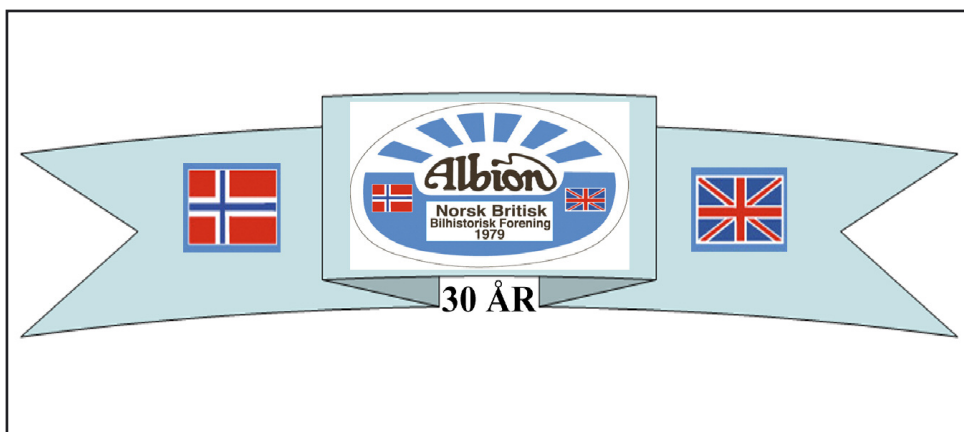




Norsk Britisk Bilhistorisk Forening

Nr. 3 – 2009



Albions stand på Birimarkedet i august – knallsuksess



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:

Rolf Schau, Furukollvn 5b, 1394 Nesbru,
tlf. 66 77 90 99, epost: rolf.schau@bluezone.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:

Frøde 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



Det er høst og noen steder i landet er det snø – sommeren er over og jubileumsåret er vel i havn. TAKK til alle som har bidratt til å gjøre treffet på Biri med jubileumsfeiring til et minnerikt treff – og så var jo værgudene med oss.

Hjertelig takk til alle velvillige sponsorer
Det vil komme mer fra Biri i neste nummer.

På årsmøtet ble sittende styre gitt ny tillit og ny i styret er Ove Loen, velkommen som nytt styremedlem. Stein Batalden har takket for seg etter mange år i styret. Det må være noe ekstra med Stein, han hadde flest riktige i konkurransen og kunne ta med seg hjem Jaguarfiguren som en siste finish på styrejobben.

De anglofile aktivitetene er ikke helt slutt. Det er et 20-talls anglofile som faktisk reiser til NEC i november – lykke til og ta med hjem til Norge nye ideer og anglofile materiale som vi kan bygge videre på.

Likeledes ber jeg alle om å merke seg at vi faktisk har 30-årsjubileum til neste år også. Da var det første gang det ble arrangert treff for den anglofile syken. Dette vil bli fulgt opp i 2010.

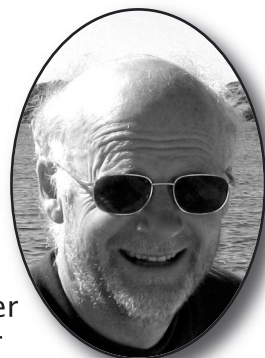
Husk forsikring – Tennant/LMK og sjekk om kontingenten for 2009 er betalt.

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

Nå er det sent på høsten og alle bilene er stuert inn i garasjer og kanskje på loft. Jeg synes at det har vært et fint Albion-år i år. Jubileet på Biri var veldig fint og vi hadde en kjempeflott stand på travbanen. Vi har også fått mange nye medlemmer og det er hyggelig, og ikke minst er nettsiden vår veldig godt besøkt.



I dette nummer av Albion blir det som alltid litt stoff fra sommer-treffet vårt. Frode Holm hadde kjørt sin flotte "Bullnose" fra 1926 til Biri og er selvfølgelig et naturlig innslag. Så har vi mottatt et veldig morsomt leserbrev fra Per Kjellebold og hvor han skriver om restaureringen av sin Wolseley 1550 – 1957-modell. Deretter presenterer vi etterkrigstidens Wolseley-modeller. God lesning.

Redaktøren

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



ALBIONS ÅRSMØTE 1. AUGUST 2009, BIRI

PROTOKOLL

Saker:

- 1. Godkjenning av innkalling**
Innkallingen ble godkjent.
- 2. Valg av ordstyrer, samt valg av to til å undertegne protokollen**
Som ordstyrer ble Lise Ukkelberg valgt og til å undertegne protokollen ble Oddbjørn Sørensen og Magne Nordseng valgt.
Til referent ble Stein Batalden valgt.
- 3. Styrets årsberetning**
Årsberetningen ble godkjent.
- 4. Regnskap for 2008 med revisors beretning. Budsjett 2010**
Regnskap og budsjett ble godkjent.
- 5. Eventuelle innkomne saker**
Ingen saker var innmeldt.
- 6. Utnevnelse av eventuelle nye merkeoppmenn/forsikringskontakter**
Ingen nye utnevnelser ble foretatt.
- 7. Fastsettelse av kontingent for 2010**
Styrets forslag var at beløpet på 300 kr opprettholdes.
Etter debatt og avstemning ble forslaget på 300 kr vedtatt.
- 8. Valg**
Valgkomiteen har bestått av Berit Storsveen og Oddbjørn Sørensen.



Formann Lise Ukkelberg og medlem/redaktør Roar Snedkerud står på valg. Disse ble gjenvalgt. Kasserer/medlemsregisterfører Stein Batalden ønsker å trekke seg fra styret. Medlem Jan Ivar Sørensen ble valgt til å overta. Ove Loen ble valgt til nytt styremedlem. Medlemmene Rolf Schau, Jan Tverdal og Dag Jarnøy står ikke på valg.

Styret for 2010 består dermed av følgende medlemmer (gjenværende fungeringstid i parentes):

Formann Lise Ukkelberg (1 år)
Rolf Schau (1 år)
Jan Ivar Sørensen (2 år)
Roar Snedkerud (2 år)
Jan Tverdal (1 år)
Dag Jarnøy (1 år)
Ove Loen (2 år)

Ny valgkomite består av:
Berit Storsveen (1 år)
Stein Batalden (2 år)

Biri, 1. august 2009

Oddbjørn Sørensen
(sign.)

Magne Nordseng
(sign.)





Spørsmålskonkurransen på Biri ble vunnet av Stein Batalden og her kommer spørsmålene:

Rett svar er markert med X.

I jubileumsåret til Albion skal dere få bli med på en rundtur i England. Her vil det komme spørsmål av forskjellig karakter som er forbundet med engelske biler, kultur og historie.

Spørsmål 1:

Nå skal vi ut på en lang tur som fant sted omtrent midten på 70-tallet. Vi tar hyre på en lastebåt og går etter et par dager i land i en by i nord-vest-England. På vei innover i byen kommer vi forbi en musikkklubb som Pete, George, John og Paul, pleide å spille i omkring 1961-62. Hva heter denne musikkklubben?

- a) The Cave
- b) The Cavern X
- c) The Hive

Spørsmål 2:

Videre innover i byen passerer vi en idrettsarena. Fra bak murene hører vi det synges "You`ll never walk alone". På hvilken idrettsarena synger de lokale tilhengerne "You`ll never walk alone"?

- a) Anfield X
- b) Old Trafford
- c) Highbury

Spørsmål 3:

Vi går inn, og ved billettluken finner vi en svært gammel oversikt over billettpriser. De absolutt billigste billettene ser vi at koster kun en "farthing". Mynten som ble kalt "farthing", hva var dens pålydende?

- a) 1 penny
- b) 0,50 penny
- c) 0,25 penny X



Spørsmål 4:

Før vi skal ta toget til London kommer vi til en stor parkeringsplass utenfor jernbanestasjonen. Her finner vi mange engelske biler fra slutten av 50-tallet og begynnelsen av 60-tallet. Så ser vi noe pussig og det er at 3 og 3 biler står liksom sammen i egne grupper fra a-til c. I den ene gruppa er alle bilene produsert i 1959, hvilken gruppe er dette?

- a) Austin-Morris Mini, Triumph Herald, Ford Anglia 105E X
- b) Lotus Elite, Austin Healy Sprite, Armstrong Siddeley Star Sapphire
- c) Jaguar 3,8 MKII, Austin healy 3000, Lotus Elite

Spørsmål 5:

Utenfor jernbanestasjonen blir vi også forstyrret av en fabelakti fuglekvi-tring fra en svarttrost. Svarttrosten er gjort kjent gjennom teksten til en kjent melodi fra en kjent og kjær engelsk popgruppe: *Blackbird singing in the dead of night, Take these broken wings and learn to fly, All your life, You were only waiting for this moment to arise*. Hvilken popgruppe har laget sangen?

- a) The Rolling Stones
- b) The Hollies
- c) The Beatles X

Spørsmål 6:

Så går vi endelig om bord på toget til London. Mens vi sitter på toget får vi skaffet oss en del økonomiske aviser som er utgitt i England. Hvilken av avisene er størst?

- a) Financial Times
- b) The Economist X
- c) This is Money

Spørsmål 7:

Etter hvert blir vi lei av å lese aviser og setter på oss en ipod i stedet og laster ned musikk. Plutselig hører vi følgende strofe fra en kjent LP med The Beatles, som også er tittel på melodien: *"You never give me your money"*. Lyrikken refererer til at samholdet i The Beatles er på vei til å ryke. Fra hvilken LP kommer denne melodien?

- a) The White Album
- b) Abbey Road X
- c) Let it be



Spørsmål 8:

Vi nærmer oss raskt London. På ei informasjonstavle på toget leser vi om den store bybrannen i London. Bybrannen i London (på engelsk kjent som The Great Fire of London) var en enorm bybrann som raste i London fra 2. til 5. september dette året. Dette var tredje gang London hadde blitt nesten fullstendig ødelagt av brann; det hadde tidligere skjedd i 1133/1135 og 1212. Et senere tilfelle, Luftwaffes brannbombeangrep den 29. september 1940 er blitt kjent som The Second Great Fire of London. Hvilket år var "The Great Fire of London"?

- a) 1646
- b) 1656
- c) 1666 X

Spørsmål 9:

Vi toger videre til London og – som de pengeinteresserte vi er – stikker vi innom Bank of England.

I hvilken gate i London befinner Bank of England seg?

- a) Oxford Street
- b) Fleet Street
- c) Threadneedle Street X

Spørsmål 10:

Som de bilinteresserte mennesker vi, får vi lyst å finne ut hvor Earls Court ligger i London. Når vi kommer fram, ser vi følgende informasjon på ei tavle: *The first British Motor Show organized by the Society of Motor Manufacturers and Traders (SMMT) was held at Crystal Palace, London in 1903. It subsequently moved to Olympia in London, where it was held each year for 32 years. From 1937 until 1976 it was held at Earl's Court in London, before moving to the National Exhibition Centre (NEC), Birmingham in 1978. In 2006 the motor show was returned to London, taking place at ExCeL in London Docklands.*

I hvilken måned var showet?

- a) september
- b) oktober X
- c) november

**Spørsmål 11:**

På vei inn til sentrum slumrer vi av til musikk. Denne gangen lytter vi på "Money" fra Pink Floyds "Dark side of the moon". Roger Keith Barrett, mest kjent som Syd Barrett (født 6. januar 1946 i Cambridge, England, død 7. juli 2006 i Cambridgeshire, England), var en av grunnleggerne av det britiske rockebandet Pink Floyd. Personen som erstattet ham i Pink Floyd fikk tilbud om å bli bandmedlem i januar 1968, mens Syd Barrett ble sparket 6. april 1968. Hvem var denne personen?

- a) David Gilmore X
- b) Roger Waters
- c) Nick Mason

Spørsmål 12:

Vel tilbake til sentrum av London får vi lyst til å besøke ei kjent gate i London. Denne gata er kjent fra bøkene om Sherlock Holmes. Samme gate har den skotske sanger og komponist Gerry Rafferty udødeliggjort gjennom sin enestående melodi fra 1978. Den har også t-banestasjon og ligger i City of Westminster. Hvilken gate er dette?

- a) Baker Street X
- b) Carnaby Street
- c) Bond Street

Spørsmål 13:

Vi beveger oss syddover mot kysten igjen og gjør et stopp i Hastings, ved slagstedet hvor Wilhelm Erobreren slår Harald II Godwinson. Harald var den siste saksiske kongen av England. Hvilket år sto dette berømte slaget ved Hastings?

- a) 1076
- b) 1066 X
- c) 1086

Spørsmål 14:

Vi er ikke ferdig med slagsteder. Vi drar også til et slagsted hvor den norske kongen Harald Hardråde døde samme år. En engelsk fotballklubb har også navnet på slagstedet som sitt navn på sin fotballstadion. Hva heter slagstedet?



- a) Highbury
- b) Newcastle
- c) Stamford Bridge X

Spørsmål 15:

På vei mot byen York blir vi passert av en flott bil. Dette er en sportsbil som ble produsert i perioden 1946–53 med en Ford V8 motor på 3,622 cc. Vi ser at produsenten sitter i bilen og han heter Sydney til fornavn. Hva heter sportsbilen?

- a) Riley
- b) Allard X
- c) Jowette Javelin

Spørsmål 16:

Vel framme i York parkerer vi ved siden av en Jaguar fra 1948. Den ble lansert i oktober 1948, men var egentlig ikke i salg før sommeren 1949. Den har en 6 sylindret motor på 3.442 cc og var en av de sterkeste motorene på denne tiden. Hva er typebetegnelsen på bilen?

- a) XK 120 X
- b) XK 130
- c) XK 150

Spørsmål 17:

Richard Plantagenet (født 21. september 1411, døde 30. desember 1460) var tredje hertug av York og en sentral person i noen berømte kriger i England. Han var sønn av Richard av Conisburgh, 3. jarl av Cambridge og Anne de Mortimer. Faren ble i 1415 henrettet av Henrik V for høyforræderi. Da kongen i 1453 fikk sitt første større anfall av sinnssykdom ble York utnevnt til Lord Protector. Henrik VI var i 1455 frisk nok til å selv ta over makten, og da tronarvingen Edward of Westminster ble født, ble York presset ut av sin posisjon. Han begynte å samle sine styrker, og 22. mai 1455 sto første slag ved St. Albans, den første trefningen i en rekke kriger. Yorkistene seiret over kongens styrke under Edmund Beaufort, 1. hertug av Somerset. Somerset selv falt i slaget. Hva het disse krigene?

- a) Rosekrigene X
- b) Nellikkrigene
- c) Liljekrigene

**Spørsmål 18:**

Vi drar nordøstover til Pickering. Her møter vi nok en bil som bør være kjent for de fleste i Albion. Bilen er fra 1949 og går under det famøse klengenavnet "Auntie Rover". Hva er typenummeret på denne bilen?

- a) P4 X
- b) P5
- c) P6

Spørsmål 19:

Vel framme i Pickering tar vi toget til en kystby. Toget har en stasjon som er vel kjent fra flere BBC-serier, men vi stopper ikke der. Vi kjører helt til kystbyen. Byen er en historisk kystby i North Yorkshire på nordøst-kysten av England, ved munningen av elva Esk, ca. 80 km fra York. Den ligger i nasjonalparken North York Moors, og er største bosetning innenfor det vernede området. Hva heter denne byen?

- a) Grimsby
- b) Scarborough
- c) Whitby X

Spørsmål 20:

Vel framme begynner vi å bli svært sultne. Det er på tide å spise lunsj. Denne gangen får vi lyst på mat fra en lokal pub i byen. Retten har en relativt lang historie som mat i England, selv om poteten ikke ble tatt i bruk i Europa før på 1600-tallet. Den opphavlige sefardiske matretten pescado frito, eller deigdyppet fisk frityrkokt i planteolje, kom til Nederland og England med de spanske og portugisiske jødene på 1600- og 1700-tallet. Denne matretten ble etter hvert populær blant folk i London og i det sørøstlige England. Charles Dickens nevner et «fried fish warehouse» i Oliver Twist (1838). Den første "shop" som man vet om ble åpnet i London i 1860 av en mann ved navn Joseph Malin. Det sier mye om hvilken rolle retten har spilt i Storbritannia, når man vet at retten var en av de få varene som ikke var rasjonert der under Annen verdenskrig. Hva heter den?

- a) Kippers
- b) Fish and chips X
- c) Haddock

**Spørsmål 21:**

Gode og mette setter vi oss inn i bilen vår og kjører videre. Men hvilken bil er det vi kjører?. Ved siden av Triumph TR2 og Austin-Healy 100, så er denne bilen en av Englands mest suksessfylte sportsbiler som ble produsert i perioden 1949–53. Hva heter bilen?

- a) Ford Consul/Zephyr Six
- b) Dellow Sports Car
- c) MG TD X

Spørsmål 22:

Vi drar videre nordover langs kysten til nok en kjent by med store fotballtradisjoner. Byen ligger i det nord-østlige England, i grevskapet Tyne and Wear. Den er administrasjonsby for regionen Nordøst-England. Rundt ligger flere andre byer, som er nært knyttet sammen, og ofte regnes med i en større urban enhet, Tyneside. Disse byene, med omtrentlig folketall er: North Tyneside (ca.190 000), South Tyneside (ca. 150 000) og Gateshead (ca. 200 000).I tillegg er Sunderland (ca. 270 000) en del av Tyne and Wear. Hva heter byen?

- a) Leeds
- b) Sheffield
- c) Newcastle X

Spørsmål 23:

Nok en gang har vi lyst til å se fotball og byens premier league lag ligger i en kjent park. Hva heter stadioen?

- a) St. James Park X
- b) Hyde Park
- c) Queens Park

Spørsmål 22:

Så drar vi vestover. Vi vil se Hadrians mur. Hadrian var jo en kjent romersk keiser og England var i en periode underlagt det romerske keiserdømme. Formålet var å sikre grensen mot nord ved å hindre pikterne i å utføre raid inn på romersk område,og ved å holde selgovaene og brigantene fra hverandre slik at de ikke skulle forene seg mot romerne. Den strekker seg fra kyst til kyst mellom Wallsend og Solway Firth. Hvor lang var muren?



- a) 118 km X
- b) 218 km
- c) 318 km

Spørsmål 24:

Vi kjører vestover langs muren og kommer til byen som er det administrative senteret i Cumbria. Sentrum er bilfritt. Fordi byen er den siste engelske byen før grensen til Skottland ble den i perioden hvor de to var separate kongedømmer et viktig militært støttepunkt. Slottet, som står nokså intakt, ble bygget i denne perioden, nærmere bestemt i 1092 av Vilhelm Rufus. Maria av Skottland ble fengslet der, og den er fortsatt den offisielle basen til King's Own Border Regiment. På grunn av stadige flyttinger av grensen under de skotske frigjøringskrigene har byen et skotsk preg. Hva heter byen?

- a) Carlisle X
- b) Preston
- c) Lancaster

Spørsmål 25:

På vei ut av byen igjen får vi lyst til å sette på radioen og skru oss fram til "Radio Luxembourg". Da får vi høre en meget kjent heavyrock melodi, July morning, med Uriah Heep. Det er juli så det passer bra. Denne gruppa har det samme navnet som den sleskete advokaten i en av bøkene til Charles Dickens. Hva heter boka?

- a) Oliver Twist
- b) David Copperfield X
- c) Bleak House

Spørsmål 26:

Da fikk vi lyst til å besøke stedet hvor Dickens ble født i Landport i 1812. Huset er nå museum.

Landport ligger i nærheten av en større by i Sør-England. Byen er enhetlig myndighet i Hampshire i sør-England. Byen har ca. 186.000 innbyggere. Byen har vært en av Englands største havnebyer i flere hundre år og var tidligere verdens største marinebase og hjemmehavn for en rekke kjente skip. Det har gått nedover for byen, men har fortsatt et større verft og er base for Royal Navy. Linjeskipet HMS «Victory» ligger i byen som museumsskip. Hva heter byen?



- a) Portsmouth X
- b) Southampton
- c) Brighton

Spørsmål 27:

Før vi drar hjemover igjen har vi lyst til å kjøpe oss en bil som vi kan bringe med oss til gamlelandet. Det må selvfølgelig bli en kjent sportsbil fra 60-tallet. Bilen ble produsert i perioden 1964–1967, har en V-8 motor på 4261 cc og ble produsert i et antall av 7085. Hvilken sportsbil er dette?

- a) Sunbeam Tiger X
- b) Jensen FF and Interceptor
- c) Aston Martin DB5



Leder Lise Ukkelberg og konkurransevinner Stein Batalden med den ettertraktede Jaguarfiguren.



På førstesidebildet vises til venstre Frode Holms Bullnose fra 1926 som han har restaurert til å bli en så flott bil. Nedenfor finner dere den delen av historien til Bullnose med Hochkiss-motor.

Redaktøren tenkte først at han kunne benytte tekst fra boka "Handbook of Classic British Cars" for å gi en kort beskrivelse av historien til Bullnose. Jeg tok så kontakt med Frode Holm, i Asker, som har en flott bullnose fra 1926. Han mente at jeg hadde blitt noe feilinformert. Dermed måtte jeg se nærmere på dette og fant fram til den engelske hjemmesiden til Bullnose. Her viser det seg at mine kunnskaper ble langt bedre. I følge denne hjemmesiden snakker vi om flere varianter av Bullnose som hadde sin spede barndom fra 1913 og som avsluttet sin karriere i 1926. Det er:

**White and Poppe Engined Bullnose
The Continental Engined Bullnose
The Hotchkiss Engined Bullnose
The Hotchkiss Engined Flatnose**

Bullnose med Hotchkiss-motor

Selv om det bare ble montert 1133 Continental Cowley under Den første verdenskrig, gjorde dette Morris i stand til å gå inn i etterkrigsmarkedet med en velprøvd design med fremragende renommé, som krevd minimalt med tilpasninger. Morris' største problem var å erstatte delene fra Amerika med britisk-produserte deler, siden det ikke så ut som den "midlertidige" importtollen fra 1916 på biler og deler skulle oppheves med det første. En enda viktigere grunn for å finne britiske leverandører var at Continental Motor Manufacturing hadde besluttet å stoppe produksjonen av U Red Seal-motoren, siden det amerikanske markedet var for lite for en 1 ½ liters motor. Konsekvensen var at Morris fikk den vanskelige oppgaven med å redusere produksjonen på toppen av høykonjunkturen, på grunn av mangel på motorer.



Hotchkiss

Morris var i en vanskelig situasjon. White and Poppe foretrakk Dennis fremfor Morris som kjøper av motorene deres og E.G. Wrigley syntes dessverre at Angus Sanderson var et bedre kunde-prospekt enn Morris som kjøper av girkasser og aksler. I forhandlinger med leverandører ønsket Morris å unngå å måtte betale et stort depositum, noe som bl.a. Dorman's of Stafford krevde. Og så smilte lykken til Morris: Han fikk besøk av Hotchkiss et Cie., som hadde hørt om hans problemer. Coventry-filialen til den berømte våpenprodusenten hadde en velutstyrt fabrikk og en dyktig stab, men ingen oppdrag. Følgende handel ble gjort: Hotchkiss sa seg villig til å levere en Coventry-bygget kopi av Red Seal, og enda viktigere, uten depositum. Ainsworth, som var fabrikkssjef på Hotchkiss et Cie. i Coventry, anslo at de første motorene ville koste så mye som £100 hver, men så snart produksjonen var i gang ville prisen komme ned på Morris' mål som var £ 50. Prøvemotorer ble levert i juli 1919 og produksjonsversjoner i september 1919.

Etterkrigsmodellene

Morris bestemte seg for to versjoner av en design som var svært likt Continental Cowley. Navnet "Cowley" skulle forbeholdes den enkle basismodellen med et sett på 3 lamper, og navnet "Oxford" skulle gjenopplives for en luksusversjon med skinnseter, flere måleinstrumenter, et sett på fem lamper, dynamotor (en elektrisk maskin som kombinerer generator og motor i samme kabinett, som vanligvis brukes til å konvertere likestrøm til vekselstrøm) og et større utvalg av dekk. Continental Cowley og dens etterkommere etter krigen var mer kjent for den svært like designen enn for ulikhetene. Noen deler var byttbare, for eksempel sylindertoppakningen, men det gjaldt ikke mange deler siden Hotchkiss-fabrikken arbeidet etter franske metriske standarder. Men for at britene skulle slippe å kjøpe nye skrunøkler fikk muttere og bolter Whitworth-hoder. En mindre, men vesentlig forandring var reduksjonen i sylinderdiameter fra 2,75 tommer (70 mm) til 69,5mm for å sikre at bilen ble inkludert i skatteklassen for 12 hk. Den eneste store endringen var å erstatte Ferodo-kledningen i clutchen med kork og å la enheten gå i olje.



Endringen hadde to formål: i tillegg til å rette opp Continental Cowley-modellens tendens til clutch-glipp pga. oljelekkasje til Ferodo-kledningen, ga det også smøring til dynamotor-kjeden.

Handelspolicy

Rett etter våpenstillstanden ble Morris' omsetning mer begrenset av tilgangen på deler enn av etterspørselen etter ferdige biler. Han brukte derfor de fleste disponible delene til montering av den dyrere og mer lønnsomme Oxford-modellen. På denne tiden var han ikke interessert i å kutte priser for å øke markedsandeler. Så mot slutten av 1920 kollapset plutselig høykonjunkturen. I januar hadde Morris problemer med den utbredte og besværlige pengemangelen i industrien og hadde forfalte regninger fra leverandører, bl.a. Hotchkiss. Som en overlevelsesøvelse for å få inn penger og tømme lagre, kuttet han prisen på den nye 4-seters versjon av Cowley med £100 fra £525 til £425 og gjorde små priskutt i resten av serien. Disse kuttene hadde en knalleffekt og overrasket også Morris. I januar 1921 hadde han bare solgt 68 biler sammenlignet med 288 biler i oktober året før, men etter annonseringen av priskuttene den 9. februar 1921 skjøt salget i været med 244 biler i februar 1921 og økte ytterligere til 377 biler i mars.

Morris hadde et lykketreff når myndighetene i 1921 hevet bilavgiften til £1 pr. RAC hestekraft. Dette ga 12 hk. Cowley en kjempestor fordel over 22 hk. Ford-T. I 1924 gikk Morris forbi Ford som den største britiske bilprodusenten. Det var virkelig en fremragende prestasjon.

Albion ønsker følgende nye medlemmer hjertelig velkommen :

Rune Bergsnes	6290	HARAMSØY	Anders Holmsen	3513	HØNEFOSS
Einar Grimstad	7350	BUVIKA	Jane- Berit Hørtha	3719	SKIEN
Jens Aarhug	7350	BUVIKA	Thor Møller Karisen	2100	SKARNES
Olav Berg	2390	MOELV	Stefan Gustasson S-	67192	ARVIKA
Birger B. Berntsen	2415	HERADSBYGD	SVERIGE		
Egil Svarthol	1400	SKI	Kjell Grothe	2610	MESNALI
Kim Arne Fjeld	2480	KOPPANG	Aleksander Hovda	3519	HØNEFOSS



Hei til alle i Albion

Et medlemsbrev fra Per Kjellevold – Ullsteinvik

Eg har lyst til å fortelje litt om historia og restaureringen av min Wolseley 1550 1957-modell. Historia om bilen fikk eg frå siste eigar, som hadde bilen registrert og brukte denne daglig – Roger Sindre Kvaslund frå Nerlandsøy i Herøy på Sunnmøre.

Bilen ble importert som ny i 1957 med reg.nr. S-2193 i Førde i Sogn og Fjordane, til Hjalmar Hånes. Hånes flyttet til Ålesund den 21.01.65. Da fikk bilen reg.nr. T-44538. Eg regner med at sidan han flytta adresse så måtte han også omregistrere bilen, da den fikk Møre-skiltar, Hånes hadde amputert foten. Han importerte bilen med Manumatic clutch / halvautomat.

Hjalmar var bror til Roger Kvalsunds bestefar. Roger overtok bilen frå Hjalmar hausten 1970. Da kjøpte Hjalmar seg ein Daf 55. Roger brukte bilen til han begynte på skule i Bergen. Her var det vanskelig å finne parkering og han trengte egentlig ikkje bil. Så Roger avskilta bilen i vinterhalvåret for å spare pengar. Da han skulle sette skiltar på den til våren igjen, fikk den nytt nr. UE-35265. Roger brukte bilen til 1976, då parkerte han den på ein låve til garden til hans mor inne på Leikong i Herøy kommune.

Så en dag kom far til Roger inn på låven og oppdaga at her var det noen ungar som hadde sittet og leika seg inne i bilen, dette var sjølvsagt ikkje akseptert. Derfor vart bilen selt til ein som budde lenger oppe i bygda, ved namn Kleppe. Bilen vart tauet opp bakken og parkert på ei mark. Her vart den ståande både vel og lenge. Dette hadde den ikkje godt av, og rusten fekk godt tak både her og der.

Så skjedde de at sonen til Kleppe lånte ein motorsykkel som han krasjet. Når dette skulle gjørast opp, forlanga far til eigaren av sykkelen, Sjur Woldnes, bilen i betaling. Bilen vart så tauet opp Leikongbakken og satt i garasjen til Sjur. Noen år seinare fann sonen til Sjur og en kamerat ut at dei skulle fikse opp bilen, det vart med dei som med mange andre, det er artig en liten stund så vart dei lei og sidan vart den ståande.

I 1989–1990 kom Sjur inn på min butikk/verkstad som eg dreiv den gang. Han stilte meg fylgjande spørsmål: Eg trenger ny grasklipper, skal vi gjøre en byttehandel, ja kva skal vi bytte i sa eg, no skal du høre, eg har ståande ein gammal engelsk bil, skal vi bytte likt?

Dagen etter drog eg inn til Sjur oppe i Leikongbakken. Der fann eg ein Wolseley 1550.



Bilen sto der utan dører, setene var tatt ut, høgre dørken bak var skore ut og teppene var fjernet, toppen på motoren var tatt av og låg og slang på ein arbeidsbenk saman med masse raritetar av gamle gravemaskin-delar. Elles såg bilen tilsynelatande bra ut. Eg bestemte meg for å henta bilen noen dagar seinare.

Etter nærmare inspeksjon viste det seg at den var i dårlig forfatning, begge dørstokkane og dørken var mykje opprusta også skjermene og en del av dørene + nedre del på bakskjermene, og begge hjulbuane bak var totalt opprusta, motoren var fast.

Eg er en slik type som ikkje ser mørkt på ting og eg meinte dette var en flott og sjeldan bil og altfor god til å skrote. Eg fikk et tips om klubben Albion på Hamar med Kjell Kristian Ukkelberg i spissen. Så en kveld tok eg kontakt med Kjell. Familien Ukkelberg er jo verdens hyggeligaste personar og komplett bilgalne, eg kan ikkje glemme Kjells første ord når eg sa namnet på bilen, først vart det stille så begynte han å spørre, eg måtte lese oppatt en gang til, så kom det direkte frå Hamar på ein lettare blanding av Moldensar og Hamardialekt, "Det er en Wolseley 1550 Lise, Lise på Møre har det dukket opp en Wolseley1550. Hvor har du fått tak i den, det var kun 8 biler som kom inn i landet og denne er nr 3 som er igjen som vi veit om, der var en oppe på Røros men den var gravd ned." Eg vart både glad og litt forvirra.

Sidan den gang har det dukket opp en til nede på Austlandet, denne var avbilda i Norsk Motor Veteran, den var funnet i en garasje og såg bra ut i alle fall på bildet, slik det sto i bladet så var det fylt bensin og luft i dekkene så gikk den. Hvor har denne blitt av?

Men tilbake til min Wolseley1550, bilen hadde en lite pen grønfarge, kromen var både bra og dårlig. Det vert bestilt inn nye dørstokkar, hjulbuar og nedre del av bakskjermene + dørken, frå NTG Service i England, i mellomtida vart bilen demontert fullstendig ned, vi sveisa stag i mellom dørhola på kryss og tvers slik att den var fullstendig låst alle veier, deretter skar vi ut dørken og dørstokkane, på den eine sida. Men det tok tid å få delane frå England, dei skulle lage disse etter originalformer, så bilen vart sett bort i en krok inntil vidare. Så begynte eg på motoren, herr Woldnes hadde gått og slått cola + rustløser ned på stemplane av og til, men den var fast, den var ikkje fast med det same han fikk den for han sveiva den av og til, men så vart det berre treigare og treigare, til slutt så stod den fast. Eg har notert på et ark 18/02-94.



To av stemplane var faste, veivaksel og kamaksel var som ny, lagra var litt slitte så vidt begynt på kobleren, det var lite antydning til slitte kantar på sylindere 1–4 men ikkje noe å snakke om. De to stemplane som var faste løyste seg lett med en liten dask med plasthammaren.

Blokka vart utstyrt i kjølekanalane, honet, vasket, planet og klargjort for montering, toppen var neste steg, her vart ventilane slipt + at toppen vart planet. Så vart det bestilt delar frå British Motor i Sverige (Thomas Brant) både lager og stempelfjører var det originale dimensjoner på og der etter honingen finnes det ikkje noe slitte kantar å snakke om det var ingen ovaliteter på verken sylindere eller veiva, så når delane kom var dette montert, og motoren vart sett saman. Bilen er gått 44.000 km etter telleren og det ser ut som det stemmer i alle fall når vi ser på slitasjen på motor og hjuloppheng. Ser også at eg har purret på delane i England den 18/02–94 og at disse var på vei.

Etter kvart så kom delane til karosseriet eg gikk på med godt mot og litt god hjelp av noen kompisar, dører vart monterte og tilpasset før alt vart sveisa på begge sider. Men det oppsto problem med hjulbuane på begge sider, etter at disse var punktet på plass såg dette ok ut, så vi bestemte oss for å sveise disse ferdige, Men ved nærmare studering var det noe som ikkje stemte, buen var fullstendig feil, det vart mye diskusjonar og fintenking, i ettertid kan man diskutere hvorfor dette ikkje vart oppdaga før, men når alt er vekkrusta er det ikkje så enkelt å være gutt. Så kom eg på Kjell Ukkelberg, kanskje han kunne finne på en god ide, så eg ringte til Hamar og spurte om han kjente til en som hadde en av disse 1550–bilene slik at eg kunne få noen mål på bakskjermene, då mine var vekkrusta og eg ikkje visste hvor langt ned disse skulle gå, det tok ca 9 sek så kom svaret, ring til Trysil der er en kjempemann som heilt sikkert vil hjelpe deg og Kjell hadde heilt rett, det var en kjempemann som svarte, han tok ikkje berre måla til meg, han sendte til og med et bilde av sin Wolseley 1550, denne er rød på farge og ser meget fin ut på bildet, bildet henger fortsatt i garasjen, det viste seg at nedre sveisedel på bakskjermene var 10 cm for langt nede, så eg måtte splitte oppatt både hjulbuane og nedre del av bakskjermen og no var buen rett, alt falt på plass bortsett frå at blekket var noe bunkete, då dette vert sveisa for andre gang, no var alt sveisa inn på sjølve karosseriet og var no klar for neste fase.

Bilen vert så sendt til Gunnar Olsen som dreiv sandblåsfirma, her vart bilen heist opp under taket og sandblåst under, så vart den sprøya



med sink, etter dette primet eg den med tokomponent premier, så vart alle kanalar tectylert med Valvolines tectyl.

Som eg nemnte tidligare så var denne bilen grøn, denne fargen likte eg ikkje, det vart bestemt at bilen skal være sort med vinrødt tak og felgar. Mitt største ønske var å berge bilen frå å ruste opp. Ettersom bilen no var berget frå å ruste opp så no kunne eg begynne å restaurere andre deler i fred og ro. Dører, panser og koffertlokket var så sendt til Gunnar Olsen for å blåse forsiktig kantane på innsidene der pakningane og dør platene er falset saman, dette var egentlig ikkje nødvendig men eg tenkte at her er det første plassen det vil slå ut rust på seinare.

Disse delane vart ståande i over 1 år hos Olsen då dei skulle ta dette når det passet, i mellomtida fikk eg lakkert bilen innvendig + torpedo vegg, så en dag fikk eg beskjed om å hente delane, når eg så kom fikk eg det største sjokket noen kan få. Koffert og panser var ok, men dørene var sandblåst med 12 kg og stålsand, dei var blåst innvendig, under utvendig og såg ut som en hjullaster hadde kjørt over / skjermene var ikkje noe bedre, dørene passer ikkje inn i bilen og er fullstendig defekte. Eg mista fullstendig både munn og mæle og heile prosjektet datt i grus.

Dette førte til at bilen har stått helt stille bort i en krå i min garasje, og delvis ble brukt til lagerplass både utvendig og innvendig. Tidlig i vår hadde eg og min fru Marit + min kamerat Frode Rødven en liten diskusjon om MG'en til Frode som vi er ca halvferdige med å restaurere. Det gjenstår å lakke torpedo vegg ++ for å fortsette å gjøre den ferdig, midt i denne diskusjonen kom min fru Marit med følgende spørsmål, "Kjære Per du har en kjempebil stående i garasjen som du aldri blir ferdig med, når skal du begynne på den, trur det er best du seljer den, eller så må du gjøre den ferdig no." Frode var heilt enig med Marit, dette ga meg full tenning på alle pluggene og allereie neste dag var eg i full gang å rydde i garasjen, fann fram alle notat og lister på deler som måtte til, det vert bestilt for ca 30000 i deler med MTG, service same uke.

Alt var så nedstøvet at eg måtte til med motorvask på motoren etter alle disse årene. Alle deleklasser var tatt fram og studert nøye. Eg kjente kor lysten seig på for å starte på jobben igjen. Det første som vart gjort var å lakke oppatt torpedovegg og innerskjermar, dette for at eg ikkje var fornøgd med forrige jobb, så bilen var sett på henger og kjørt til Sporstøl bilverkstad, her var torpedoveggen og innerskjermene lakkert sort med klarlakk til slutt, så var den transportert tilbake til garasjen og sett på bukkar.



Eg har nå kjøpt meg sandblåsningskabinett som står i garasjen. Så no vart heile forstillinga demontert, alle deler vart sandblåste og grunna lakkert, alle fôringar vart bytta.

Nye motorfeste + girkassefeste vart montert, girkassen vart pusset og lakka med klarlakk, Girkassen har eg kun bytta simmeringer på utgåande aksel. Etter nærmare inspeksjon viste det seg at clutchlageret var i dårlig forfatning. NTG vart kontakta men kunne ikkje skaffe nytt men kanskje et brukt, men eg er skeptisk til brukte lager. Eg tok da kontakt med firmaet Zero A/S i Trondheim, her fikk eg følgende spørsmål, hvilken type bil og modell, nei eg må i den andre katalogen, eg må ringe deg tilbake.

Vanlegvis var det kullager på denne tida, men på Manumatic var det kulelager, og ingen som hadde dette i England som eg klarte å finne. Etter 10-15 min ringte det frå Trondheim

Vi har dessverre ikkje dette lageret inne men vi kan skaffe dette i løpet av 1-2 ukar, og dette heldt seg oppatt lager kom og alt var berre en fryd, bortsett frå prisen dette kostet meg over 3 lappar, det kostar å være kar. Lageret vart montert, girkassen vart montert på motoren, olje er fylt på motoren og nytt filter. Eg sette strøm på startaren og kinnet opp oljetrykket, dette var en fantastisk følelse ettersom alt tok til å komme på plass, etter neste 20 år sidan alt var demontert. Motor og girkassen vart montert samen og montert inn i bilen, el-anlegget og varmeapparatet vart også montert, så no er bilen klar til oppstart. Eg skal overhale forgassaren og legge nytt bensinrør frå tanken og fram så er alt klar til oppstart får eg håpe.

Eg skal forresten få fortelje litt om clutchen på denne bilen, Manumatic er halvautomat, slik eg har forstått så er det ikkje mange igjen med dette systemet. NTG meinte på at der var 1 Wolseley 1550 som denne fungerer på, deler er så godt som heilt umulig å finne, systemet er basert på vakuum / elektrisk / hydraulisk, man trykker ned girkulen og girer slippar opp kulen og gir gass, eg har fått høre at Volkswagen hadde noen modeller med denne type clutch på blant anna RO 80.

Når eg spurte om deler til motoren på Brithis Motor spurte eg om han kjente til Manumatic systema, men han hadde aldri hørt om dette, eg bestilte full pakke med lager, stempelfjører, pakningsett, trykkplate, clutch-lamellar, etter noen dagar fikk eg faks om at eg måtte ta kontakt med Thomas på Brithis Motor. Han kunne fortelje at han ikkje hadde lamellar og trykkplate, men han kjente en kar som han meinte hadde dette liggjande. Etter noen dagar kom det en ny faks med servicemanual



over Manumatic. Eg ringde med det same og då kunne han fortelje at denne karen dreiv og overhalte Manumatic clutch på 60-talet, han hadde liggande heilt nye delar, lamellar, trykkplata, vakuum, sylinderstyreboksen, eg bestilte dette prompte.

Bror til Hjalmar Hånes var bilmekanikar og hadde et lite verkstad i kjellaren i huset sitt i Ørsta kommune og dette Manumatic-systemet var det ikkje råd å få deler til lenger og systemet var i dårlig forfatning så dei tok like godt og fjerna heile systemet, slo et hull i torpedoveggen og monterte en Opel pedal og en hydraulisk sylinder slik at bilen vart manuell, og slik var den da eg fikk tak i den, eg forsøkte å finne delane men huset var selt og den gamle eigaren var død. Eg manglar fortsatt noen smådeler, vakuums tank og noen stag på gass overføringane, og festebrakettene til vakuumsylindren. Er det noen som kjenner til dette systemet og veit om deler er dette interessant.

Tilbake til der vi er i dag, eg hadde en samtale med Thomas på Brithis Motor om han visste om noen Wolseley 1550 som stod med gode dører på, men svaret var nei, så kom eg til å tenke på at 4/44 har same karosseri og då var svaret ja, du kan kontakte en person som eg kjenner. Dette gjorde eg og han hadde en bil som var gått 12000 km men det var mye rust på både dører og skjermar, etter ca 1 uke ringte han meg og kunne fortelje att han hadde kome over enda en 4/44 som han hadde kjøpt spesielt for meg, denne bilen var demontert og sandblåst grunna og hadde vorte stående slik i ca 20 år, den var brun av rust stort sett heile bilen. Men dørene var kjempebra også skjermene men dei er brune av rust der som det har vort blåst, grunningen er ikkje tett, slik at med tida har dette rusta, men det er ikkje noe problem å blåse dette reint. Det neste var å få tak i delane, etter mye att og fram var det bestemt at eg skulle ta turen for å hente disse. Eg må tilstå at eg har mista 1-2 kasser med deler men dette er handbremsedeler wire og diverse, dette fant eg på delebilen.

Eg lånte meg en VW Caravelle og tok med en kamerat, vi starta frå Ulsteinvik torsdag morgon kl 05 og ca kl 10 00 nærma vi oss Hamar, eg ringde da til Kjell Ukkelberg då eg syntes at eg måtte treffe denne karen etter alle disse årene med bare telefonkontakt, og det passet bra med en liten pause i kjøringa. Kjell hadde akkurat kome heim etter en lang natt på jobb, men som alltid like blid og positiv: "Jeg er der om 15-20 min skal berre ta en rask dusj, kan dere vente på parkeringsplassen i sentrum," og etter noen minutt kom der en sort Jaguar glidande inn på plassen og ut kom denne utflytta moldensaren og det virket som vi hadde kjent kvarandre i 50 år.



Kjell fortalte at i Hamarområdet var det et stort veteranbilmiljø, og mens vi sto og venta på Kjell passerte det en bil tipper på 30–40 modell, men den var så langt borte at vi ikkje klarte å se type. Vi var en tur bortom garasjen til Albion og der fikk eg sjå Austinen til Kjell blant anna, en meget fin bil. Vidare hamna vi heime på terrassen til Kjell, eg fikk dermed helse på Lise også henne har eg hatt mange samtaler med på telefon, fantastisk hyggelig, men vi hadde en meget lang reise foran oss, vi skulle til en liten plass som het Felen i Sverige ca 20 mil frå Stockholm. Etter noe feilkjøring kutta vi ut GPS og tok fram kartet og då gikk det mye betre, vi var på plass ca 19.30 utan noe problem, her låg alle delane utover plassen. Thomas nr 2 i Sverige hadde heldt på heile dagen og demontert alle delane eg skulle ha.

Eg fikk demontert noen deler på karosseriet som eg mangla, vi lessa opp bilen og starta på heimturen. Vi forsøkte å sove kvar sin gang mens vi bytta på å kjøre men å sove i en varebil er ikkje akkurat komfortabelt, så det vart lite søvn. Men vi var heime i Ulsteinvik fredag ettermiddag og da hadde vi kjørt ca 200 mil, vi tømte bilen. Eg klarte ikkje å vente, så framdøra og bakdøra på venstre side vart hengt på plass og disse såg ut til å passe og humøret var på topp. Alle dørene og skjermene er no tilpassa og dette ser meget bra ut. Eg har no kome godt i gang med å sparkle og pusse karosseriet og når dette er ferdig, skal eg fortsette å gjøre ferdig understellet med bremsar og eksos + at heile understellet skal males med tokomponent maling. Når dette er gjort kan eg komme tilbake med vidare framgang, og også meir info om Manumatic-systemet.





Etterkrigstidens Wolseley-modeller

Wolseley 4/50 1948–1953

De første nye Wolseley-modellene i etterkrigstiden var de raskt oppfunne 4/50 og 6/80 (under) modellene, som ble fremskyndet ved å montere en Wolseleyaktig front på det bakre karosseriet til den også nye Morris Oxford MO. Motoren var en firesylindret versjon av 6/80-motoren. Stilmessig var resultatet ikke helt vellykket, med den kraftige bakstussen som altfor raskt røpte bilens Morris-røtter. Den slanke 4/44 kom ikke et øyeblikk for tidlig.



Wolseley 6/80 1948–1954

Dett er den seksylindrede motparten til 4/50 men 6/80 så ikke stort bedre ut, med den samme estetiske konflikten mellom den lodrette fronten og den kraftige bakstussen. 2215cc-motoren hadde en ytelse på 72bhp (ikke 80bhp som navnet kunne tyde på) som ga en toppfart på 78mph og en 0–60 tid på 24,4 sekunder. For øvrig var 4/50 og 6/80 de første Wolseley-

modellene som ble bygd på Cowley, i likhet med de senere Wolseley-modellene.

Wolseley 4/44, Wolseley 15/50

Gerard Palmers første bil for BMC, 4/44-modellen delte karosseristil med den samtidige MG Magnette ZA/ZB men hadde den mindre (og nedjusterte) 1250cc-motoren fra MG TF sportsvogn. I 1956 ble 4/44 erstattet av 15/50, som markerte starten på 1489cc, B-serie motoren. 15/50 hadde også fått noen kosmetiske forbedringer i styling som for eksempel spotlights foran. Girspaken ble flyttet fra rattstammen til gulvet.

1952–1958





Wolseley 6/90 1954–1959

Gerard Palmers styling mesterstykke. De elegante linjene (tilsvarende Riley Pathfinder og 2.6) var en stor forbedring på 6/80 som den erstattet. Med en 2,6 liters C-serie motor med ytelse på 95bhp hadde de tidlige modellene en fast, strømførende bakaksel, men Series II-modellene (fra 1956) fikk halvelliptiske fjærer. De endelige Series III-modellene (fra 1958) hadde en større bakrute og bedre bremses og styring.

Wolseley 1500 1957–1965

1500-modellen erstattet 15/50 (men med en liten overlapping i produksjonen) og var også tilgjengelig som Riley One-Point-Five (selv om det ikke var noen MG-versjon som kunne erstatte Magnette ZB). Irland hadde en 1200cc-versjon, mens i Australia var det et par grunnleggende varianter: Austin Lancer og Morris Major. Produksjonen sluttet i 1965, da Wolseley 1100 (og Riley Kestrel) kom i produksjon.



Wolseley 15/60, Wolseley 16/60 1958–1971

Den første Farina-sedanen som kom på markedet – 1489cc, 52bhp 15/60-modellen varslet en ny stil på BMCs konvensjonelle modeller. 16/60-versjonen av 1961 forsvarte sin betegnelse bedre ved at B-series motoren hadde sylinderdiameter til 1622cc med 61bhp ytelse. Tro det eller ei, men 16/60 fortsatte i produksjon fram til 1971. BMC Australia

tilbød på samme tid en 2,4 liters, 6-sylinder versjon som ble kalt 24/80 med bruk av "Blue Streak"-motoren.



Wolseley 6/99, Wolseley 6/110 1959–1968

Denne 6-sylinders, Farina-stylede modellen erstattet 6/90 og etterfulgte 15/60 i produksjon. I motsetning til tidligere Wolseley-modeller var denne basert på en Austin A99 siden alle 6-sylinder Morriser hadde blitt avviklet. En oppgradert 6/110-versjon ble lansert i 1961, fulgt av en MkI-versjon med mindre hjul i 1964. 6-sylinderm modellene ble solgt som Wolseley 300 i Danmark.



Wolseley Hornet 1961–1969

En høystatus versjon av 848cc Mini som ble solgt samtidig med den tilsvarende Riley Elf. En MkII-versjon i 1963 fikk en 998cc-motor med hydrolastikk-avfjæring lagt til året etter, mens i den endelige MkIII-versjonen (fra oktober 1966) fikk den opprullbare vinduer og skjulte dørhengsler. Hornet-navnet var en gjenoppliving av navnet som først ble brukt på en liten 6-sylinders modell i Nuffield-epoken i 1930-årene.

Wolseley 1100, 1275, 1300 1965–1974

Lansert for å erstatte Wolseley 1500 ble Wolseley i 1967 tilbudt i en kort periode med 1275cc-motor før lanseringen av 1300-versjonen i MkII-stil. Oversjøiske varianter omfattet Wolseley Wesp i Holland og Wolseley 11/55 i Sør-Afrika.





Wolseley 18/85, Wolseley Six 1967–1975

Basert på 1964-modellen Austin 1800 kom Wolseley 18/85 våren 1967. En MkII-versjon ble lansert to år senere sammen med 968bhp 18/85s-modellen. I 1972 ble 18/85-modellene erstattet av 2227cc Wolseley Six, som hadde vært under utarbeidelse helt siden BMC-tiden.

Wolseley 1000 1967–1969

BMC i Sør-Afrika bygde denne lokale varianten av Hornet i et par år på slutten av 60-tallet. Den hadde ganske raffinerte spesifikasjoner bl.a. hydrolastikk-avfjæring, ventilasjonsruter som kunne åpnes og 3 måleinstrumenter på dashbordet, men uten et utstikkende bagasjerom.



Wolseley Saloon mars-oktober 1975

Wolseleys siste åndedrag. Det ser ut som BL aldri klarte å gi den et modellnavn. Men hvorfor bry seg om det når det bare er én gjenværende Wolseley-modell til salgs? Men situasjonen varte imidlertid ikke lenge, snaue syv måneder etter at modellen var lansert ble Wolseley-navnet endelig stedt til hvile. Hva ville Lord Nuffield ha tenkt?





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 nykokt vann.*

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



© J. W. M. S. S. S. S.

TWININGS
OF LONDON

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

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Birimarkedet 2009

Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening