



Norsk Britisk Bilhistorisk Forening

Nr. 2 – 2009



*Albions stand på Ekebergmarkedet i mai –
godt besøkt av store og små bilinteresserte*



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



Nå har den anglofile sommeren startet – fint vær – har vi det ikke bra eller er det regn og kaldt
Nå ønsker vi oss godt vær til Biri hvor Albions 30-års jubileum skal feires.

Jeg har fått gode tilbakemeldinger fra standen på Ekeberg-markedet i mai og så hadde vi (mannen min og jeg) en liten ”ministand” på Biri. Det ble nye medlemmer med stor kontakthflate – må vel si det slik: Det var også ”stort” besøk på Høvikodden siste onsdag i mai.

”Ny” og endret forsikring i LMK. (gå inn på nettsidene til LMK)
Forsikringsordningen blir langt enklere og skal ”flyte” bedre.

Etter årsmøtet i fjor fikk styret fullmakt til å kunne ”produsere” effekter til årets jubileum. Etter diskusjon i styret har vi gått til innkjøp av T-skjorter med kun Albionlogo – 30 år (ikke for dominerende på v-side foran og rygg er kun med klubbens web-adresse (enkel eggeskallsfarget T-skjorte i meget god bomulls-kvalitet, størrelser XS,S,M,L og XL. Kr 200 pr stk. Se på nettsidene til Albion.....Løp og kjøp – selges på standen på Biri eller bestill, skal den sendes blir det kr 200 + porto

Har du husket å betale kontingenten for 2009 kr 300 ? Hvis ikke du har betalt, vennligst overfør til klubbens konto 0530.25.77872 Albion v/Stein Batalden, Caroline Øverlands vei 8A, 1356 Bekkestua

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

Ønsker dere alle en god sommer
og så treffes vi på Biri, i alle fall
den 1. august



Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Det er snart sommerferie for alle igjen. Grillmat og lange kvelder hører sammen. Det er også tid til å kunne lese tidskrifter og annet interessant stoff om biler.



For noen nummer siden hadde jeg hentet fram 3 artikler som beskrev veien videre for britisk bilproduksjon. Dette var før finanskrisen for alvor hadde slått innover oss. I forlengelsen av finanskrisen kommer krisen i amerikansk bilproduksjon – gammel teknologi som har hindret for miljømessig tilpassing. Det er egentlig en formidabel omstilling som nå må til for at de bilene som i framtiden skal rulle på veiene har en bærekraftig teknologi i forhold til miljøet.

Da er det moro å tenke på at jeg kjører rundt i en gammel engelsk bil om sommeren som bruker under 0,7 liter på mila, og jeg kommer ganske raskt fram selv om størrelsen på motoren bare er 1098 kubikk. Nå er jo ikke alle gamle engelske biler like begrensende når det gjelder bensinforbruk. Til forsvar for å bruke dem ligger også et argument om at det er ikke mange kilometer i året bilene ruller på veiene. Og det er også et spørsmål i hvilken grad tungtveiende argumenter for en bærekraftig utvikling bare skal medføre at deler av kulturarven havner på huggeri.

Det er min klare overbevisning om at et slikt samfunn vil bli et langt fattigere samfunn å bo i. Ikke minst synes jeg at den gleden over å ta vare på gammel kulturarv utstråles på Magnor annethvert år når personbiler, lastebiler, traktorer, motorsykler og stasjonære motorer startes opp. Det er ingen tvil om at eimen av avgassene fra motorene tidvis ligger både lav og tjukk over travbanen, men du verden hvor stor gleden er for de som er til stede og opplever dette.



God gamle årgang på Høvikodden mai 2009



ALBION - TREFF

30 års jubileum

BIRI - LØRDAG 1. AUGUST 2009

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

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

Program for treffet finner du i dette medlemsbladet.

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

Vi anmoder alle at dere bestiller hytter så snart som mulig (hyttebestilling, se egen informasjon).

Meld deg på treffet på vår Albion-stand under Mjøsmarkedet, Biri.
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 31. juli - 2. august 2009

Fredag kveld 31. juli:

Vi treffes på Stranda Camping
(Kanskje noen også drar på markedet på Biri travbane –
full aktivitet om kvelden. Vi blir kjent med hverandre,
og det er lovlig med engelsk skryt

Lørdag 1. august:

- Mjøsmarked Biri-Travbane

07.30 Kafeteria åpner

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

Ved innkjøring til markedet må du si fra at du skal på
Albionsparkeringsplass/biloppstillingsplass på plenen

14.00 Årsmøte (i teltet) – ta med stol ?

Ca. 18.00 og utover:

Stranda 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 3. august:

- Morgenskryt og hjemreise for de fleste

- Helgøya Rundt – løp for hele familien som arrangeres av

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



Biristrand Camping Tidligere Stranda Camping Nord for Biri

E-post: post@biristrandcamping.no

Tlf.: +47 61 18 46 72

Fax.: +47 61 18 48 02

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

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

VÆR TIDLIG UTE MED BESTILLINGEN

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

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

(om du ikke har meldt deg på til treffet på Biri eller ikke har anledning til å komme på Biri Travbane, er du alltid velkommen på lørdagskvelden til



grillkos , konkurranse og premierVi registrerer deg på plassen hvor vi pleier å være, vi treffes.

MJØSMARKEDET fredag-kveld og lørdag Skal du ha stand eller bare besøke Mjøsmarkedet ?

Eventuelt gå inn på: www.mjosmarkedet.com

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

31 juli og 1 august. med innkjøring ca 13.00 fredag, og slutt 16.00 lørdag.

Kontaktperson for markedene er Ketil Raaum, tlf.: 950 87 888. eller email: ketil@packard.no

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

Velkommen til Biri Travbane og Mjøsmarkedet!

***Albion på
Biri 2008***





INNKALLING TIL ÅRSMØTE

**På Biri lørdag den 1. august 2009 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
Regnskap for 2008 m/revisors beretning. Budsjett 2010
Eventuelt innkomne saker
Utnevnelse av eventuelle nye merkeoppmenn/forsikrings-
kontakter og forsikringskommite
7. Fastsettelse av kontingent for 2010
8. Valg

Hvis du ønsker saker behandlet på årsmøtet, må disse være formannen
ihende senest 20. juli 2009.

Vel møtt.

Hamar, 02.06.2009

For styret

Lise J Ukkelberg/s

Formann



STYRETS ÅRSBERETNING AUGUST 2008- AUGUST 2009

Styret har bestått av følgende:

Lise J Ukkelberg	formann
Stein Batalden	kasserer/medlemsregister
Jan Tverdal	styremedlem
Rolf Schau	sekretær
Dag Jarnøy	web-redaktør
Jan Ivar Sørensen	styremedlem
Roar Snedkerud	redaktør

Under årsmøtet på Biri 2. august 08 ble ovennevnte styre gjenvalgt.

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

I perioden er det utgitt 4 medlemsnummer foruten at Albions nettsider har fortløpende blitt ajourført. Takk til Roar og Dag for glimrende utførte jobber. Regnskapet for 2008 m/revisors beretning viser et overskudd på kr 888,13 og egenkapital (innest. Postgiro) kr 8.244,32.

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

Styret har i mai 2009 kjøpt inn T-skjorter i forbindelse med jubileet.

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

For styret
Lise J Ukkelberg/s
formann



REGNSKAP FOR ALBION 2008

RESULTATREGNSKAP

	BUDSJETT 2008	REGNSKAP 2008	REGNSKAP 2007
INNETEKTER			
Medlemskontingenter 1)	35000,00	32560,00	35200,00
Inntekter Bil	2500,00	5042,00	4010,00
Refusjoner LMK	400,00	200,00	200,00
Refusjon mva.	0,00	1322,25	0,00
Renter	25,00	15,87	18,77
SUM INNETEKTER	37925,00	39130,12	39428,77
UTGIFTER			
Albion seil og paviljong	0,00	0,00	2763,00
Diverse	0,00	708,80	0,00
Styreutgifter	1500,00	0,00	554,00
Kontingent LMK	1750,00	2150,00	1520,00
Porto blad	7000,00	7153,19	8468,73
Trykking blad	22000,00	24890,00	24940,00
Bankgebyrer	150,00	122,00	120,00
Utgifter Ekeberg	200,00	600,00	500,00
Hjemmeside	0,00	600,00	160,79
Utgifter Birtreff	3000,00	2018,00	3087,00
SUM UTGIFTER	35600,00	38241,99	42113,52

BALANSE

AKTIVA

Bankinnskudd (Post giro)	8244,32	7356,19
SUM	8244,32	7356,19

PASSIVA

Egenkapital pr. 01.01	7356,19	9880,15
Årsresultat	2325,00	888,13
Utlegg hjemmeside ikke refundert	0,00	160,79
SUM	8244,32	7356,19

1) Her er ført opp alle medlemsinnbetalinger som fant sted i kalenderåret 2008.

Beløpet inneholder noen svært få forsinkede innbetalinger fra 2007

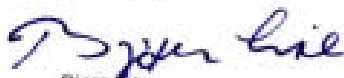
og for tidligere innbetalinger for 2009.

Regnskapet for 2008 er revidert og godkjent

Bekkessua, februar 2009

Oslo, 12. juni 2009

Stein Bataiden
Kasserer


Bjørn Eke
Revisor



NEC 2008

Av Frode Tverdal

Sensommeren 2008 fikk jeg brått lyst til å ta en "studie tur" til England igjen. Classic Motor Show i Birmingham i midten av november ble det naturlige målet. Så Ryanair hadde åpnet rute til Birmingham, flyplassen ligger 5 minutter unna NEC, og prisene var hyggelige. Fant også et billig hotell midt i sentrum. Pris for fly og hotell ble under en tusenlapp ved deling av dobbeltrom. Etter litt snakk med venner og venners venner var vi plutselig 21 personer klare for tur. Endelig kom torsdagen dagen da vi skulle reise. Fylte opp biler og hadde avtalt å møtes i puben på Torp, må jo sjekke de norske ølprisene før vi kommer til det store utland. Flyet var i rute, og etter en liten Taxitur var vi på hotellet. Rakk en rask tur på puben (det var bare å følge de røde steinene fra hotellet og gå over gågata) før det var leggetid.



En gjeng fornøyde anglofile.

Fredag var den store dagen, oppmøte kl 0930 for felles avreise med tog til utstillingen. Noen var så utålmodige at de reiste litt før. Kvant over åpningstid var vi på plass med billett og kribling i magen, klarte å avtale å møtes kl halv to i hall tre, eller var det omvendt? Flesteparten fikk det med seg så vi fikk tatt et felles bilde.

Inne på messen var det biler for alle. Alle merkeklubber var representert. Rover hadde 8 forskjellige klubber. Her kan en se alt fra en sliten møkkete Bugatti til den fineste Morris Minor.

Etter flere timer med titting, skravling og shopping dro vi tilbake til hotellet. Om kvelden ble det en felles middag, med god drikke og røverhistorier til.



En liten samling med Austin 7.



En gjeng fornøyde anglofile.



Skal det være en liten bukett med Triumph.

Over 1000 biler, masse utstyrsleverandører og 60.000m². Jeg reiste med Ryanair, og bodde på Britannia Hotel i Birmingham, dette fungerte helt greit så det vil jeg gjøre igjen.

Lørdagen var det dags for hjemreise, men NEC ligger jo som sagt noen minutter unna flyplassen så vi fikk noen timer til i hallene. Jeg er klar for ny tur i år, er du? Hadde vært en fin avslutning for Jubileumsåret til Albion.

Etter flere timer med titting, skravling og shopping dro vi tilbake til hotellet. Om kvelden ble det en felles middag, med god drikke og røverhistorier til.

Lørdagen var det dags for hjemreise, men NEC ligger jo som sagt noen minutter unna flyplassen så vi fikk noen timer til i hallene. Jeg er klar for ny tur i år, er du? Hadde vært en fin avslutning for Jubileumsåret til Albion.

Noen tørre fakta: NEC Classic Motorshow 2009 13-15 november.
www.necclassicmotorshow.com





Triumph Herald 1959-1971.

Triumph Herald med sine 948cc, 1147cc og 1296cc-motorer har i dag mange tilhengere blant eiere av klassiske biler, det har også de mange avleggerne som denne bilens uvanlige konstruksjon (på den tiden) var opphav til. Herald ble først lansert for salg i 1959 og var en radikal forandring fra den tidligere småbilproduksjonen fra Standard-Triumph.

I 1953 hadde Standard introdusert sin nye Eight-modell, en kompakt firedørs sedan som erstattet de førkrigs-inspirerte bilene og var laget for å levere vrak fra produksjonen til BMC med deres Morris Minor og mer direkte til den lille to- og firedørs A30. Som A30 hadde den en glatt ny toppventilmotor på 803cc akkurat som Austin. Dimensjonene til de to bilene var stort sett svært like, Standard ga bedre tilgjengelighet til motoren men manglet et utendørs bagasjelokk til det bakre bagasjerommet. I likhet med A30 hadde Standard en firegirs girkasse med bakhjulsdrift og selvbærende skallkonstruksjon. I 1959 ble Ten introdusert og solgt samtidig med Eight, utseendet lignet veldig, men hadde en litt finere innredning og ikke minst en større motor – 948cc.

Ved slutten av 1950-årene så både Eight og Teten litt gammelmodige ut og Ten fikk en oppgradering som resulterte i lanseringen av den mer kantete Pennant-modellen, som holdt liv i Standard-Triumphs småbilserie fram til den nye Triumph Herald kom på markedet. Det var lite av den gamle bilen som ble overført til den nye Herald, selv om den gamle bilens 948cc-motor ble montert under panseret og der var den gjennom hele produksjonstiden, ble så først utvidet til 1147cc og senere til 1296cc. Toseteren Spitfire skulle fortsette å bruke en variant av den samme motoren fram til begynnelsen av 1980-årene, denne gangen som 1500cc.





Mens Standard hadde vært et internprodusert design ble beslutningen tatt om å outsource stilingen av den nye bilen til Michelotti i Italia. Designet som ble valgt var en stilig todørs sedan som var romslig innvendig med fremragende sikt. Selv om den gamle modellen hadde en selvbærende skallkonstruksjon gikk Triumph Herald tilbake til separat understell, noe som sikkert overrasket mange i 1959. Problemer med tilførsel av sammensatte selvbærende skallkonstruksjoner tvang nok Standard-Triumph til dette, men ga også selskapet stor fleksibilitet ved å tilpasse Herald's basisplattform for annen bruk. Det var glimrende tilgang til motoren, siden den udelte frontdelen (panser og skvettskjerm) var hengslet foran. Veggen mellom kupeen og motorrommet, det bakre karosseriet og taket var alle påboltede deler. Firesylindersmotoren til Herald ble montert på langs inni karosseriet og med en Solex forgasser. Det var uavhengig fjæring på alle fire hjørner. Spiralfjærer ble brukt foran og en enkelt tverrstilt bladfjær ble brukt bak. Tannstang-styring ble montert som standard og ga bilen en fremragende svingradius som var like god som London-taxien.

Lanseringen av Herald Saloon og Coupe

Da 948 Herald ble lansert for salg i 1959 for £702, kunne kunden velge mellom en todørs sedan og en spenstig todørs kupé. Lanseringen av sistnevnte var en indikasjon på hva som skulle komme når Standard Triumph endret montasjegruppene til sammenboltungsstrukturen, som gjorde det mulig å tilby variasjoner av det grunnleggende Herald-temaet. Kupeene skilte seg fra sedanene på en rekke måter, særlig med monteringen av en ny takmontasje som var boltet til Triumphs nedre karosseri. Tidlige kupeer hadde et glatt tak, senere modeller hadde et tak med ribber på siden. Dashbordet i de tidlige Heraldene var laget av presset papp, som snart skulle skiftes ut med trefinér. De tidligste bilene hadde også et stort kromhåndtak midt på panseret som ikke skulle brukes på senere Herald-modeller.

(bilde)

Bilen var svært populær helt fra starten, kombinasjonen av gode kjøre- og styreegenskaper og luftig kupé bidro til populariteten, og mange eksemplarer ble brukt i kjøreskoler over hele Storbritannia, så velegnet var bilen for denne oppgaven. Det firkantede karosseriet med frontlykttopper og små finner bak gjorde det lettere å lære kjøreskoleelever om gledene ved landeveien og særlig plassering i veibanen og parkering.



Det var ikke lenge før en annen variant av Herald skulle lanseres, denne gangen en tøff todørs kabriolet. Samme front ble brukt, men kupedelen ble endret for å gi plass til en myk foldbar kalesje og frontvinduet ble endret for å gi plass til kalesjehaspene. Det ble også montert bedre dørlåser for å redusere risikoen for at dørene skulle fly opp hvis karosseriet skulle bøye seg under høy fart. Det var også på denne tiden at bilblader begynte å skrive om visse kjøreegenskaper som var et resultat av den enkle bakre akselfjæringen. Ved normal bruk klarte bilen veisvinger like godt som andre biler. Men hvis sjåføren var tung på gasspedalen og likte å kjøre inn i svingen med friskt mot og så raskt slippe opp clutchen, kunne bilen på et øyeblikk forandre seg fra en vennlig og grei familiebil til en uberegnelig bil som slang på baken. Antallet Herald som måtte taues ut av åkre og trekkes ut av steinmurer vitnet om ulempene ved akselfjæringen. Selvsagt kjørte de fleste bilistene aldri på en slik måte at bilen slang på baken, men dette var en kritikk som verken Herald eller Spitfire-varianten kunne vri seg helt unna.

I april 1961 ble bilen forstørret til 1147cc for standard Herald-serien, selv om basis-modellen 948S Herald skulle holde stand som den billigste bilen i serien og som tok til takke med den gamle motoren. Den nye 1200-modellen fikk også en rekke oppgraderinger når det gjelder innredning og spesifikasjoner, det solide kromhåndtaket midt på panseret ble nå historie, og det elegante dashbordet i tre ble nå standard. Stylingen av bilen skulle forbli uendret, selv om støtfangerne nå hadde fått hvite lister.





Med 1200 Herald nå på plass i utstillingsvinduet til Standard Herald-agenten var det tid for en ny variant av Herald-temaet å gjøre sitt inntog, nemlig Estate. Et nytt tak og bakre kupé ble lansert og den lykkelige kjøperen fikk romslig lasteplass, takket være en hel hengslet bakdør. På overflaten var det meste som før selv om fjæringen er heist opp noe. Triumph var ikke den som overså detaljer, så Estate ble omarbeidet og resultatet var Herald Van eller Courier som den ble kjent som. Fra basis-sedanen 948 som bare var noen år gammel hadde Triumph klart å skape en varebil, stasjonsvogn, kupé og kabriolet med minimale design- og monteringskostnader, alt takket være konstruksjonen av basisbilen. Bilens sammenboltingsmontasje var også praktisk for sammenpakking og transport til andre land, for montering av lokale mekanikere, svært mange biler forlot Canley-fabrikken i ”nedpakket” form.

I 1963 kom 12/50 Herald til verden. Som før hadde den en 1147cc motor (som også kunne brukes i Spitfire 4), men ga sjåføren litt luft i håret takket være et heldekkende foldbart soltak som var tilpasset taket. Noen Herald har tatt av standardtaket og erstattet det med en del fra 12/50 som gjorde bilen mer behagelig å kjøre i de lange varme somrene (!) vi har gleden av i Storbritannia. Mer initiativrike eiere tok hele bakparten fra en kabriolet og boltet den til sin egen Herald, som erstatning for bakparten til en sedan, selv om mange ikke gadd å erstatte dørlåsene, så vær forsiktig hvis du skal kjøpe en Herald med toppkalesje i dag! Men uansett, tilbake til 12/50 – en annen stor fordel ved denne versjonen var innføringen av skivebrems foran, som allerede hadde vært i bruk i Spitfire i 1962.

Året etter var 1200 Coupe og 948S fjernet fra salgskatalogene for alltid, og bare 1200 og 12/50-modellene var til salg. Sekssylindern Vitesse ble solgt samtidig med Herald og tilbød mye større motorkraft, takket være en seks-sylindermotor under panseret. Herald-serien holdt stand i noen få år, mens de fortsatt solgte mye av Triumph-merket, mindre enn 2000 og 2500-sedanene men et familiealternativ til sportsbilene Vitesse, Spitfire og GT6.





Høsten 1967 ble Herald gjenstand for en totalforandring med lanseringen av 13/60-modellen. Denne bilen hadde en ny front som stilmessig lignet på Vitesse men som hadde enkle runde lykter på hver side og en horisontal grill. Motoren var nå en forstørret 1296cc, som i fwd 1300 og toseters Spitfire, men med en svakere kamaksel og fremdeles bare en enkeltforgasser. 13/60-serien var stort sett som før, med sedan, stasjonsvogn og kabrioletversjoner (Courier måtte pakke sammen etter bare noen få dårlige salgsår på begynnelsen av 1960-årene). Kunder kunne fremdeles kjøpe en standard 1200-modell, men det var få som var interessert, de fleste kjøpte den nye oppdaterte versjonen i stedet. Salget av Herald 13/60 fortsatte frem til 1971, mens 1200-modellen måtte pakke sammen året før.





Mini er 50 år

8. mai 1959 rullet den første serieproduserte Mini ut fra fabrikken i Cowley. Et eventyr av en annerledes bil satte verden på hodet. Det ble markert med feiring i England. For Minien er like britisk som dronningen, Wembley, BBC og Rolls Royce. I alle fall nesten. Denne revolusjonære og lett gjenkjennelige bilen med to dører ble designet for BMC av Sir Alec Issigonis (1906-88). Den ble produsert ved Longbridge- og Cowley-fabrikkene i Storbritannia, og senere i Australia, Belgia, Chile, Italia, Jugoslavia, Portugal, Sør-Afrika, Spania, Uruguay og Venezuela.



August 1959: One of the first Mini advertising campaigns - an Austin Seven Morris Mini-Minor car on a podium with the amount of luggage it apparently could hold.

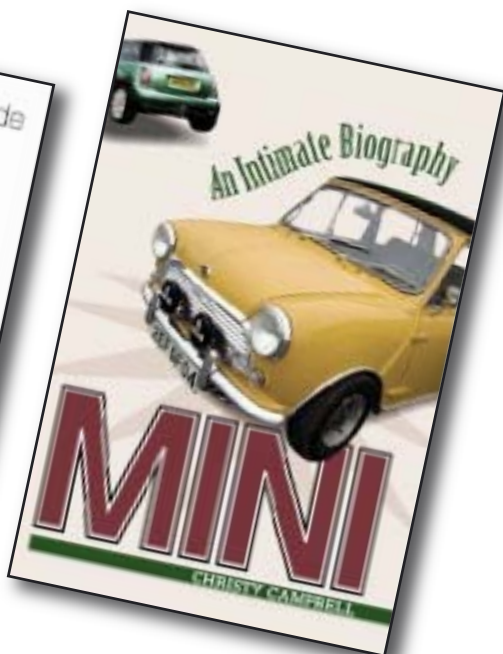
British model Twiggy at the wheel of the Mini in which she passed her driving test in London, November 1968. Top celebrities were often employed to promote the Mini

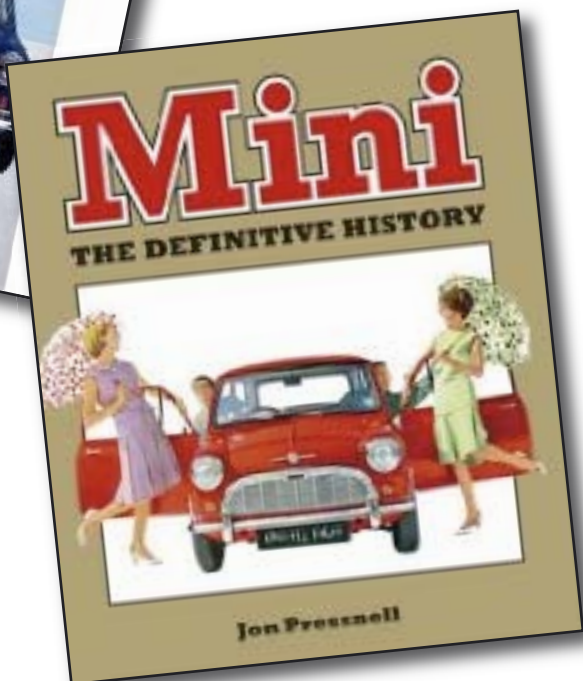
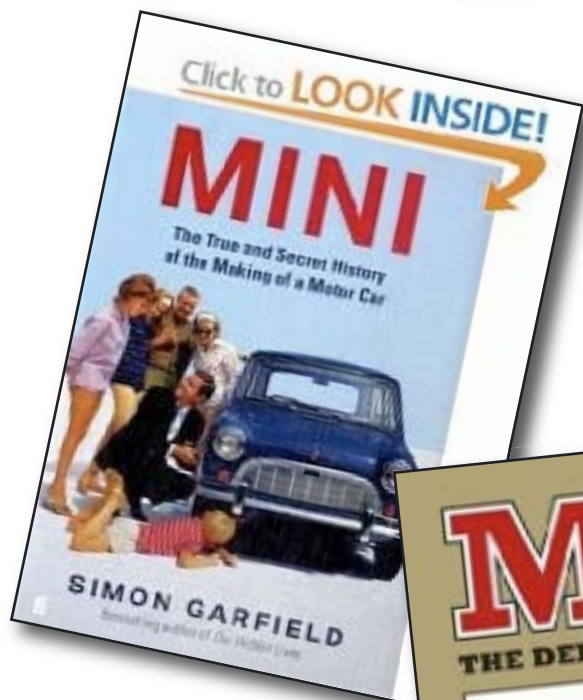


Alec Issigonis, who was influential in the development of the Mini, pictured at Longbridge with the first production Mini and a 1965 Model in 1989, the 30th anniversary of the Mini.



I 1960- og 70-årene ble Mini et skikkelig moteikon. Mange kjendiser på den tiden kjørte Minier som var spesialbygd av berømte britiske karosserifabrikanter. Eksempler på dette er Peter Sellers' Mini med karosseriplater i flettverk bygget av Hopper (Rolls Royce karosserifabrikanter) som var med i filmen "A Shot in the Dark". Ringo Starrs hatchback ble designet av Radford, som også bygget en Mini de Ville for Britt Ekland, Peter Sellers kone, med en spesiell stasjonsvogndør bak. Radford bygget også Mini de Ville for John Lennon, Marianne Faithfull og en psykedelisk versjon som var med i Beatles-filmen "Magical Mystery Tour" eid av George Harrison som vedlikeholdt den opp gjennom årene og fikk restaurert den, også kunsten, før den ble vist på Goodwood så sent som i juni 1998. Marianne Faithfull kjørte sin tofargede de Ville til tinghuset for å høre på Mick Jagers ankesak på en narkotikadom i 1967. Samme året kjørte John Lennon sin de Ville hatchback til Apple studioene etter å ha hørt om Brian Epsteins død. Omtrent samtidig hadde Radford også spesiallaget en 1275 Mini-Cooper S for Michael Nesmith fra the Monkees, som ga dramatisk forbedret ytelse kombinert med luksus og stillhet. Karosserifabrikantene Wood & Pickett lagde også spesialversjoner kalt Margrave and Margrave SE, som ble solgt av Mayfair-forhandlere i trendy London og andre steder.





Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber





Fra The Guardian tirsdag 7. mai 2009:

God på fire hjul: ti små fakta om Mini

1. Issignois' første designskisse av Mini ble gjort på en serviett i Sveits.
2. I 1961 fikk racerstjernen Stirling Moss ett års kjøreforbud da han ble tatt for råkjøring i en Mini, angivelig mens han testet den for en søndagsavis.
3. I 1964 testet BMC en 2,3 liters Mini med motor i begge ender. Den var så rask at utviklingen av den ble stoppet.
4. Ryktene sier at Issigonis tegnet dørhyllene i den opprinnelige Mini slik at det var plass til en flaske gin og mange tonic. Eller kanskje det bare var for melkeflasker.
5. Hvor mange mennesker får plass i en Mini? Rekorden sies å være 66.
6. Den lengste Mini-kortesjen? 269 biler.
7. Joanne Westlake var den første som ble født i en Mini.
8. Skuespiller Kevin Spacey betalte \$130.000 for den siste Mini Cooper som ble bygget.
9. Den mest berømte dødsulykken i en Mini? Marc Bolan i T Rex, som kræsjet i en 1275 GT.
10. Den nervepirrende biljakten gjennom Torino-kloakken med Mini Coopere fylt med gullbarrer i The Italian Job ble filmet i Coventry.

(Kilde: Mini: An Intimate Biography)





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.*

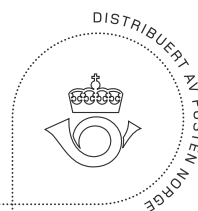
*La teen trekke for optimal smak,
og nyt en deilig kopp Twinnings te i ro og mak!*



TWININGS
OF LONDON

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

NORGE



P.P.

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



God gammel årgang på Høvikodden i mai 2009

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening