



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 3 – 2011



*En gammel travers fra nord.
MG 1933 - eier er Åge Tømmerås*



Her studeres en Jaguar inngående på markedet på Lillehammer



Albin-treff i flott ettermiddagsvær på Biri og noen planlegger premiebord



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. 901 96 492, epost: jan@wgas.no

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

Så var Albiontreffet over også for i år. Det nye var at klubbstand og årsmøte var på Lillehammer og det kom masse hyggelige mennesker og besøkte både Birkebeiner stadion og ikke minst standen vår. Albion har også fått skryt av leder for markedet for jobben vi gjorde med å dirigere britiske doninger til parkering på samlet sted. I bladet BIL klassikere er det også bilde av "Albion".

Styret takker for tilliten og går på med ny giv og forebereder oss til 2012.

Kvelden på Birstrand Camping ble vellykket og så hadde vi fint vær og ganske fin temperatur. Vi grillet og koset oss med konkurranser både for voksne og barn og så utlodning – en da, det ble som en storfamilie og jeg tror alle koste seg vel.

En stor takk til våre sponsorer som bidro med premier og gevinster. Bruk våre sponsorer – vi må bidra tilbake.

Ellers er vel sesongen på hell for de fleste – Albion har også hatt stand på Ekebergmarkedet og det ble nye medlemmer og en god "gammel" engelsk bilprat. I tillegg har det vært en del Albionister på tur til England og Beaulieu. Nå har vi også fått nytt LMK-forsikringselskap – se omtale.

Kjør forsiktig i høstmørket – husk – det var vel Lucas som oppfant (mørket) lyset.

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet



Det er alltid spennende å være på Ekebergmarkedet. Man kommer i kontakt med så mange mennesker. Det er mange som har en gammel doning og ikke minst så er den engelsk.

I høst hadde Morris-klubben i Oslo i tillegg høsttreff samme helg. Jammen hadde de klart å få plass til alle Morris Minorene rett ved siden av standen til Albionklubben.

Vi hadde tenkt oss en Austin A40 Sports på høststanden, men vårt Oslomedlem måtte gi tilbakemelding om at bilen ikke kunne kjøres til Ekeberg denne gangen.

Så har det regnet i hele høst og Jan Ivar og jeg ble enige om at enten så ble det varevogna mi (Morris Minor) eller så ble det en Marina. Jeg fikk beskjed sent på fredag kveld om at Jan Ivars Marina hadde blitt kjørt ut av låven og det var bare så vidt den ikke sank i gjørma. Men den kom seg opp på veien og så fikk den spylt av seg all gjørma. Dermed ble det Marina på Albion-standen og jeg satte min varevogn på Morris Minor - standen.

I forbindelse med Albion-treff tidlig i august var vi også på Lillehammer, som har overtatt for Biri-markedet. Her traff vi på både en vital gammel mann og hans gamle MG fra 1933. Det er sjelden å oppleve en så kunnskapsrik gammel mann som Åge Tømmerås fra Harstad når han la ut om sin MG. Vi hadde organisert oss slik at alle engelske biler kunne få stå samlet. Her dukket også Jan Tverdal opp med sin Rover P5B fra 1971. Den har jeg gitt en liten omtale av i bladet. Jeg synes det er vanskelig å sette biler opp mot hverandre, men P5B er virkelig en staselig bil.

Til slutt må jeg nevne at vi var på Høvikodden siste onsdag i september. Her kom det hele 8 biler inklusiv en Riley fra 60-tallet uten panser. Panseret var til lakking, men det hindret jo ikke for at bilen måtte besøke andre engelske biler på Høvikodden. Vi besluttet at det også skulle være samling siste onsdag i oktober, men da må vi starte kl. 18.00. Vi fant ut at det kanskje ikke var noen lur ide å be Høviksenteret om å sette opp ei utelampe til oss oppe i det ene hjørnet på parkeringsplassen. Men, her står vi altså også i mørket og diskuterer engelske biler, tro det eller ei. Måkan til entusiastiske personer.

Hilsen Roar



Åter på Biri

I år kom vi till åter Biri och Mjösmarkeden efter fyra års frånvaro – det var jättetrevligt att komma dit igen och även annorlunda. Vi hade sagt tidigt att i år ska vi åka på Albionträff, bland annat beroende på att vi nu fått problem med att ordna med kattillsyn plus att Elisabeth håller på med att bli bra efter sitt benbrott. Men en helg i Norge skulle kunna ordnas i stället för de lite längre resor vi brukar göra på sommaren. Så skedde det otänkbara i Norge och vi kände att det var än större anledning till att komma, om inte annat för att visa att vi känner med våra vänner i Norge och det som hade hänt.

I alla fall, när vi var med första gången på Biriträff med Albion 2006 så hände det osannolika att vi hade turen att vinna resan till England – helt otroligt. Och då vi inte hade möjlighet att berätta om vår resa vid träffen 2007 tänkte jag att – bättre sent än aldrig – att vi kunde berätta om den genom tidningen. För resan var oförglömlig....

Från början var det som en överklig upplevelse, vad skulle vi göra med presentkortet? Det var augusti och arbetsåret fram till jul gav inte några öppningar för att resa, hmmm. Kortet satt på kylskåpet och tiden gick och så kom nyheten – DFDS slutar med att segla från Göteborg/Kristiansand. Stor förstämning inträdde i hemmet – kan vi inte använda kortet då? Det skulle vara tråkigt.

Tiden gick men strax före jul tänkte jag att vi ska väl i alla fall kontrollera hur det är ställt med presentkortet och ringde därför DFDS. Glädjen återkom då beskedet från dem var att presentkortet gällde fortsatt men då från Esbjerg. Det tog cirka en halv minut att boka en resa vid Kristi Himmelfärdshelgen i maj 2007...

Tiden gick men strax före jul tänkte jag att vi ska väl i alla fall kontrollera hur det är ställt med presentkortet och ringde därför DFDS.



Glädjen återkom då beskedet från dem var att presentkortet gällde fortsatt men då från Esbjerg. Det tog cirka en halv minut att boka en resa vid Kristi Himmelfärdshelgen i maj 2007...

Vi julhelgen satt vi hemma och funderade om vi skulle försöka lura med två par vilka kör japansk riskokare (Mazda X 5) på resan och det gick förvånansvärt lätt. De bestämde sig på stående fot att följa med och planeringen började på allvar direkt i början av 2007. Elisabeth och jag har åkt i England många gånger medan de två andra paren hade mer begränsad kunskap om den engelska landsbygden.

Medan planeringen pågick så började fundera – vad var presentkortet värt egentligen? På ruten Esbjerg – Harwich så erbjöds ju två olika klasser varav Commodore Class är lite finare. Nyfiken som jag är så ringde jag till DFDS och frågade hur mycket mer jag skulle behöva betala för att få åka i den dyrare klassen. Då blev det spännande... Det första svaret var att det vi skulle behöva betala extra var detsamma som en fullprispiljett i Commodore Class. Eftersom vi redan hade – genom presentkortet – en resa i lägre klass så protesterade jag naturligtvis, kortet måste ju ha ett värde som grundplåt. Efter en MYCKET lång diskussion med personen som svarat så gick det tillslut upp ett ljus för henne och så då att hon behövde tala med sin chef. En lång väntan i telefon började då...

Efter en tio – femton minuters väntan återkom hon och då var beskedet att vi behövde betala cirka 350 kronor extra för att få byta klass – det var en mycket värdefull vinst vi fick! Så kom tiden för att resa i mitten av maj 2007. Vi och våra vänner samlades på ett hotell i Helsingborg för att morgonen efteråt åka mot Esbjerg. På kvällen tog vi bussen ner till Helsingborgs hamn och turade – som det heter – på färjan mellan Helsingborg och Helsingör. Stämningen och förväntan var stor inför resan till England!



Resan

Så var det dags, mot Esbjerg och äventyret! Direkt efter frukost tog vi färjan över till Danmark för att korsa landet till Esbjerg. En trevlig tur i ett bar väder där vi kunde åka öppet genom små städer och byar. Men det viktiga var ju att komma med färjan! Efter några felmanövreringar i Esbjerg hittade vi till färjekön och kunde köra på färjan. Mycket annorlunda jämfört med de färjor som tidigare trafikerat Sverige/Norge. Våra vänner gick till sin gemensamma hytt medan Elisabeth och jag använde våra kort för att komma in på vår avskilda nivå. Eftersom vi inte är ogina mot våra vänner så bjöd vi in dem till vår hytt på lite snacks och drinkar före middagen – complimentary by DFDS.

Så kom vi till Harwich och målet för dagen var Stoke-On-The-Water i Cotswoldsdistriktet. Tanken med det resmålet var att dels så är det genuint engelskt, dels så var resan under low season, alltså inte så många turister. Vi bodde första natten på en pub med gästrum (förbokad från Sverige) där en av de stora attraktionerna var att Agatha Christie hade ett eget rum där. OM hon verkligen hade bott där är fortfarande en fråga att utreda.





Så var det dags att utforska den engelska landsbygden, mot Oxford och Blenheim där de av er som var med på Moris Minors 50-årsjubileum kommer ihåg-samt upp till Stratford-On-Avon där vi besökte Anne Hathaways hus, Shakespeares dam med andra ord. Fast jag tror att vi besökte platserna i den omvända ordningen...Vi stannade en natt till i Burton-On-The-Water för att morgonen därpå rikta in bilarna mot Cornwall och The Eden project. I typiskt engelskt väder åkte vi i full fart förbi Bristol och vidare mot Cornwall där vi fick en helt fantastisk upplevelse på The Eden Project -ett besök rekommenderas! En helt osannolik anläggning!





Så var det dags för oss att bo över i Cornwall och då hade vi bokat boende i Looe "with an e" som man säger där borta. Värden för B&B-stället "The Little Harbour" var mycket tydlig - MGn ska stå framför stället medan riskokarna fick parkera på en mer otillgänglig plats. Det var uppskattat av oss, mindre av våra vänner...



Ingen rast, ingen ro, följande dag var det dags att korsa Dartmoor-heden och passande nog så var det i dimma. Det kändes lite underligt faktiskt. Målet för dagen var Lyme Regis, en badort i Dorset mest känd kanske för oss nordbor som platsen där filmen "Den franske löjtnantens kvinna" är inspelad. För min del är platsen mer förknippad med den resa jag gjorde i England 1977 och resan 1998 till Morris 50-årsjubileum. Vid båda de tillfällena besökte vi restaurangen "The Mad Hatter", första gången fick vi köpa vårt vin till maten på puben tvärsöver gatan då restaurangen saknade serveringstillstånd, andra gången fanns det och nu denna gång så var det sista kvällen restaurangen skulle



vara öppen på kvällar, ny ägare hade bestämt att det bara skulle vara en lunchrestaurang. Undrar hur det är idag – någon i klubben som varit i Lyme Regis på senare tid?

Så, ingen tid att förlora, färjan ska snart gå! På vägen mot Harwich så besökte vi Stonehenge, imponerande och intressant. Varför skapades det? Inget klart svar verkar finnas ännu. På kvällen hade vi hittat boende på ett universitet utanför Colchester och vi kunde äntligen få bo på ett slott med en underbar service och fantastisk mat!



En sista kväll i England innan resan tillbaka till Danmark och Sverige – underbart väder med öppen körning i ett sommaraktigt England fram till färjekön – och för dem av er som vet och undrar, den gången hade vi inga problem med att köra på färjan.

Så vi vill än en gång tacka för denna vinst och för att vi genom klubben har möjligheten att träffa alla våra vänner i Albionklubben!

Urban o Elisabeth



Historien til Riley med chasisnummer 37S13227



Reidar Kristoffer Eriksen i 1955

Dette var en Riley RMA 1947 års modell med 1,5 liters motor og en SU forgasser. Bilen var en sort 4 seters sedan, med skinnseter, fransk valnøtt i dashbord og på dørpanel. 4 trinns synkronisert girkasse, torsjonsfjæring foran og tannstangstyring, 12 volts anlegg. Det var en eksklusiv engelsk bil. Fabrikken Riley hadde blitt kjøpt opp av Morriskonsernet i 1938. Riley RMA var fabrikkens første lansering av Riley i 1945 når produksjonen kom i gang etter krigen.

Vår omtalte bil ble produsert i 1947 og solgt fra England. Den havnet i Sverige, hvor den var frem til høsten 1955.

Første eier i Norge var Reidar Kristoffer Eriksen i Skjeberg. Han kjøpte bilen "på gata" i Gøteborg i Sverige i 1955. Bilen kostet kr 4.500 og med toll kom bilen på ca kr 9.000. Den ble registrert på skiltet B1689.

Han solgte så bilen til overtoller Asbjørn Furuvarp, på Kornsjø i 1956 Den ble registrert på skiltet B14105.

Neste eier ble Jan Erik Ulsten i Fredrikstad. Han kom hjem fra sjøen og kjøpte bilen som ble registrert 28.5.1962 på skiltet B49383. Han reiste ut på hvalfangst og hans far solgte så bilen til Alf Enoksen i Fredrikstad. Bilen ble registrert på ny eier 5.6.1962. Han fikk beholdt samme skilt.



Alf Enoksen brukte bilen mye i Fredrikstadorrådet og på ferieturer. Bilen ble avskiltet 7.8.1967. Den var nå i dårlig forfatning.

Ole Sehested i Fredrikstad kjøpte bilen sammen med en kamerat, Steinar Haugstø, i 1968. De skulle bruke bilen som russebil. Da de skulle vise bilen ble det mangellapp på bobler i frontruten og morkne bremseslanger for å nevne noe. De klarte ikke få tak i noen deler. Bilen ble stående og treverket var råttent. Og bilen ble etter hvert dessverre ramponert.

Svein Storsveen på Nesbru registrerte bilen den 25.5.1979. Bilen ble senere hugget ca. 1980.

Her stopper historien om denne bilen. Blant de ting som nå finnes er chassissnummerplaten. Ellers er resten av delene brukt på andre biler eller kastet.



Bilen mens Alf Enoksen eide den.

Jeg har en generell etterlysning. Alle som kjenner til eiere eller husker noe om Riley biler fra 1940– 50 tallet ønsker jeg kontakt med. Jeg spør ofte etter bilder, hvor bilnummer synes eller annet man måtte huske. I dag er det ca 19 kjørbare Rileyer i Norge, de kjenner jeg til i dag. Hvilket registreringsnummer og eier de hadde for mange år siden er mange ganger ukjent. Hjelp meg å få brikkene på plass så historikken kan bli bedre for dette bilmerket.

Dag Jarnøy (mobil 415 07 512, eller epost dag.jarnoy@vikenfiber.no)



Biri-treffet

REFERAT FRA ÅRSMØTET
Lillehammer 6. August 2011

Møtet ble åpnet kl. 14.10 ved formann Lise J Ukkelberg

1. Innkallingen godkjent
2. Som ordstyrer ble valgt Lise J Ukkelberg, Per Ramsøskar og Odd Normann Johannessen ble valgt til å undertegne protokollen
3. Det var ingen anmerkning til styrets årsberetning
4. Regnskap med revisors beretning ble vedtatt uten anmerkninger. Budsjett for 2012 ble vedtatt med endring av kr 3.000 som tillegg for webtjenester
5. Det var ingen innkomne saker.
6. Det ble ikke utnevnt nye merkeoppmenn eller forsikringskontakter.
7. Kontingenten for 2012 fastsatt til kr 300.
8. Valg

Styret ble gjenvalgt:

| | |
|-------------------|----------------------------------|
| Lise J Ukkelberg | formann |
| Jan Ivar Sørensen | kasserer/medlems/medlemsregister |
| Dag Jarnøy | web-redaktør |
| Roar Snedkerud | rundskrivredaktør |
| Jan Tverdal | styremedlem |
| Ove Loen | styremedlem |
| Oddbjørn Sørensen | styremedlem |
| Ove Loen | styremedlem |

Valgkomiteen ble gjenvalgt:

Berit Storsveen og Stein Batalden

Revisor ble gjenvalgt: Bjørn Lie

Møtet hevet og mer ikke til behandling

Per Ramsøskar/s

Odd Normann Johannessen/s



Vedtatt budsjett etter endringer på årsmøtet 06.08.2011.
Endringer i kursiv

BUDSJETT 2012

INNTEKTER

| | |
|----------------------|------------------|
| Medlemskontingenter | 50.000,00 |
| Inntekter treff Biri | 4.000,00 |
| Refusjoner LMK | 200,00 |
| Renter | 100,00 |
| SUM INNTEKTER | 54.300,00 |

UTGIFTER

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| Styreutgifter | 1.500,00 |
| Kontingent LMK | 5.500,00 |
| Porto blad | 7.000,00 |
| Trykking blad | 28.500,00 |
| Utgifter Treff | 4.500,00 |
| Hjemmesider/Web/annonser (1.500,00) | 4.500,00 |
| Bankgebyrer | 100,00 |
| SUM UTGIFTER | (48.600,00) |
| | 51.600,00 |

Kontingent: forslag fra styret: uendret fra 2011 – 2012 kr 300.
(ingen budsjettering av salg klubbefekter)





Årets Albion -quis

NAVN: FALIT

| | | | |
|-----|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. | <input checked="" type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 2. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 3. | <input type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input checked="" type="radio"/> C |
| 4. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 5. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 6. | <input type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input checked="" type="radio"/> C |
| 7. | <input checked="" type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 8. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 9. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 10. | <input type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input checked="" type="radio"/> C |
| 11. | <input checked="" type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 12. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 13. | <input type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input checked="" type="radio"/> C |
| 14. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 15. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 16. | <input checked="" type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 17. | <input checked="" type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 18. | <input checked="" type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 19. | <input checked="" type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 20. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 21. | <input checked="" type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 22. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 23. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 24. | <input checked="" type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 25. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 26. | <input checked="" type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 27. | <input type="radio"/> A | <input checked="" type="radio"/> B | <input type="radio"/> C |
| 28. | <input type="radio"/> A | <input type="radio"/> B | <input checked="" type="radio"/> C |



| TRAFIKK OG MUSIKK | | | |
|------------------------------|--|-------------|---|
| 1. | Hillman var første engelske bilfabrikk til å tilby fabrikkmontert radio på 30-tallet. Hva het modellen? | A B C | Melody Minx Hunter Harmony Cadet Concerto |
| 2. | På hvilket album sang The Beatles "Drive My Car"? | A B C | Help Rubber Soul Revolver |
| 3. | Hvem sang på tidlig 70-tall: "- Well, you're built like a car, you've got a hub cap diamond star halo ..." | A B C | Slade Led Zeppelin T. Rex |
| 4. | I 1997 gav Oasis ut albumet <i>Be Here Now</i> . På coveret var det bilde av en bil i et svømmebasseng. Hvilket merke? | A B C | Jaguar Rolls Royce Mini |
| BILER I FILM OG TV | | | |
| 5. | Hva slags bil kjørte helten i 60-tallets TV-serie "Man in a Suitcase" ("Mannen med kofferten") | A B C | Singer Gazelle Hillman Imp Sunbeam Alpine |
| 6. | I 33 episoder av TV-serien kjørte Inspector Morse rundt i en rød Jaguar mk 2. Bilen ble solgt på auksjon 30. april 2002 etter at skuespiller John Thaw døde. Hva ble prisen? | A B C | £ 17 000 £ 34 000 £ 52 000 |
| 7. | I Alfred Hitchcocks film <i>Vertigo</i> kjører den vakre platinablonde Kim Novak rundt i San Francisco i en stilig engelsk bil. Hva slags? | A B C | Jaguar mk 9 Bentley Continental Bristol 404 |
| 8. | I en film fra 1964 med blant andre Ingrid Bergman, Shirley MacLaine og Omar Sharif er en stor bil gjennomgangsfigur. Hva het filmen? | A B C | <i>The Blue Bentley</i> <i>The Yellow Rolls Royce</i> <i>The Golden Daimler</i> |
| TRISTE HISTORIER | | | |
| 9. | Marc Bolan, sanger/gitarist/komponist i T. Rex, omkom i en ulykke i sin venninnes bil. Hva slags? | A B C | Jaguar S-type Mini Lotus Cortina |
| 10. | Prinsesse Grace av Monaco kjørte bilen sin av veien og omkom. Hva var bilmerket? | A B C | Jaguar Bentley Rover |
| 11. | Hvilken kjente bilfabrikant omkom i en flyulykke i 1910? | A B C | Charles S. Rolls Frederic Wolseley Walter Owen Bentley |
| 12. | Han hadde satt fartsrekorder på land og til vanns, men omkom i 1967 på Coniston Water i Lake District under forsøk på å bryte 500km/t med båten "Bluebird". | A B C | Mike Hawthorne Donald Campbell Donald Healey |
| TEKNIKK OG STATISTIKK | | | |
| 13. | Cwt. er forkortelse for den gamle engelske vektenhet hundredweight. Hvor mye veier en todørs Morris Minor 1000? | A B C | 8 ½ cwt. 12 ½ cwt. 15 ½ cwt. |
| 14. | Hvilken bilmodell fikk det høyeste produksjonstall i 30-årene i England? | A B C | Austin Seven Morris Eight Ford Junior |



| | | | |
|-------------------------------|--|---|--|
| 15. | Invicta lanserte sin fryktelig kompliserte og dyre modell Black Prince etter krigen. Den ble ingen suksess og fikk rykte for å være vanskelig å ha med å gjøre. Dette gjaldt særlig: | A | starte i fuktig vær |
| | | B | få i revers |
| | | C | bremsesvikt |
| 16. | Hvilken av disse masseproduserte bilene ble laget i størst antall? | A | Ford Anglia 105 E |
| | | B | Morris Minor 1000 |
| | | C | Rover P6/P6B |
| SAMFUNNSFAGTIME | | | |
| 17. | Hvem var britisk monark da den første engelske bil ble produsert? | A | Dronning Victoria |
| | | B | George 5. |
| | | C | Edward 7. |
| 18. | Hvem var engelsk statsminister da Ford Cortina mk 1 ble lansert? | A | Harold Macmillan |
| | | B | Sir Alec Douglas-Home |
| | | C | Harold Wilson |
| 19. | Hvilken bilfabrikk ligger i byen Crewe? | A | Bentley |
| | | B | Morgan |
| | | C | Bristol |
| 20. | Hva var det omtrentlige innbyggertallet i Storbritannia i 2010? | A | 55 mill. |
| | | B | 62 mill. |
| | | C | 69 mill. |
| NEWS OF THE WORLD | | | |
| 21. | Det er velkjent at William Morris mislikte Minoren som ble lansert i 1948. Hva sammenlignet han den med da han ble presentert for modellen første gang? | A | " - a poached egg" |
| | | B | " - a bath tub" |
| | | C | " - a fat toad" |
| 22. | John Lennon spesialbestilte en Rolls Royce Phantom. Hva bad han om? | A | Filmfremviser i baksetet |
| | | B | "Rosemalt" lakk |
| | | C | Seng istedenfor baksete til Yoko Ono og seg selv |
| 23. | Da Kate og William hadde giftet seg, kjørte de av gårde i en av Prince Charles' private klassiske biler. Hvilket merke? | A | Reliant Scimitar |
| | | B | Aston Martin |
| | | C | Bentley Continental |
| 24. | Filmskuespiller kjent for sin sans for det søte liv og store kjærlighet til - og høye forbruk av - dyre biler. | A | Peter Sellers |
| | | B | Sean Connery |
| | | C | Roger Moore |
| TOTAL UNYTTIG KUNNSKAP | | | |
| 25. | Hvem var den første med vinduer av glass (- dvs. plast!) i lekebilene sine? | A | Dinky Toys |
| | | B | Corgi Toys |
| | | C | Matchbox |
| 26. | Alle vet at svenskene gikk fra venstre- til høyrekjøring i trafikken en gang på 60-tallet. Et land har gjort det motsatte, ble lei av å kjøre på høyre side og har nå venstrekjøring! Hvilket? | A | Botswana |
| | | B | Montenegro |
| | | C | Peru |
| 27. | Brødrene het Frederick, George og Frank. Hva var etternavnet som gav navn til bilfabrikken de etablerte? | A | Riley |
| | | B | Lanchester |
| | | C | Wolseley |
| 28. | Hvilken hunderaser er Dronning Elizabeth særlig glad i? | A | Puddel |
| | | B | Dachs |
| | | C | Corgi |



RESULTATER KONKURRANSE

| | | |
|-----|--------------------------|----------|
| 1. | Per Bergheim | 18 poeng |
| 2. | Dag Jarnøy | 17 poeng |
| 3. | Aleksander Hovda | 16 poeng |
| 4. | Kjell Kristian Ukkelberg | 16 poeng |
| 5. | Per Ramsøskar | 16 poeng |
| 6. | Trygve Sandberg | 16 poeng |
| 7. | Oddbjørn Sørensen | 16 poeng |
| 8. | Urban Mattsson | 16 poeng |
| 9. | Terje Sunnaas | 15 poeng |
| 10. | Sören Kallin | 14 poeng |
| 11. | Roar Snedkerud | 14 poeng |
| 12. | Kristian Johansen | 14 poeng |

Like poeng trukket

BARNEKONKURRANSE

Det var 1 pike, Irmelin Hovda 3 år
4 gutter:

Emil Aleksander 7½ år nr 1

Emil K. 7 år nr 2

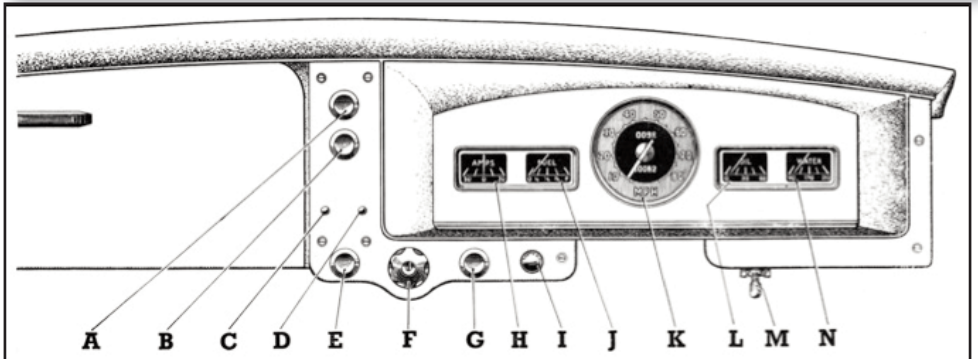
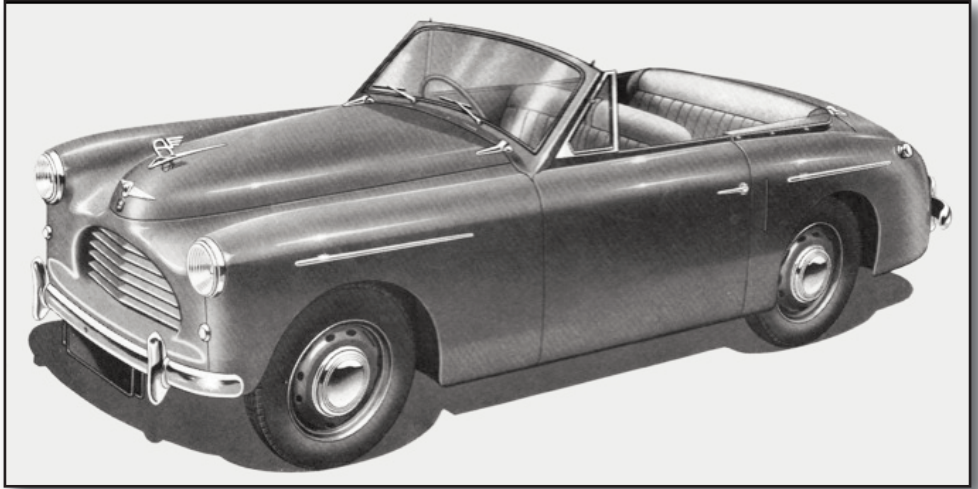
Lars Ola 11 år

Nils Petter 14 år

GRATULERER ALLE SAMMEN



Austin A40 Sports



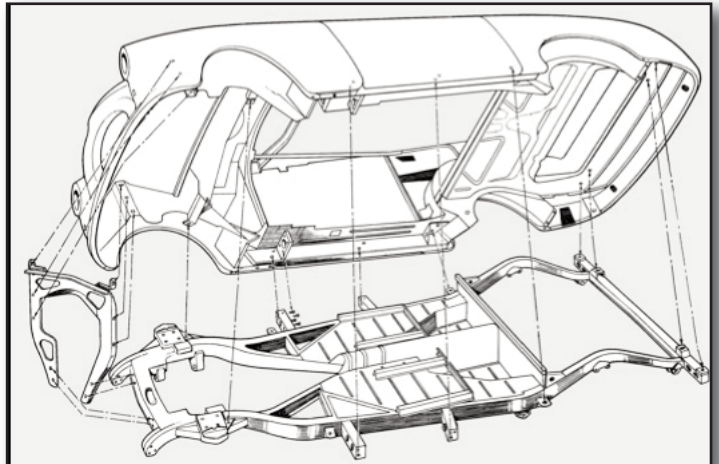
- | | | |
|----------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
| A. Windscreen wiper control. | F. Ignition and lighting switch. | K. Speedometer. |
| B. Panel light switch. | G. Choke control. | L. Oil pressure gauge. |
| C. Headlight beam warning light. | H. Ammeter. | M. Speedometer trip control. |
| D. Ignition warning light. | I. Heater motor control. | N. Water temperature gauge. |
| E. Starter control. | J. Fuel gauge. | |

Dette er en uvanlig bil siden det var først på slutten av 1940-årene at designet ble vurdert. Jensen Motor Co. fra West Bromwich skulle vurdere motorer som kunne drive Interceptor-serien og ble imponert over stilingen så han bestemte seg for å utforme et karosseri som kunne benytte de mekaniske komponentene til A40 Devon.



Etter flere styling-forsøk ble A40 Sports vist fram for publikum på Motor Show i 1950 og selv om den ble kalt en sportsbil fikk den form som en 4-seters kupé. Motorkraften kom fra en oppgradert motor med 50hk ytelse, en 25% økning i forhold til sedanen ved å bruke doble SU-forgassere og ombygget sylindrerlokk. Selv om bilen først hadde en midtstilt girspak ble den flyttet til rattstammen høsten 1951 for å gjøre den lik sedanmodellen. Alle karosseriene ble bygget av Jensen og transportert til Longbridge for å montere de mekaniske delene.

Et nytt forsterket chassis ble utformet som kunne bære sportskarosseriet i aluminium.



Jensen-reklamebilde som viser ferdige biler utenfor Jensenfabrikken. Man håpet at bilen skulle bli populær på eksportmarkedet men det viste seg at den ikke ble etterspurt. For å prøve å forbedre salget tok markeds-sjefen en reise jorda rundt med bilen i 1951 (mesteparten av reisen var med fly) og var tilbake i London til Festival of Britain.





Den dekket 10.000 miles på tre uker et gjennomsnitt på 440 miles pr. dag og et gjennomsnittlig drivstofforbruk på 29 miles pr. gallon.

A40 Sports på Festival of Britain



Med kalesjen nede.

Med kalesjen oppe.

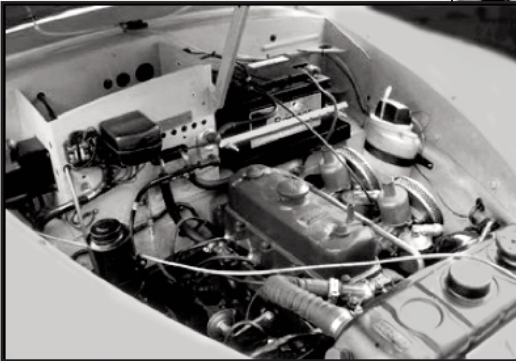




Sett bakfra



*Rimelig god bagasjeroms-
plass.*



Motorrom

Lanseringsdato 1950, innstilt 1953

Totalproduksjon 4.011

Motor

1200 cc 50 bhp ved 5.000 rpm. Maks. dreiemoment 61 lbs/fot ved 3.000 rpm. Lengde 13 fot 3,3 tommer, bredde 5 fot 1 tomme, høyde 4 fot 9 tommer. Akselavstand 7 fot 8,5 tommer, hjulavstand foran 4 fot 0,5 tommer, bak 4 fot, 1,5 tommer

Pris fra fabrikk

Mai 1951 £818... Mai 1952 £913

Mai 1953 £831 legg merke til prisavslaget.



Rover P5B

Vårt styremedlem, Jan Tverdal, kom i år kjørende med en Rover P5B til årets Albion-treff. En veldig flott bil. Da var det grunn til å se litt nærmere på historien rundt Rover P5B i engelsk bilproduksjon og til slutt en omtale av P5B, 3500, eller hva?

Rover og British Leyland

I 1958 da produksjon av P5 ble startet var Rover Company Ltd. en selvstendig bilprodusent slik den hadde vært siden den skiftet navn fra Rover Cycle Company i 1906. Hovedfabrikken og administrasjonen var i Lode Lane i Solihull (som nå er fullstendig overtatt av Land Rover Ltd), der de hadde vært siden 1945 da selskapet flyttet dit fra den utbombede gamle fabrikken i Coventry.

På midten av 60-tallet var Rover Company velansett og svært velstående, dette skyldtes i stor grad den verdensomspennende suksessen til Land Rover etter at den ble lansert i 1948. Det var aktuelt å utvide virksomheten, direktør William Martin-Hurst var særlig interessert



i å lansere Rover på det amerikanske markedet og i 1965 kjøpte selskapet det veletablerte Alvis-konsernet. Det ble snart lagt planer om å utvikle nye Alvis-modeller ved å ta i bruk eksisterende mekaniske Rover-komponenter.



Men i 1965 kjøpte British Motor Corporation opp Pressed Steel som var Rovers tradisjonsrike og eneste karosserileverandør. Pressed Steel lovet at de skulle oppfylle eksisterende kontrakter men det var ikke godt å si hva som skulle skje i fremtiden. Jaguar var raske til å sikre seg leveranser av Pressed Steel karosserier ved å fusjonere med BMC i 1966 og dannet British Motor Holdings, dette tvang Rover til å søke ly hos Leyland Motor Corporation på begynnelsen av 1967. Leyland var mest kjent som produsent av lastebiler og busser men hadde allerede kjøpt opp Standard-Triumph International og eide derved karosserifabrikker i Bordesley Green (lokalene til det gamle Mulliners of Birmingham) og Tile Hill (opprinnelig bygget av Fisher and Ludlow). Dermed ble P5 den første Rover som ble lansert etter at selskapet tapte uavhengigheten.

Men situasjonen skulle igjen forandre seg etter dette. Harold Wilsons Labour-regjering hadde begynt å frykte at den økende suksessen til utenlandske bilprodusenter som Volkswagen, General Motors og Ford skulle komme til å presse små produsenter ut av markedet og var derfor opptatt av å beskytte arbeidsplasser i den britiske bilindustrien. Tanken var at et stort britisk-eiet bilkonsern ville være det beste forsvar og regjeringen gikk derfor inn for en superrask fusjon mellom British Motor Holding og Leyland Motors tidlig i 1968. På denne måten ble Rover en del av det nye British Leyland Motor Corporation.

De første årene kunne Rover stort sett fortsette å drive slik de hadde gjort før. Men på starten av 70-tallet begynte BL å sanere det store utvalget av produsenter og leverandører som var blitt del av konsernet, og tidlig i 1971 fusjonerte de motoravdelingene til Rover og Triumph. Det var begynnelsen på slutten for gamle Rover. Rover Company ble nå Rover-British Leyland UK, Ltd, et datterselskap av Rover-Triumph og den overordnede kontrollen flyttet bort fra Solihull. Luksusedanen P8 som Rover hadde planlagt skulle erstatte P5B ble nå sett på som en farlig konkurrent til Jaguars XJ6 og derfor innstilte BL denne modellen i mars 1971. Det var allerede investert flere millioner pund i utviklingen av modellen og produksjonsutstyret før den planlagte lanseringen høsten 1971.



Derfor ble P5B holdt i produksjon et par år lenger enn Rover opprinnelig hadde planlagt. Men de siste to årene ble den produsert av et desillusjonert og demoralisert mannskap som ikke hadde like stor yrkes stolthet som de hadde hatt under det gamle Rover Company. Kvaliteten på de siste P5B-ene er således ikke like god som på de eldre bilene.

3.5-literen blir 3 ½ literen

Rover var kjent som 3,5 litersmodeller bare i den først produksjonssesongen. I april 1968 etter at bilene hadde vært til salgs i bare litt over seks måneder innførte Rover V8-utgaven av P6 sedan som flottet seg med "3500" merker for å vise at den var tilknyttet 2000.

Selv om Rover prøvde å lage et klart skille mellom de to V8-bilene ved å legge vekt på at 3500-modellen ble kalt Three Thousand Five ble det snart klart at det var noe forvirring rundt modellnavnene. Til 1969-sesongen som startet september 1968 ble 3.5-literen omdøpt til 3 ½-literen. Allikevel beholdt den sine opprinnelige "3.5-liter" merker.

Rover kunne nok ha spart seg bryet. Det var fortsatt forvirring rundt disse to bilene på midten av 70-tallet og bildelkunder hos Roverforhandlere ble gjerne spurt om bildelene de ønsket gjaldt "2000-modellen" eller "den store gamle modellen"!





Rover introduserte sin P5B i 1967 da de installerte en hel-aluminiums V-8-motor i den luksuriøse P5. "B"en sto for Buick. Frem til da hadde en sekssylinder rekkemotor vært standard, men P5B hadde nytte av en ny 3,5 liters motor produsert med verktøy som selskapet hadde kjøpt fra GM-divisjonen. Til å begynne med, og i en kort periode, ble den brukt i en Buick mellomstor bil, men så ble den brukt med hell i mange Rover-modeller sammen med Morgan +8 sportsbil. Med den nye motoren senket Rover sedanens takhøyde for å gi den et stiligere utseende, reduserte størrelsen på kupédelene, la til et par fine detaljer til det svært engelske tre- og skinninteriøret og kalte den - ja, en kupé.

Det fantes sporty 4-dørs sedaner med høyere midtlinje og lavere tak fra 1930-årene så Rover var ikke først ute heller, men mennene som laget disse bilene kalte dem ikke kupeer. Kanskje de også syntes at en kupé vanligvis har 3 vinduer (frontruter teller ikke i dette fagspråket), 2 dører og et kortere tak og lenger bagasjerom. Stort sett har kupeen vært billigere enn sedanen siden den var rimeligere å produsere med færre deler. I dag betaler man mer for en 2-dørs bil på grunn av markedsførernes måte å forvrengte fakta på. Men uansett koster de mindre å produsere.





Allerede i 1958 introduseres denne Rover P5-modell. Den hadde da en treliters sekssylindret motor som egentlig var alt for svak for bilen. Først i 1967 ble dette endret da P5 fikk en aluminium V8 motor som senere har blitt legendarisk. Bilen på bildet er en av de siste som er produsert. Den ble produsert i 1974 på bestilling av dronning Elisabeth og det tilhører fortsatt henne.



Morsomme skilt!

Er det her man kan treffe gamle kjente?





WILLY GJERTSEN A/S

Engroshandel med maskinverktøy

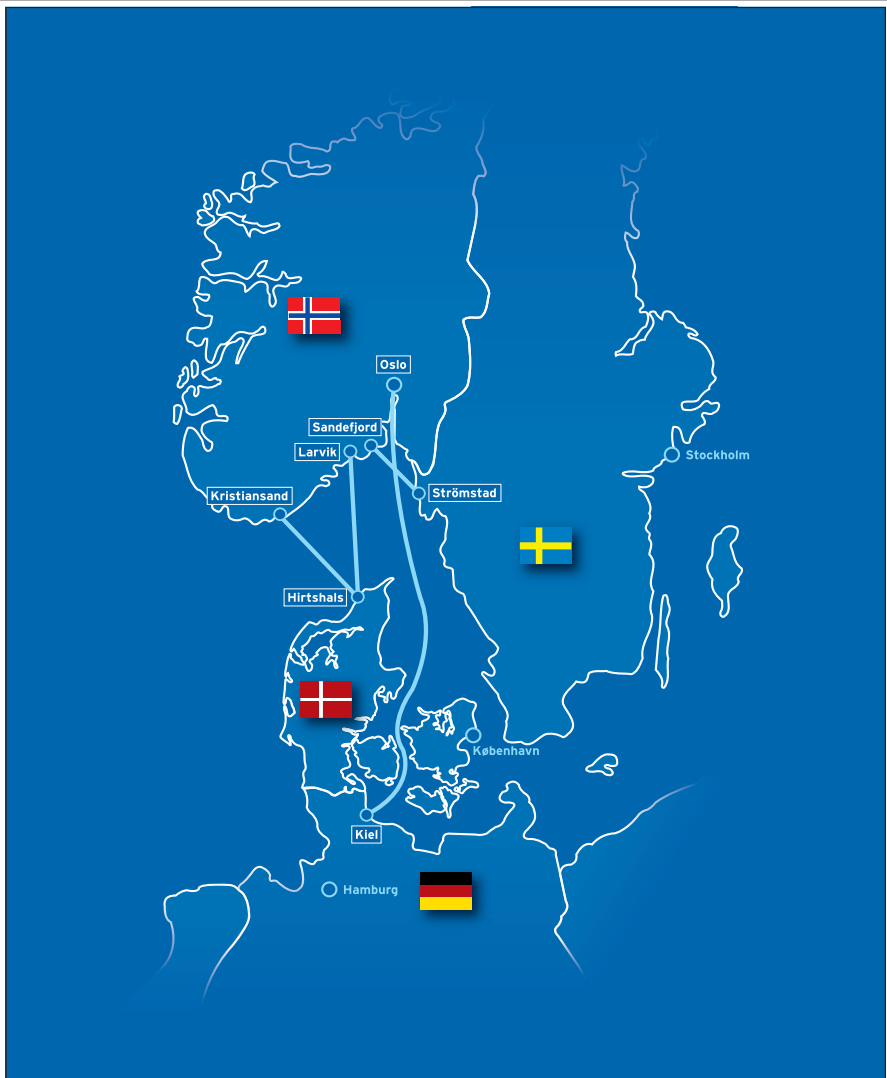
- ★ **Verktøy for mekanisk industri**
- ★ **maskinrekvisita**
- ★ **agentur og engros**

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



Stena Line

Making good time™



colorline.no • 810 00 811





Tverdals flotte Rover P5B



Glade vinnere



Lise sammen med rekruttene til Albion



Nok en glad vinner

B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



**Morriser på Ekeberg-markedet i høst
- Lars Hernes er medlem av Albion**

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening