



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 3 – 2006



Eier av denne flotte Austin A40 Sports er medlem Leiv Lundanes, Eikenos, Ålesund. Austin produserte 4011 biler (1950-53) i samarbeid med Jensen. Foto: Roar Bjørge



NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING TILSLUTTET LMK

Leder: Lise Ukkelberg ; Svartolderveien 11, 2316 Hamar

Epost: lise.j.ukkelberg@sparebanken-hedmark.no

Tlf: 625 21 223 – 900 13 044

Redaktør: Roar Bjørge Riskegrenda 14 1352 Kolsås

Epost: roar.bjorge@yahoo.com

Tlf: 671 34 501 - 901 62 818

Kasserer: Stein Batalden: Caroline Øverlands vei 8 A 1356 Bekkestua

Epost: stein.batalden@sd.dep.no

Postgiro: 0530 25 77872

Tlf: 671 21 837 - 907 782 19

Medlemsregisterfører: Frode Tverdal Uelandsgt. 77, 0462 Oslo

albionmedlem@hotmail.com

Tlf: 901 96 483

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



Morris Minor Pickup



Morris Minor Saloon 4 Door



Morris Minor Van



Morris Minor Traveller



Morris Minor Convertible



Leder har ordet

NÅ ER DET PÅ'N IGJEN



På årsmøtet i august på Biri ble jeg gitt ny tillit til å overta som formann. Jeg gleder meg virkelig til å ta fatt igjen på en ”ny” og spennende ”jobb”. Håper at vi alle kan trekke lasset sammen og videreføre arbeidet i Albion med tanke på samhandling, bredde, entusiasme, litt skryt i godt miljø og ingen medisin mot den engelske syken..... (Jeg har ikke funnet noen fullgod vaksine enda)

Biri i år har bare lovord - godt vær - mange salgsstand og veldig mange engelske doninger sto vell parkert ute på gresset på Biri travbane v/Albion standen. Jeg tror ikke at det var noen merker/land som slo oss i antall kjøretøy. Takk til alle som deltok.

På kvelden var det som vanlig Stranda Camping og i år var det minnerikt - **VÆRET VAR HELT TOPP.**

Egil Hagen stakk av m/Jaguarfigur i det han vant konkurransen som var laget av fjorårets vinner. I tillegg ble turen til England vunnet av svenske Urban. Han hadde i år tatt turen til Norge og Biri, meldte seg inn i Albion, og vips - nummeret gav han tur til England m/båt. Det lønner seg virkelig å ta turen til Norge, Biri og Stranda Camping.

Nå lakker og lir det mot høst og det er mange nå som er i modus med gryende tanker om vinterlagring av doningen og så er det masse som skal gjøres (tror og håper vi) på bilen i løpet av vinteren. Høsten benyttes flittig til å finne deler og annet utstyr som skal gjøres ferdig og klart til vårpussen begynner. Men, tiden strekker ikke alltid til og vi får jo ikke alltid gjort det vi har tenkt. Ut over høsten har vi tiltenkt alle medlemmene et eget delerundskriv m/adresser, tlf. nr og web-adresser.



Først er det marked i England på Bealeiu hvor det enkelte år er mange Albionmedlemmer som både kjøper, prater og knytter ytterligere vennskap med hverandre. Dernest står Ekebergmarkedet for tur. Albion vil også i år ha egen stand, hjertelig velkommen !

Jeg ønsker dere alle en god høstsesong og sender en varm hilsen fra alle som bidrar til klubben og bladet.

Lise



Eier er Albions leder - Lise Ukkelberg. Austin A125 Sheerline ble produsert i et antall av 9000 i perioden 1947-54 ved Longbrigde.

Aktivitetsskalender:

Albiontreff på Høvikodden – onsdag 27. september.
Høsttreff for Oslo-gruppa i Morris Minor, Mellerud,
Sverige 29.september – 1. oktober



Så rask! Så villig! Så stø og sikker!

Westminster

A95

DEN NYE

AUSTIN

**kombinerer
suveren kraft med
fornem eleganse**



De behøver ikke å være bilskjønner for å forstå at A95 Westminster er noe utenom det vanlige.

De vil oppdage det straks De setter Dem bak rattet. Og ta en titt på denne enestående liste over spesifikasjoner:

5-6 seter, 92 HK, 6 syl. toppventil motor, maks.fart ca. 145 km/t.

Komfortabelt og luksuriøst utstyrt.

Air-conditioning. Ekte skinn i setene.

Usedvanlig stort bagasjerum.

Rustbeskyttet og støvtett. Slangeløse dekk.

Forener vakre linjer med glimrende kjøreegenskaper.

Og prisen bare kr. 21 650.—, A 95 Westminster er en luksusbil til lav pris!

Buy AUSTIN
*and be proud
of it*

Representant for Norge:

ERIK B. WINTER

Forhandlere over hele landet

Storingsgaten 20 - Oslo - Telefon 41 59 10



Redaktøren har ordet

Denne sommeren har det vært stor aktivitet for mange medlemmer i klubben. Det har kommet inn flotte leserbrev om noe av dette. Vi vil svært gjerne ha flere brev.



For min egen del må det nevnes veterandagene på Magnor i slutten av juni. Her kunne publikum se mange forskjellige motoriserte kjøretøy og vi var en stor gjeng med Morris Minor. Disse passer også godt sammen med gamle lastebiler, traktorer, motorsykler for å nevne noe. Det var svært moro å få se en gammel knottbil fra krigens dager.

Midt i juli var det Nordisk Morris Minor treff i Geiranger. I svært natur-skjønne områder og med værguder helt på arrangørens side, ble dette et flott arrangement som ble ledet av Egil Lundanes, også medlem av Albion. Faren Leiv stilte i tillegg opp med en svært sjelden bil – også i Norge – en Ausin A40 Sports.



Foto: Roar Bjørge

På treffet fant jeg også en A60 Austin Cambrigde (1961-1969) produsert i et antall av 175 674, hvorav ca 101000 ved Longbrigde og resten i Cowley (1965-69). På treffet hadde det også forvillet seg en Morris Oxford – riktignok fra Danmark og medlem av NMMK.



Så kommer vi til Birtreffet. Her var også værgudene med oss og det kom masse flotte biler. Her vil jeg spesielt trekke fra en bil Austin A95 Westminster (1956-1959) produsert ved Longbrigde i et antall av 28065.



Foto: Roar Bjørge

Det er litt pussig at jeg plutselig i år skulle få anledning til å se så mange flotte Austin fra 50-tallet og tidlig 60-tallet. Det er også svært moro å se slike flotte eksemplarer fra eiere av Albion-klubben. Det gir oss en ulik bredde.

Når vi kommer inn på bredde, så må nevnes onsdagstreffet til Albion i august hvor følgende biler ble observert: Morris Minor 1962mod, Morris Marina 1300, Wolseley 1946 mod, Wolseley 1500 1960 mod, Riley RMB 1948 mod, Jaguar 3.4 1964 mod, Austin Healey 3000 1965 mod, Rover 16 1947 mod, Rover TC 3500 V8, Rover TC 2500, Triumph TR4, Triumph og en italiener (Jens Even). Det er jo svært hyggelig å kunne rusle rundt og se på alle disse flotte bilene.

Praten gikk om løst og fast og det var morsomt å høre at baklysene på Jaguar Mark II er tro kopi av baklysene til Morris Minor fra slutten av 50-tallet/tidlig 60-tallet.

Bilder av treffet finner du på www.albion.no.com og hvor Dag Jarnøy som nyvalgt nettansvarlig allerede har fått gjort svært mye. Dette er en gledelig



utvikling for Albion og vi håper med dette at vi skal få større interesse for klubben vår. Et annet vesentlig moment er selvfølgelig at vi deler gleder med hverandre om gamle engelske biler.

Første bilde er en Austin A60 Cambridge fra Treffet på Geiranger.
Andre bilde er en Austin A95 Westminster fra Biritreffet.

Redaktøren

Min engelske bil - Dag Jarnøy

Høsten 1970 begynte jeg på bilmekanikerlinjen på Sogn Videregående skole, etter fullført grunnkurs mekanikk på Elvebakken året før. Jeg skulle ikke bli bilmekaniker, men den nystartede linjen for bilelektrikere krevde at man først tok det løpet.

Læreren vår fortalte at de som hadde egne biler kunne få arbeide med disse når vi hadde praksis. De som ikke hadde egne biler måtte pent hente opp noen av de gamle bilene som var gitt til skolen som gave. Og dette var virkelig vrak.

Ikke hadde jeg bil og ikke hadde jeg noen penger til å kjøpe bil for heller. Jeg grublet på hvordan jeg skulle skaffe meg en bil. I Ringshusveien hvor jeg bodde, var det en gammel bil som i flere år hadde stått i veikanten. Hver dag på skoleveien hadde jeg passert den uten å vie den så mange tanker. Fin å se på dog litt gammeldags. Dengang var den i bruk, men i de senere år hadde den stått avskiltet inne i en have utenfor en garasje. Jeg bestemte meg for å spørre om bilen var til salgs.



Viggo W. Pedersen og undertegnende heiser ut motoren på Flisa

Eieren viste seg å være Arne Mathisen som hadde eid bilen fra 1956. Det var en Riley 2,5 RMB 1948 modell med originalt venstreratt. Han spurte meg hvorfor jeg ville kjøpe den ødelagte og ramponerte bilen. Jeg sa som sant var. Han tenkte seg litt om, og så sa han at jeg skulle få bilen gratis på en betingelse. Han ville ikke se bilen kjørende rundt i strøket med bråkete ungdommer som en "raggarbil". Det løftet var enkelt å gi.

Bilen ble så tauet ca 200 meter hjem til mine besteforeldres eiendom. Motoren hadde en brent eksosventil, eksosanlegget var defekt, forstillingen var falt ned på den ene siden, taket hadde hull og var revnet i bakkant, og diverse andre feil ble konstatert. Faktisk hadde ungene hoppet på taket og herjet med bilen utvendig. Litt rust var det også her og der. Verst var at alle brakettene på rammen som karosseriet er skrudd fast til var nesten borte. Treverket i fremre stolper var pill råttent. Kulelageret til mellomaksel hadde skåret seg og ødelagt akslingen. Topplukk ble tatt med på yrkesskolen og ventilene slipt. Fremre eksosrør ble hentet fra en Hudson, utrolig at det passet. (Dette røret hang i garasjen til en kamerat og var etterlatt av en tidligere eier).



Kingboltforing ble dreid på yrkesskolen på Elvebakken, hvor min tidligere lærer tro til. Det ble innvendig Withworth gjenger via dreiestål. Alle elektriske ledninger ble lagt opp på nytt. "Nye dekk" ble kjøpt inn fra en tidligere Studebackereier på Majorstua. Mønsteret var bra, men ingen hadde fortalt meg at dekk var ferskvare. Dekkene skrek i alle svinger og det banket og slo da de var steinhårde.

Bilen ble godkjent av Bilsakkyndig i Oslo med DA skilt som kom i 1971. Jeg spanderte også en hellakking av bilen i mørk grønn farge. Jeg kunne sagt Bentleyfarge, men det var en VW farge. Sommerferien ble det året tilbrakt på Sørlandet i nyrestaurert doning. Alt gikk bra fra Oslo til Kristiansand non stopp. Målet var Mandal. Da oppstod en vannlekkasje og koking var ikke til å unngå. Stadige etterfyllinger i stor skala bedret intervallene, men bilen kokte stadig. Vel hjemme ble feilen utbedret.

En av mine kamerater synes bilen var fin og ville ha en maken. Vi satte inn en annonse i Aftenposten og fikk svar fra en som hadde en Riley 2,5 på Flisa. Vi tok turen og kunne dessverre konstatere at bilen var et vrak. Bilen var lakkert utvendig med meget stort lakksig over det hele. Innvendig var stofftaket malt hvitt! Bakstillingen var fra en Standard Vanguard. Rileyen hadde mekaniske bremses bak, det hadde ikke Vanguarden. Dette var løst ved å sveise fast bremseslaget til mellomakselhylsa. Altså verken håndbrems eller vanlige bremses bak! Hele taket bestod kun av rustne perforerte plater (vatt og skaitrekk manglet). Eieren sa motoren var nyoverhaldt, men med null i kompresjon nektet vi å tro det. Vi reiste hjem med uforrettet sak.

Et par uker senere ringte jeg og sa jeg ville kjøpe bilen for en billig penge som debil, og det gikk greit. Vi reiste til Flisa i en Austin Mini Cooper med trematerialer på taket til å snekre provisorisk løftebukk for utheising av motor etc. Bilen ble hugget opp på Flisa. Vi måtte argumentere lenge for å låne en skjærebrenner av et lokalt firma. Dagen etter ble de fleste delene kjørt hjem til Oslo med en engasjert lastebil. Motoren ble tatt med på Yrkesskolen og fullstendig demontert.



Den var faktisk nylig overhaldt, men hadde skåret seg litt da olje ikke hadde kommet frem tidsnok ved oppstart første gangen. Kun litt pussing med smergel, nye stempelringer, pakninger etc og den ble som ny. Motoren ble malt gressgrønn og satt inn i min Riley. Dette var ikke fordi motoren min var dårlig, men den nyoverhalte var ren og fin å se på.



Rileyen ferdig lakkert og klar for ferietur i 1971

Våren 1972 skulle jeg og min kommende kone til Amerika. Jeg solgte bilen for å få penger til reise og hotellopphold. Tilbake hadde jeg mange minner og en del bilder. Kjøperen fra Jessheim skulle hente alle delene jeg hadde (motor, girkasse, skjermmer etc) innen en ukes tid. Månedene gikk. Jeg skrev brev og ringte, men ingen respons. Etter et halvt år ble alt kjørt på fyllinga. Et år etter sto kjøperen på døren og spurte etter delene. Da var alt dessverre borte.

Årene gikk og jeg har aldri sett eller hørt noe om denne bilen. Så i 2005 fant jeg tilfeldig den samme bilen. Det skal jeg fortelle om i neste utgave.

Biri 2006



Referat fra årsmøte i Albion

5. august 2006

1. Innkalling ble godkjent

2. Til ordstyrer ble valgt Ranveig Hagen, til referent Rolf Schau.

Roar Bjørge og Dag Jarnøy ble valgt til å underskrive protokollen.

3. Styrets årsberetning ble gjennomgått. På spørsmål ble det opplyst at det for tiden er 180-200 medlemmer i Albion. For øvrig ingen kommentarer til årsberetningen.

4. Regnskap for 2005 ble gjennomgått og godkjent uten kommentarer.

Budsjett for 2007 ble gjennomgått. Kontingent for 2007 ble satt til kr.

200,-. Budsjett godkjent.

Det ble en generell diskusjon om hvordan utgifter eventuelt kan reduseres, for eksempel ved å utgi færre klubblader pr. år. Trykking og utsendelse utgjør den desidert største utgiftsposten. Men det ble påpekt at bladet er der viktigste bindeledd for en så spredt medlemsmasse som vår, og at en kraftig begrensning av antallet gratisseksemplarer som sendes ut, allerede har ført til innsparinger. Det var også enighet om at vi ikke har behov for å gå med særlig overskudd, en balanse mellom inntekter og utgifter er det vi må etterstrebe. Vi fortsetter derfor med å gi ut 4 blader i året.

Det ble i denne forbindelse også diskutert en satsing på nettversjon av rundskriv. De fleste syntes å mene at en papirutgave fortsatt er det beste, og at mediene bør brukes parallelt. Men det foreligger planer om å legge ut stoff fra tidligere rundskriv/klubblader på Albions nettsider. Her har allerede mye arbeid blitt gjort.

5. Merkeoppmenn

Vilhelm Lange ble utnevnt til merkeoppmann for Wolseley etter Egil Hagen.

6. Det var ingen innkomne saker.

7. Valg. Jon E. Myklestad presenterte valgkomiteens forslag til styre:

Lise Ukkelberg - formann

Stein Batalden - kasserer

Dag Jarnøy - styremedlem med særlig ansvar for nettsider

Martin Fælla - styremedlem



Rolf Schau - styremedlem

Sigbjørn Holtmoen - styremedlem (ikke på valg)

Jan Tverdal - styremedlem (ikke på valg)

Roar Bjørge - redaktør

Det ble noe diskusjon omkring fremgangsmåte ved valget, og valgkomiteen fikk kritikk for manglende informasjon til styret. Det ble ikke fremmet motforslag som dekket styrets behov for folk på alle postene, og valgkomiteens forslag ble vedtatt etter avstemming.

Årsmøtet takket avtroppende formann Ranveig Hagen for mange års flott innsats for klubben, for å ha brukt så mye tid og entusiasme på å være samlingspunkt i vår spredte medlemsmasse.

Referent: Rolf Schau

Underskrift av protokoll: Dag Jarnøy (sign) Roar Bjørge(sign)

Noen bilder fra Biri:



Foto: Urban Mattsson



Tur til Biri - august 2006 av Per Kjell Torvestad

Biri-tur står alltid på programmet, det må noe til for å unnvære den.

I år ble Vigdis hjemme på grunn av jobb, så det ble MG-en som ble brukt, da jeg hadde plass til bagasje inni bilen, i tillegg til lærkofferten bakpå bagasjebrettet. Skal begge avgårde i den, må det prioriteres hva vi tar med oss, da plassen er rimelig begrenset. Men med bilen i tilsynelatende god form, og utmerkede værmeldinger, var det denne gangen et selvfølgelig valg å kjøre åpen bil. Da Vigdis kom hjem fra nattevakt fredag morgen kvart over åtte, ble det god dag og adjø, og avgårde bar det.

Erling Hetland skulle også kjøre samtidig, han i -60mod. Morris minor traveller, og pr. telefon ble det avtalt å treffes i Stordalen innenfor Etne. Der var også Kristian Utvik og Jan Bertelsen i Jan`s VW Caddy.

Det bar videre, med middagsstopp i Eidfjord, der ble skinnjakka pakket ned, resten av turen gikk i kortermet skjorte. MG-en har egentlig ikke så mye til overs for bratte stigninger, så f.eks. Måbødalen og opp til Golsfjellet må varmeapparatet til for å holde "feberen" unna.

Vi handlet og fylte bensin på Gol (som vi pleier) og tok fatt på svingene opp til Gols-fjellet, vel oppe, stoppet Erling, da han ville innom onkel og tanten på hytta, så vi andre fortsatte den vanlige veien, gjennom Vestringsbygda, til Dokka, hvor vi stoppet litt, over fjellet til Vingrom, og denne gangen direkte til travbanen, da markedet alt var i full gang. Der møtte vi kjente over alt, både fra HVK og Albion. "Hele" familien Apeland var til stede, de hadde kjørt hjemmefra på torsdagen for å ta en liten tur innom Sogn på veien, og Jan, som selvfølgelig kjørte -52 Kaptein, hadde fått litt problemer med startmotoren, gikk bare inn på markedet, kjøpte en startmotor, skrudde ut den dårlige og satte den andre inn, og alt var i orden...!



Ved halvti-tiden var det klokest å møte opp på Stranda camping for innsjekk, der hytte 14 sto og ventet på oss. Vi ventet flere overnattingsgjester, Kenneth, Svein Arild og Gunnar Hetland hadde kjørt hjemmefra etter arbeid, og kom i halv ett-tiden. Lørdag morgen var vi på markedet i halv ni-tiden, og startet "søket". Det er ganske mye å gå over, nå hadde endel blitt undersøkt på fredagskvelden, men likevel... En mengde finbil sto på gresset innenfor banen, det ble mye bilprat, og jeg fikk et godt tips om kjøleproblemer på MGA, "prøv å rette opp ribbene i grillen noe, de er så vridde at lufta har vanskelig for å passere inn til radiatoren". Jeg tok en god tang, vridde ribbene litt, slik at radiatoren ble mere synlig rett forfra, og jeg merket en betydelig forbedring på hjemturen på søndagen!

Ellers fant jeg en brukbar MGA-grill til en hundrelapp, krangla med en svenske som ville ha femhundre for en Lucas Fogranger tåkelykt i "nyskick", fikk den for tre... Ellers plukka jeg opp noe "dill", men det kunne godt vært mer bilrelatert å finne, overhørte noen damer som pratet sammen;" Heldigvis er det ikke så mye bilskrot i år!" ??? Trodde nå det var et delemarked jeg da...

Lørdag kveld var det den vanlige samlingen ved grillen for oss Albionister, med konkurranse og trivelig prat. Jammen ble det en liten gevinst på meg i år også. Hjemturen startet søndag morgen i halvni-tiden, fortsatt med skinnjakka nedpakket, og klarte meg godt uten den helt hjem.

Hetlandsgjengen ville innom slekta på Gol, så jeg hadde følge med Frode Apeland til Geilo, der jeg hadde middag hos Frode Aga, derfra hadde jeg følge med Grethe og Jan i Kaptein, og Sigurd og Einar m.fruer i dagligbil-er, men etter en stopp ved Sandvinsvannet ved Odda, kjørte jeg videre før de andre, ville komme meg hjem til rimelig tid, da jobben ventet på mandag morgen.

Var hjemme kvart på sju. Da var nedre radiatorslange begynt å lekk, og venstre bremsesyylinder bak var også lekk... Den høyre hadde jeg bytta pakninger i nå i vår... En prat med Egil Hagen fiksa bremsedeler, radiatorslange fant jeg hos hoggeren... Bilen måtte jo være klar til minneløp over Tronåsen helga etter!



Sjøormløpet 2006 av Per Kjell Torvestad

Det var en litt uvanlig liten oppslutning om Sjøormløpet fra Haugalandet i år.

Det var Gyda og Kristian Utvik i Ford A roadster, Frode Apeland i Opel Super 6, Grethe og Jan Apeland i Opel Blitz med Opel 4/16 bakpå planet, Knut Aksnes m/familie, noen i bruksbil, og noen i Austin Healy 3000, og undertegnede i MG A, og så kom Kenneth Kyte på lørdag morgen (uten gammelbil) og ville være "kartleser" for meg. Været var like strålende som i fjor, og det ble hamstret noen vann/farrisflasker for å ikke tørke fullstendig ut på turen rundt løypa.

Thor Wollebekk var som vanlig i sitt ess som starter, og øste av sin rikholdige kunnskap om kjøretøyene, etterhvert som de ble sendt avgårde i en løype som ble kjørt i begge retninger, "blå" og "rød" løypebeskrivelse, og jeg hadde fått den blå. Den gikk mot Garvikstrondi camping, hvor post 1 var å tippe avstanden mellom senter på hovedlyktene, hvor jeg pådro meg 8 prikker, bomma med fire cm... Så bar det over heia mot Kilen, post 2, Aall bruk, bedøm utvendig diameter på hjulet ditt...! Det ble 10 prikker...

Så bar det mot Lunde, med post 3 ved sluseparken, svar på lokale spørsmål med svaralternativer, 0 prikker...! Videre retning Bø, med post 4 på Sveinseid, også div. spørsmål med svaralt., 0 prikker...! Post 5 var ved Bø gymnas, lukteprøve på fire flasker med ymse innhold, også 0 prikker, dette begynte nesten å bli spennende....

Det bar videre mot Seljord i en sløyfe litt lenger opp i Bø, før vi kom ut på hovedveien ved Emils Auto hvor post 6 lå. To skråttskårne lister var hengslet sammen i den ene enden, og vi skulle danne en vinkel på 90 grader av disse, 1 prikk.. Men, vi hadde også fått utlevert to oppgaveark som skulle svares på! Det ene hadde bilder hvor litt av hver bil viste, og det skulle føres riktig navn på hvert bilde, (hvor noen av oss etterpå



diskuterte om fasiten egentlig var rett..?) Og det andre var synonymord-oppgave på stedsnavn i Norge, eks. slank holme=Magerøy, stemme=Røst, osv.

Vi strevde litt med de tre siste på lista, men etter en diskusjon med noen andre deltakere, var det kun det nestsiste hvor "krona ikke falt ned", nemlig Sauefjøs=???, Jo, BÆ-RUM!! (Duverden!) Vi grubla fælt på noen av bilene også, der bomma jeg faktisk på to jeg var sikker på, som noen andre også, men dette fikk vi ikke vite før etter premieutdelingen. Men vi kom oss jo i mål denne gangen også, fikk levert oppgaver og fikk i retur et fint tresnitt. Rjomegrauten var som vanlig utmerket, og praten gikk livlig mellom alle deltakerene utover ettermiddagen.

Kenneth kjørte hjemover en stund før vi innfant oss på plenen foran hotellet. Der var stemningen alt ganske høy, loddsalget var i full gang og alt var som det skulle være. Så ble lydanlegget testet, og premieutdelingen ble annonsert: "Vi delar ut rosemåla bøllar til dei ni beste i år, og på niande plass; i MGA roadster frå -55, Per Kjell Torvestad!" ????? Hva sa han?? Joda, det ble endelig rosemåla bølle!! Og en mildt sagt overrasket undertegnede måtte skynde meg inn for å få trofeet! Noen av de andre premierte kunne øke samlingen de har fra tidligere, men om det går like lang tid til neste, som det har gått til denne, blir det en stund å vente!

Mitt første løp var i -87, så i -89, og fra og med -93, har jeg samtlige med meg... Utover kvelden ble tørre struper lesket, og praten gikk livlig til det ble konstatert at klokka var nesten to på natta, og da var det på tide å finne veien opp bakken til Gården og finne senga..

Hjemveien gikk greit, hadde litt bensinlukt av og til, men etter Åkra-fjordtunnelen og nedover Stordalen, begynte det å stinke bensin... Svingte inn på "den vanlige" rasteplassen, åpnet panseret, og der flommet bensinen! Flottørhuset på den fremste forgasseren var helt løst, skrudde inn festeskruen flere tørner med fingrene før jeg fikk festet den skikkelig. Og skruene på begge slangeniplene måtte også strammes, det dryppet fra pakningene der og, men ellers gikk bilen "som è kule!"



Kjøp og salg

Thomas Djupvik: epost:[thomasdj@online.no], tlf: 901 05 800 (kveld).

Diverse litteratur selges:

Service parts list, MG Midget series TC.

Service parts list, Morris Ten-Four series M.

Service parts list, Morris Six series MS.

Workshop manual, Morris Six series MS.

Illustrated list of service parts, Riley 2 1/2 litre (RMB).

Service parts list, Morris Oxford series MO.

Service parts list, Wolseley Six-Eighty.

Illustrated list of service parts, Morris Eight series E.

Illustrated list of spare parts, Morris Eight series E.

Salgsbrosjyre Daimler Limousine, 1971.

Salgsbrosjyre Jaguar XJ6 serie 1, 1971.

Salgsbrosjyre Daimler Double-Six serie 1, 1972.

Salgsbrosjyre Jaguar XJ6 serie 2, ca. 1976.

Salgsbrosjyre Range Rover, 1974-modell.

Salgsbrosjyre Range Rover, 1977-modell.

Jubileumsbrosjyre, "Daimler - the first 75 years, 1896-1971."

Jubileumsbrosjyre, "50 Years - Swallow to Jaguar", 1972.

Originallitteratur.

Meget pen tilstand på alt. Kan også selges gunstig samlet.



Riley RM Series

An appreciation of the Riley RM marque filmed as part of the Centenary celebrations and featuring Riley history, interviews with owners and personalities from the Riley RM Club, RM toys and models, and sporting activities.



100 Years of Riley June 1996 - Coventry

This film features cars from the early 1900's to 1969 plus factory footage, sporting events of the 30's, cars at the event, interviews with the owners and personalities including Victor Riley.

Also, "Feeder" rallies, Saturday events, Dinner speeches, Prizegiving and general atmosphere of the weekend.



LEGAL WARNING

FOR PRIVATE HOME USE ONLY
This programme is protected by copyright and is licensed for home use only. It may not be copied or transferred, or shown in schools, colleges, hospitals, or any training establishment, or broadcast by any means which might constitute a public showing, without the express permission in writing of the Riley RM Club Committee.
© Worldwide Copyright 2006

100 Years of Riley

Riley RM Series & 100 Years of Riley

DVD



Two Films originally produced in 1996 now available on DVD for the first time.

Riley RM Series

An appreciation of the Riley RM marque



100 Years of Riley

Riley Cars from the early 1900's to the present day

Denne boka kan kjøpes hos:



epostadresse:

mailto:bookshop@automobilia.no

nettadresse: <http://www.automobilia.no>



Nordmann i høy stilling hos Morris



En del norske journalister besøkte i fjor høst England etter innbydelse fra The British Motor Corporation. På velkomstmiddagen som ble holdt den første aftenen de var i England ble de presentert for direktør Hans Landstad, som i en årrekke har vært direktør ved Morris fabrikk. Til tross for at det var over 50 år siden han forlot Norge snakket han norsk med en liten stavangeraksent.

Det var interessant for de norske journalister å møte en nordmann som hadde en toppstilling ved Morris fabrikk og like interessant var det å høre hvordan det gikk til at han kom i kontakt med W. P. Morris som senere ble Lord Nuffield. Det gikk slik til at i 1911 kom en bilfabrikant fra Oxford, W. P. Morris til fabrikk White & Poppe i Coventry og fortalte sjefen at amerikanerne kunne levere en motor for £ 25,— akkurat halvparten av det man måtte betale i England, og hvorfor kunne ikke England gjøre det samme? Firmaet sendte Landstad til Amerika for å finne ut hvordan dette hang sammen. Senere fikk firma White & Poppe en bestilling fra Morris fabrikk på 2 000 motorer. Så stor ordre hadde firmaet aldri mottatt tidligere, men — sa herr Landstad, vi stolte på mr. Morris. Senere ble herr Landstad ansatt ved Morris fabrikk.

Under første verdenskrig fikk Morris i oppdrag å lage miner og man trengte 40—50 stk. i uken.

«Vi skal nok klare flere enn det», sa Morris, for han stolte vel på sin norske medarbeider, som fikk oppdraget med å sette masseproduksjonen i sving.

Bilfabrikasjonen måtte innstilles så lenge krigen varte, men allerede i 1919 var produksjonen oppe i 25 biler pr. uke og ikke lenge etter var man oppe i 2 500 pr. uke.

Landstad har fått mange oppgaver i årenes løp, og han har løst dem på en beundringsverdig måte.

Han innhadde stillingen som direktør for fabrikkentil han trakk seg tilbake i 1947. Nå bor han i sitt idylliske hus «Eidsvoll» et stykke utenfor Oxford.

Motortidende Nr 3 - 1957



SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

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



PHOTO: S. V.

TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: TWININGS@HAUGEN-GRUPPEN.NO OG TA SMAKSTEVET.

Vi bruker selvfølgelig



når vi drar til England



B-blad

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Bjørge
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



THE **AUSTIN** A40 SPORTS



Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening