



Norsk Britisk Bilhistorisk Forening

Nr. 1 – 2009



**Jubileumsnummer -
Albion 30 år**

Minorer på vinterføre i februar – 25 års jubileum for primustreff



NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING TILSLUTTET LMK

Leder:

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

Kasserer og medlemsregisterfører:

Stein Batalden: Caroline Øverlands vei 8 A, 1356 Bekkestua,
epost: steinbatalden@hotmail.com,
postgiro: 0530 25 77872, tlf. 67 12 18 37 - 907 782 19

Sekretær:

Rolf Schau Furukollvn 5b, 1394 Nesbru,
epost: rolf.schau@bluezone.no, tlf. 66 77 90 99

Styremedlemmer:

Jan Ivar Sørensen, - Oppgaard, 2160 Vormsund
epost: bmc@regnskapsbistand.no, tlf. 400 66 671
Jan Tverdal, Øylo, 2975 Vang i Valdres, tlf. 61 36 72 66
Dag Jarnøy, Ryenbergveien 73a, 0677 Oslo. tlf 415 07 512
epost: dag@eikaberg.org

Styremedlem og redaktør:

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

Forsikringskontakt/besiktigelsesmann:

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

Godkjente besiktigelsespersoner:

Frode Tverdal Uelandsgate 77, 0462 Oslo tlf. 22 23 84 50/23 00 85 50
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

GRATULERER ALLE SAMMEN

- VI ER 30 ÅR

Les artikkelen fra B. Nielsen – her er historien og starten vel beskrevet – og klubben er heller ingen ”peppermø” – vi er i full aktivitet. Jubileumsforberedelsene er i full gang.

MEDLEMSKONTINGENTEN

Årsmøtet på Biri i august i fjor bestemte at kontingenten i jubileumsåret er NOK 300. Vennligst betal denne så snart som mulig. De som betalte for 2009 sent i fjor høst, se bort fra kravet inne i bladet.

Betaling, husk å oppgi medlemsnummer som dere finner på siste omslagsside hvor adressen din står.

FORSIKRING- LMK

Sjekk at alt er i orden, doningen må være forsikret, har du LMK-forsikring gjennom Tennant eller ? Hvis ikke, ta kontakt med Albions utpekte slik at du får ordnet en god forsikring.

AKTIVITETER I JUBILEUMSÅRET

21.04.2009 KL. 17.00 NVK har invitert oss til NVK's lokaler på Frysja hvor det blir foredrag om ”Engelsk bilindustri i et historisk perspektiv”. Jørgen Seeman Berg har sagt ja til å foredra og han er en av stifterne av Albion-klubben. Velkommen til alle medlemmer

Siste onsdag i måneden (Høvikodden) – håper at det går bra i slutten av april – det er jo enda snø her sør.

2009 Ekeberg Albion har stand

23.05.2009 Biri (Mjøsmarked) mulig at Albion deltar

27.06.2009 Norgesløpet - denne helg – Ålesund-Geiranger

Opplysninger: www.storfjorden.no

31.07. – 02.08.2009 BIRI – JUBILEUMSTREFF

Innkalling og informasjon i neste nummer

12.09.2009 Helgen Beaulieu (pundet står f.t. lavt -)

19.09.2009 EKEBERG – Albion vil ha stand

Jeg håper at vi alle får et fint og innholdsrikt jubileumsår og ønsker dere alle lykke til med ”jobben” som skal gjøres i vår.

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

Hei alle sammen og godt nytt Albion-år. Vi jubilerer og er 30 år. Vår aller første formann Baard Nielsen har hatt skrivekløe og det er vi veldig glad for. Baard har en stor kjærlighet for engelske biler og brukte mye av sin privattid for å få foreningen på plass.

Den dugnadsånden han og de andre hadde på denne tiden setter vi stor pris på. Kanskje har det også bidratt til at kulturarven av den grunn har blitt større. Da får redaktøren også tåle at den tidligere formannen har kritiske merknader til tidligere artikler. Jeg velger å tro at informasjon fra internett også kan ha feilkilder i seg som man i en hektisk hverdag ikke har tid til å være tilstrekkelige kritiske mot. Kildekritikk er viktig.



Vår leder – Lise – skriver om hva vi vil gjøre i jubileumsåret. Da kan jeg ta for meg det faglige. Jeg har alltid likt utseendet på Hillman Minx fra femtitallet. Her er det linjer, her er det krom og her er det relativt stor motor i en relativt liten bil. Bilen tilhører jo Roots-familien, den er engelsk som bare det, men vi har kanskje ikke så mange Hillman medlemmer. Allikevel har vi plass til bilen også på vår nettside.

Nytt av i år er at dere finner betalingsinformasjon på side 25 i bladet. Kontingenten er på 300 kroner og innbetalingsfrist er 20. april.

Vi trenger alle pengene, kassa er veldig tom for skilling, så vær vennlig og overfør penger til oss. Bruk medlemsnummeret ditt samt navn og adresse i merknadsrubrikken når du bruker nettbank. Da kan vi enkelt krysse deg av og du slipper unødig purring. På forhånd – takk.

Skriv til oss om du har noe på hjertet. Når Baard kan få skrivekløe, kan vel også andre få det.

Redaktøren



Albions forhistorie og tidlige historie – slik jeg husker den Av Albions første leder – Baard Nielsen

Foreningen Albion har en forhistorie, og den begynner en augustdag i 1970.

Da møttes nemlig John Erik Skjefstad og jeg i den første store svingen oppe i Grefsenveien i Oslo, i hver vår MG TD – han i sin røde, og jeg i min grønne. Møtet var ikke helt tilfeldig, for vi var begge medlemmer av The MG Car Club i England, og John Erik hadde fått over en liste fra klubben over alle medlemmer i Norge, og hadde kontaktet meg på forhånd. Der og da besluttet vi å starte en forening for gamle MG'er i Norge, og vi valgte navnet Norsk MG Register.

Hvorfor Register og ikke klubb eller forening? Det skyldes at formålet med tiltaket var å spore opp så mange som mulig av de "før 1955"-MG'ene (= før MGA) som faktisk fantes i Norge, og lage et register over disse. Dette var lenge før veteranbilimporten ble "frigitt" i Norge, så det var viktig å ta vare på de bilene som faktisk eksisterte her i landet, og derved forhindre at de forsvant på den ene eller andre måten – gikk i oppløsning, eller ble solgt utenlands. Så dette ble en forening der bilene hadde sine faste medlemsnummer, mens eierne kunne skifte.

*Dette er en 1949
Daimler DB 18 Barker
Drophead Coupé, som
Baard kjøpte i 1976
som "erstatning" for
TD'en - denne var jo
blitt for liten for famili-
en (ref artikkelen sen-
ere i bladet) og
Daimler'en skulle da
tre inn i dens sted, men
med plass til 4 isteden-
for plass til 2. I bakset-
et ser vi sønnen Niels*



*Christian (f. akkurat i1976). Daimler'en ble solgt i 1996 til Ola Hasvold på Dokka. Baard fortell-
er at dette var en teknisk interessant bil, med oljeturbinkobling mellom motor og gearboks, og
Wilson forvalgsgearboks, og snekke i bakenden. Dessuten var den meget god på veien, dvs lå fint
og dro godt. Men bremsene hørte hjemme i en forgangen tid. Baard er usikker på hvor bilen
befinner seg i dag, så om noen kjenner til bilen, ta kontakt med oss.....*



Utover på 70-tallet organiserte Registeret årlige stevner på forskjellige steder, med nokså fast innhold: En Gymkhana (ferdighetskjøring), en eller annen løype på tid, og en Concours d'Elegance – alltid omtalt som Konkurs, fordi bare de som hadde litt penger til overs hadde råd til å bringe bilene sine til original-stand. Vi var alle i 30-årene på denne tiden, og inntektene måtte prioriteres til andre (familiære) formål.

Men etter hvert som det ble kjent hvor hyggelig vi hadde det sammen på disse stevnene kom Registeret etter hvert under press fra eiere av nyere MG'er som ville være med. Og tilsvarende press kom fra The MG Car Club i England, der Registeret var blitt akseptert som tilsluttet organisasjon. Dette kulminerte mot slutten av 70-tallet, med det resultat at registeret ble endret til en vanlig klubb, åpen for alle og enhver, og ble i realiteten overtatt av MGB'ene. De fleste av de aktive deltakerne i Registeret forsvant stille ut (inntil kjernen i det gamle Registeret fant sammen igjen i 2001, nå har vi igjen årlige stevner).

Min egen interesse hadde etter hvert rettet seg mot gamle biler i sin alminnelighet, og spesielt gamle britiske biler - heller enn MG'er i alle aldre. Det viste seg at noen andre av deltakerne i Registeret tenkte i samme baner, og etter hvert modnet tanken om en ny klubb, en for alle gamle britiske biler – i mangel av noe bedre forslag ble arbeidstittelen Norsk-Britisk Bilhistorisk Forening. De formelle initiativtakere ble tilslutt Tore Lie og Jørgen Seemann Berg i Oslo, Bjørg Evensen i Drammen, og min bror Trond Nielsen og meg selv i Trondheim. Jørgen og jeg hadde hver for oss talt opp, og til sammen fant vi ca 160 gamle britiske biler som vi konkret visste eksisterte, utenom alle MG'ene, og uten å telle med vrak. Så potensialet for en forening var åpenbart. Når en ny forening stiftes gjennom fjernkontakt, uten et formelt fysisk stiftelsesmøte, er det vanskelig å være helt sikker på stiftelsesdatoen.

Derfor ble vi enige om at 1.april 1979 skulle være den formelle datoen – og slik ble det.

Etter hvert falt Bjørg Evensen ut, og Bjørn Lie kom inn som kasserer.



Dette skulle være en forening for gamle biler, og vi diskuterte hvilke spesielle begivenheter i britisk bilhistorie som kunne brukes som milepæler. I første omgang samlet vi oss om 1. januar 1947 – den datoen da britene sluttet å basere årsavgiften på ”rated RAC horsepower”. Og vi la opp kontingentsystemet deretter: Det var en fast kontingent for alle medlemmer, men i tillegg måtte alle med registrert bil betale kr 1 pr rated hp. Dette førte til mye arbeid for undertegnede når kravene skulle sendes ut, for det ble jo et individuelt beløp for hvert medlem. Vi snakket også om å utgi egne ”tax disks” som medlemsbilene skulle ha i nedre venstre frontrutehjørne, som bevis på at årsavgiften var betalt – men så langt kom vi aldri. Men vi knesatte den regelen at det ikke var bilens produksjonsår som skulle telle, men tidspunktet for lansering av modellen.

Tidspunktet 1.januar 1947 var ikke så bort i veggene da, som det synes nå, 30 år senere. For i 1979 var det 32 år siden 1947, så vi var på en måte på linje med det som senere ble en slags allmen definisjon av ”veteranbil”, 30 år gammel. Men også her kom etter hvert presset på for å akseptere nyere bilmodeller, og ganske snart ble grensen satt opp til 1.januar 1952, det året Morris (Nuffield) og Austin gikk sammen i BMC.

Fra første stund prøvde vi å organisere oppmenn for de forskjellige merkene, og i denne sammenhengen må det nevnes at Kjell Kristian Ukkelbergs Wolseley-gruppe ble så stor og veldrevet at den nærmest var å regne som en egen forening innen foreningen. Wolseley 6/80 var Albions vanligste bil i mange år. Apropos Albion, historien om hvordan vi fikk rett til å bruke navnet og logoen er fortalt før, og trenger ikke gjentas her.

Arrangementskalenderen for veteranbilarrangementer i Norge var allerede fullsatt i 1980, så vi så ikke noe poeng med å starte vårt eget stevne – ikke var vi mange med biler på veien heller. I stedet valgte vi å koble oss på Lillehammerløpet, på den måten at vi meldte oss på der enkeltvis, og så holdt vi foreningens generalforsamling på søndags formiddag etter løpet. Njål Oftedal var vert for det i flere år.

Dette var selvsagt lenge før elektronisk kommunikasjon ble vanlig, så all kontakt med medlemmene skjedde pr rundskriv i vanlig post. Etter hvert som medlemstallet økte ble det litt av en jobb å stå for skriving og utsendelse av slikt. Og det var nok noen år jeg følte at jeg dro det meste av lasset alene. Samtidig økte igjen presset for at yngre biler skulle få adgang, akkurat slik det hadde gått med Norsk MG Register.



Virksomheten lå vel nærmest nede et par-tre år før nye krefter tok opp hansken, ære være dem som tok ansvar!

Jeg skal aldri mer være med og starte en veteranbilkubb der alder eller en dato er kriteriet for om en bil er gammel eller ikke. Nå er vi noen få som er i gang med å starte en ny forening (min tredje!) med det ene formål å arrangere et årlig bakkeløp for veteranbiler, med tidtaking og handicap og det hele. Men nå vil vi bruke et teknisk kriterium for hva som er gammelt og hva som er moderne: Her blir skivebremsen bannlyst, bare biler med bare trommelbremsen vil få anledning til å delta.

Men for øvrig har jeg forblitt trofast mot britiske biler helt fra jeg kjøpte TD'en min av Totti Berg og Laila Dalseth i september 1964, og frem til denne dag – med unntak av to italienske sidesprang på 90-tallet. MGF'en blir i disse dager erstattet av en X-Type, som en foreberedelse til en ny pensjonisttilværelse i Drøbak. Og det er god fremdrift på Lea-Francis'en – deretter står en kompressormatet Flying Standard Eight på tapetet (bygget opp som en "hillclimb special"), og så en Morris Commercial J-Type varebil – den skal bli depotbil, selvsagt!

Til lykke med 30-årsjubileet, alle dere som fortsatt sverger til britiske biler!

FFFFFFF

Løst og fast om min 1953-modell MG TD

Av Baard Nielsen

Jeg har hatt en lengre forhold til min 1953-modell MG TD enn til noen annen gjenstand eller levende vesen, mine foreldre, søsken og min svoger unntatt. Og det er via min svoger at det hele begynte: Mens han studerte på NTH og var forlovet med min søster fikk han oversendt fra sin eldre bror i Oslo et eksemplar av KNAs blad Motorliv, med "Bilrevyen 1958": Der hadde han føyd til en håndskrevet beskjed under fotografiet av MGA: "Jeg kunne tenke meg den!"



For en jypling på 13 som nylig hadde flyttet tilbake til Trondheim etter 5 år i Selbu på grunn av boligmangelen etter krigen gjorde en slik kommentar et uutsløttlig inntrykk: Gikk det an ønske seg en slik bil, en med plass til bare to personer? Det mest eksotiske denne jyplingen hadde sett til da var sagbrukseierens MB 170S. Et par år senere bød det seg en anledning til å sitte på en halv kilometer i Trondheims eneste førkrigs MG, en TA - Tanken om at slikt gikk an var sådd, og den vokste gjennom hele realskolen, og videre gjennom hele gymnasen.

Sommeren 1964 var saldoen på sparekontoen kr 4000.-, og jeg hadde fått praksisplass for NTH på Ørens mek. Verksted, med timelønn kr 4,32 – dessverre uten akkordavtale eller akkordavsavn. Likevel var det en fast inntekt, som skulle vare i et helt år. Det var nå det kunne gjøres. Aftenposten ble saumfart, men ikke noe var å finne. Så inn med annonse under biler kjøpes: ”MG TC – TD – TF kjøpes”. MGA ble allerede i starten vurdert til å bli for dyrt – heldigvis, kan jeg se i ettertid. Og det kom faktisk to tilbud, en TC til 5.000,- med en god slump arbeid som måtte gjøres, og en registrert og driftsklar 1953-modell TD til kr 5.500.- Den siste var opplagt midt i blinken. Så lånte jeg 1500 kroner til ågerente av en venn (han ble senere rik), og dro til Oslo sammen med min far den 5. september for å kjøpe bil.

Regnet høljet ned over Vestheimgata da vi ringte på hos jazzmusiker-paret Totti Berg og Laila Dalseth. Han hadde kjøpt bilen på tollauksjon tre år tidligere, forrige eier var visstnok en NATO-offiser som hadde hatt den med fra Tyskland. Det kunne stemme, for bilen hadde venstreratt og skilt fra importøren Woodhouse i Köln nede på høyre panserside. Og så hadde den ekehjul som en TF – noe den må ha fått mens den ennå var tysk. Men nå var det familieførøkelse underveis, så TD'en var blitt for liten og upraktisk – hvor mange ganger har jeg ikke hørt det samme synspunktet i løpet av de 45 årene som har gått?

Men bilkjøp ble det, og tilbake til Trondheim dro en nybakt bileier: Denne kjøreopplevelsen var helt forskjellig fra noe annet, selv for en som følte seg riktig erfaren etter å ha hatt sertifikat i 18 måneder!

Kr 5.500 for en driftsklar 11 år gammel TD som hadde gått 57.000 miles høres latterlig ut i dag. Men se nå her: Det beløpet utgjorde bruttolønnen min for 1.273 arbeidstimer det året, altså brutto lønn i 2/3 av et helt arbeidsår. Virkeligheten er at jeg for min del aldri siden har kjøpt en så kostbar bil!



I løpet av vinteren 1964/65 fikk jeg utført en del utbedringsarbeider, og i mars måned ble det prøvetur – men den ble kort: Et høyt smell under panseret, og så vibrerte motoren som bare juling. Og dette skjedde selvsagt midt i et av Trondheims daværende fire lyskryss. Men motoren gikk faktisk, så jeg smøg meg seks kilometer hjemover så forsiktig jeg kunne, med hjertet delvis oppe i halsen, og delvis nede i magen. Det siste jeg rakk å gjøre før jeg skulle møte til førstegangstjeneste på Trandum den 5. april var å ta bunnpanna ned.

Det tok en stund før jeg fant feilen: veivakselen var sprukket rett av i forkant av veivlager nr 1, på en slik måte at sylinder nr 1 ”arbeidet på fri ende”, men dro med seg den forreste biten, og registeret. Ikke rart det vibrerte, og jeg hadde kjempeflaks at ikke det kom en veivstang ut gjennom siden av blokken. Senere lærte jeg at dette var den vanlige plassen for disse veivakslene å sprekke hvis man ikke la inn tilstrekkelig hulkilradius når man slipte veivtapper. Sprekkkontroll er også en god ting, det lærte jeg også. Men det ble ingen åpen toseter på Trandum sommeren 1965 – til gjengjeld fikk jeg kjøre panserbil og stridsvogn, og det er heller ikke å forakte!

Ny avbalansert veivaksel var klar i god tid før dimmefesten i april 1966, og i juni var motoroverhalingen fullført: Derfra var det bare en vei fremover: Full gass!

Rett som det er hører jeg at hastigheten på veiene våre er blitt så mye høyere siden 60-tallet, og det er derfor at vi nå må beskyttes av støtabsorberende fronter og hekker og passive skinner i dørene og airbag'er både her og både der, og at barn må være fastspent så de knapt kan røre seg, og må ha dataskjerm for at ikke bilturen skal bli uutholdelig kjedelig. For noe sprøyt! Det er tettheten på veiene som har økt dramatisk, ikke farten. Det er langt færre meter norsk vei pr bil i dag enn det var i 1960, der ligger problemet.

For et par-tre år siden gjorde Jeremy Clarkson (han i BBC-programmet Top Gear) et stort nummer av at han hadde kjørt fra London til Oslo på 20 timer med en eller annen super-Mercedes. ”That don't impress me much”, for jeg kjørte London – Trondheim på brutto 54 timer i 1967, med den da 14 år gamle TD'en, med 54 hestekrefter, og ikke var det noen togtunnel under Kanalen, så jeg tok fergen fra Dover til Zeebrügge, og ikke var det noen broer gjennom Danmark heller, så det var å vente på ferge både i Puttgarten og i Helsingør, og nord for Hamburg var det fint lite motorveier – derfra til Trondheim er det 162 mil.



En sommerkveld i 1968 fikk jeg TD'en opp i 132 km/t i Østerdalen, nord for Rena, og på den tiden var hovedveien gjennom Østerdalen fortsatt for det meste grusvei. Det er fortsatt den mest spennende kjøreopplevelsen jeg har hatt. 250 km/t i en moderne bil kan ikke måle seg med dette, ikke på langt nær. Og selv 40 år senere ville jeg fått tusenvis av kroner i bot hvis jeg hadde kjørt så fort på en moderne norsk 4-felts motorvei.

TD'en tjente meg vel gjennom hele studietiden, men det gikk med oss som det hadde gått med Totti Berg og Laila Dalseth og så mange andre som hadde slik bil i mens de var i 20-årene: Da familieførøkelsen meldte seg ble TD'en for liten, og ikke egnet den seg til vinterbruk heller. Men jeg hadde en stor fordel fremfor Berg & Dalseth og de fleste andre i samme situasjon: Det var plass til å stue bilen vekk innerst i den faderlige garasje. I oktober 1974 ble skiltene innlevert, men jeg tok omhyggelig vare på kvitteringen, for bilen skulle jo restaureres, må vite, og om ikke mange år skulle den ut på veien igjen. Vel, vel. TTT: Ting Tar Tid.



Det tok 14 år før bilen igjen så dagslys i 1988, og da bare for å bli flyttet over i en annen garasje, igjen med formål restaurering. I mellomtiden var det en MG YA og en Daimler DB18 DHC som gjorde tjeneste som veteranbil, men det er en annen historie. Men nå ble det fremdrift, helt frem til 1995, da det igjen ble bråstopp, nå på grunn av et gammelt bergensk byhus som måtte reddes fra det komplette forfall. Arbeidet ble gjenopptatt i 2001, og da var det kommet en maktpåliggende milepæl inn i bildet: Bilen ville jo fylle 50 den 23. juli 2003!

Det lyktes akkurat. Kvitteringen for innleverte skilt 29 år tidligere lå der den skulle ligge, så det var bare å stille seg i kø hos Biltilsynet i Trondheim for å hente ut igjen skiltene: "Æ trur itj vi har herre skiltan oppbevart længer, nei, men æ ska gå i kjeller'n å leit". Etter 10 minutter er den vennlige damen tilbake, uten skiltene, men "De' va itj nå skilt, nei, men æ faint korte, ja". Flott, da er det bare å bestille nye skilt, det er greit. "Nei, æ må nå ha salgsmelding først!"

"Salgsmelding???? Jeg skal da bare hente ut igjen skiltene mine!". Lang pause bak skranken: "Ja e de du som e Bård Nielsen, da?" Ja visst, jeg kommer her for å hente ut igjen de skiltene om jeg leverte inn den 29. oktober 1974, slik det står på kvitteringen!

Derfra var det bare smil og latter både foran og bak skranken, og "kor triveli' at du har behoilt bila i aill herre åran, og at du ska' ut å kjør igjæn!" "Og kjeinnemærke' får du igjæn, veit du, det er fortsatt ledig" U-60510 kom på plass, slik den var blitt registrert i september 1964. Kom ikke til meg for å klage på hjelpsomhet og vennlighet hos Biltilsynet!

På bilens 50-årsdag la vi av gårde fra Trondheim – som hadde vært bilens hjemby i nesten 39 år – til dens nye hjem i Bergen, over Dovre, Valdresflya og Filefjell. Det var jo ikke fritt for at jeg hadde hjertet i halsen, for bilen var jo nyrestaurert, og jeg hadde helt glemt hvordan det var å kjøre TD. Det gikk nesten helt bra, det vil si helt bra til vi kom til Ljosne i Lærdal: Minnene fra mars 1965 kom veltende fram da det igjen kom et skarpt smell fra motoren – men også nå fortsatte den å gå. Men denne gangen kom lyden fra toppen av motoren, ikke fra dypet. Det var Marianne som tilslutt stilte diagnosen etter at vippearmedekselet var kommet av: "Skal den der se slik ut, alle de andre er annerledes?" En støtstang hadde hoppet ut av inngrep med vippearmen: Det var nok mekanikeren som hadde oversett å dra til låsemutteren på justeringsskruen..... Her som alltid ellers, menneskelig slurv, ingen andre å skylde på.



Også er det en hendelse til som må med: Senere samme året skulle vi til MG-Register mimrestevne på Geilo, men kom aldri lengre enn til Øystese. Der ble vi regelrett påkjørt av en mor i en Chrysler Neon, hun kom i motsatt retning og skulle til tannlegen med sønnen, og var sent ute til timen. Og da er det vel ikke så nøye med å se seg for når man svinger over mot tannlegekontoret venstre side. For å sitere skademeldingsskjemaet: ”Kom over i kjørebane for motgående trafikk”. Venstre forskjerm ble helt bra etterpå, men panseret har aldri siden passet så godt som da vi dro fra Trondheim. Og så ble det ikke mer TD-kjøring det året....

Men siden har bilen gått som en klokke, med et unntak: Den likte ikke engelsk blyfri bensin under englandsturen i 2007. Men heldigvis kan man der fortsatt få blybensin, bare man er villig til å betale 15 kroner literen. Og det likte den, du store verden så fint den gikk og så godt som den trakk! Og en ting til: Under trimmingen av motoren på slutten av 60-tallet, og under restaureringen to tiår senere, la jeg stor vekt på en nøyaktig utbalansering av stemples, veivstenger, veivaksel med svinghjul og clutch: Det har betalt seg, for denne motoren kan løpe over 5000 omdreininger kontinuerlig uten at føreren er redd for at hele motoren kan hoppe ut av bilen når som helst. Her er det bare å tråkke på, og slik skal det være med en åpen toseter sportsvogn, uansett alder.

Når dette skrives har jeg mindre enn et år igjen av yrkeskarrieren, og foran oss ligger en ny tilværelse som pensjonister i Drøbak. Det er litt gøy å kunne rapportere at TD'en var det første familiemedlemmet som flyttet, den er allerede på plass i dobbeltgarasjen. Og etter planen vil den få selskap av en 1950 Lea-Francis 2 ½.litre Sports om et par år (er U-60511 ledig, mon tro?) Det kan se ut som om dagligbilen igjen må friste en tilværelse utendørs.

Hvis noen lar seg imponere av at jeg har hatt TD'en min siden 1964 er det ingen grunn til å falle i staver over det, for Per Huse i Bærum har hatt sin siden 1962, og Olav Sommerin på Skarnes har hatt sin NA 2-seter enda lengre. Men vi er i godt selskap, det er vi!



BMCs B-serie motor

Av Baard Nielsen

For halvannet år siden eller så sto det en artikkel om denne motoren her i bladet, og ifølge den var Austins nye A40 Devon/Dorset den første bilen som brukte denne motoren, i 1947. Dette er i beste fall en misvisende opplysning, for en B-serie motor vil ikke passe rett ned i motorrommet i en A40 Devon/Dorset/Somerset, selv om den tilsynelatende ser helt identisk ut. Men siden B-seriemotoren er slik en sentral engelsk personbilmotor gjennom mer enn 30 år kan det være av interesse å gå igjennom dens forhistorie på nytt.

Og tro det eller ei, men historien starter med Chevrolets berømte sekssylindrete toppventilmotor på slutten av 20-tallet. Og så fortsetter den med at GM's britiske virksomhet (Vauxhall) bestemte seg for å lansere et nytt lastebilmerke tidlig på 30-tallet, en enkel og masseprodusert lastebil, til forskjell fra de tungbygde "heavies" fra spesialfabrikkene som Leyland, ERF, Foden, Atkinson, osv, osv (og ikke å forglemme Albion fra Glasgow). Men Vauxhall hadde ingen passende motor til den nye Bedford'en, så de konstruerte en ny motor, og baserte den på Chevrolet-motoren: en 3.5 liters rekkesekker, med toppventiler – ikke for å ta ut høy ytelse, men for å oppnå god bensinøkonomi.

Den nye Bedford'en ble en braksuksess, så vellykket at Austin under Len Lords ledelse fra 1936 bestemte seg for å gå inn i lastebilmarkedet og ta opp konkurransen. Den nye Austin-serien ble lansert for sesongen 1939. Men heller ikke Austin hadde noen passende motor, så de konstruerte også en ny en, og merkelig nok ble det også en 3.5-liters rekkesekker med toppventiler! Da kan jo enhver fritt gjette hvor Austin hadde søkt inspirasjon, spesielt når man også merker seg at dette var Austins aller første toppventilmotor – alt tidligere hadde vært sideventilere. Den eneste signifikante forskjellen mellom Bedford'en og Austin'en var at den siste benyttet noe lengre slaglengde og litt mindre boring enn den første.

Begge disse motorene ble berømte under krigen, for begge merkene var storleverandører av alle slags lastebiler til det britiske forsvaret. Det skrives mye om den tyske hærs overlegenhet i det mekaniserte panservåpenet i 2. verdenskrig,



men bare få forfattere nevner at for øvrig var den tyske hær ganske gammeldags: Soldatene marsjerte i stor grad fra jernbanestasjonene frem til frontlinjen slik de hadde gjort i nesten hundre år, og hester var i vanlig bruk både i artilleriet og i transporttjenesten. Ingen nevner at den britiske hær var den første hær som ble motorisert, og det skjedde allerede på 30-tallet. Bedford alene leverte ¼ million lastebiler til den britiske hær i løpet av de 6 årene Storbritannia var i krig.

Mot slutten av krigen begynte alle bilfabrikkene å tenke på hva de skulle produsere når freden kom, og hos Austin var det i hvert fall ingen tvil om at sideventiler hørte fortiden til. Annerledes hos Morris, for der holdt William Morris selv fortsatt i tøylene, bakom sjefene. Til tross for Alec Issigonis' selvbærende karosserier og avanserte torsjonsfjæringssystemer lanserte Morris sin nye mellomklassebil Oxford Serie MO i 1948 med en splitter ny sideventiler! Så langt jeg har kunnet finne ut må dette være den aller siste sideventilmotoren som ble konstruert fra bunnen av, til forskjell fra modifikasjoner av tidligere sideventil-konstruksjoner, slik Ford brukte helt fram til 1959. Nok om det, tilbake til Austin:

Det første de gjorde var å kutte to av de seks sylindrene fra lastebilmotoren, og deretter begynte de å spille med forskjellige borer, og så ble sekseren selv forstørret til 4 liters slagvolum. Dermed fremkom en serie toppventilmotorer fra 2.2 til 4 liter, som alle har det til felles at slaglengden er $4 \frac{3}{8}'' = 111,11 \text{ mm}$. Det er disse motorene vi finner i kjente og kjære 50-tallsbiler som A70, A90 Atlantic, Londondrosjene FX3 og FX 4, terrengbilen Gipsy, luksusbilene Sheerline og Princess (helt til 1967), Austin-Healey 100/4, og i Jensens flotte 540-serie langtursbil.

Men heller ikke Austin hadde noen toppventilmotor klar for det store masseproduserte personbilmarkedet, det som omfattet motorer mellom 800 og 1500 kubikk. Da freden brøt ut måtte de gjenoppta produksjonen av førkrigsmodellene Eight og Ten, fortsatt med sideventilene fra 30-tallet. Verre var det at de heller ikke hadde utstyr til å produsere små firesylindrede toppventilmotorer. Så hva kunne de da finne på? Løsningen ble en forminsket firesylindret toppventilmotor, der hoveddimensjonene på motorblokken var lik den gamle Ten-motoren, slik at den i all hovedsak kunne produseres med eksisterende utstyr. Denne motoren ble på 1200 kubikk, og hadde samme slaglengde ($3 \frac{1}{2}'' = 88.9 \text{ mm}$) og sylinderavstander som Ten-motoren. Den motoren hadde nemlig vært i produksjon gjennom hele krigen, i en liten pickup for hæren, kalt Ten Utility Truck. Her kommer da omsider den motoren som først så dagens lys i A40 Devon/Dorset i 1947.



Så lar vi det gå 5 år, frem til 1952, da Morris (Nuffield-gruppen) og Austin under store smerter går sammen i BMC. Len Lord, som hadde forlatt Morris i sinne i 1936, blir nå den virkelige sjef for det hele. Morris-folkene kom til å oppleve det slik at de var blitt tatt over av Austin, dette var ingen sammenslåing på like vilkår. Det får nå være som det vil, det nye selskapet hadde i hvert fall ingen moderne 1 ½-litersmotor, bare Morris' tragiske sideventiler fra 1948, og varianten av den med overliggende kamaksel, brukt i Wolseley 4/50. Den ene håpløst gammeldags, og den andre altfor komplisert og dyr å produsere. Og 1 ½-litersmarkedet ville helt sikkert bli et viktig marked etter hvert som levestandarden sikkert kom til å bedre seg utover på 50-tallet. Så hvilke muligheter hadde man?

Den opplagte løsningen var å omarbeide A40-motoren slik at den kunne forstørres. Slaglengden på 3 ½" var ganske passe, men den opprinnelige sylinderavstanden fra Ten-motoren tillot ikke større boring, så blokken ble forlenget slik at man hadde muligheter til å få motorer helt opp til 1800 kubikk. Det er denne motoren som er B-serie-motoren, og den er lengre enn motoren i A40 Devon/Dorset/Somerset – selv om de ser klin like ut.

Den aller første bilen som fikk B-seriemotor var faktisk den splitter nye MG Magnette ZA i 1953, med slagvolum 1489 cc. I dette tilfellet hadde man virkelig tatt det beste fra begge leirer, selv om det skjedde ved en tilfeldighet, og ikke som ledd i en overordnet plan: Morris' selvbærende karosserier og en glimrende forhjulsfjæring med tannstangstyring, sammen med den nye B-seriemotoren med Austin drivverk. En virkelig kjempegod bil, det tragiske er bare at etter hvert ble de glimrende komponentene fra Morris-organisasjonen erstattet med tilsvarende uinspirerte komponenter fra Austin, og resultatet ble biler som Farina-serien i 1959: Slitesterke og pålitelige, men tragisk uinspirerte for den som likte å få fart en opp. Det er interessant å merke seg at de bilene som vi i dag husker som "great BMC cars" i stor grad er de som greide å unnsnippe Austinifiseringen på 50- og 60-tallet, som Minor'en, Mini'en, og Morris 1100, for ikke å snakke om det som ble levert fra den lille avglemt MG-fabrikken i Abingdon. Merkelig nok fikk den i stor grad lov til å stelle med sitt fra 1955 av, til overmåte stor glede for oss alle.

B-motoren kom ikke bare i 1.5, 1.6 og 1.8 –liters utgaver, tidlig ble det også bygget en 1200 cc utgave for Morris Cowley, midt på 50-tallet. Men dette er ikke den samme motoren som i A40 fra 1947, for dette er en "lang" B-motor med redusert boring!



Personlig er det min mening at roten til BMC's kollaps hovedsakelig ligger i to forhold: For det første at alt det som var gode elementer fra Morris-organisasjonen etter hvert ble kastet på båten, og for det andre at de priset den originale Mini'en altfor lavt i 1959, slik at selskapet tapte penger på hver eneste en. Ford demonterte og kostnadsberegnet en tidlig Mini, og kom til at BMC tapte £35 på hver eneste bil.

Skal vi ta noen kuriositeter til slutt? BMCs personbilbakaksler besto av Austin banjoer, aksler og differensialer, paret sammen med Morris kronhjul & pinjong. Det kom av at det bare var Morris som laget kronhjul & pinjong med hypoidfortanning ved sammenslåingen i 1952, Austin brukte fortsatt vanlig spiralfortanning. Det er på grunn av dette at ethvert kronhjul & pinjong-sett fra MGA kan bygges inn i en MG TD/TF, som har en Morris bakaksel av 1948-modellen. Det blir litt som Solan Gundersen og bilracerbanen: "Mercedes kronhjul mot Ferrari pinjong!".

Og la oss til slutt ta med oss C-Serie-motoren, den vi finner i for eksempel Austin-Healey 100/6 og 3000: Utover 50-tallet viste det seg at kundene ikke lengre ville ha store 4-sylindrete motorer, de ville ha seksere i stedet. Dermed fikk Morris Engines Branch i Coventry i oppdrag å lage en ny 6-sylindret motor med samme slaglengde som B-seriemotoren. Vips har vi C-motoren, opprinnelig på 2.6 liter, og etter hvert 2,9, og tilslutt med 7 rammelagre i MGC og Austin 3-litre. Men også her må en passe på: den siste 7-lagrede utgaven er lengre enn den 4-lagrede forløperen, så en MGC-motor passer ikke rett ned i en A-H 3000, selv om motorene ser klin like ut!

Hillman Minx

I midten av 1950-årene besluttet Rootes å lansere en ny versjon av Minx for å følge opp den populære og vellykkede Mark Minx. Den skulle ha samme 1390cc-motoren som den daværende Mark VIII med mindre forbedringer, men oppdatert styring og oppheng og et helt nytt designet karosseri, hensikten var å gi mer plass for passasjerene inni bilen.

Under utviklingsprosessen ble dette nye karosseridesignet kjent som "Audax" – latin for "dristig" og det nye designet, som var et radikalt avvik fra Mark VIII, var absolutt oppsiktsvekkende. Designeren Raymond Loewy hadde tidligere ikke bare arbeidet for Rootes men også bl.a. for Studebaker og hadde vært ansvarlig for Starlight Coupe fra 1949.



D.V. Williams, medlem av staben til Rootes og visepresident i Hillman Owners Club minnes den første fremvisning av den nye modellen:

”Minxen måtte alltid ha stilige iøynefallende trekk. Denne gangen var det buet glass på baklysene og matchende helning på de bakre sidelysene. Lengden ble understreket av de hetteformede lyktekransene på frontlyktene og støtfangerne som stakk ut på hjørnene av karosseriet, som kontrast til de avrundede formene til den tidligere Minx-modellen. Karosserifeltene på sidene hadde en furet skillelinje med en tydelig bue i fronten, og på Saloon Deluxe (det fantes også en rimeligere Special Saloon) var det populært med todelt fargesammensetning, der det øverste feltet var perlegrått.

Todelte fargesammensetninger som ofte forbindes med Minx var ikke noe nytt for Rootes. Den californiske og ”Gay-look” Mark VIII hadde dette, selv om andre produsenter bare hadde dette på toppmodellene som for eksempel Ford Zodiac og Vauxhall Cresta.

Faktisk var ikke Minx den første Roots-bilen som brukte Audax design. Den æren hadde den mer eksklusive Sunbeam Rapier, som først ble vist på Motor Show i 1955.

Series I Minx, som den nå ble kalt, ble lansert i mai 1956, like før Singer Gazette med samme design ble presentert i september 1956.



Series I Minx ble umiddelbart populær hos bilpressen og publikum. The Motor beskriver den slik 23. mai 1956: "Britiske biler i klassen familiesedaner er blitt kritisert i noen utenlandske markeder for å se for nøkterne og kjedelige ut i forhold til konkurrentene på kontinentet. Det er ingen grunn til å rette slik kritikk mot den nye Hillman Minx, da dens lave design og attraktive linjer gjør den til en av de mest innbydende mellomstore sedanene som noensinne er blitt bygget i dette landet."

I tillegg til De Luxe og Special-sedanene som vises til over, ble en kabriolet produsert, etterfulgt av en stasjonsvogn i juni 1957.

Prisene på de ulike modellene var:

- ◆ De Luxe Saloon £773 17s (£515 + £258 17s omsetningsavgift)
- ◆ Special Saloon £748 7s (£498 + £250 7s omsetningsavgift)
- ◆ Convertible £848 17s (£565 + £283 17s omsetningsavgift)
- ◆ Estate £938 17s (£625 + £313 17s omsetningsavgift)

(NB! I desimalpenger er 7s (shillings) = 35p; 17s = 85p)

"De Luxe" var "standardversjonen" av bilen, mens "Special" var en lavkostnadsversjon med et noe mindre raffinert karosseri og interiør. Den lave prisen skulle være attraktiv for vanlige bilkjøpere.

For en mer sporty versjon av kabrioleten ble det laget en ombygning med dobbeltforgasser hos Alexander Engineering, Haddenham i Buckinghamshire. Den brukte den samme 1390cc-motoren, men ytelsen fra de to SU semi-fallforgasserne ble forbedret ved å øke kompresjonsnivået til 8.6:1 (sammenlignet med 8:1 på standard produksjonsmodell), ved å polere forbrenningskamrene og ved å forstørre og polere innsugningskanalene. Et Laycock de Normanville elektrisk drevet overgir ble montert på toppgiret og tredje gir.

Ellers var Alexander-ombygningen lik standard-kabrioleten. Batteriet måtte flyttes til bagasjerommet for å gi plass til forgasserne. På utsiden omfattet den elegante lakkeringen et bredt fargefelt på sidene som ikke var ulikt Singer Gazette eller Sunbeam Rapier, og et lite merke på skjermen rett foran dørene.

Anmeldelsen i **Autocar** (juli 1957) var positiv:

"Resultatene av ombygningen av bilen var imponerende og det er faktisk ingen uønskede bivirkninger som skader den økte ytelsen. Akselerasjonsevnen er ganske oppsiktsvekkende.



Her er noen få eksempler, tidene for standardsedanene er gitt i parentes: 0-60 mph, 18,9 sek. (27,7), 0-70 mph, 28,1 sek (46,1) $\frac{1}{4}$ mile, 21,6 sek (23,5). Alle disse tallene ble oppnådd uten å bruke overgiret, siden det ekstra kompresjonsforholdet trår primært til under vanlig landeveiskjøring.”

Ombygningskostnaden var £172 13s, slik at totalprisen ble £1071.

Minx, Series II

Hillman hadde eksistert i omtrent 50 år på denne tiden, og den første Hillman Minx hadde kommet 25 år tidligere, i 1931-32 sesongen, så da Rootes i august 1957 lanserte forandringer på Series I ble bilene i den nye produksjonsserien kalt for ”Jubilee” modeller.

På utsiden skilte Series II seg ut med en nydesignet radiatorgrill, pansermerket var hevet og det var kromlister rundt front- og bakruten. Støtfangerne var plassert litt lenger ut fra karosseriet. Det var ellers mindre endringer på motoren og ratthuset. Prisene på De Luxe og Convertible steg noe (henholdsvis £21 og £50, inkl. avgift), mens Estate og Special forble uendret.

Begrunnelsene for å fortsette med den ”reduerte” versjonen av Minx Special blir godt oppsummert i en anmeldelse i The Motor 30. oktober 1957:

”I en inflasjonsperiode har Hillman Minx Special én viktig egenskap – en prislapp som indikerer at du finner ingen annen bil i Storbritannia med like stor motor eller ytelse til en lavere pris. Det er en behagelig fireseters bil som klarer nesten 80 mph, men bruker bare 30 miles pr. gallon selv når den kjøres ganske raskt. Dens største attraksjon er grunnprisen på £498 som er eksepsjonelt god valuta for pengene.”

Et interessant nytt trekk ved Series II Minx var ”Manumatic” systemet som var et halvautomatisk girsystem. Dette var ikke det helautomatiske systemet som ble brukt på senere Series Minx siden en standard 4-girs girkasse ble brukt, og clutchen som ble betjent ved å trykke på enden på girstangen. Systemet var ikke unikt hos Rootes, andre fabrikanter brukte det også, bl.a. BMC.

En variant av Series II ble også produsert av japanerne under Isuzu-navnet.

Minx, Series III

”Legg til 7 $\frac{1}{2}$ % i motorstørrelse på en svært populær modell, hev kompresjonsforholdet en smule for en ytterligere økning i kraftmomentet i middels fart, og gjør om kraftoverføringen for å redusere motoromdreiningene pr. mile med 5 %. Dette er, kort sagt, oppskriften til Rootes for en 1959-modell Hillman Minx som



vi har kunnet nyte på veiene i England og Wales, og selv om resultatet ikke var ment å være sensasjonelt så var vi svært fornøyd.”

Dette skrev The Motor 1. oktober 1958.

Det ble gjort flere forandringer på Minxen i 1959. Først og fremst fikk den en ny større motor – 1494cc, omarbeidede gir og utvekslingsforhold, nye clutch- og styringsmekanismer og et omarbeidet eksossystem. Noen forandringer ble gjort på karosseriet: en ny, bredere grill ble montert med navnet HILLMAN på innfatningen over, og Hillmans vingemotiv foran på panseret. Innfatningen på frontlyktene var forkrommet.

Baksiden av bilen var også endret noe. Selv om fasongen på bagasjerommet og skjermene var den samme, så var plasseringen av håndtaket på bagasjerommet senket sammen med skiltlyset, formatet på selve nummerskiltet var endret til et rektangel slik som frontskiltet, i stedet for et kvadrat.



Skillet mellom de to fargene i to-toneversjonene ble senket fra linjen rett under sidevindueene til pyntelisten langs dørene, og hevet til samme nivå fra undersiden av bagasjeromslokket til håndtaket.



På innsiden var dashbordet designet om til å omfatte alle måleinstrumentene og kontrollene i ett panel, også radioen (som nå var standard i kabrioleten) og (valgfritt) varmeapparat. Det ble tilrettelagt for amperemeter, oljetrykksmåler og klokke, selv om disse tre kunne fås som ekstrautstyr.

Til tross for disse forbedringene holdt prisene seg på samme nivå, faktisk falt prisen på stasjonsvognen fra £625 (£938 17s inkl. avgifter) til £598 (£898 7s inkl. avgifter) – samme som kabrioleten.

Prisene på ekstrautstyret, inkl. avgifter (men ikke installasjon) var følgende:

Varmeapparat, £16 10 s

Elektrisk klokke, £5 10s 3d

Vindusvasker, £1 17s 6d

Amperemeter, 15s 6d

Oljemåler, £2 15s

Uttstikkere på støtfangerne, £4 10s

Sentralt girskifte, £9

”Manumatic” girkasse, £37 10s

Bøtteseter, £15

Annet ekstrautstyr på denne tiden inkluderte: kaldluftsvifte, låsbart bensinlokk, solskjerm til passasjeretsetet, tauestag, forlengelse av eksosrøret, hjulkranspussere, hjulskiver, ekstrahorn, skiltstang, startseiv, verktøysett, normal- eller fjerntåke-lys, dekk med hvit ring og gasspedalgummi.

Denne modellen ble kalt Series III.





Historien om Hillman Motor Co.

De første årene til Hillman Cars

Josiah Turner og James Starley etablerte Coventry Sewing Machine Company i 1860-årene og rekrutterte dyktige ingeniører fra London-området. En av disse ingeniørene var en mann som het William Hillman. I 1869 forandret selskapet navn til Coventry Machinists Company Ltd, og som så mange produsenter i området satte de i gang med å produsere velosipeder. I 1870 tok William Hillman og James Starley patent på en ny sykkel de kalte "Ariel" og i 1885 ble William Hillman partner til sykkelprodusenten Hillman Herbert and Cooper og produserte en sykkel kalt "the Kangaroo". Hillmans nye selskap ble snart etablert og før århundreskiftet til det 20. århundre var Hillman blitt millionær.

Med rikdommen åpnet mulighetene seg for Hillmans neste ambisjon: å produsere biler. Hillman hadde flyttet inn i Abingdon House i Stoke Aldermoor i nærheten av Coventry og fant ut at det ville være fornuftig å anlegge en bilfabrikk i dette området. Dette var starten på Hillman Motor Company Ltd., Coventry.

Hillman startet produksjonen med stil i 1907 med å lansere 24HP Hillman-Coatalen (oppkalt etter designeren), som ble meldt inn i årets Tourist Trophy. Bilen falt ut av racet med et kræsj, men hadde likevel gjort seg bemerket.

I 1928 hadde Hillman en forhåndsvisning av den svært dyre 2,6 liter Straight Eight-modellen. Den var ny fra bunnen av og tok sikte på luk-sussegmentet i markedet. Men forsinkelser med produksjonsstarten gjorde at lanseringen ikke kom før i 1929, akkurat da den store depresjonen startet.

Rootes-gruppen

Rootes-gruppen ble etablert ved oppkjøpet av Humber Ltd, Hillman Car Co og Commer Commercial Vehicles Company. Disse tre selskapene var akkurat i ferd med å gå over ende pga. utdaterte anlegg og produksjonsmetoder, men dette ga brødrene Rootes en sjanse til å realisere sine planer.



Oppdraget var å snu nederlag til suksess, og de tok utfordringen. I 1931 ble Hillman Wizard lansert som en ny bil for verdensmarkedet. Selv om suksessen ikke var stor, så mistet de ikke motet. Det ga dem tid til å utvikle ideene og til å rydde opp i selskapene som de hadde kjøpt opp. I løpet av 1932 begynte Rootes-gruppen å ta form og de lanserte nok en bil – Hillman Minx, som viste seg å bli en umiddelbar suksess. Ideene deres hadde lykket og selskapene var reddet. De kunne ikke vite at Minx-navnet kom til å bli brukt utallige ganger i løpet av de neste fire årtiene og er nå blitt et klassisk navn i bilhistorien.

Etter dette året har Hillman Minx alltid vært å se på veiene rundt om i verden. Bilen har vært i rampelyset lenger enn noen annen britisk personbil, og ingen annen britisk modell har beholdt samme navn så lenge. Hillman Minx og dens mindre stasjonsvognmodell Hillman Husky fortsatte å selge godt både hjemme og ute og ble eksportert til mer enn 160 land. I 1945 etter annen verdenskrig kom det fram at Rootes-gruppen hadde produsert en av syv bombefly som ble produsert i Storbritannia i løpet av krigen, 60 % av panserbilene og 30 % av oppklaringsvognene. Gruppen hadde også bygget 50.000 flymotorer, reparert mer enn 12.000 kjøretøyer for hæren og Royal Air Force og hadde montert mer enn 20.000 andre kjøretøyer importert fra allierte land.

I 1959 fikk William Rootes barontittel og ble Lord Rootes av Ramsbury.

Nye medlemmer fra oktober 2008 til mars 2009. Vi ønsker alle sammen velkommen til klubben.

Oddvar Fosshaug

Dag Morfelt

Arnt Ole Ree

Tom Ryberg

Ove E. Loen

Knut Olav Løkken

Sigvard Bogg

Trygve Peton Andresen

Eivind Sundrehagen

Ole-Petter Jacobsen

Oddmund Stensrud

Tommy D. Paulsen

Ole Jørgen Østbye

Petter Oelschlagel

Vidar Thon

Bjørn Terje Schømer



Kjære Albionmedlem!

Det er nok en gang tid for å innbetale medlemskontingent.

Kontingent for 2009 er på siste årsmøte (2008) vedtatt til kr. 300,- og frist for innbetaling er 20.april 2009.

Nedenfor ser du de opplysninger som skal til for å innbetale kontingenten.

Vi ber deg samtidig benytte ditt **Albion-medlemsnummer** som betalingsinformasjon om du benytter nettbank. Dette finner du på baksiden av medlemsbladet hvor ditt navn og din adresse er opplistet.

Med ønske om et nytt godt Albionår, takker vi for din støtte.

For de som allerede har betalt kontingenten, se bort i fra denne påminnelsen.

Med hilsen

Kasserer og medlemsregisterfører

Stein Batalden

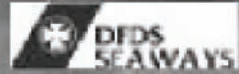
Caroline Øverlands vei 8A

1356 Bekkestua

Bankkontonummer er: 0530 25 77872



Vi bruker selvfølgelig



når vi drar til England



**Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber**





SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

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

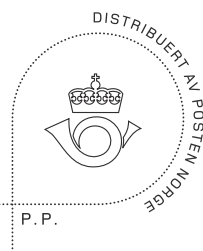
*La teen trekke for optimal smak,
og nyt en deilig kopp Twinnings te i ro og mak!*



TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: twinnings@haugen-gruppen.no OG LA SMAKSPRIEN.

NORGE



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Baard Nielsens TD

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift

Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening