noen kilometer nord for travbanen på Biri, langs E-6. På grunn av at E-6 nærmest er kastret for avkjøringer, lønner det seg å kjøre gamle E-6 til Biristrand Camping, dvs. bak tidligere Spareland, så til venstre og så til høyre ved broen. Du kjører da nord-over og ser skilt til Biristrand Camping. (hvis du er på Lillehammer, ta av v/Skeidar)

Vi anmoder alle om å bestille hytter så snart som mulig (hyttebestilling, se egen informasjon).

Hjertelig velkommen – og som vanlig – ta med fint vær.
PS – Premiebordet, det er anglofilt, stort og bugnende.

Andre overnattingsmuligheter:

Bakke Camping, Furuodden Camping

Hotell/Motell: Biri, Gjøvik, Lillehammer, Moelv mv.



PROGRAM BIRI

6., 7. og 8. august 2010

Fredag kveld 6. august:

Vi treffes på Biristrand Camping for de som kommer fredag kveld (Kanskje noen også drar på markedet på Biri travbane – full aktivitet om kvelden).

Vi blir kjent med hverandre,
og det er lovlig med engelsk skryt

Lørdag 7. august:

– Mjøsmarked Biri-Travbane

07.30 Kafeteria åpner

09.00 Marked m/Albion-stand + biloppstillingsplass
for engelske biler.

Ved innkjøring til markedet må du si fra at du skal på
Albions parkeringsplass/biloppstillingsplass på plenen.

14.00 Årsmøte (i teltet) – ta med stol ?

Ca. 18.00 og utover:

Biristrandtrand Camping (egen biloppstillingsplass nede ved
grillen). Grillkos mv. Ta med grillmat, bestikk, bord, stol mv.
og noe å drikke.

Konkurranser, premier mv.

Overraskelser Sengetid ?????



Søndag 8. august:

– Morgenskryt og hjemreise for de fleste

– Helgøya Rundt – løp for hele familien som
arrangeres av Motorveteranene Hedmark
(MVH) meld deg på hvis du har lyst og anledning



BIRISTRAND CAMPING

Telefon: +47 61 18 46 72

Telefax: +47 61 18 48 02

E-post: post@bistrandcamping.no



Nord for Biri

Du bestiller selv hytte for overnatting. Det er også anledning til å ta med campingvogn/combihenger/telt.

ALBION har “reservert” noen hytter som blir delt ut først. Når du ringer forteller du at du er Albion-medlem og har veteranbil. De “reserverte” hyttene blir derved tildelt først og dette har sammenheng med at formannen ønsker at medlemmene skulle ha hytter så nær hverandre som mulig. Bestillingen blir booket med ditt navn og adresse.

VÆR TIDLIG UTE MED BESTILLINGEN

Ja, da treffes vi på Biri og Mjørsmarkedet og på Bistrand Camping. Hvis værgudene skulle slå seg vrang, har vi reservert lokaler med bord og sitteplasser på Bistrand Camping. I år satser vi også på stort telt nede på grillplassen.

1. Bestille hytte/plass
2. Meld deg gjerne på treffet på Albion-standen på Biri.

(om du ikke har meldt deg på til treffet på Biri eller ikke har anledning til å komme på Biri Travbane, er du alltid velkommen på lørdagskvelden til grillkos , konkurranse og premierVi registrerer deg på plassen hvor vi pleier å være, vi treffes.



MJØSMARKEDET fredag-kveld og lørdag
Skal du ha stand eller bare besøke Mjøsmarkedet ?
Eventuelt gå inn på: www.mjosmarkedet.com



Mjøsmarkedet er et samarbeid mellom Motorveteranene Hedmark, Toten Gammelbilklubb og Lillehammer Veteranvognklubb. Stedet er Biri Travbane, som ligger sentralt ved E6, omtrent midt mellom Gjøvik, Hamar og Lillehammer. Markedet har utviklet seg fra å være et rent bildelemarked, til å omfatte nær sagt alt som kan selges. Gjennom utstillingen av veteranbiler på indre bane, har markedet fortsatt beholdt sin tilhørighet til det opprinnelige.

6. og 7. august med innkjøring ca 13.00 fredag, og slutt 16.00 lørdag.

Kontaktperson for markedet er Ketil Raaum,
tlf.: 950 87 888 eller e-mail: ketil@packard.no

Bruk vår internettside til å innhente informasjon om Mjøsmarkedet, herunder travbanens fasiliteter, kontaktpersoner m.m.

Velkommen til Biri Travbane og Mjøsmarkedet!

www.mjosmarkedet.com



Historien om Aston Martin

Det hele begynte i 1913, da to sykkelkamerater over noen øl etter en lang dag med bakkeløp bestemte seg for å starte en bedrift sammen. Disse to mennene var Lionel Martin og Robert Bamford. De begynte med å selge Singer-biler, begge var flinke mekanikere og Lionel var en dyktig sjåfør. Han ble ofte sett i full fart på de nærliggende Aston Hill Hillclimb bakkeløpene nær Aston Clinton. I 1914 bestemte de to seg for å produsere sine egne biler og dermed var Aston Martin født.

Navnet kom av kombinasjonen av "Aston" fra bakkeløpene og etternavnet til Lionel Martin. I forbindelse med alle store satsninger er det suksesser og utfordringer. Det som gjør Aston Martin til et så stort merke er at selv om utfordringene alltid har sett ut til å veie mer enn suksessene, har produktet alltid vært velkjent. Slik gikk de første årene. Like etter at den første Aston Martin rullet ut av fabrikken startet Den første verdenskrig og fabrikken ble stengt mens den varte. Etter krigen og med friske penger fra grev Louis Zborowski startet selskapet å produsere biler som konkurrerte i billøp som French Grand Prix og Booklands.





De tidlige suksessene på racingbanene forbedret ikke samarbeidet mellom de to grunnleggerne og Bamford solgte sin andel til Martin i 1922. Økonomien var dårlig og man var avhengig av kontantinnsprøytinger fra greven. Dessverre omkom greven i en racingulykke og fremtiden ble usikker for Aston Martin. Da kom John Benson inn, han ble senere Lord Charnwood. Lorden hadde kontantene og ønsket om å holde Astons renommé ved like i racingverdenen. Men han hadde ikke sans for Martin og i 1925 forlot Lionel selskapet.

Lord Charnwood varte ikke lenge, og innen 1926 hadde han solgt Aston Martin Motors til Renwick & Bertelli, en ny ingeniørbedrift, for 4000 pund. Det var på denne tiden at selskapet flyttet til Victoria Road, Feltham. Disse nye eierne skulle heller ikke vare lenge. Omtrent ett år senere røk Renwick & Bertelli uklar og man måtte finne eksterne investorer for å holde konsernet i gang. Innen 1936 var Bertelli borte og de største investorene – Sutherland-familien – overtok kontrollen. Nå begynte det å gå riktig dårlig, men det som gjør Aston Martin så stor er alt blodet og svetten som har gått med til å bygge opp bedriften. Fra starten av var det bestemt at Aston Martin skulle bli verdens beste merke, selv om det skjedde på bekostning av de veldig mange eierne. Den hadde absolutt sin egen sjel.

Under Annen verdenskrig fikk Aston Martin i oppdrag å produsere verktøy og deler til styrespaker i fly. Det var i disse årene at Claude Hill, en av Astons tidligste stjerner, fortsatte arbeidet på en sportssedan i ett av bakrommene på fabrikken. Dette var Atom som skulle bli springbrettet tilbake til den planlagte løpebanen.

I 1946 så David Brown i en annonse i London Times at Aston Martin var til salgs for bare 30.000 pund. Han dro over til Feltham for å undersøke stedet og kjøre Atom. Han ble forelsket i Atom og kjøpte selskapet til en rabattert pris av 20.500



pund fra Sunderland-familien. Aston Martin hadde nå fått sjefen de trengte som kunne oppfylle potensialet. Browns kjernevirksomhet var traktordeler, særlig gir og girkasser. Først gjorde han lite med bilen siden han var mest opptatt av å fullføre et nytt gir-design. Men en venn overbeviste ham om å kjøpe en annen bilfabrikk, Lagonda, og fusjonere den med Aston Martin. Etter noen mesterlige forhandlinger kjøpte han Lagonda for 52.500 pund og Aston Martin Lagonda ble dannet. I 1954 flyttet selskapet til Newport Pagnell-anlegget.

Sammen med David Brown kom "DB"-bilene, først Aston Martin 2-liter som senere ble kalt DB1, bygget mellom 1948 og 1950. I 1950 startet DB2-ene å rulle ut av fabrikken, fulgt av DBer fram til DBS V8, som ble bygget mellom 1967 og 1972. Dessverre kunne ikke selskapet fortsette alene lenger etter å ha klart seg med et nødscrik. I 1972 solgte Brown selskapet til Company Developments Ltd som var en selskapslakter, og situasjonen så ikke lys ut.



Før de kunne rive selskapet fra hverandre, kom to amerikanske entusiaster, Peter Sprague og George Minden, og kjøpte selskapet. De fokuserte på produktet, rasjonaliserte driften og forbedret kvaliteten.

I 1981 hadde situasjonen blitt vesentlig forbedret for Aston Martin, men amerikanerne kunne ikke holde det gående og solgte selskapet til CH Industrial, som solgte det videre til CH Industrial, som igjen solgte det til Automotive Investments i 1983. Det varte bare ett år før selskapet igjen ble solgt til Peter Livanos og Victor Gauntlett. I 1986 kjøpte så Ford 75% av selskapet og fremtiden for Aston Martin begynte å se litt lysere ut.



I 1993 kjøpte Ford endelig resten av selskapet fra Victor Gauntlett og tok full kontroll av driften. Ford investerte stort i modernisering av fabrikkene med fokus på nyskapende design og teknologier. Et selskap som bare hadde produsert noen få hundre eksemplarer hvert år begynte nå å produsere hundrevis og så tusenvis av biler under Fords ledelse. I 2002 produserte selskapet 6000 DB7er, mer enn alle de tidligere "DB'ene" som noensinne har vært bygget.

Ford selger Aston Martin!

31. august 2006 annonserte Ford at Aston Martin Lagonda var til salgs, det har man opplevd før og noen ganger har pengeknipen vært mye mer alvorlig.

Etter Aston Martins beskjedne start i 1913 har selskapet blitt solgt:

- 1946 – solgt til David Brown
- 1972 – solgt til Company Developments
- 1975 – solgt til Peter Sprague og George Minden
- 1981 – solgt til CH Industrial
- 1983 – solgt til Automotive Investments
- 1984 – solgt til Peter Livanos og Victor Gauntlett
- 1986 – Ford kjøper 75%
- 1993 – Ford kjøper hele selskapet

Denne gangen var det Ford som var i knipe. Bilgiganten strever med å navigere i den nye verdensøkonomien med den gamle verdens pensjonsordninger, helsevesen og fagforeninger, i tillegg har de en produktserie som bare overgås av GM. Det er tid for Ford å rasjonalisere driften og generere noen raske inntekter for å kunne endre virksomheten radikalt.

Den gode nyheten er at dette er første gangen i Aston Martins historie at selskapet er i stand til å gi en fast fortjeneste.



Produktserien inkluderer DB9, Vanquish og Vantage V8 sammen med andre spesialiteter som den kommende DBS som muligens kommer til å bli produsert. Dette betyr at Aston Martin kan kjøpes og drives uten at kjøperne overtar et selskap som sliter.



Den dårlige nyheten er at siden Aston Martin har hodet over vannet økonomisk kan den bli kjøpt av investeringsgrunner i stedet for av kjærlighet til bilmerkene. Det verst tenkelige utfall, etter mitt syn, er et oppkjøp av VW eller lignende selskaper som inkluderer Aston Martin i sitt nåværende globale distribusjonsnettverk. For eksempel, er Bentley Continental Flying Spur en VW Pheaton? Det som trengs er en eier som virkelig forstår at Aston Martin er et merke som bare kan opprettholde sin status hvis den beholder sin eksklusivitet.



David Richards og venner kjøper Aston Martin for \$925 MM!

Tidlig i 2007 solgte Ford 92% av Aston Martin til David Richards, en Aston-entusiast og direktør for Prodrive. Med dette salget er vårt dyrebare merke igjen på britiske hender og blir ledet av ekte entusiaster. Prodrive er bilteknologi- og racingselskapet bak Astons racingprogram. I tillegg til David Richards var amerikanske John Sinders og to kuwaitiske investeringsfirmaer med på kontrakten, som skjedde akkurat da Aston Martin begynte å generere en fortjeneste. Selskapet har nå 100 forhandlere verden over som selger rundt 6500 biler årlig. Tatt i betraktning av at de produserte færre enn 50 eksemplarer årlig i 1990-årene så kan man si at Aston er godt i gang.

Copyright AML Vantage

En kronologisk historie om bilene i James Bond-filmene

1. Begynnelsen: Engelske sportsbiler og luksusbiler for 007

I den første Bond-filmen Dr. No (1962) med Sean Connery kjørte Bond en lyseblå kabriolet. Det var en Sunbeam Alpine, series 5, modellår 1961. Bond ble hentet på flyplassen i Kingston, Jamaica i en taxi av type Chevrolet Bel-Air. Begge bilene var helt alminnelige produksjonsmodeller og derfor knapt verdt å nevne. I filmen From Russia with Love (1963) dukket en 4 ½ liters Bentley Sports Tourer opp helt i begynnelsen, en bil som også var en av favorittene til Ian Fleming, forfatteren av Bond-bøkene. Senere i filmen blir Bond kjørt i en svart Rolls Royce i Istanbul. Så det var ikke før i den tredje filmen, Goldfinger, at en engelsk sportsbil ble





2. Aston Martin DB 5 fra Goldfinger

Da Ian Flemings roman Goldfinger ble utgitt i 1959 var det første gang han ga James Bond en Aston Martin. Før det hadde Bond kjørt Bentley. I boken gis det følgende beskrivelse: "Bond hadde blitt tilbudt Aston Martin eller Jaguar 3.4 Han hadde valgt DB III. Begge bilene ville passet til hans dekkhistorie – en rik, ganske eventyrlysten ung mann med sans for de raske og gode tingene i livet. Men DB III hadde fordelene av å ha en hypermoderne innretning som inkluderte brytere til å forandre typen og fargen på front- og baklysene hvis han forfulgte noen eller selv ble forfulgt om natten, forsterkede stål støtfangere foran og bak, i tilfelle han trengte å kjøre gjennom sperringer, en Colt 45 med langt løp i en skjult beholder under sjåføretet, en radio som var innstilt på radiostasjonen Homer og masse skjulesteder som kunne lure de fleste tollere."



Allikevel var verken produksjonsdesigner Ken Adam eller John Stears, ansvarlig for spesialeffekter fornøyd. Høsten 1963 besøkte de Aston Martin fabrikken i Newport Pagnell for å diskutere flere endringer med en gruppe ingeniører. De valgte ut det som da var den raskeste hesten på

stallen: en sølvmetallic Aston Martin DB 5 (vanlig sølvgrå var fabrikkstandard). Ifølge filmmanuset skulle Bond rømme med bilen og så forsvare seg med den. For å gjøre dette mulig ble følgende ekstrakomponenter installert i bilen med skiltet BMT 216 A:



To maskingeværer montert bak parklysene som kunne flyttes forover. Skytingen ble simulert ved at en elektrisk motor sendte antente dråper av acetylengass som ble fyrt ut av maskingeværløpene. Røykbeholdere fra forsvaret ble fyrt ut av eksosrøret for å lage et røykteppe bak. Når det var påkrevd kom en stålplate ut av bakenden på bilen for å beskytte passasjerene mot kuler. I virkeligheten kunne den ikke vært noen beskyttelse mot kuleregn. Et bilskilt som kunne snus med elektrisk kraft hadde skilt for Storbritannia, Frankrike og Sveits. I filmen sa de at det var bilskilt for alle land, men det var bare mulig med tre land. Bilen hadde også dekkkuttere som kunne skytes ut med elektrisk kraft, men det var et spesialeffekttriiks. De likner på stridsvognen i Ben Hur, var sveiset til hjulnavene and rullet i motsatt retning av kjøreretningen. Likevel var det ikke mulig å få dem til å skytes ut.

Til katapultsete som kastet ut uønskede motstandere gjennom taket var bilen utstyrt med en jagerflyinnretning som var installert bare for denne ene filmscenen siden den var mye større enn et vanlig sete. For de andre kjørescenene ble normalt utstyr brukt. Katapultsetet ble aktivert av en trykkluftsyylinder og en dukke ble kastet ti meter opp i lufta. Til Flemings retningssøkende innretning – radarskjermen – måtte man nøye seg med et opplyst kartutsnitt og en lysstråle under en jukseradio. Det var en oljesprayinnretning bak høyre bakre blinklys. Et annet kammer på den andre siden var brukt til å slynge spiker med tre spisser ut på gaten ved hjelp av trykkluft. Det var bare en antydning til støtfangerrambukkene som kunne flyttes framover med elektrisk kraft ca. 46 cm ut fra støtfangeren. I boken Aston Martin 1963–172 nevner Dudley Gershon også noen andre leketøy som f.eks. et lite rom med håndvåpen, kniver og håndgranater. Han følte at det hele var et imponerende syn, men den lille boksen ble ikke vist i den ferdige filmen. Alt i alt veide bilen mer enn 150 kg mer enn vanlig pga. de mange motorene og andre installasjoner, og bagasjerommet var relativt fullt. Allikevel var den spesifiserte ytelsen 330 hk, som ga en toppfart på 232 km/t og var lite hemmet av vekten.



Etter at det ble klart at Goldfinger ville bli en stor økonomisk suksess og det kom en flom av henvendelser om å vise fram DB 5, bygget selskapet to kopier av bilen til markedsføringsformål. Disse bilene hadde noe tilleggsutstyr, f.eks. en telefon installert i bildøren på sjåførens side. Den hadde også en spesiell reservetank og et svært luksuriøs interiør med antilope-skin. Alle tre bilene (samt to andre som ble brukt under filmingen) ble vist på mange bilshow og veldedighetsarrangementer; de

viste seg å være den beste reklamen som luksusmerket noen-sinne hadde hatt.

3. Aston Martin DB fra Thunderball (1965)

Tidlig i 1965 ble en av bilene igjen brukt i Bonds neste film Thunderball. I den første filmsekvensen fikk den igjen muligheten til å vise motstanderne hva den dugde til. Scenen fant sted utenfor Chateau d'Anet i nærheten av Paris: mens hans flyktet fra skytende forfølgere flyttet bakveggen seg og to rør under støtfangeren sprutet ut en kraftig vannstråle mot de tre gangsterne som nærmet seg.

Aston Martin DB 5 ble også vist i Goldeneye (1995) og Tomorrow Never Dies (1997). Til Pierce Brosnans først Bond-film ble tre biler med bilskiltet BMT 214 A brukt i februar 1995. De ble brukt på settet i Gréolières i Sør-Frankrike. Og siden var det en biljakt med en gul Ferrari 355 GTS i Monaco. I Tomorrow Never Dies ble DB 5 vist fram i en kort sekvens. Scenene ble skapt i London og på eiendommen til New College i Oxford, England. Bilen skal fortsatt vises i filmene som Bonds privatbil, mens hans firmabil kan variere etter oppdraget.



Motorveterandagene på Magnor sisten helgen i juni 2010

Motorveterandagene på Magnor gjennomføres annethvert år. Jeg har vært fast gjest på dette stevnet i over 10 år og det har bare blitt større og større. Tja, vi slipper delvis unna disse selgerne av alt rusk og rask som er på Biri og på Ekeberg. Her er det gammelt for alle pengene, militært, motorsykler, biler, lastebiler, traktorer og stasjonære motorer. Så er det også mulig å få gjort unna en grensehandel før ferien. Jeg fant en del engelske lastebiler i år og her følger et lite knippe av disse samt en traktor fra den kjente fabrikken Nuffield. Se bilder på side 4 av Morris Minorer og traktor.



Commer var en britisk produsent av lastebiler som eksisterte fra 1905 til 1979. Produksjonen omfattet varebiler, kassebiler, mellomstore til store lastebiler, militærkjøretøy og busser. Commer-merket ble eksportert i stor grad, og eksemplarer av bilen – selv om de er samlereobjekter – ruller fremdeles langt unna den britiske fabrikken. Commer designet og bygget sin



egen dieselmotor til de tunge lastebilene. Bedriften ble dannet som Commercial Car Company basert i små lokaler i Lavender Hill, South London. For å kunne produsere et større volum ble en tomt kjøpt i Biscot Road, Biscot, Luton, der produksjon av den første lastebilen, 3 tonns RC-typen, startet i 1907. I 1909 kom den første bussen. Med utbruddet av første verdenskrig ble fabrikken omgjort til å produsere militærkjøretøyer for det britiske forsvaret og innen 1919 var 3000 kjøretøyer blitt produsert.



LWB truck fra ca midten på 1950 tallet, antar at det er en Austin K4 series II med en 6 sylinders motor fra Austin.



Opplysningene rundt denne lastebiltypen er for øvrig hentet fra Bill Richardson truck museum http://ccmv.fotopic.net/c1313151_1.html. Fra denne hjemmesiden måtte jeg bare plukke ut 2 kjøredoninger som har navnet Albion i mellom bilder fra Magnor. Det er en lastebil og en brannbil. Hjemmesiden har masse bilder av gamle Albion kjøredoninger.



Dette er en 1968 Albion Chieftain CH13AXL; engine: Leyland Power Plus 400. Se det flotte Albion-merket i fronten på lastebilen.



Dette er en 1939 Albion med karosseri og brannbilutstyr laget av John Kerr. Den har en Drysdale 500gpm pumpe. Den var ny for Diss Fire Brigade og ble inkludert i det nasjonale brannvesenet i 1941, og gikk så over til Norfolk Fire Brigade i 1948. Den ble bevart i Essex i mer enn 30 år og ble kjøpt av Mick Paul fra Odiham, Hampshire i 2000. Mick har restaurert den fullstendig og er hovedarrangør for Odiham Fire Show som er Storbritannias største brannbilbegivenhet.

På Magnor var det flere lastebiler:





Bedford

MORRIS MINOR SELGES




Veldig bra 1962 mod med masse patina.

4 store siden 1962.

Originalt registreringsskilt.

Mye nytt. EU godkj. 2019

4 store utgave som er meget uvanlig i Norge.

Masse sjarm....

Kontakt Per

90063881








Høvikodden 30. juni 2010

Albionklubben har i sommerhalvåret klubbmøter på Høvikodden siste onsdag i hver måned. Møt opp. Her følger noen bilder fra junimøtet 2010.



Oppstilling ved bilene

*Endelig en
LandRover på
besøk*





*Så kom det
jammen en
Jaguar 1950 –
staselig bil*

*Kaffe og gamle
historier hører
med*



*Flere biler
kommer til*

B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



leder Lise og webredaktør Dag på
Ekebergmarkedet i mai 2010

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening