



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 4 – 2011



*Austin 10 Drivers club -
jubileumsrally 1965 - 2010*



Austin 10



Austin - parade





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

Endelig, snart er det jul og nyttår med mange og nye muligheter.



Interessen for britiske kjøretøyer øker og Albion får flere henvendelser fra store og små, det kan være bilmerker, årsmodell og ikke minst, hvor får jeg tak i deler? Jeg synes da det er flott og kunne vise til nettsidene våre og til bladene som kommer ut fire ganger i året. Hittil har jeg kun fått positive tilbakemeldinger fra våre anglofile venner og har fått god hjelp av "gubben heime" når det gjelder litt mer spesifikke ting og takk samtidig som jeg henviser til våre merkeoppmenn. Retter derfor en stor takk til Dag og Roar for godt utført arbeide.

Bruk Albions nettsider og gjelder det andre nyheter og forsikringer,logg deg på LMK.

Til neste år setter vi i gang som tidligere, – Ekeberg/Birstrand–Lillehammer og i tillegg forsøker vi å få til en samling på våren; luksusproblemet er at bla mai måned har for få helger.

Følg med på kalender og så kommer datoene etter hvert.

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

Hilsen Lise





Redaktøren har ordet

Det går mot avslutningen av 2011. Albion-klubben er i vekst og har en ordnet økonomi. Det er bra. Det har vært gode møter på Høvikodden og treff på Biri var som vanlig godt gjennomført.

Denne gangen har jeg tatt fram Austin 10 fra 30-tallet. En flott bil for sin tid som fortjener en omtale. Ikke minst fordi klubben fortsatt har medlemmer som eier Austin 10. Fra 1932 til 1947 ble følgende Austin produsert (i følge Austin 10 Drivers Club); Conway, Cambridge, Sherborne, Open Road, Colwyn, Lichfield, Ten Sports, Two Seater, Cabriolet, '34 Saloon, '32 Saloon.



Hilsen Roar



*Tourer 4-Seater,
Engine 1125 cc 20 bhp at 2,600 rpm
Length 11ft 7ins Width 4ft 6ins Height 5ft 5ins
Wheel Base 7ft 9ins Track front 3ft 9ins rear 3ft 9ins
Road Tax £10.00s
Price ex Works 1934*

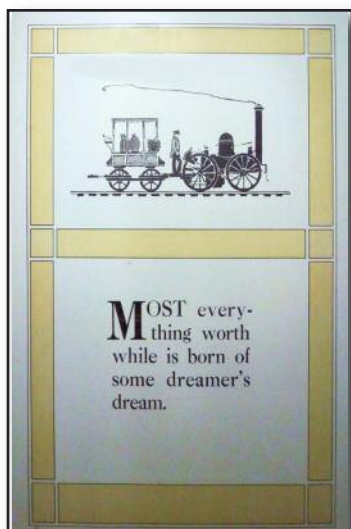


Austin

Herbert Austin (1866–1941), senere Sir Herbert, stiftet The Austin Motor Company i 1905, i Longbridge, som den gang lå i Worchestershire. (Longbridge ble en del av Birmingham i 1911 da bygrensene ble flyttet.) Selskapets første bil var en konvensjonell modell med kjededrift og en fem liters, fire-sylindret motor. I løpet av de første fem årene ble omkring 200 eksemplarer bygget. Under den 1. verdenskrig vokste Austin betraktelig, takket være oppdrag fra myndighetene for bygging av alt fra artilleri til fly. I denne perioden økte arbeidsstokken fra rundt 2 500 til over 22 000 ansatte.



Byste av Lord Austin



Lord Austins motto

Etter krigen bestemte Herbert Austin seg for å satse på kun én modell, som skulle baseres på en motor med et sylindervolum på 3,6 liter (3 620 ccm) og 20 hestekrefter. Varianter av denne modellen inkluderte biler, mindre lastebiler og en traktor, men salget ble aldri så høyt at det kunne fylle den gigantiske fabrikken som var blitt bygget under krigen. Selskapet fikk økonomiske problemer i 1921, men etter en restrukturering kom bilproduksjonen i gang igjen. For å utvide markedet ble mindre biler lansert i 1922 med modellen Twelve (1,6 liter (1 661 ccm) motor), og senere samme år Austin 7, som var en billig, liten og enkel bil og en av de første som var ment for massemarkedet. I en periode ble bilen bygget under lisens av BMW (med navnet Dixi), og av Datsun, i tillegg til av Bantam i USA og Rosengart i Frankrike.



Herbert Austin ble født 8. november 1866 på 3, Mill Cottages Little Missenden, Buckinghamshire, England. Faren het Giles Stevens Austin og var bonde, moren het Clara Jane Simpson.

Han gikk på Rotherham Grammar School og Bampton Commercial College der han studerte arkitektur. I en alder av seksten år emigrerte han til Melbourne, Australia for å slå seg sammen med en onkel som arbeidet for flere ingeniørfirmaer, den siste var datterselskap av Wolseley Company of Great Britain.

Han giftet seg med Helen Dron, datter til James Dron, den 26. desember 1887 i Melbourne. Herbert Austin fikk senere to døtre og en sønn som ble drept i Frankrike under første verdenskrig. I en alder av 27 år ble han invitert av Frederick Wolseley til å returnere til Birmingham, England, for å ha oppsyn med produksjonen av saueklippingsutstyr.

Han hadde alltid en lidenskap for biler, til dels fordi de lange turene i ødemarken i Australia gjorde at han forsto behovet for bensindrevne kjøretøyer. To år senere bygget han en trehjulsbil med styrepinne.







Austin Ten

(av Austin Ten Drivers Club)

Austin Ten ble ofte modernisert og forbedret i løpet av produksjonsperioden. Det er mulig å fastsette alderen ganske nøyaktig på en Austin Ten og denne veiledningen fra Anne O'Rourke viser deg hvordan.



En rekke Austin 10 fra tidlig Ten sedan (borterst) til en Conway cabriolet.

Austin Ten kan grovt grupperes i fire stiler:

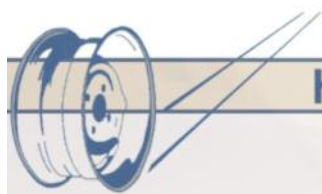
Chrome rad 1932–34,

Cowled rad 1934–36,

New Programme 1936–39,

Alligator bonnet 1939–47.

Disse gruppene kan videre inndeles i subgrupper basert på oppdateringer i perioden mellom to modeller.



**SUNNAAS
HJULSERVICE**

Hjulspecialisten på Bjerke





Tidlig 1932 Ten sedan

April til august 1932. Se etter:

- ◆ 19" hjul med smale 4,00 x 19 dekk
- ◆ Små frontlykter – svartmalt med krom lyktering.
- ◆ Sidelykter også svarte med krom lyktering
- ◆ Radiatorskrulokk i bakelitt – bilen på bildet har installert temperaturmåler, dette vises i noen av de tidlige reklamebildene og kan ha vært valg fritt tilleggsutstyr.
- ◆ Korrugerte dobbelt lamell støtfangere.
- ◆ Spiralfjær panserlåser som på Austin Seven.



Tidlige biler har bueformede frontskjermer som denne. Den "senere" skjermtypen som var avskåret foran kom på biler med chassis nr. 1082. Ingen av typene hadde skjermstag og mange biler hadde en merkestang plassert mellom skjermene for å avstive dem.

På baksiden av bilen se etter:



- ◆ To synlige sveisestrenger med dråpelist på baksiden av karosseriet
- ◆ Smale dekk
- ◆ Reservedekk med liten for krommet hjulkapsel
- ◆ Buede sammenleggbare stag som støtter bagasjestativet når det er nede
- ◆ Skvettplaten bak har en asymmetrisk profil til en baklykt-armatur på høyre side selv om to lykter her er montert for å oppfylle dagens billysregler.



1932-33 Ten

Fra september 1932.

Hovedendringene:

- ◆ 18" hjul med store hjulkapsler og 4,50 x 18 dekk på luksusmodellen (5,25 på eksportbilene)
- ◆ Ingen synlige sveisestrenger bak
- ◆ Større forkrommede frontlykter på luksusmodellen men fremdeles med flatt glass.
- ◆ Forkrommede sidelykter
- ◆ Krom radiatorlokk – først skrufatning, siden bajonettfatning
- ◆ Diagonale stag som støtter forskjermene.



Tourer og varebilversjonene av 10 ble lansert i denne perioden og kabrioleten ble introdusert i april 1933. Toseter og fireseter tourer og kabriolet ble produsert etter luksusspesifikasjoner.

Dette bildet av en umalt 1933 Ten viser at sveisestrengene bak fremdeles var der men var ikke lenger dekket med dråpeborder. Sømmene blir usynlige under malingen.

Den bakre skvettplaten er av den senere typen presset med profil som gjør det mulig å montere baklykter på enten høyre eller venstre side eller begge sider. Delene som stikker opp er understellet til reservehjulet. Dette understellet er vanligvis skjult bak bagasjestativet.





1933-34 Ten

Fra juli 1933:

- ◆ Støtfangerne var ikke lenger korrugert men beholdt de doble lamellene.
- ◆ Trekk til reservehjulet – svart med krompynt
- ◆ Retningsvisere som var montert høyt på frontveggen som standardutstyr
- ◆ 12v elektrisitet erstatter 6v – et metall instrumentpanel som inkluderer bakgrunnsbelyste graderte skiver med krominnfatning.
- ◆ Tverravstivet karosseriramme – som bare er synlig hvis du kikker under,
- ◆ Rette stag på sammenleggbart bagasjestativ,
- ◆ Forbedrede panserlåser med fjæren skjult i et rør med forkrommet fingerring.



Fra august 1933:

- ◆ Bredere karosseri bak for å gi bedre skulderplass i baksetet,
- ◆ Større bakrute i sedanen for å passe til et bredere karosseri.

En elektrisk bensinmåler erstattet Hobsons Telugage fra november 1933. For å gi bedre plass til flottøren til å svinge bunnpluggen i bunnen av bensintanken ble den flyttet langt til venstre for den tidligere nesten midtstilte posisjonen.



4-seters Tourer fikk de samme endringene som Ten sedan. Denne har blitt skredersydd med noe nyttig ekstrautstyr som det kjente overtrekket til førerhuset.



Dette bildet av den bakre delen av en '34 kabriolet viser at denne modellen også fikk et bredere karosseri. Kabrioleten har unik stigbrett gummi som er designet for å matche den lange enkeltdøra. Dørene har en tendens til å henge ned på krom rad kabrioleten. Kabrioletkarosseriene ble satt bort som underentreprise. Det var den eneste fabrikklagde Ten som hadde både bagasjerom og et utvendig reservehjul.



"Bagasjerommet" er svært lite og vanskelig tilgjengelig. Det passer til å ha kjeledressen i men ikke stort mer!

GB-skiltet og venstrespeilet er nødvendig tilleggsutstyr for denne bereiste bilen.

Toseteren beholdt et smalt karosseri siden det øverste trinnet opp til svigermorsetet ble montert på toppen av skjermen som måtte være bred nok for trinnet. Faktisk var det ikke bruk for et bredere



karosseri siden skuldrene til en passasjer i baksetet ville være høyere enn karosserisidene til svigermorsetet. Det som ser ut som et stort bagasjerom er deksel og baksete til det bakerste svigermorsetet.

Bortsett fra dette var endringene fra 32/33 til 33/34-modellene de samme som for de øvrige Tens.



Denne ble registrert i Birmingham i august 1933 som den eldste overlevende Austin Ten Sportsmodellen. Den hellende krombelagte radiatorgrillen er unik for Sportsmodellen og det er også den lette aluminiums touringkarosseriet med



utringede frontdører og uten stigbrett. Større ytelse – 30bhp i motsetning til 20bhp og en forbedret girkasse sammen med mindre vekt gjorde det mulig å få friskere ytelse enn standardbil-en. Sportsmodeller var utstyrt med Bluemels ratt med knagger. Noen sedaner ble bygget på Sportschassiset av karosserimakere som for eksempel Gordon.

Sportsmodellen hadde samme type kant bakpå, reservehjulsstativ og bagasjestativ som standardmodellene, bl.a. et deksel over reservehjulet.



Fra denne synsvinkelen er det fraværet av stigbrett som er det klareste tegnet på at det er Sportsmodellen og ikke 4-seters Tourer.

Proppen for å tappe ut vann fra bensintanken kan sees litt til venstre for midten under 2-tallet på bilskiltet som indikerer at denne bilen ikke har en elektrisk bensinmåler – men det er lettere å se på instrumentpanelet inni bilen.



1934-35 Lichfield



Denne serien ble fornyet i juli 1934 med et nytt utseende og med tilføyelse av navnene til hver av modellene.

De synlige endringene var:

- ◆ Buet radiator
- ◆ Rundt "bagasjerom" over reservehjulet – dekslet åpnes og blir et bagasjestativ
- ◆ Enkelt-blad støtfangere
- ◆ Nye skjermer
- ◆ Dobbelt vindusviskere ble introdusert med Lichfield (men fantes ikke på alle)
- ◆ Ny ventilasjon på pansersiden – 3 små luker på hver side erstattet sjalusiene
- ◆ Retningsvisere som slo seg av automatisk – på Lichfield of Colwyn ble de bygget i ett med karosserisiden (rund lyspære type med "opp ned" nøkkelhull åpning).
- ◆ Utbuet glass i frontlyktene
- ◆ Bowden kabelforbremser – fra september 1934.

De tildelte modellnavnene var:

- ◆ Lichfield sedan
- ◆ Conway kabriolet
- ◆ Open Road tourer
- ◆ Clifton toseter & svigermorsete tourer
- ◆ Ripley Sports tourer.

Ripley beholdt den særegne Sports radiatorgrillen.



Ikke alle modellene hadde umiddelbar nytte av de nye særtrekkene. Open Road-modellen som vises i oppstillingen er en av disse



mellomproduktene. Den har buet radiator, panser og skjermer og enkelt-blad støtfangere men et udekket reservehjul. De fleste Open Road-modellene har et deksel over reservehjulet som Lichfield og Colwyn. Colwyn kom ikke før i september 1934. Anekdotisk bevismateriale fra Sør-Afrika tyder på at det kan ha vært et mellomprodukt med Colwyn front men udekket reservehjul. 10/4 Clifton-modellen beholdt det udekkede reservehjul (og smale bakre karosseri) til produksjonen opphørte.

1936 Sherborne

Den kom i januar 1936 og var en mellommodell som skulle gi et mer moderne og strømlinjeformet utseende til Ten og øke interessen i markedet ved å tilby en elegant 6-lykts modell. Sherborne ble produsert samtidig med Lichfield som ble oppgradert etter spesifikasjonene til den nye modellen.



- ◆ Karosseri med seks lykter
- ◆ Skrånende bakende
- ◆ Bakskjermer tilpasset skrånende karosseri
- ◆ Dypere skvettplater på frontskjermene



Andre endringer som Lichfield og Colwyn også hadde:

- ◆ Ny frontrute med buede hjørner som ble sveivet åpen på en stiv lenke i stedet for en midtstilt haspe
- ◆ Glatt karosseriprofil over frontruten
- ◆ Vindusviskere montert på

karosseriet og ikke på frontruterammen – med forkrommede kroker som stopper dem fra å blåse over taket når de står i horisontal posisjon.

Synlige forandringer på alle modellene:

- ◆ Forskjellige retningsvisere som slår seg av automatisk som er bygget inn i karosseriet.
- ◆ Sherborne frontskjermer (IKKE på varebiler og Ripley).

Det nye sveivevinduet og de takmonterte vindusviskere kan ha kommet på Lichfield-modellen fra oktober 1935 siden håndboken fra den tiden tydelig viser et interiørbilde av dem, men det ser ut som Sherborne frontskjermene ikke kom på Lichfield og andre modeller før i 1936.

1936–39 Cambridge

I den nye bilserien fra juli 1936 hadde Ten fått helt nytt design med ny chassis og karosseri som ga bedre plass, større ytelse og bedre bremses i en modell som var større og mer moderne.





Austin hadde 1000 Cambridge biler hos forhandlerne i påvente av etterspørselen.

De tydeligste forandringene var:

- ◆ Nytt, mer strømlinjeformet seks-lykters karosseri og skjermer
- ◆ Delt bakvindu
- ◆ "Easiclean" stålhjul med 5.25 x 16 dekk.
- ◆ Frontlykter montert på radiator toppen ikke skjermene
- ◆ Vindusviskere montert nederst på frontruten
- ◆ Sideventilasjon i panseret – 2 luker på hver side
- ◆ Soltak i stål (tett tilsluttet når stengt)
- ◆ Doble D-lykter i stedet for enkel rund "pai" baklykt



Bagasjerommet hadde nå plass til bagasje i tillegg til reservehjul og som i tidligere modeller kunne den brettes ned for å danne en plattform for mer bagasje.

Clifton og Open Road tourerne og Colwyn-kabrioleten fortsatte i produksjon samtidig med Cambridge inn i 1937 og hadde nytte av de gode Girling-bremsene som var gjemt under Easiclean-hjulene.





Colwyn ble erstattet av Conway 4-dørs kabriolet basert på Cambridge sedan og en ny varebil ble introdusert med "Cambridge"-styling i fronten.

Cambridge og Conway ble oppdatert i juni 1938 men disse endringene var hovedsakelig i motoren der ytelsen ble forbedret til 28bhp. En synlig intern endring er det sentrale "signalarm" håndbrekket som ble erstattet av "paraply" håndbrekket under den høyre siden av dashbordet.

Mai 1939 til oktober 1947 GRQ til GSI

Like før krigen introduserte nykomlingen Leonard Lord en serie med amerikansk-stil Austin-modeller med enhetlig oppbygging, alligatorpansere og horisontale spiler på den avrundede radiatorgrillen. Ten ble helt ny og hadde omtrent ingen deler som var lik de gamle modellene. Fra baksiden var denne Ten svært forskjellig fra Cambridge-modellen som den erstattet. Det var en sedan-model (GRQ) og en åpen tourer (GQC) og ingen fikk navn.



Bakfra er forskjellene vanskeligere å finne men det vertikale håndtaket til bagasjerommet, tydelige bagasjeromshengsler, lavere bilskilt- og støtfangerutstikkere er de mest synlige forskjellene.

Merkelig nok ble baklykten på den nye modellen redusert til ett kombinert lys som ble montert under bilskiltet – en foreldet ordning som måtte oppdateres før bruk på grunn av senere lovgivning.





Etterkrigs GSI-sedanen ser ut som en GRQ men med mer robuste utstikkere på støtfangerne. Touren ble ikke produsert etter krigen.

Dørene er hengslet motsatt vei fra de tidligere modellene som hang fra midtpilaren.

Det kan være vanskelig å skille denne 10 fra 12- og 14-modellene.

Det meste av etterkrigsproduksjonen gikk til eksport og er én grunn til at 10hp Cambridge er vanligere enn den senere bilen.

GSI fortsatte i produksjon fram til den ble erstattet av Austin A40 Devon i oktober 1947.



Ulemper og feller ved å omgås Ten

Spesiallagde karosserier fra karosseriprodusenter er ofte vanskelig å tidfeste nøyaktig. Flewitt drophead kupé har et bredere karosseri bak enn standardbilene. En titt på fronten, inni bilen eller under bilen kan hjelpe tidfestingen.





Eksisterende varer på lager i Longbridge ble brukt opp og ikke kastet. Cowled-rad tourer modeller, for eksempel, fortsatte å ha retningsvisere montert på skilleveggen selv om Lichfield hadde innebygde retningsvisere i karosseriet.

Forandringer som er knyttet til en særskilt modell ble ikke alle gjort samtidig. De tidligste Lichfield modellene for eksempel hadde André-Hartford friksjonsdempere og Luvac vane hydrauliske friksjonsdempere kom ikke før senere.

Kunden kunne spesifisere egenskaper som ikke vanligvis ble installert. En Lichfield ble levert ny med kromforniklet deksel over radiatoren og Sports-type ratt ifølge gamle dokumenter.

Biler kan ha blitt reparert eller restaurert med deler som passer og ser OK ut men som er annerledes enn de som ble montert da bilen var ny. En tidlig Lichfield har for eksempel fått Sherborne



frontskjermer og en Sherborne har fått tid-

lige Lichfield-type skjermer. Ett Lichfield chassis har fått montert et chrome-rad tourer karosseri og beholdt Bowden kabel frontbrems.

Når alle årstallsindikatorene stemmer så kan du være sikker. Denne Colwyn ser ut som en 1936-37 versjon med Girling brems-er og Sherborne frontskjermer og Easiclean hjul. Dette støttes av karosseriet som også er den senere modellen som avsløres av frontruten og innfatningen, med vindusviskerne montert på karosseriet over frontruten. Denne bilen har blitt vakkert restaurert til tipptopp stand. Legg merke til bøylen på panseret som har forkrommede hengsler men malte armer – som originalen.



Skjulte endringer

Ten-bilene ble oppdatert både mekanisk og elektrisk. En liste over noen av disse endringene gis i det siste kapitlet av Pitman's Motorists' Library "Book of the Austin Ten" av Staton Abbey. De fleste av disse endringene er ikke synlige uten at man tar en titt under panseret eller under bilen og noen kan bare oppdages ved å demontere bilen.

Det finnes ingen Austin Ten på veiene som er nøyaktig slik den var da den kom fra fabrikken. Alle bilene er blitt modifisert i løpet av levetiden for at de skal oppfylle offentlige krav. Mange har også andre modifikasjoner av praktiske grunner. Senere forbedringer kan ha vært lagt til tidligere biler. I noen tilfeller har nyere biler gått tilbake til gamle ordninger som var mer pålitelige eller enklere å reparere eller ha service på.

Uansett alder så er ikke Austin Ten en sjelden museumsgjenstand. Kjør og nyt den!



Conway, Cambridge, Sherborne, Open Road, Colwyn, Lichfield, Ten Sports, Two Seater, Cabriolet, '34 Saloon, '32 Saloon.



Spar penger NÅ med LMK Forsikring

Vår nye samarbeidspartner WaterCircles for LMK Forsikring fra 1.1.2012 er kjempefornøyde med responsen. 80 % av klubbmedlemmene som kontakter WaterCircles på eget initiativ har spart gode penger på å flytte alle sine forsikringer J!

Premier er redusert, vilkår er forbedret og Blivende Klassiker for både Mc og bil er tilbake for fullt. Mange gode nyheter for deg som medlem!

Alle eksisterende LMK-kunder vil bli kontaktet etter 1.1.2012, men hvorfor vente? Ring/skriv/SMS til LMK Forsikring for et godt tilbud slik at du kan tjene på å flytte dine forsikringer. Dette gjelder selvfølgelig også de som har forsikringene sine andre steder enn Tennant.

Husk at vi forsikrer ikke bare motorhistoriske kjøretøy, men praktisk talt alt du har av forsikringer til en meget fordelaktig premie. Grunnen til de lave premiene er fordi vår gruppe har en lav og stabil skadeprosent. Statistikken lyver ikke; vi tar nemlig godt vare på alle våre eiendeler uansett om det er hytta, huset, bruksbilen, båten m.m.

Den største økonomiske fordel du som klubbmedlem kan ha er den gode og rimelige forsikringsordningen via LMK Forsikring. LMKs styre mener denne medlemsfordelen er så fordelaktig at du bør benytte deg av den.

LMK Forsikring er skreddersydd for deg som enkeltmedlem. Vi samarbeider også med det svenske motorhistoriske forbundet som har en tilnærmet lik forsikringsordning mht premier, vilkår og statistikker.

LMK Forsikring når du på: telefon 67 20 60 30, lmk@watercircles.no eller på SMS: "Tilbud LMK" til 2440

Hvis du allerede er kunde i Tennant og av ulike grunner ikke ønsker å bli kontaktet av LMK Forsikring, ring/skriv til LMKs kontor på 22 41 39 00, post@lmk.no.



Kulturminner

Riksantikvaren definerte tidligere i år våre motorhistoriske kjøretøy som kulturminner. Dette skal LMK bruke aktivt for å komme med i den nye Kulturminnemeldingen som legges frem i 2013. Meldingen skal stake ut kursen framover for den nasjonale politikken på kulturminneområdet.

LMK og flere andre kulturbevarende organisasjoner har allerede hatt et lengre møte med ekspedisjonssjef Einar Holtane i Miljøverndepartementet som har fått ansvaret for denne meldingen. Holtane ba i møtet om innspill fra både LMK og Norsk Jernbaneklubb for å se på transport og samferdsel som en mer integrert del av norsk kulturminneforvaltning. LMK følger opp dette med flere andre organisasjoner.

Morsomme skilt!

Det er kanskje mange som har problemer med dette nå på tampen av året!

Fra Gamlebyen i Fredrikstad



*Vi ønsker aller våre medlemmer en riktig
God Jul og et Godt Nytt År!*



**Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber**





SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte frukte-elsker ønsker seg en kvalitetsste med fruktsmak.
Twinnings tar dette alvorlig, og benytter kun de beste kvaliteter
som tilsettes smak av frukt. Benytt friskt nykøkt vann.*

*La teen trekke for optimal smak,
og nyt en deilig kopp Twinnings te i ro og mak!*



TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRER AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: TWININGS@HAUGEN-GRUPPEN.NO OG TA SMAKSPRØVE.



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

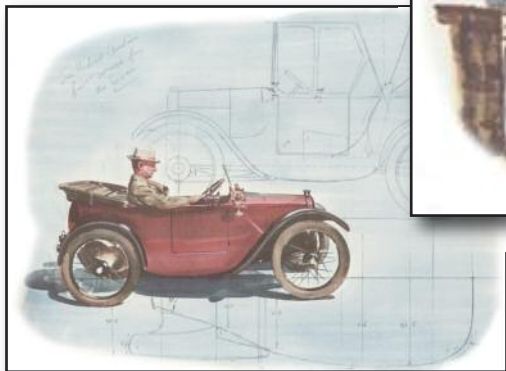


Stena Line

Making good time™



På hjemmesiden austinmemories.com finner du en lenke til "Golden Jubilee" hvor jeg har plukket disse 3 flotte bildene fra. Golden Jubilee er en bok som tar for seg de første 50 årene til Austin Motor Company.



B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening