



Norsk Britisk Bilhistorisk Forening

Nr. 2 – 2011



*En flott Rover på Ekebergmarkedet i mai.
Eier er Ronny Jensen*



Bilen eies av medlem Egil Lundanes, Jaguar E Roaster 1965



Egil Lundanes med bilen Mini Clubman 1275 GT, 1973



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

Nå er det endelig sommer på kalenderen, men det er litt av en sommer, med flom, regn og heldigvis noen dager med sol.



Vi ønsker oss nå godt vær til "vår" lørdag i august på Biristrand og i år inntar vi også Lillehammer, da det er slutt på Biri Travbane.

Jeg har fått gode tilbakemeldinger fra standen på Ekebergmarkedet i mai. Vi hadde fint vær og interessen er fremdeles stor for britiske kjøretøy. Takk til far og sønn Jensen som stilte opp på standen med sin fine Rover. Oppslutningen om "Høvikodden" siste onsdag i måneden er på topp. Det er en uformell samling hvor det prates, skrytes og utveksles erfaringer.

Har du husket å betale kontingenten for 2011, kr 300 ? Hvis ikke du har betalt, vennligst overfør til klubbens konto eller betal kontant i august på treffet vårt.

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 Lillehammer/Biristrand, i alle fall den 6. august

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

I pinsa tok min bror Olav og jeg en tur til Sverige, Tøcksfors og besøkte Ivanssons bilskrot. Vi måtte kjøre på en vei sørover som først var en fin asfaltert vei, så ble det en relativt bred grusvei og denne ble smalere og smalere. Vi kjørte i over 20 kilometer på denne veien og havnet rett og slett i huttiheitti. Det sto gamle biler over alt. Det meste var gamle vrak og renset for deler. Tenk å se gamle Austin-er på rekke og rad. Olav og jeg ble veldig fascinert av dette stedet og når dere er i Sverige så bør dere valfarte til dette stedet. Nedenfor ser dere et bilde fra stedet.



Ivanssons bilskrot. Som dere ser, så er det ikke mer enn skjelettet igjen av disse Austinene.

Dette er et vitnesbyrd fra en gammel tid for oss, tidlig på 50-tallet.

Vi fant også 6 Morris Minorer fra tidlig 50-tallet (alle med delt frontrute), to oppå hverandre, Ut av den

ene bilen hang girkassa, ellers svært lite. På en minor på et annet sted fant Olav en radiator til Morris Minor ca 1954, det var bare å ringe et mobilnummer, så kunne vi avtale betaling på bensinstasjonen på Tøcksfors. Ha en riktig god sommer og så treffes vi på Biri tidlig i august.



Hilsen Roar



ALBION - TREFF

LØRDAG 6. AUGUST 2011

NB – nytt møtested – Birkebeiner stadion på Lillehammer for markedet

I forbindelse med årets Mjøsmarked/Birimarked i Lillehammer 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 bladet.

Treffet skal være på Biristrand Camping som ligger ca 1 mil sør for Lillehammer og noen kilometer nord for travbanen på Biri, langs E-6. På grunn av at E-6 nærmest er uten avkjøringer lønner det seg å kjøre gamle E-6.

Fra Lillehammer (fra nord E-6): Ta avkjøring 79 mot Dokka/Birstrand/Vingrom. I rundkjøringen ta 2. avkjøring ut på Torpavegen/RV250. Sving til venstre og inn på FV 330 – skilt langs veien til Biristrand Camping.

Fra Hamar/Gjøvik (fra sør E-6): Ta avkjøring 78 mot Biri/Travbanen/Birterminalen, så til venstre (ikke ned mot Travbanen) forbi gml. Spareland og så til venstre og deretter til høyre etter broen – så følger du veien til du ser skilt til Biristrand Camping.

Vi anmoder alle om å bestille hytte 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.



P R O G R A M

BIRI

5., 6. og 7. august 2011

Fredag kveld 5. august:

Mjøsmarkedet åpner (se eget)

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

Vi blir uformelt kjent med hverandre for de som kommer til Mjøsområdet fredag.

Lørdag 6. august:

Mjøsmarked på Lillehammer

08.00 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

14.00 Årsmøte (i teltet) – ta med stol ?

Ca. 18.00 og utover:

Biristranda 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

Det er også marked på Lillehammer

Helgøya Rundt – løp for hele familien som

arrangeres av Motorveteranene Hedmark

(MVH) meld deg på hvis du har lyst og anledning

BIRISTRAND CAMPING

Tlf. +47 61 18 48 02 – Fax. +47 61 18 46 72

post@biristrandcamping.no

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 veteran-bil. De “reserverte” hyttene blir derved tildelt først og dette har sammenheng med at formannen ønsker at medlemmene skal 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 Lillehammer og Mjøsmarkedet og på Biristrand Camping. Hvis værgudene skulle slå seg vrange, har vi reservert lokaler med bord og sitteplasser på Biristrand 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 Lillehammer.

(Om du ikke har forhåndsmeldt deg på til treffet på Biri eller ikke har anledning til å komme på Birkebeiner Stadion, Lillehammer, er du alltid velkommen på lørdagskvelden til grillkos, konkurranse og premier).



MJØSMARKEDET/BIRIMARKED

FREDAG-LØRDAG OG SØNDAG (NYTT)

Skal du ha stand eller bare besøke Mjøsmarkedet?

Gå inn på: www.mjosmarkedet.com

I Lillehammer og omegn er det mange aktiviteter for små og store, slik som Hunderfossen, Vegmuseet, Maihaugen, Kulturaktivitet, Shopping mv.

Hvis trafikkforholdene tillater det, forsøker vi oss på en liten utflukt på søndag – kanskje samlet kjøring til et lite sted/aktivitet.

Har du spørsmål, kontakt Lise på telefon 900 13 044 eller ukkelberg@c2i.net

NYHET FOR DE MINSTE

Barnas marked på Birkebeiner Stadion –
GRATIS standplass for alle barn m/GRATIS IS

VELKOMMEN TIL EN FIN ANGLOFIL HELG I MJØSOMRÅDET!





Årsmøte i Albion 6. august 2010

Årsmøtedokumenter

INNKALLING TIL ÅRSMØTE

Birkebeinerstadion lørdag den 6.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 2010 m/revisors beretning.
Budsjett 2012
5. Eventuelt innkomne saker
6. Utnevnelse av eventuelle nye merkeoppmenn/
forsikringskontakter og forsikringskomité
7. Fastsettelse av kontingent for 2012
8. Valg

Hvis du ønsker saker behandlet på årsmøtet, må disse være formannen i hende senest 20. juli 2011.

Vel møtt.

Hamar, 28.06.2011

For styret

Lise J Ukkelberg/s

Formann



STYRETS ÅRSBERETNING AUGUST 2010 - AUGUST 2011

Styret har bestått av følgende:

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

Under årsmøtet på Biri 7. august 2010 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 onsdag i måneden – flott initiativ og møtende Albionister m/biler er økende. I perioden er det utgitt 4 blad foruten at Albions nettsider har fortløpende blitt ajourført.

Takk til Roar og Dag for glimrende utførte jobber.

Regnskapet for 2010 m/revisors beretning viser et overskudd på kr 25.316,00 og egenkapital (innest. bank + klubbeffekter) kr 54.323,00

Styret har løpende fulgt utviklingen hva gjelder sted for Mjøs/Birimarkedet som til slutt endte på Lillehammer.

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
formann*



BUDSJETT 2012

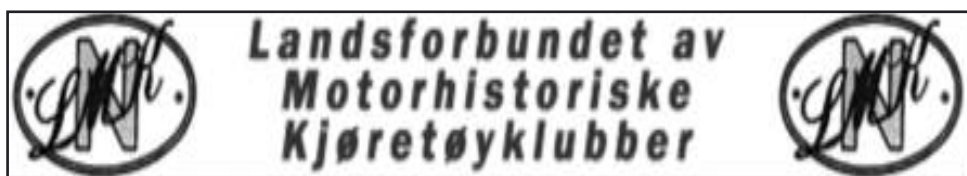
INNTEKTER

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
Bankgebyrer	100,00
SUM UTGIFTER	48.600,00

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





REGNSKAP ALBION 2010

RESULTATREGNSKAP

	2010	BUD 2010	2009	Bud 2011
Inntekter				
Medlemskontigent	61 600	50 000	49 300	50 000
Inntekter Biri	6 675	2 500	8 260	4 000
Salg klubbefakter	3 600		8 600	
Refusjon LMK	200	400	200	200
Refusjon mva				
Renter	570	25	149	100
Sum inntekter	72 645	52 925	66 509	54 300
Utgifter				
Klubbefakter	1 476		4 138	
Kontingent LMK	4 920	5 000	4 800	5 500
Porto	5 775	7 000	7 291	7 500
Trykk	26 120	26 000	26 720	28 500
Ekeberg /Biri/Treffutgifter	3 998	4 500	3 642	4 500
Styreutgifter	124	1 500	-	1 500
Hjemmeside/annonser	4 814	4 000	1 172	1 500
Bankgebyrer	100	150	40	100
Diverse	2		2	
Sum Utgifter	47 329	48 150	47 805	49 100
RESULTAT	25 316	4 775	18 704	5 200

BALANSE

Klubb-effekter	9 184		12 300
Bank-konto	46 639		16 107
Forsk.bet kontingent	-1 500		
Utestående kontigenter			600
SUM AKTIVA	54 323	-	29 007
Egenkapital	-52 264		-26 948
Leverandørgjeld	-2 059		-2 059
SUM PASSIVA	-54 323	-	-29 007

Regnskapet er revidert og funnet i orden.

Oslo 21. juni 2011

Jørn Værli
Kasserer

Bjørn Lie
Revisor



Historien om Vanden Plas i engelsk bilhistorie

Vanden Plas er ett av de eldste merkene i bilindustrien og stammer fra slutten av 1800-tallet. Her ser vi på hvordan merket ble en del av det vidtrekkende BLMC-konsernet og hvordan navnet har holdt stand til tross for opp- og nedturer i årenes løp.



Karosseriprodusenten Carrosserie Van den Plas ble etablert i Belgia i 1898 av Guillaume van den Plas og hans tre sønner Antoine, Henri og Willy, med base i Antwerpen og Brussel. Et engelsk datterselskap ble etablert i 1913 og fikk navnet Vanden Plas (England) Ltd. Men etter første verdenskrig så gikk det gradvis dårligere og i 1923 gikk de konkurs. Edwin Fox, en av direktørene ved Vanden Plas, lyktes i å overta navnet og kundekretsen sammen med sine brødre Alfred og Frank og relanserte firmaet som Vanden Plas (England) 1923 Ltd, med Alfred som styreformann og Edwin som administrerende direktør. De opererte fra en tidligere flyfabrikk i Kingsbury i Nord-London, Edwin skapte et positivt omdømme for selskapet og etablerte nære forbindelser med bl.a. Bentley og Alvis. I 1932 var hans 21-årige sønn Roland ansatt i en kort periode i Vanden Plas før han ble headhunted til Alvis senere samme år.



Imidlertid kom han tilbake som driftsingeniør til familiebedriften i 1940 og ble forfremmet til driftssjef i løpet av krigsårene. I tillegg til karosseribygging hadde selskapet også innledet et samarbeid med De Haviland i løpet av 1930-årene, tok oppdrag for den fremvoksende flyindustrien og ga senere et viktig bidrag til krigsinnsatsen.

Imidlertid var tiden rett etter krigen tøff for Vanden Plas. Etter en mislykket kontrakt med Rolls-Royce var de på desperat jakt etter oppdrag da Leonard Lord fra Austin bød £90.000 for å kjøpe selskapet. Lord var på utkikk etter en som kunne tegne og bygge karosseriet til Austins nye sekssylinderchassis og anså Vanden Plas som en ideell kandidat. Fox-familien godtok budet og Vanden Plas ble et datterselskap til Austin, Lord ble ny styreformann og administrerende direktør, mens Edwin og Roland Fox ble styremedlemmer sammen med George Harriman fra Austin. Den nye bilen ble lansert som Austin A120 Princess året etter.

Motorstørrelsen ble utvidet fra 3,5 til 4 liter etter et par måneder og fikk da den nye betegnelsen A135. Så var det en periode med stadig utvikling og Princess II kom i 1950, fulgt av Princess III i 1953. I 1952 ble en limousinmodell med lang akselavstand lansert som raskt ble populær hos de kongelige både hjemme og i utlandet.



Etter at Edwin Fox døde 26. februar 1954 ble Roland Fox utnevnt til administrerende direktør. I 1956 fikk Austin A135 et helt nytt karosseri til modellen Princess IV. Året etter besluttet BMC å utelate "Austin A135" fra navnet til Princess IV (samt limousinversjonen) i et synlig forsøk på å gi bilen et eget særpreg, men den uavvendelige sannheten var at det var minkende etterspørsel etter

biler av denne størrelsen og typen i etterkrigsårene. I 1958, som svar på markedskreftene, sendte Leonard Lord et parti med 500 Austin A105 Six fra Longbridge til Kingsbury for å bli renoveret til karosserimakerstandard og selges som Austin A105 Vanden Plas.



Denne forsiktige satsningen lønte seg og etter dette skulle det legges mye større vekt på renoveringssiden av virksomheten. I 1959 ble en 3-liters Farina sedan-basert Princess lansert med den særpregede nye frontstylingen som var utarbeidet av Roland Fox selv. Denne bilen erstattet faktisk både Austin A105 Vanden Plas og Princess IV sedan selv om Princess limousin med lang akselavstand skulle fortsette i produksjon i over ni år til. Så i 1960 lanserte BMC Vanden Plas som et eget merke (se "Princess-navnet" nedenfor for tanken bak dette) og i midten av 60-årene ble det skapt en overbevisende serie på prestisje-modeller: Princess 1100 som var basert på ADO16, Princess 4-liter R basert på Austin A110 (etterkommer etter Princess 3-liter) og toppmodellen Vanden Plas Princess 4-liter limousin (den tidligere A135 med lang akselavstand). Faktisk kunne serien ha vært enda større hvis noen av de foreslåtte prototypmodellene hadde blitt realisert.

2. juni 1967 tapte Vanden Plas (England) 1923 Ltd. status som datterselskap da de offisielt ble etablert som Vanden Plas-avdelingen til BMC i Austin-Morris gruppen. Etter BMCs oppkjøp av Jaguar/Daimler året før var planene nå godt i gang for at Vanden Plas kunne montere og trimme den kommende Daimler DS420 limousin som forble i produksjon (senere ved jaguars Coventry-fabrikk) fram til starten av 1990-årene. DS420 ble lansert i 1968 og erstattet ikke bare Daimlers egen DR450 men også Vanden Plas Princess 4-liters limousin som ble produsert i Kingsbury. I 1968 skjedde også fusjonen som brakte Rover og Triumph inn i folden og som betydde slutten for Princess DS420 og Princess 1300, men Jaguars kommende styreformann Lofty England var allerede i drøftelser med Roland Fox om å utvikle en ny flaggskipsmodell. Etter et par år ble disse samtalene realisert da Vanden Plas-navnet ble brukt på en Daimler for første gang, med lanseringen av den XJ6-baserte Daimler Double-Six Vanden Plas. Plassert helt på toppen av Daimler-serien (og til en pris som var enda høyere enn for den grandiose limousinen) hadde denne bilen enda lenger akselavstand enn XJ6 og hadde fordelene av den nye



avanserte Jaguar-utviklede 12-sylindersmotoren og et Kingsbury-utviklet interiør som var svært luksuriøst selv etter Daimler-standard. Jaguar så for seg at denne modellen skulle kunne konkurrere med de mest eksklusive Mercedes Benz-modellene og tenkte også at den kunne stjele noe omsetning fra den enda dyrere Rolls-Royce Silver Shadow. En ting var i hvert fall sikker og det var at innen BMC-gruppen ble Vanden Plas stadig mer forbundet med Daimler enn med dens opprinnelige mentor Austin og i 1974 ble ansvaret formelt overført til Jaguar Cars Ltd.

I 1974 var det også slutt på at Vanden Plas bar Princess-navnet på den fremdeles populære 1300-modellen. Samtidig med den nevnte omorganiseringen var arbeidet allerede i gang med å erstatte Princess med en Allegro-basert modell og disse planene hadde rask fremdrift. Tross alt fortsatte denne lille bilen å generere over en tredjedel av omsetningen til Vanden Plas – noe som Jaguar ikke hadde råd til å overse. Imidlertid innebar strenge budsjettbegrensninger pålagt før overdragelsen at bare én karosseridel kunne endres i ombyggingsprosessen og derfor ble Vanden Plas lansert sommeren 1974 med et ombygget panser som fulgte stilen til den prangende overdimensjonerte grillen. Det må sies at til tross for det tradisjonelle valnøtt-, lær- og Wilton-interiøret så manglet denne bilen sjarmen og appellen til dens elskede forgjenger. Ikke desto mindre solgte den jevnt og trutt gjennom slutten av 1970-årene og da beslutningen ble tatt om å stenge Kingsbury-fabrikken i 1979, ble produksjonen av 1.5/1.7-modellen (det nye navnet på 1500-modellen) overført til MG-fabrikken i Abingdon. Bilen overlevde litt over ett år til, men planer om å lansere en ombygget versjon på linje med Mk3 Allegro ble droppet.

Med overdragelsen til 1.5/1.7 ble Vanden Plas-merket borte i 1980. Imidlertid har ikke navnet egentlig forsvunnet. For det første har Daimler-serien fremdeles toppmodellen Double-Six Vanden Plas (i series III-form og produsert helt og holdent ved Jaguars Browns Lane fabrikk), mens i USA hadde Daimler-modellene lenge litt markedsført som "Jaguar Vanden Plas" for å unngå mulig sammenblanding med Mercedes-modellene til Daimler-



Benz – en ordning som fremdeles eksisterer. Før året var omme hadde dessuten BL besluttet å bruke Vanden Plas-navnet på en Rover for første gang og lanserte Rover 3500 Vanden Plas som erstatning for V8-S. I løpet av de neste få årene fulgte nye Vanden Plas-merkede modeller i Austin- og Rover-seriene i rask rekkefølge. Imidlertid begynte lykken å snu i 1984 da Jaguar og Daimler ble privatisert og Vanden Plas-navnet ble droppet fra deres modeller på hjemmemarkedet. Så i 1988 gikk Austin-merket over i historien og samtidig forsvant Vanden Plas-navnet i deres fagterminologi. I løpet av det påfølgende året ble den siste gjenværende Rover-modellen som hadde Vanden Plas-navnet – 213/216-serien – nedlagt, og Vanden Plas-navnet hadde endelig forsvunnet fra Storbritannia. Og det kunne ha blitt slutten på historien, men våren 2002 annonserte MG Rover en ny flaggshipsmodell bare som spesialbestilling for 75-serien: Rover 75 Vanden Plas.



Vanden Plas-navnet

Hvorfor er Vanden Plas ofte forkortet til VDP (i stedet for bare VP)? Hva betyr det egentlig? Og hvordan skal navnet uttales? Disse spørsmålene kan besvares (eller i det minste belyses) ved å studere opprinnelsen til navnet.



For det første, for å oppklare noen ganske vanlige misforståelser, så er navnet ikke fransk, tysk eller nederlandsk, men flamsk, fra den nederlandsk-talende delen av Belgia. På vanlig nederlandsk hadde navnet vært "van den Plas" (sortert alfabetisk under "P"). Men flamlenderne skriver "V" med stor bokstav (sortert alfabetisk under "V"), samtidig trekkes navnet sammen til "Vanden Plas" og noen ganger til "Vandenplas". For øvrig så ville man sagt "van der plas" på moderne nederlandsk, men flamske familienavn oppdateres aldri for å gjenspeile moderne skrivemåte (mens det er en tendens til å gjøre dette i Nederland).

For det andre, hva betyr navnet? I Brian Smiths bok "Vanden Plas – Coachbuilders" gir han den bokstavelige oversettelsen "til dammen". "Plas" er faktisk nederlandsk for dam, så dette er sannsynligvis korrekt, men det bør bemerkes at ordet brukes for alle vannmasser fra sølepytt og oppover. Det nederlandske ordet for å tisse er "een plas doen", vannsøl på gulvet kan beskrives som "plas", og havet kan til og med betegnes som "de grote plas" (den store.....). Imidlertid er det også en fortolkning som ikke bør forkastes: i et familienavn kan det godt være en forvrengning av et likelydende ord som betyr noe helt annet...

Så til slutt, hvordan skal navnet uttales? Mange engelsktalende folk antar feilaktig at s'en til slutt er stum og uttaler navet som "Vanden Plah". Den korrekte uttalen (både på flamsk og vanlig nederlandsk) er en ganske tydelig "s" på slutten som i det engelske ordet "kiss". Begge a'ene uttales på samme måte som i det engelske hverdagsuttrykket "yah" så fonetisk burde vi si noe sånt som "Vahnden Plahs". Men, flamlenderne ville i dette tilfelle vektlegge første stavelse av "Vanden" mens vanlig nederlandsk ville vektlegge "Plas" ganske sterkt.

Mange takk til Hendrik-Jan Thomassen, Bert Vijn og Erik Nooij for bidragene til dette emnet.



Princess-navnet

Det startet som navnet på en modell, ble til navnet på et merke og ble så uten omsvøp degradert til en slags annenrangs merkestatus før det til slutt på droppet helt – bare for å gjenoppstå ett år senere med gjenopprettet merkestatus. Slik er historien til Princess-navnet innen BMC>Rover...

Princess var et ganske uvanlig navnevalg for Austins 1947 A120-modell. Bortsett fra Invicta med deres Black Prince hadde ingen annen britisk bilprodusent brukt kongelighet som inspirasjon for modellnavn på den tiden, men innen få år så det ut som det var etablert en trend: Daimler introduserte sin rivaliserende modell Consort i 1949 og skulle senere bruke navn som Regina, Majestic og Sovereign, mens på den andre enden av skalaen var Reliant humoristisk og brukte navnet Regal på tre-hjulingen sin i 1952. Uansett så fortjente Austin-modellen et så eksklusivt navn, med sitt spesialkarosseri designet i Kingsbury, og med sin velkvalifiserte arbeidsstokk som også monterte bilene og utstyrte dem med en tipptopp standard. Det var derfor ganske passende at Vanden Plas snart skulle tilby Austin A135 Princess Limousines til kongelige, både i Storbritannia og i utlandet.

Fram til 1957 hadde Princess-navnet prydet fire etterfølgende versjoner av Austins A120/135-sedan samt A135 limousinen med lang akselavstand som ble introdusert i 1952 da BMC besluttet å selge sin flaggskipmodell ut av Austin-merket. Av denne grunn ble Princess-navnet oppgradert til bilmerkestatus og sedanmodellen ble ganske enkelt kjent som "Princess IV" mens den tradisjonelle langakselavstand versjonen ble kjent som "Princess 4-liter Limousine". To år senere ble den A-99-baserte "Princess 3-litre" lagt til serien og erstattet faktisk Princess IV. Men til tross for at BMC insisterte at disse modellene rett og slett var Princess så hadde publikum andre ideer og kalte dem for Austin Princess, så sterk var forbindelsen mellom de to navnene. På midten av 1960-tallet slo BMC tilbake ved å etablere Vanden Plas-navnet som et bilmerke og derved var Vanden Plas Princess 3-liter født.



Vanden Plas 1100/1300 og 4-liter R-modellene som fulgte bar også Princess-navnet, som gjorde det til mer et underordnet bil-merke enn et modellnavn. Faktisk sto det skrevet på hovedkvart-eret i Kingsbury at dette var hjemmet til "VANDEN PLAS PRINCESS CARS."

I 1974 ble Vanden Plas Princess 1300 erstattet av den Allegro-baserte Vanden Plas 1500 og således var Princess-navnet droppet. Hvorfor? Vel, på den tiden kom over 60% av inntektene til Vanden Plas-avdelingen fra Daimler-modellene (DS420 Limousin og Double Six Vanden Plas), derfor var ansvaret overført fra BLMCs Austin-Morris gruppe til Jaguar Cars Ltd.; Vanden Plas' nye sjefer ved Jaguar anså (korrekt) at Princess-navnet var sterkt knyttet til Austin og måtte derfor droppes. Men knapt ett år etter skulle Leyland Cars gi navnet nytt liv da det ble valgt som merkenavn for de tidligere 18-22 series-bilene. Navnet ble endelig stedt til hvile i 1982 da Princess ble omdannet til Austin Ambassador.





Modeller med Vanden Plas merke

Austin A105 Vanden Plas 1958–1959

Dette var bilen som ga inspirasjon til Vanden Plas-merket. I 1958 besluttet Leonard Lord å sende et parti med 500 Austin A105 Six til Kingsbury for å bli renovert til en høy standard. Dette var et slags utgangspunkt for Vanden Plas som tidligere hadde satset på karosseribygging, men den positive mottagelsen som bilen fikk banet veien for en stor oppfølger.



Vanden Plas Princess 3-litre 1960–1964

Den ble opprinnelig lansert i 1959 og ble den første bilen til å bære Vanden Plas-merket da den ble relansert året etter. Den etablerte også stilen til 60-tallsmodellene som fulgte.



Vanden Plas Princess 4-litre Limousine 1960–1968

Denne Princess-modellen med lang akselavstand er fra 1952 men fikk Vanden Plas-merket (sammen med den nyere 3-liters modellen) i 1960. Den var da den siste forbindelsen med Vanden Plas' fortid som karosseribygger. Slottet bestilte flere i årenes løp, en av dem fikk stor omtale i avisene i mars 1974 da den ble overfalt og skadet i et mislykket forsøk på å kidnappe passasjerene: prinsesse Anne og kaptein Mark Phillips.





Vanden Plas Princess

1100/1275/1300 1963–1974

Selv om den aldri hadde vært del av BMCs produktplan fikk Princess 1100s kombinasjon av tipptopp innredning i en kompakt innpakning snart mange tilhengere. 1275-modellen var til salgs i noen måneder i 1967 før MkII-stil 1300-modell ble lansert samme høst.



Vanden Plas Princess 4-litre R 1964–1968

4-litre R-modellen erstattet 3-litre modellen og fikk ny styling bak, ekstra bein plass i baksetet og en Rolls Royce motor. Men 1968-fusjonen gjorde den overflødig i forhold til etterspørselen, så den ble ikke erstattet.



Daimler Double-Six / 4.2 Vanden Plas 1972–1984

Denne ble skapt på personlig initiativ fra Jaguars Lofty England som et flaggskip for deres nye V12 motor. Den ble introdusert mot slutten av Series I-produksjonen, færre enn 400 ble bygget før Series II ble lansert ett år senere. I juni 1975 ble en 4,2 liters motor lansert som var trimmet til samme standard på Kingsbury. Imidlertid ble alle Daimler-sedanene solgt i USA som "Jaguar Vanden Plas" og dette skjer fremdeles.





Vanden Plas 1500 / 1.5 / 1.7 1974–1980

Denne var en mindre vellykket og svært utskjelt oppfølger til Princess 1300, dette var den siste bilen som ble laget under Vanden Plas-merket.



Mini Vanden Plas 1978–1980

BL-avlegger Leykor lanserte ideen med å bruke Vanden Plas-navnet som luksustegn da de introduserte "den mest luksuriøst utstyrte Mini som noensinne er sett i Sør-Afrika".



Rover 3500/2600 Vanden Plas 1980–1986

Etter at Kingsbury ble nedlagt og den påfølgende overdragelsen til VP1500 ga BL nytt liv til Vanden Plas-navnet til den førsteklasses Roveren som erstatning for den kortlivede V8-S. 2600-versjonen ble lagt til i midten av 1984, men da 800-serien erstattet SD1 i 1986 ble navnet "Sterling" valgt for flaggskipsmodellen (selv om Coleman-Milne senere brukte Vanden Plas-merket på den halvoffentlige lwb-800-modellen).





Austin Ambassador Vanden Plas 1982–1984

Den neste modellen til å få den moderne Vanden Plas-behandlingen var Ambassador, og det kan påstås at den hadde tatt lang tid. På midten av 1970-tallet hadde Kingsbury produsert en prototyp Vanden Plas 2200 basert på Ambassadors forgjenger 18–22 serien, men etter Ryder Report ble det slutt på merke-manipulering og serien ble relansert som Princess.



Austin Metro Vanden Plas 1982–1988

1982 var et viktig år for Metro. I tillegg til å lansere den sportslige MG-versjonen supplerte BL serien med den kjempebillige City-modellen og den luksuriøse Vanden Plas-modellen. Det ble også produsert en begrenset utgave av 500 "VP500" versjonene i 1983 for å markere 25-årsjubileet for de opprinnelige 500 A105 Vanden Plas-modellene. Vanden Plas ble erstattet av "GS" versjonen i 1988 som ikke var en Austin.



Austin Maestro Vanden Plas 1983–1988

Så stor var suksessen for Metro Vanden Plas at det var forhåndsbestemt at Maestro-serien også skulle omfatte en VP-versjon. Disse første-seriemodellene var tilgjengelige fra lanseringen og var luksuriøst utstyrt, mens modellene etter 1985 var bedre bygget. Blant tidligere eiere var Keith Adams som husker at en venn av ham kalte bilen hans "Vanden Plastic".





Austin Montego Vanden Plas 1984–1988

I likhet med Maestro som den var basert på ble Montego lansert med en luksuriøs Vanden Plas-versjon som ble solgt som sedan og stasjonsvogn. Faktisk var dette den første (og hittil eneste) gang at Vanden Plas-navnet ble brukt på en stasjonsvogn. Som med Maestro betydde droppingen av Austin-merket i 1988 at det også ble slutt på Vanden Plas-versjonen som betød at Mayfair var toppmodellen i serien.



Rover 213/216 Vanden Plas 1984–1989

Som erstatning for Triumph Acclaim ble den Honda-baserte 200-serien lansert som en mindre partner til SDI-serien. Tilgangen på rikelige utstyrte Vitesse og Vanden Plas-versjoner forsterket inntrykket av at disse bilene nå var Rovere. De ble erstattet av R8-type 200 serien i 1989 og da var "GS"-navnet på mote for de luksuriøse versjonene.



Rover 75 Vanden Plas annonsert i 2002

Etter at navnet hadde vært sovende i Rover-gruppen i over ti år, annonserte det gjenfødte MG Rover-selskapet en versjon med lang akselavstand av 75-sedanen som skulle kalles 75 Vanden Plas. Ombyggingsarbeidet som ble utført av karosseriprodusenten S MacNeillie & Son forlenget 200mm på lengden på bakdørene og bilen skulle bare selges på bestilling med en listepris på litt under £28.000.





Markedsplassen

1969-modell Austin 1800 m/defekt bakhjulsbrems og dårlig startmotor, relativt bra karosseri, til salgs for kr 3.500, eventuelt ca. kr 5.000 i kjørbare stand.

Alternativt kan 1970-modell Morris 1800 i kjørbare stand men med rust i bagasjerom og høyre kanal gå for kr 6.000 eller Maxi av årgang 1973, 1978 eller 1981 for kr 5.000 (pga. plassmangel).

Jeg har også bra med deler til diverse Leyland-biler, mest til motor, gir, chassis og elektro.

Halvor Skogen, Grytting, 8450 Stokmarknes, tlf. 7615 4358.



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



Hei alle i Albion

Her kommer litt mer historie om restaureringen av min Wolseley 15/50. Siden sist jeg skrev har det skjedd mye med både bil og deler. Det har blitt arbeidet mye med karosseriet. Alle dører og skjermer ++ har vært "saumfart" for å finne bulker. Delene har deretter blitt grunnet og pusset med 320 papir. Til slutt har jeg brukt konditorfarge for å avsløre ujevnheter for så å pusse over med 400 papir. Til slutt har alle delene blitt levert til Woldsund motor i Ulsteinvik for lakking. Dører, panser, koffertlokk og skjermer for lakking på begge sider. Karosseriet ble levert noe seinere og er nå nylakkert. Resultatet ble meget bra.

Når det gjelder min store utfordring nemlig manumatic-deler (variant av automatgir) har det vært stille helt til jeg satte inn en liten forespørsel på Internett under Wolseley forum. Da begynte ting å skje. Jeg kan vel si at det ble både bursdag, julaften og mye mer på samme tid. Det hele var så overraskende og ikke minst effektivt. Jeg fikk nesten problemer med å tro at det går an etter å ha lett i 15 år uten positivt resultat.

Noen dager etter at jeg satte inn forespørselen fikk jeg svar på mail fra en som het Trevor Jones bosatt i nærheten av London. Han hadde avertert manumatic-deler til salgs for en tid tilbake. Ti minutter etter jeg sendte mail var vi på nett. Nå har jeg fått tak i nesten alle deler jeg trengte ++. Trevor kunne fortelle meg at han hadde kjøpt en MG delebil uten motor og gir. Inni bilen befant det seg imidlertid både nye og gamle deler. Trevor så at dette var spesielle deler som viste seg å tilhøre manumatic-systemet. Han hadde avertert delene flere ganger uten resultat. Trevor opplyste at det var to biler med dette systemet utenfor London, men dette var Morris. Wolseley fantes ikke med dette systemet i England såvidt han visste. På toppen av det hele ville han ikke ha en eneste "penny" for delene. Han pakket alle delene og sendte over 20 kg med DHL til meg. Han la sågar ut frakten for meg. Heilt fantastisk gjort av Trevor.

Ja nå er mai ferdig for i år. Wolseleyen er nylakkert og skinner som en sol. Det tok mye mer tid enn jeg hadde forventet, men det er ingenting som haster. Jeg har ikke sett noe dato for når bilen skal være ferdig. Delekassen som kom fra Trevor inneholdt mange spennende deler. Etter å ha studert delene viste det seg imidlertid at jeg fortsatt manglet en del deler, men disse burde det ikke være noe stort problem å få tak til.

Jeg fant videre ut at det ene staget på gassoverføringen var kappet av og



sveiset på en annen måte enn det skulle. Dette er et problem som må løses ellers får jeg ikke rett utslaget frå styreboksen til manumaticen. Jeg kontaktet derfor Mike som er sjef for NTG services i England (forhandler av deler til en del MG, Morris, Austin og Wolseley-modeller) og forklarte problemene. Han kunne ikke gjøre noe med manumatic-deler da dette var deler som var gått ut for lenge siden. Han anbefalte meg å ringe til Peter Wood i England som hadde holdt på mye lenger enn hva de hadde. Etter flere forsøk fikk jeg svar på telefon. Han drev en liten bedrift som han hadde arvet etter sin far for mange år siden hvor han reparerte diesel-pumper. Når jeg fortalte om mitt problem og jakten på manumatic-deler og at jeg var fra Norge tok det helt av. Denne karen kjente til manumatic-systemet. Han hadde kjøpt en Wolseley 15/50 Manumatic i 1960. Han kunne også fortelle at de første clutchplatene /trykk- platene var for dårlig. De nye som kom var 7" i diameter og fungerte fantastisk. Jeg forklarte at min bil hadde 7" plate, men at jeg aldri har hatt bilen i gang. Jeg fikk da så mye informasjon på en gang at jeg rett og slett datt av lasset. Etter en stund fikk jeg stoppet han og vi ble enige om at han skulle skrive ned en del ting til meg og at jeg skulle fakse over bilder av de delene jeg trengte. Dette har jeg gjort. Vi har hatt kontakt en gang siden hvor han kunne fortelle at han hadde en ny tank for bremseveske/clutchveske og vakumtank som har vært helt umulig å få tak i. Han måtte lete litt videre etter staget fra forgasseren. Jeg regner med å høre fra ham snart igjen. Slik det slik ser ut nå har jeg klart å få tak i alle deler. Hipp Hipp Hurra.

Folkens regel nr 1 gi aldri opp! Min svoger brukte alltid å si følgende: Det du ikke kan bruke til noe, kan du bruke til noe annet, så ikke kast noen ting.

Bilen har nå stått i garasjen og godgjort seg i en og en halv måned. Det nye taktrekket har kommet fra England og ligger nå klart for montering. Jeg har videre funnet frem igjen de nye gummilistene til vinduene. Disse har jeg satt på plass med tape slik at de får formet seg som de skal. Her om dagen fikk melding frå Danmark om at nå var snart alle kromdelene klar for sending. Jeg fikk også tilsendt bilder som viste status på delene. Dette med kromming er jo ikke så enkelt i Norge lenger og er meget dyrt. Bakgrunnen for at delene havnet i Danmark var at jeg har en del kontakter der i forbindelse med jobben. Jeg fikk tips om et firma som lakkerte krommen på delene. Jeg tok kontakt med dette firmaet som heter Custom import. Prosessen er slik at delen først blir glassblåst. Detter blir det lagt på epoksy hvoretter alle bulker og ujevnheter blir fikset. Etter dette blir det lagt på 2-3 lag med kromlakk. Til slutt blir det lagt 2-3 lag med en spesial klarlakk. Når bilen blir vasket så vaskes også krommen. Delene skal være klar i disse dager, så det er spennende tider



på Møre. Jeg skal komme tilbake med mer informasjon og aktuelle adresser senere.

Panserlåsene til bilen sendte jeg til Polen for kromming. Disse ser meget bra ut. De jeg sendte deler av støpegods stoppet det imidlertid opp. Ja dette var et lite leserinnlegg og statusrapport fra Møre.

*Hilsen
Albion medlem
Per Kjelle vold
Ulsteinvik.*

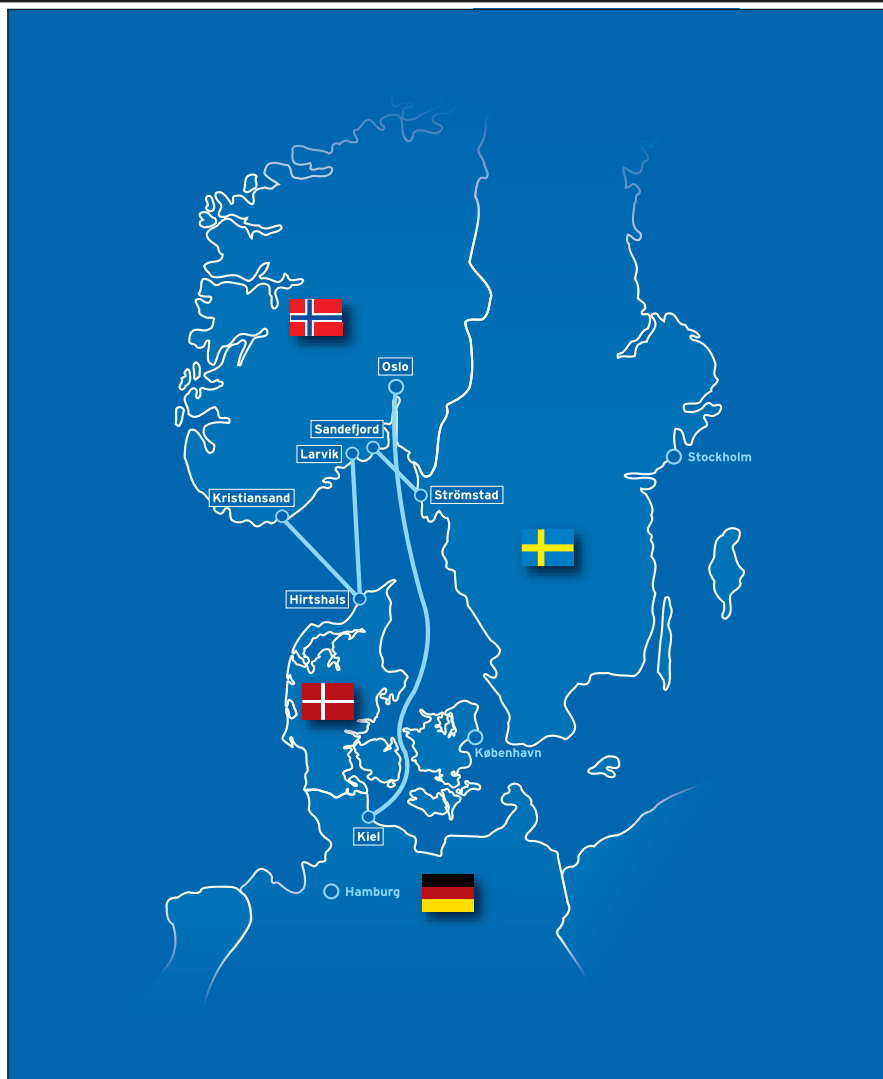
I full gang med restaurering



Per i fullt arbeid



Dette blir en flott bil, Per



colorline.no • 810 00 811



B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Gravplass for gamle biler

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening