

Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 4 – 2009



God jul og et riktig godt nytt Albion år



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:

Frode Tverdal Uelandsgate 77, 0462 Oslo, tlf. 901 96 483
Knut Matre Fredlundbakken 5, 5073 Bergen tlf. 55 28 30 64

Jan Ivar Sørensen, - Oppgaard, 2160 Vormsund,
tlf. 400 66 671, epost: bmc@regnskapsbistand.no

Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn, tlf. 74 09 58 73
Olav Bjørge, Vepsefaret 4, 1930 Aurskog, tlf. 63 86 38 71 - 952 31 403

*Det vises ellers til Albions nettside: <http://www.albion.no.com> for oversikt
over merkeoppmenn og forsikringskontakt.*



Leder har ordet



Nå er det vinter og julesnøen ligger klar de fleste steder i landet vårt. Det er en travel tid for oss alle, men doningen må pleies også om vinteren – sikres mot frost, batteri mv.

Interessen er stor for engelske biler og MC, og det er en glede at jeg også kan meddele at "nye" biler dukker opp som vi trodde var borte for lengst.

Som dere er kjent med er forsikringsordningen endret (Tennant-LMK) og det er en enklere løsning slik at forsikringen fungerer uten for mye "om å men". Sjekk nettsidene til LMK.

Jeg vil takke dere alle for et godt jubileumsår, så vel enkeltmedlemmer, merke- og forsikringsoppmenn som gjør en innsats uten at det fremkommer altfor mye blest om disse iherdige menn og kvinner.

Til neste år tar vi fatt på nok en jubileumssesong, det er nemlig 30 år siden i 2010 at første treff for engelske biler i regi av Albion-klubben ble arrangert.

Følg med på kalender og så kommer datoene etter hvert.

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

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet



I dette siste nummeret i 2009 tar vi for oss håndbøkene til Haynes både i alvor og i skjemt. Hvem er det ikke som har ei slik håndbok i bokhylla si og jeg tror jeg har flere versjoner om Morris Minor i tillegg til at jeg fikk skaffet meg hovedverkstedhåndboka på Beaulieu. Men, så kan ting være vanskelig, og teknisk engelsk er ikke alltid like lett å forstå. Automobilia i Oslo selger derfor ei ordbok om biltekniske ord og uttrykk. Den er faktisk veldig god å ha.

I tillegg har vi også sett litt på Adderley Park, Cowley og Longbridge. Dette er gamle produksjonsanlegg i England. Vi har laget en litt lengre omtale av Adderley Park, fordi denne var eid av Wolseley til tidlig på 20-tallet og så kjøpte Morris opp Wolseley og dermed fabrikken.

Det er lett å skaffe seg bøker ved å kjøpe på nett. Boka om Cowley og Longbridge gir et godt innblikk i engelsk bilproduksjon. Bøkene er krydret med mange flotte bilder.

Da gjenstår det bare for redaksjonen å ønske alle en riktig god jul og et godt nytt år.

Redaktøren





Om HaynesOnline

John Haynes OBE skrev og utga sin først bok – om bygging av Austin 7 Special i 1956 – mens han fremdeles gikk på skole. Han skrev ytterligere to "Special" byggemanager mens han gjennomførte militærtjenesten i RAF. Den første "ord-entlige" Haynes Owners Workshop Manual, for Austin Healey "Frogeye" Sprite, ble utgitt i 1965. Den var basert på demontering og gjenoppbygging av prosjektkjøretøyet og med utstrakt bruk av steg-for-steg fotografier – en prosess som ikke er blitt endret fram til i dag – satte denne manualen standarden for senere generasjoner av manualer.

Etter at Haynes Publishing ble etablert i 1960 har ca. 150 millioner Haynes Manuals blitt solgt verden over, med over 1 million bare i Storbritannia i fjor. Det finnes ca. 300 trykte britiske bilmanualer pr. i dag og mer enn 130 britiske motorsykkelmanualtitler – for ikke å nevne lignende serier i USA, Frankrike og Sverige. Det tar faktisk 20–30 ukeverk å skrive en bilmanual, forfatterne arbeider to og to, noe som korter ned skapelsesprosessen og gjør at de ikke blir skrullete mens de er midt oppi store prosjekter. Haynes kjøper en bil i starten av prosjektet og selger den på slutten – enten til ansatte eller på det åpne markedet. Verkstedfasen varer ca. 4 uker, men vi beholder gjerne bilen fram til manualen skal trykkes i tilfelle det kommer inn spørsmål i siste øyeblikk. Det tar ca. 3–6 måneder fra starten av prosjektet fram til publisering av manualen. Motorsykkelmanualer tar ca. 2/3 av denne tiden.

Haynes har to redaksjonskontorer: ett i Somersset, England og ett i USA (nær Los Angeles). Kontoret i Storbritannia produserer manualer på engelsk, fransk og svensk mens det amerikanske kontoret produserer manualer på amerikansk



engelsk, amerikansk spansk og australsk engelsk. Haynes har direktesalg i Storbritannia, USA, Canada, Frankrike, Sverige og Australia. Hittil er manualene blitt utgitt i til sammen 15 språk: engelsk, fransk, svensk, kinesisk, japansk, tysk, tsjekkisk, finsk, polsk, bulgarsk, hebraisk, gresk, dansk, spansk og russisk.

I tillegg til verdensberømte bil- og motorsykkelmanualer, utgir Haynes også et stort utvalg av bøker innen områder som motorsport, transport, familie og gjør-det-selv, bl.a. restaurering, motor- og båtsport, luftfart, traktorer, varebiler, motorsykkelsport, sykkelport, campingvogner, camping, innredning og oppussing, helse spørsmål og amerikanske biler.

Haynes representerer og utgir også utvalgte artikler fra produktseriene til Bay View Books, David Bull Publishing og The Stationery Office (bare "The Official Driving Series"-bøkene og videoene)

På denne nettsiden vil du finne følgende informasjon om alle publikasjonene og videoene sammen med bildet av forsiden: en kortfattet, detaljert beskrivelse, forfatter, pris, produktkode, ISBN, størrelse, omfang, og for bil- og motorsykkelmanualer: hvilke år og modeller som dekkes. Du vil også finne en liste over alle fremmedspråklige manualer sammen med hele serien av Haynes Manuals Inc., American Automotive Repair Manuals and TechBooks.

Med over 2000 bøker og DVD-er om så ulike emner som sykling, motorsport og oppussing tilgjengelig med et museklikk har HaynesOnline mye mer å tilby enn bare manualer!

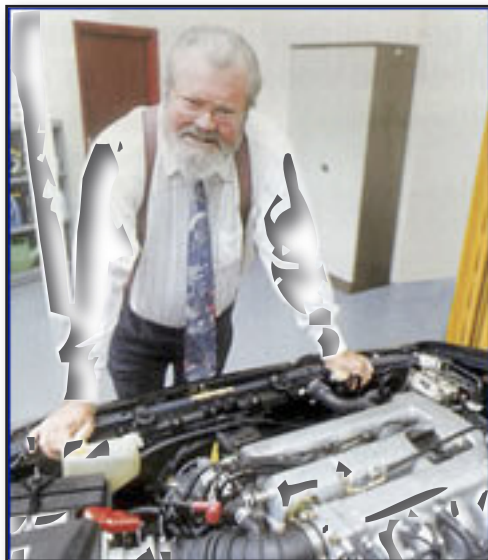




HAYNES Verkstedhåndbøker Bil og MC

Haynes-forlaget har verdens største utvalg av verkstedhåndbøker for biler og motorsykler tilbake til midten av 60-årene. De fleste er med engelsk tekst (ordbok følger med), men noen er også med svensk tekst.

De aller fleste av oss har vel en eller annen gang forsøkt å følge verkstedhåndboka til Haynes og med forskjellig resultat. Har man en gammel bil, ja så skal denne verkstedhåndboka stå i bokhylla. Nedenfor har vi tatt for oss noen ord og uttrykk som står i disse håndbøkene og oversatt dette til norsk. Vi fant dette på hjemmesiden til en Triumphklubb.



<http://www.rucompatible.com/triumph/>

Øversettelse av disse Haynes verkstedmanualene:

Haynes: Denne sitter godt.

Øversettelse: Denne skraper du opp knokene på!

Haynes: Vri mot klokka

Øversettelse: Klem fast med skrustikker og så slå gjentatte ganger med hammer – mot klokka.



Haynes: Denne sitter hardt.

Oversettelse: Denne kan du bare glemme, kompis!

Haynes: Slik det ble beskrevet i kapittel 7...

Oversettelse: Nå har du lært at du må lese boka før du starter, nå ser du på skumle bilder av innsiden på en girkasse.

Haynes: Lirk

Oversettelse: Bank en skrutrekker inn i...

Haynes: Skru løs

Oversettelse: Gå og kjøp en boks med WD40
(kjempestørrelse)

Haynes: Hold fast på en bitteliten fjær...

Oversettelse: "Jøss, hva var det, det traff meg nesten i øyet"

Haynes: Trykk og vri for å fjerne lyspæren...

Oversettelse: OK, nå har jeg fått ut glassdelen, nå trengs det en god nebbtang for å få ut bajonett delen.

Haynes: Forsiktig....

Oversettelse: Begynn forsiktig og så klem til skikkelig slik at blodårene banker i pannen, sjekk så igjen manualen, siden det du gjør nå umulig kan være "forsiktig".

Haynes: Sjekk hver uke...

Oversettelse: Hvis det ikke er ødelagt så trenger du ikke å fikse det!

Haynes: Rutinemessig vedlikehold...

Oversettelse: Hvis det ikke er ødelagt... så er det like før!



Haynes: Kategori 1 skrunøkkel.

Oversettelse: Moren din kunne klart dette ... så hvordan klarte du å rote det til sånn?

Haynes: Kategori 2 skrunøkler

Oversettelse: Nå tenker du kanskje at du kan klare dette siden 2 er et bittelite tall.... men du trodde også at koplings-skjemaet var et kart over t-banenettet i Tokyo (faktisk ville det vært nyttigere for deg).

Haynes: Kategori 3 skrunøkler.

Oversettelse: Men Novaer er lette å holde riktig – ikke sant? Så da tror du at tre Nova skrunøkler må være det samme som en vanlig ”standard bil” kategori 2 skrunøkler jobb.

Haynes: Kategori 4 skrunøkler.

Oversettelse: Så dette vurderer du seriøst, din dust!

Haynes: Kategori 5 skrunøkler.

Oversettelse: OK, men du kan ikke forvente at vi skal sitte på med deg etterpå!

Haynes: Hvis det ikke funker, kan du lage ditt eget spesial-lagde verktøy på denne måten...

Oversettelse: Hahahahaahahahahahahahahahaha!!!!

Haynes: Komprimér...

Klem den så hardt du kan, hopp opp og ned på den, bann på den, kast den mot garasjeveggen, så let etter den i det mørke hjørnet av garasjen mens du mumler ”pokker” gjentatte ganger.



Haynes: Kontrollér

Oversettelse: Mys hardt på den og lat som du vet hva du ser på, så erklær med høy kyndig stemme til din kone: "Jepp, akkurat som jeg trodde, den må byttes"!

Haynes: Nennsomt...

Oversettelse: Det er like før du kutter deg!

Haynes: Sikringsmutter...

Oversettelse: Ja, der er den, den store runde rustklumpen.

Haynes: Få tak i hjelp

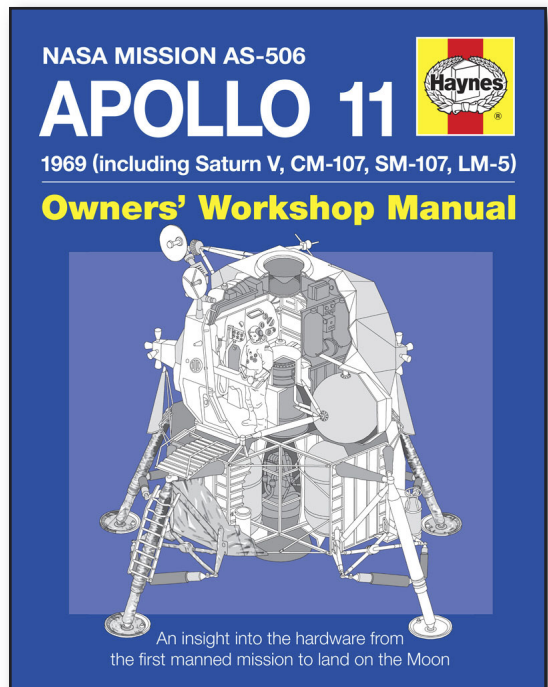
Oversettelse: Vær forberedt på å måtte ydmyke deg foran noen du kjenner.

Haynes: Det er lettere å snu motoren når tennpluggene er fjernet.

Oversettelse: Men, det blir mye vanskeligere å starte motoren etterpå. Etter at skrekkfølelsen har avtatt litt, kan du begynne å skjemmes skikkelig mens du forsiktig setter inn tennpluggene igjen.

Haynes: Skrus sammen igjen i motsatt rekkefølge av demontering.

Oversettelse: Men du banner på forskjellige steder.





Haynes: Lirk unna festepluggen i plast.
Oversettelse: Brekk dem av...

Haynes: Bruk en passende dor...
Oversettelse: Den største spikeren i verktøykassen din er ikke en passende dor!

Haynes: Vanlige verktøy
Oversettelse: Pass på at du har et NAF-kort og mobiltelefon.

Haynes: Anvend litt varme...
Oversettelse: Å legge munnen inntil og blåse hardt er ikke å anvende litt varme.

Haynes: Indeks
Oversettelse: En liste over alt boka inneholder bortsett fra det du har lyst til å gjøre!

For mer Haynes moro:
Gå til første delen, Sikkerhet Først, og les avsnittet om fluor-syre. Ønsker du virkelig å få råd fra en bok som bruker sånne understatement????

Så kan du se på den fine fargedelen om karosserireparasjoner, og mens du ser på disse to sidene kan du gjenta for deg selv så mange ganger at det trenger inn: "min bil vil aldri se sånn ut..."

Bla deg fram til slutten og se på glødepluggbildene i farger, ligner de på glødepluggene i din Triumph? Hvis du ikke klarer å finne glødepluggene i Triumphen din så se på den siste oversettelsen i listen!

NB: Haynes verkstedmanualer er ©opyright av en sadist som er svært sinnsforvirret.



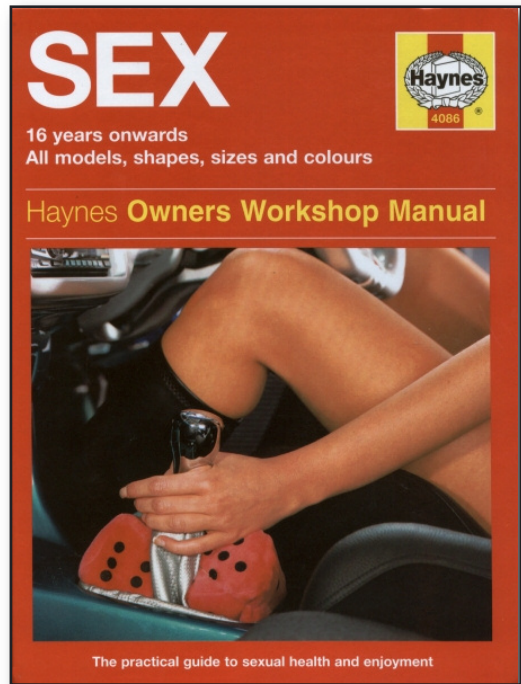
Haynes sexhåndbok

Sex og biler har vært uløselig sammenkoblet i mange år og det er vel ingen overraskelse at en stor andel av all seksuell aktivitet finner sted i biler. Så hva kan være mer logisk enn en sexhåndbok fra Haynes?

- ☆ Sexhåndboken inneholder:
 - Steg-for-steg instruksjoner for tryggere og morsommere sex
- ☆ Enestående råd om sex i bil, med eksempler fra virkeligheten
- ☆ Basert på praktisk erfaring fra en velkjent helseekspert
- ☆ Fargelagte feilsøkingskart for rask diagnose av sex-relaterte forhold

Boka er både morsom og lærerik. Den er skrevet med den enestående tørre britiske humoren, men er absolutt ingen humorbok. Informasjonen er saklig og praktisk og forfatteren er praktiserende lege.

Det er ingenting i boka som er pornografisk, men pga. av innholdet må vi understreke følgende:
ved å klikke på "legg i handlekurven" så indikerer du at du er





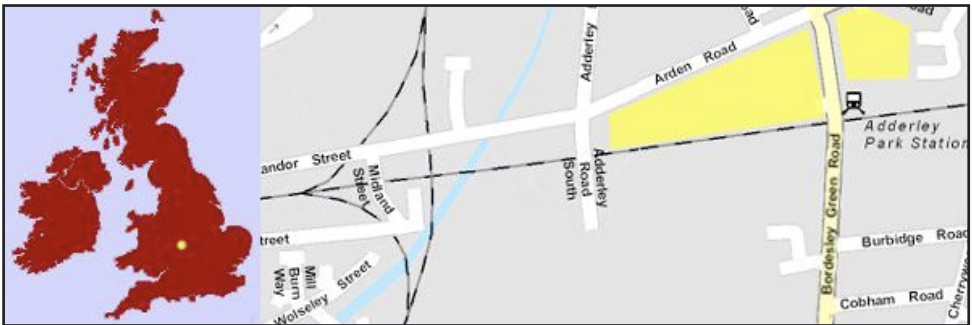
18 år eller eldre.

Adderley Park

Adderley park-fabrikken ble en del av BMC via Nuffield-gruppen. Den hadde vært hjem for Wolseley fra 1901 og frem til slutten av 1920-årene da William Morris kjøpte opp Wolseley og fabrikken ble gjort om til varebilproduksjon.

Beliggenhet:

Arden Road/Bordesley Green Road, Adderley Park, Birmingham.

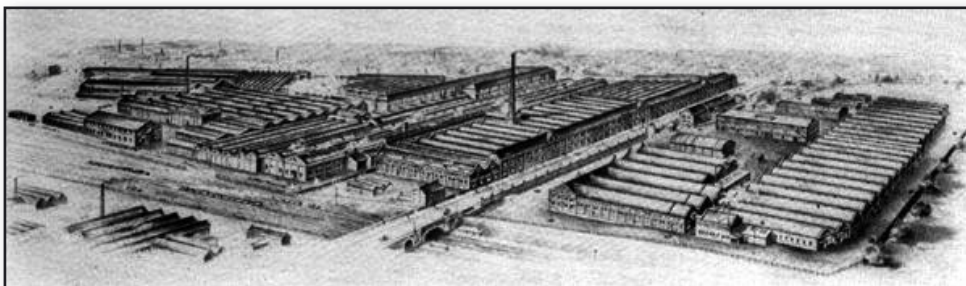


En kort historikk

Wolseleys fabrikk i Arden Road var opprinnelig lokalene til en bedrift som het Starley Bros & Westwood Manufacturing Co Ltd. og som gikk konkurs i 1895. Året etter inngikk Vickers engineering company en 99-års leieavtale for området (som da var på ca. 14 mål) med planer om å starte bilproduksjon. Det var omtrent på denne tiden at Herbert Austin, som da arbeidet for Wolseley Sheep Shearing Machine Co Ltd, hadde begynt å eksperimentere med bilproduksjon på privat basis. Selv om Wolseley ikke var interessert i Austins arbeid, forsto Vickers potensialet og etter betydelig utvikling av Adderley Park-området, etablerte de



bedriften Wolseley Tool and Motor Car Co Ltd i 1901. Produksjonen av Wolseley-biler startet der senere samme år og i 1914 hadde området vokst til 84 mål med ny fabrikk og kontorbygninger som gjenspeilte bedriftens voksende status. Faktisk utviklet Wolseley seg til å bli Storbritannias største bilprodusent i mellomkrigstiden og produserte årlig ca. 3000 biler. På ett tidspunkt var Adderley Park-fabrikken den

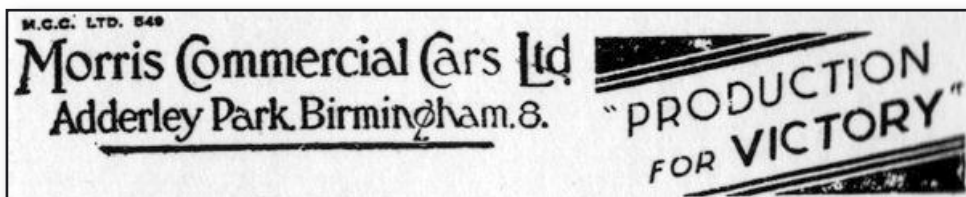


største bilfabrikken i Europa. Adderley Park-fabrikken etter utvidelsen rundt starten av Første verdenskrig. Bordesley Green Park skiller de to hovedområdene mens jernbanelinjen mellom Birmingham og London sees i forgrunnen.

Midt på 20-tallet begynte imidlertid Wolseley å gå med tap, mye på grunn av ineffektiv drift. Da selskapet gikk konkurs i februar 1927, ble det snappet opp av den oppkjøpskåte William Morris som ervervet både Adderley Park-fabrikken og Wolseleys andre fabrikk i Drews Lane. Morris relanserte selskapet som Wolseley Motors (1927) Ltd og produksjonen ble deretter konsentrert til Drews Lane-fabrikken. Han hadde planer om å bruke Adderley Park for produksjon av Morris Commercial Cars (som hadde vært basert i Soho-området i Birmingham siden etableringen i 1924). I 1933 var Adderley Park etablert som hjemmet til Morris Commercial Cars som produserte hovedsakelig – som navnet antyder – drosjer,



varebiler og lastebiler, selv om de hadde en kortvarig satsning innen personbilproduksjon på begynnelsen av 30-tallet. Produksjon av mindre varebiler med nyttelast opp til 1 tonn



ble fortsatt produsert i Cowley.

Etter Annen verdenskrig startet Morris produksjon av J-series varebilen i Adderley Park som startet med J-Type i 1949, denne produksjonen skulle pågå i lang tid. J-Type ble erstattet av JB i 1957 som så måtte vike for den velkjente J4 i 1960. I 1956 begynte imidlertid produksjon av den store J2-modellen og produksjonen av J2 fortsatte i ca. 11 år før den ble erstattet av 250JU i 1967. Etter fusjonen mellom Austin og Morris i 1952 ble for øvrig Morris Commercial kjenne-tegnet skrinlagt, siden BMC bestemte seg for å selge sine varevogner under både Austin- og Morris-merket, selv om Morris Commercial Vehicles fortsatte å eksistere som egen enhet fram til 1960-årene. Adderley Park ble så en del av BMCs Light Commercial Vehicles Division, og i 1968 skulle markedsføringen så endres igjen ved at BMC-merket ble anvendt på mange av de små varebilene.

I 1960 ble chassisproduksjonen for FX4 drosjen og FL2 utleiebil overført fra Longbridge til Adderley Park, som også bygget chassis og dieselmotorer for de små varebilene. I 1962 ble monteringen av FG-trucken (med sitt særegne "thrupenny" førerhus) flyttet til BMCs nye spesialbygde truckfabrikk i Bathgate, som hadde blitt finansiert med stat-



lig støtte for å gjenreise et kriserammet område i Skottland. Det samme året ble noe av den ledige kapasiteten i Adderley Park tatt i bruk når tilleggsproduksjon av Morris Minor varebil og pickup ble overført fra Abingdon-fabrikken, der de hadde blitt bygd (sammen med Traveller) siden 1960, selv om hovedproduksjon av disse modellene fortsatte i Cowley, sammen med sedan og tourer-versjonene. To år senere, i 1964, ble Adderley Park eneprodusent av varebilen og pickusen og i juli 1969 ble produksjon av Traveller også



overført dit.

Et stort parti med J4 og nylanserte 250JU sees her i Adderley Parks ekspedisjonsområde i 1967 mens de venter på å bli tatt i bruk av Postens teleavdeling.

Etter etableringen av det mektige BLMC i 1968 var imidlertid Adderley Park-fabrikkenes dager talte. I sin nye rolle som sjef for Austin-Morrisavdelingen hadde George Turnbull satt seg fore å rasjonalisere overfloden av nært-liggende fabrikk-er som hadde blitt overtatt av bedriften, og Adderley Park som på den tiden sysselsatte ca. 3000 personer, var en av de første fabrikkene som ble utpekt som offer. I 1970 ble de resterende lette truckene flyttet til Bathgate-fabrikken (som nå var kjent som Leyland Motors (Scotland) Ltd.). Samme år



forhandlet Turnbull en avtale med Bill Lucas av Carbodies for å overta produksjonen av FX4/FL2-chassiset. Carbodies hadde alltid bygget karosseriene til disse modellene og fra våren 1971 begynte de å produsere hele bilen på sine Holyhead Road lokaler i Coventry.

Omtrent samtidig forsvant den siste britiskbygde Morris Minor Traveller fra Adderley Park, i april 1970. Da var det bare varebilene igjen og produksjonen fortsatte til slutten av året, stort sett på grunn av Postens fortsatte lojalitet. De fikk levert de aller siste eksemplarene som ble bygd og lagret dem for at de skulle være klare til tjeneste året etter. Og slik var det at Adderley Park-fabrikken stengte dørene på slutten av 1971 med produksjonen av den siste Morris Minor varebilen. J4 og 250JU-varebilene fortsatte å bli produsert der fram til stengingen; produksjon av disse modellene ble så innstilt midlertidig til begynnelsen av 1972 da fabrikken ble flyttet til Washwood Heath som lå i nærheten.

I dag, over tredve år etter stengingen, er det lite igjen av det tidligere Adderley Park-området som nå huser et industri-vekstanlegg. Det eneste som gjenstår av de opprinnelige bygningene er visstnok veggen på kontorbygget som var vendt mot Bordesley Green Road, selv om kartet øverst viser at en vei i nærheten er blitt kalt Wolseley Street som en anerkjennelse av de tidligere beboerne i området.

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



Etterkrigsmodeller produsert ved Adderley Park (1945–1971)

Modell	Datoer	Kommentar
Morris J-Type	1949–1957	Avløst av JB-Type
Morris LC4/LC5	1952–1960	Erstattet av FG-serien
Morris LD/Austin 1-tonn, 1½-tonn	1952–1968	Erstattet av EA
Morris J2/Austin 152	1956–1967	Erstattet av 250JU
Morris JB-Type	1957–1960	Erstattet av J4
Morris FG/FM-serien	1960–1962	Produksjonen overført til Bathgate
Austin FX4/FL2 chassis	1960–1971	Produksjonen overført til Carbodies i Coventry
Morris/Austin/Austin Morris J4	1960–1971	Produksjonen overført til Washwood Heath
Morris Minor van/pick-up	1962–1971	Produksjonen overført til Abingdon (og fra Cowley i 1964) og opphørt med stengingen av AdderleyPark
BMC/Austin Morris 250JU	1967–1971	Produksjonen overført til Washwood Heath
BMC/Leyland EA	1968–1971	Produksjonen overført til Bathgate
Morris Minor Traveller	1969–1971	Produksjonen overført fra Cowley og opphørt i april 1971

Copyright © 2002–2009 Keith Adam









GILLIAN BARDSLEY
AND STEPHEN LAING



MAKING CARS AT
COWLEY





I 1913 bygget en ambisiøs ung forretningsmann ved navn William Morris om en forfallen krigsskole ved Oxford til en monteringshall for motorkjøretøyer. Han hadde dermed startet det første kapitlet i et av de mest usedvanlige eventyrene i britisk bilindustri og underveis ble han utnevnt til Lord Nuffield og ble også mangemillionær. Fra Morris Motors og Pressed Steek, via British Motor Corporation og British Leyland til å bli en del av BMW og deres vellykkede produksjon av den nye Mini, har bilproduksjonen i Cowley spilt en svært viktig rolle. Selv om de gamle fabrikkpipene er blitt avløst av mer moderne trender, ville Oxford i dag vært svært annerledes uten Cowley. De fleste fotografiene i boken kommer fra de rikholdige arkivsamlingene til British Motor Industry Heritage Trust som holder til i Heritage Motor Centre, Gaydon, hvor Gillian Bardsley er arkivar og Stephen Lang er kurator for kjøretøysamlingen.

Boka om Cowley kan kjøpes på:
http://www.amazon.co.uk/Making-Cars-Cowley-Gillian-Bardsley/dp/0752439022/ref=pd_cp_b_2_img





Gillian Bardsley & Colin Corke



Making Cars at LONGBRIDGE





Det ble produsert biler i Longbridge i 99 år. Mindre enn ett år før hundreårsjubileet ble fabrikken stengt og 6000 mistet jobben. Historien om Longbridge er full av tragedier og tapet av bilproduksjonen har rammet industrivirksomheten i Midlands-området hardt. De første bilene som ble produsert var Austin'er og det har vært bilproduksjon helt siden den gang. Noen av de mest anerkjente merkene og modellene har vært produsert der siden den opprinnelige Austin 7-modellen fra 1920-årene og Mini'en fra 1959, samt Austin 1100. De senere årene har fabrikken også produsert Rover og MG, som omfatter SD1, Rover 75 og MGF-modellen. Som en følge av dårlig ledelse, myndigheter som blandet seg inn, statlig kontroll og salget til BAe og siden BMW, etterfulgt av den katastrofale nye ledelsen i Longbridge, er Longbridges nyere historie tragisk. Men det er lett å glemme at fabrikken har produsert millioner av biler, bl.a. noen av de mest berømte designene som noensinne har vært produsert, og at Longbridge engang ga arbeid til titusener av mennesker i Birmingham.

Boka om Longbridge kan kjøpes på:

http://www.amazon.co.uk/Making-Cars-Longbridge-Gillian-Bardsley/dp/0752437410/ref=pd_cp_b_1_img





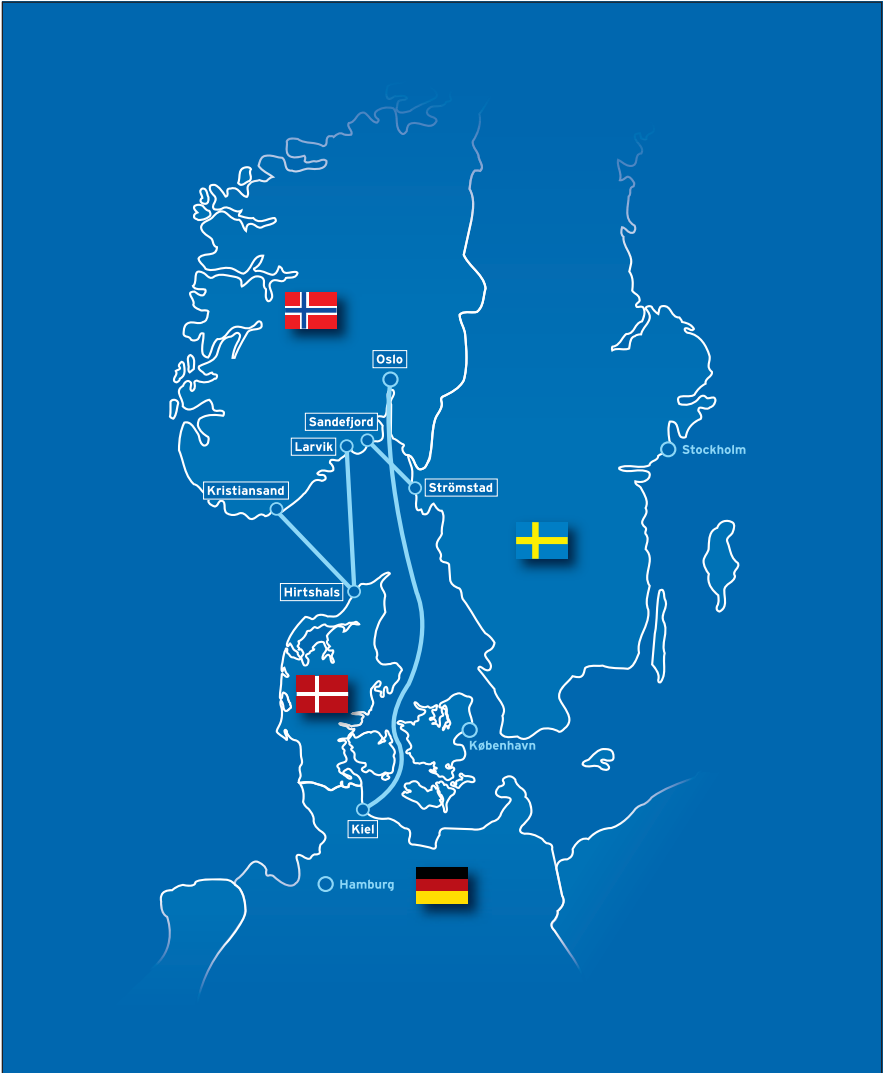
De yngste.....

Barn til våre medlemmer deltok også på treffet lørdag 1. august 09 og det var oppgaver, premier og stolte barn (og kanskje noen stolte foreldre også ?)



Sponsorer til treffet var:

LEKEHUSET HAMAR – BARNELAND –
BILXTRA (tidligere Jahre Motor Hamar AS)
BILVAREHUSET ANKER – MEKONOMEN



colorline.no • 810 00 811





SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte frukte-elsker ønsker seg en kvalitetste med fruktsmak.
Twining's 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 Twining's te i ro og mak!*



© OILMANSSEAS

TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: TWININGS@HAUGEN-GRUPPEN.NO OG FÅ SMAKSTROVER.

B

DISTRIBUERT AV POSTEN
NORGE
posten
NORGE P.P. PORTO BETALT

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening