



Norsk Britisk Bilhistorisk Forening

Nr. 2 – 2006



(eier av denne flotte bilen er Tove og Lars Hernes, Horten)

God sommer!

ALBION -

NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING

TILSLUTTET LMK

ODINSVEI 24,, 1781 HALDEN

Postgiro: 0530 25 77872

ALBION STYRE 2004/2005

FORMANN:

Ranveig Hagen

Odinsvei 24, 1781 Halden 69 18 73 35, mob. 918 56 283

rsmayh@online.no

KASSERER:

Lars Brente

Odinsvei 113, 3472 Bødalen 31 28 25 17, mob. 900 60 446

labrente@smartcall.no

REDAKTØR:

Roar Bjørge

Riskegrenda 14

1352 Kolsås 67 13 45 01, mob. 901 62 818

Roar.bjorge@finans.dep.no

MEDLEMSREGISTERFØRER/

ANSVARLIG FOR INNMELDINGER

Frode Tverdal

Uelandsgt. 77, 0462 Oslo 901 96 483

albionmedlem@hotmail.com

STYREMEDLEMMER:

Martin Fælla - Meieriveien 10, 3023 Drammen 32 82 12 32

Sigbjørn Holtmoen - Norsrasta 3, 2211 Kongsvinger 62 81 51 71

Rolf Schau - Furukollveien 5B, 1394 Nesbru 66 77 90 99

Jan Tverdal - Øylo, 2975 Vang i Valdres 61 36 72 66

Stein Batalden - Caroline Øverlandsvei 8A, 1356 Bekkestua 67 12 18 37

mob. 907 782 19



Formannen har ordet



Kjære medlemmer!

Velkommen til Albion treff på Stranda Camping

4. - 6. august.

Nå nærmer vårt årlige treff seg på Stranda camping.

Her er det mange som kommer allerede på fredagskvelden. Her har du muligheten for å treffe dine "gamle venner",

og å skaffe deg nye. Og du kan beundre mange fine gamle kjøretøyer...

Har du spørsmål, eller bare vil slå av en prat finner du styret i det store huset tvert over informasjonen.

På lørdag når vi kommer tilbake fra Biri markedet parkerer vi bilene ved Mjøsas bredder, i nærheten av der vi skal grille. Det starter kl. 18.

Grillmat og tilbehør sørger dere for selv, grill med utstyr har vi. Oppgaver med fine premier blir det også. Enten du bor i telt, lillebror, campingvogn, hytte, er du hjertelig velkommen.

Hytte må du selv bestille. Si at du skal på Albion treff.

Tlf. til Stranda camping 61 18 46 72

Furuodden camping 61 18 48 21 (gangavstand)

En liten påminnelse:

Husk å betale din **MEDLEMSKONTINGENT**

Ellers vil jeg ønske dere alle en riktig God sommer.

Håper dere får brukt bilen mye (det fine været kommer nok)

Ranveig

Aktivitetsplan for 2006:

Vi møtes på Høvikodden siste onsdag i hver måned.

Veterandagene på Magnor 1-2. juli 2006 Maskiner og motorer, traktorer, motorsykler, biler, antikk og delemarked Kontakt: 913 62 728

E-post: eidskog@lions.no

Biri: 4-6. august - Albiontreffet



Redaktøren har ordet

Endelig har sommeren kommet. Jeg har kjørt Morris Minor mange ganger allerede og da ser jeg også mange andre flotte veteranbiler. Det er tydelig at vi i Norge tar godt vare på mange verneverdige biler.

Det er en del av kulturarven vår.



Jeg har de 2 siste årene forsøkt å bidra med historisk stoff rundt flere av de sentrale engelske bilmerkene. Jeg håper at disse historiene kan bidra til økt interesse for engelske biler. Så ville Jan Ivar Sørensen bidra med sin kunnskap om Crayford-bilene. Jeg takker for det og du finner historien i dette blader sammen med en kortversjon av Morris Minor og Land-Rover.

Det er snart Biri-treff nok en gang. Tradisjonen tro legges det opp til samling på Stranda Camping. Det hadde vært hyggelig om enda flere kunne komme i år. Bilen trenger ikke nylig å være pusset opp eller blankpolert. Det er morsomt å se en bil som blir brukt, enten det er Jaguar E-type eller det er en Ford Anglia. Bilene går også ofte i arv. Det er like morsomt å se en sjelden bil som det er å se biltyper som var helt vanlig på 60- og 70 tallet.

Det var tett med stands for medlemsorganisasjoner på Ekeberg. Albion var også representert. Det var også mange organisasjoner etter engelske biltyper. Det er sikkert vanskelig å bestemme seg for om man skal være medlem av en organisasjon etter biltype, en overbygning som Albion eller begge deler. Det er også fordel med å være medlem av Albion, ikke minst så treffer du mange forskjellige typer av engelske biler. Det er et hyggelig miljø og vi har som nevnt et hyggelig treff på Biri hvert år. For mange danner også Albion grunnlaget for å reise over til England om høsten for å besøke Beaulieu – et stort engelsk bilmarked. Her lever vi nærmest sammen i flere dager og koser oss veldig.

Redaktøren



Crayford historie

Jan Ivar Sørensen

Crayford er et i Norge forholdsvis ukjent merke og jeg har derfor oversatt litt av merkets historie, samt ispedd dette med en oversikt over de biler jeg kjenner til som er på norske hender. Siden Crayford var involvert i mange av de engelske bilmerker vi har inkludert i klubben synes jeg at artikkelen passer i medlemsbladet selv om den også inkluderer noen bilmerker utenom kjerneområdet. Jeg har konsentrert artikkelen om cabrioletversjonene, men det ble også bygget combibiler (hatchbacks), stasjonsvogner og motormessige oppgraderinger, som regel til en mye større motor. Generelt for alle Crayfords ombygginger er at de nesten alltid ble godtatt av merke-fabrikken og slik fikk Crayford tilgang til utstyrspakker/options som var forbeholdt spesielle utgaver og/eller markeder. Kundene kunne altså gjennom Crayford få spesialbestilt en bil tilpasset hans/hennes smak. I tillegg til de ”serieproduserte” ombygningene eksperimenterte Crayford med en god del ombygginger som aldri ble mer enn såkalte one-offs og prototyper/designstudier. Samtlige Crayford ombygginger preges av at dette er biler bestilt av folk som har et ønske om å stikke seg frem/har god råd. Samtidig ga vakumet i fabrikksmessige cabrioletter fra tidlig 60-tall til starten av 80-åra fabrikken en markedsnisje de viste å utnytte.

Det hele startet i 1959/1960 i Croydon. To av de ansatte David Mc Mullan og Jeff Smith ble med på ”lasset” da Elva Sportscar som de tidligere jobbet i ble oppkjøpt av Trojan Lambretta Group. I 1961 var den da revolusjonerende Minien fremdeles ny, og de to arbeidskameratene drømte om å produsere verdens første Mini convertible. Med begrensede ressurser hadde de ikke muligheten til å starte på en flunkende ny mini, men startet istedenfor på Jeffs fars 1959 Mini. På dagtid jobbet de hos Trojan, mens kvelder ble brukt til å konvertere Minien i en garasje i nærheten av Davids leilighet. Telefonen til leiligheten gikk via den manuelle sentralen i Crayford, og slik fikk arbeidskameratenes selskap navn, et navn som senere skulle følge selskapet i hele perioden. Det tok likevel 2 år fra Minien var ferdigstilt til ombyggingen ble tilgjengelig for markedet. 3. juni 1963 introduseres Morris Mini Crayford Convertible for pressen til en ombyggingskostnad som da kostet £129 – dette forutsatte at kunden selv stillet med bil. I dag synes nok dette relativt billig for en ombygging men den gang kostet det om lag 50% av nybilprisen. David og Jeff slutter i sine vanlige jobber og satser fulltid på det nystiftede selskapet Crayford Auto Developments.



Innen 1964 har salget kommet godt i gang og convertible versjonen av mini tilbys offisielt gjennom 16 av BMC forhandlere. Mini convertiblene er dermed annerkjent av BMC som en forhandler-option, og i motsetning til kit-cars og andre ombygninger får bilen offisiell status som et BMC produkt noe som er viktig for kunden som dermed beholder alle garantier fra fabrikken. Av minier som er kjent i Norge finnes et restaureringsobjekt av Crayford Mini Cooper mk II, en av bare 4 kjente på Cooper utgaven.

Senere samme år blir også den neste modellen til Crayford introdusert. Crayford Cortina MK I introduseres på the Racing Car Show i London. Som med BMC har Crayford med Ford fått til en utviklingsavtale som gjør at ombyggingene godkjennes av Ford UK og tilbys gjennom forhandlernettet i Storbritannia.. 30 av disse MK I Cortinaene blir sendt til Bermuda tilhørende et utleieselskap og deretter bygges 18 til av MkI Cortinaen som tilbys hjemmemarkedet. Så vidt vites finnes det ingen mk I Crayford i Norge.

I 1965 introduserer Crayford en Cabrioletversjon på Ford Corsair. En relativt dyr ombygging til £325 men av mange sett på som en av de mest vellykkede ombyggingene.





I Norge finnes det så vidt jeg vet bare en Crayford Corsair. Dette er en 1967 modell 1700 V4 automat og den eneste gjenlevende automat-bilen som er kjent . Bilen er restaurert for ca 15 år siden og er nå i grei bruksstand.

Senere i 1965 blir Crayford kontaktet av det multinasjonale selskapet Heinz, som ønsker å få bygget 57 cabrioletter som de skal bruke som premier i en stor markedsførings-konkurranse. Antallet 57 er det samme som antallet forskjellige produkter som Heinz på det tidspunktet har i Storbritannia og kontrakten betyr et kjempeløft for fabrikken. Som en del av avtalen forplikter Crayford seg til å ikke bygge flere enn disse 57 modellene som skal være unike for Heinz. Bilen som blir valgt for ombygging er Wolseley Hornet, en Mini-badde-engineering. Disse 57 bilene blir senere bare kjent som Crayford Heinz. Det finnes ikke noen Crayford Heinz på norske hender pr. i dag.

Kontrakten med Heinz gjør det mulig for Crayford å investere i egne lokaler noe som løfter selskapet fra å være en mygg, til å bli et mellomstort karosseri-firma. Senere i 1967 lanseres en 5 dørs hatchback/combi bygget på Austin/Morris 1800 stasjonsvogn. I oktober samme år lanseres Ford Cortina MKII convertible. Totalt produseres rundt 400 stk av denne modellen som sammen med Cortina MK3 er selskapets mestselgende modeller. Disse to Cortina-modellene blir således basis for selskapets virksomhet i mer enn tjue år. I Norge finnes det totalt 3 stk Crayford Cortina MKII. Den mest sjeldne er en 3.0 V6 og finnes som restaureringsobjekt. Dette er den eneste eksisterende Crayford Cortina V6 som er kjent.. Ellers finnes det en Lotus Crayford Cortina samt en Crayford Cortina 1600 Super Lotus Crayforden er en av ca 20 bygde men også den ett nedplukket restaureringsobjekt .

Den siste ”norske” Crayford Cortinaen er altså en 1600 Super og var sist kjent i i Drøbak-området men det har vært relativt stille rundt bilen de siste årene og tilstanden er ukjent.

Mens vi fremdeles befinner oss i 1967 lanseres en rover 2000/V8 P6 stasjonsvognutgave. De 100 første selges av Crayford som deretter sub-kontraherer de resterende 300 som ble produsert til selskapet FLM Panelcraft. Hvor mange som finne igjen av disse er ukjent.

På tampen av 1967 lanseres Crayford Vauxhall Viva HB Cabriolet gjennom et fåtall Vauxhall forhandlere. Selv om bilen har fine proporsjoner som cabriolet har bare en håndfull overlevd, og ingen på norske hender. I 1975 lanseres også en



I 1969 starter jobben med å konvertere en Capri Cabriolet og etter at prototypen er en suksess bygges totalt 32 cabrioletter. Av disse 32 er alle bortsett fra prototypen av påkostede utgaver som GTX'er 3.0L osv. Prototypen er en no-options 1600 av den grunn at Crayford måtte betale denne selv. Alle andre ombygginger ble bekostet av kundene og disse hadde jo i utgangspunktet ikke spesielt dårlig råd. I dag finnes prototypen, en 1969 mkl 1600 på norske hender, men er et godt stykke fra registrerbar stand.

Videre bygger Crayford en lukket variant av Capri kalt "the Exterminator" Bilen som har en enorm V8 på 4,7 liter blir stort sett solgt til Spania. Hvor mange som totalt sett blir bygd med V8 er usikkert.

Samme året lanserer man en cabrioletversjon av BMC1300 men på grunn av sin komplekse oppbygging blir bilen som koster £1519 for dyr og bare 12 blir solgt. Av disse finnes ingen i Norge.

På tampen av 1969 lanserer Crayford stasjonsvogtutgaver av Mercedes Benz W114 og W116 noe som får Mercedes til å utestenge dem fra bl.a. Earl Court show i 1970. Innen utgangen av 1971 er imidlertid også disse ombyggingene godkjent av Mercedes og Crayford får igjen status som "fabrikks-ombygginger" også hos konservative Mercedes Benz. Til tross for at det i Norge var lettelser i avgifter på stasjonsvogtutgaver finnes det ingen slike biler her på berget.

Vi er nå kommet til 1970 og en stasjonsvogn basert på Austin 3 liter lanseres, men også denne blir for dyr for markedet med en ombyggingspris på £595, bare en håndfull bygges. Crayford starter import av en 50cc sammenleggbare minimoped fra italienske DiBlasi. Salget av denne er en suksess og om lag 1000 stk selges under navnet Crayford Puma Packaway. Disse sammenleggbare mopedene blir særlig populære i seiler-miljøene og det finnes en slik moped i Norge. Samme året lanseres Cortina Mk3 Cabrioletversjon, også den en suksess med om lag 400 bygde – dog ingen importerte/etterimporterte til Norge.

I 1974 lanseres en cabrioletversjon på Morris Marina til en ombyggingspris på £2056. På grunn av kapasitetsproblemer hos Crayford settes hele produksjonen bort til et annet engelsk ombyggingsfirma kalt Mumford, og bilen selges under navnet Mumford Marina. Det er usikkert hvor mange som bygges men antakelig rundt etpar dusin. Det finnes en Mumford Marina under oppbygging/restaurering i Norge.



Allegro Cabrioletversjon men etter kun 19 bygde eksemplarer stoppes produksjonen på grunn av at selskapet aldri greier å få bilen stiv nok, noe som medfører skjevheter på karrosseri og vannlekasjer m.v. Crayford forsøker til å med å pumpe kanalene full av sement, men da heller ikke dette hjelper trekker fabrikken seg fra ombyggingen. Ingen Allegroer finnes i Norge.

I 1978 begynner Crayford å bevege seg inn på markedet for dyrere biler og bygger den eksklusive og meget dyre (£10.000) Mercedes Benz 280C Cabriolet. Samme året kommer den siste ombyggingen av en British Leyland bil med Triumph TR7 Sports Estate. Av disse finnes det heller ikke noen i Norge – kanskje noen ser seg råd til å importere når bilene er blitt 30 år gamle ?? Samme år starter byggingen av Cortina MK4 og Vauxhall Centaur Cabriolet. Den siste basert på Cavalier/Opel Manta og totalt 118 bygges.

I 1980 begynner de store fabrikkene så smått å se på markedet for cabrioletter med fornyet interesse og VW lanserer sin Golf GTI Cabriolet, til en pris som ligger £8000 under en prototype som Crayford utviklet på Scirocco basis. Etter hvert kommer alle de store bilfabrikkene til å bygge egne cabrioletter og markedet for Crayford forsvinner. Allikevel lanserer Crayford en £14000 Cortina MK 5 dette året en bil som selges i 30 eksemplarer. Samme året bygges en Mini Crayford Carnival –one-off spesial som gave til Fords fabrikkssjef. Både Sciroccoen, Minien og Cortinaen vises på Earl Courts Motor Show i 1980. Mini Crayford Carnivalen finnes i Norge, og med en liv som hittil har vært preget av museumstilværelse og opphold hos samlere er milesstanden bare 2500.

Siste convertible konvertering er på basis av Ford Fiesta og rundt 30 stk – hovedsakelig XR2 varianter bygges. Bilen markedsføres under navnet Fiesta Fly men blir ingen suksess.

Etter dette ble Crayford et rent importselskap som solgte ArgoCats ATV'er . 8 eller 6 hjulede terrengkjøretøy for industrien, kraftverk og andre som hadde behov for å ta seg frem langt vekk fra nærmeste vei. Samtidig er det startet ett Crayford-selskap i USA. Crayford Coachworks L.A. som selskapet heter drives av David Mc. Mullans sønn og foretar stort sett service og vedlikehold på MB/BMW. Dog blir det spesialbygget en og annen bil dann og vann, på bestilling fra en hollywood-stjerne.



Til slutt noen produksjonssifre – antall –gjenlevende biler – og antall biler i Norge (alle tall må tas med en klype salt da det ikke ble ført nøyaktig produksjonslogg på alle biler og dessuten finnes det jo alltid en og annen bortgjemt bil et sted....)

Crayford Mini – produksjonsantall usikkert – 10 gjenlevende – 1 i Norge
Crayford Heinz 57 – 57 biler produsert – 42 gjenlevende – ingen i Norge
BMC 1100/1300 Cabriolet – 12 produsert – 6 gjenlevende – ingen i Norge
Crayford/Mumford Morris Marina – 25? produsert – 15 gjenlevende - 1 i Norge
Crayford Allegro – 18 produsert – 17 gjenlevende – ingen i Norge
Crayford Corsair – 185 biler produsert – 67 gjenlevende – 1 i Norge
Crayford Cortina MKI – 47 biler produsert – 18 gjenlevende – så vidt vites ingen i Norge
Crayford Cortina MK II –ca 400 produsert – 241 gjenlevende – 3 i Norge
Crayford Cortina MK III –ca 400 produsert – 58 gjenlevende – ingen ? i Norge
Crayford Cortina MK IV – produksjonsantall usikkert – 10 gjenlevende – ingen ? i Norge
Crayford Cortina MK V – 30 produsert – 29 gjenlevende – ingen ? i Norge
Crayford Capri - 32 biler produsert – 32 gjenlevende – 1 i Norge
Crayford Fiesta Fly - 30 biler produsert -27 gjenlevende – ingen i Norge



1948 Land Rover

Her er et klassisk tilfelle av et midlertidig produkt som snart skulle vokse seg større enn moderselskapet. Før Land Rover kom på banen hadde Rover bygget relativt få, fine middelklassebiler. I 1950-årene bygget de mange flere Land Rover 4x4 biler og disse bilene ble i stor grad en del av virksomheten.

De tidlige Land Roverne hadde den samme 80 tommer/2,032 mm. akselavstand-en som Jeepen, og det samme grunnleggende firehjulsdrevne systemet. Men Land Roveren var mye mer anvendelig enn Jeepen, siden den ble bygget i mange forskjellige stiler, størrelser og varianter, og var konstruert med aluminiumspaneler, som sikret at den var nesten fullstendig rustfri. Enda den verken var særlig rask eller kraftig (selv om disse problemene ble løst med tiden og videre utviklingsarbeid) kunne Land Roveren takle omtrent alle utfordringer, den klarte å klatre opp nesten alle bakker og krysse nesten alle bekker, som gjorde den uvurderlig for gårdbrukere, entreprenører, oppdagelsesreisende, forsvaret, offentlige tjenester – faktisk nesten alle som trengte firehjulsdrift og den robuste konstruksjonen som hørte til.

Det var ikke lenge før den opprinnelige pickupen fikk følge av varevogner, stasjonsvogner, valgfri kort eller lang akselavstand, bensin- eller dieselmotorer. En lang liste tilleggsutstyr ble tilbudt: vinsjer, ekstrastore hjul og dekk, og i samarbeid med egne spesialiserte firmaer kunne den bygges om til et improvisert spor-skiftevogn til jernbanen, en flyttbar kinolastebil, en utstyrsheis og masse annet. Bilens bladfjærsoppheng for korte turer gjorde kjøreturen kjempehard, og Land Roveringeniørene uttalte at dette i hvert fall begrenset farten i terrengkjøring for ikke å knekke understellet.

Basert på den amerikanske Jeepen, brukte denne britiske 4-hjulsdrevne bilen aluminiumspaneler for å få et nesten rustfritt kjøretøy i mange størrelser og stiler.





Senere modeller ble større, lenger og kraftigere, men det var ikke før i 1960-årene at den første sekssylindermodellen kom, ikke før 1979 at den første V8 Land Rover ble solgt, og ikke før begynnelsen av 80-årene at spiralfjæropphenget endelig tok over. Men salget fortsatte og fortsatte og Land Rover nr. 1 million ble produsert midt på 70-tallet. På slutten av 90-tallet da "Freelander"-modellen kom var det blitt produsert 1,5 millioner Land Rovere, selv om den da hadde blitt omdøpt til "Defender" og bare ble solgt med dieselmotor.

Land Rover

Produksjonsår: (Series I): 1948-57

Oppbygging: Foranstilt motor/firehjulsdrift. Separat understell.

Motortype: 4-sylinder, toppventil/sideeksos

Sylinderdiameter og slaglengde: 69,5 x 105mm

Kapasitet: 1.595 cc

Kraft: 50 bhp v/4.000 rpm

Drivstofftilgang: 1 Solex fallforgasser

Oppheng: beamaksel foran, beamaksel bak

Vekt: 2.594 lb.

Toppfart: 55 mph.

1948 Morris Minor

Produksjonsår: 1948-71

Konstruksjon: Foranstilt motor/bakhjulsdrift. Karosseri/chassis med skallkonstruksjon

Originalmodellen:

Motor: 4-sylinder, sideventilt

Boring og slaglengde: 57 x 90 mm.

Kapasitet: 917 cc

Kraft: 27 bhp@4.000 rpm

Drivstofftilgang: En horisontal SU forgasser

Oppheng: Selvstendig oppheng foran, akseloppheng bak

Vekt: 1735 lb (ca. 790 kg)

Toppfart: 62 mph (ca 100 km/t)



Morris Minor, i likhet med Mini, er en av de bilene som alle husker med glede, med et nostalgisk smil. 'Å ja', sier vi alle, 'jeg hadde en sånn en da jeg var ung...' Morris Minor blir nå ansett som en helt og holdent klassisk bil, ikke for ytelsen eller stilen, men for sin umiskjennelige egenart. Da, som nå, er det ingen som kjører Morris Minor hvis de har dårlig tid, for selv om veigrepet var enestående i forhold til standarden på slutten av 40-årene, var akselerasjonen klart bedagelig.

Det hele begynte i 1942-43, da Morris Minor's Alec Issigonis først skisserte sine ideer om en ny liten bil til etterkrigstiden. Oppmuntret av styrets viseformann Miles Thomas, designet hans lille team "Mosquito", som var bygget rundt et lavt selvbærende karosseri som skulle drives av en ny type firesylinders motor. Etterkrigstidens varemangel og knapphet på kapital utløste forsinkelser, den nye motoren ble forkastet til fordel for en gammeldags sideventilt enhet, og hele karosseriet ble utvidet i siste øyeblikk, men den Morris Minoren som ble lagt ut for salg i 1948 var fremdeles et interessant produkt. Mens de fleste britiske biler på den tiden så smale og gammeldagse ut, var den nye Morris-modellen tiltrekkende, den hadde torsjonsstang foran som ga flotte kjøreegenskaper, og tannstangsstyring som ga presis styring.

Selv om toppfarten ikke var stort mer enn 60 mph og stylingen ikke var likt av alle (Lord Nuffield selv skal ha sammenlignet den med 'et forbaska posjert egg') hadde dette ikke noe å si. De neste 20 årene solgte Nuffield (og senere BMC) Minorer like raskt som de kunne produseres.

*Stasjonsvogn eller
traveller – legg også
merke til Bedford.*





Dette var en serie som vokste og vokste, og sedaner, åpne biler, stasjonsvogner, vans og pickup'er ble etter hvert produsert i et stort antall; gulvpannen og fjæringen ble tilpasset for bruk i Wolseley 1500/Riley 1,5 liters modeller, mens bilene ble montert lokalt flere steder i det britiske Samveldet.

Fra 1952 fikk Series II Minorene en ny toppventil motor, men uten sterkere ytelse, og fra 1956 fikk de navnet Morris Minor 1000, med en kraftigere 948 cc. motor. De aller siste Minorene hadde 1,1 liters motorer, men hadde da blitt til en institusjon, og det var ingen som egentlig målte ytelsen. Minor-stylingen har ikke forandret seg mye over årene, selv om hovedlyskasterne ble løftet i begynnelsen av 50-årene og buevindue foran og bak ble en del av Minor 1000-pakken i 1956. Det fremragende veigrepet, den ganske kraftige eksoslåten og måten den skaffet seg og bevarte sitt "hjemmesykepleierbil"-image har forblitt uforandret.

Salgstallene forteller sin egen historie, for i løpet av 21 år fra 1948-71 ble det solgt ikke mindre enn 1,3 millioner Minorer (og i tillegg en kvart million vans og pickup'er). I de senere år er det også blitt produsert noen i Sri Lanka, og det er fremdeles mulig å gjenskape en Morris Minor i dag. For noen mennesker finnes det ikke en mer praktisk bil.

Innkalling til Årsmøtet i Albion

Årsmøtet blir på Biri travbane lørdag 5.august kl.14. i kafeterian 2.etg.
Dagsorden:

- 1 Godkjenning av innkalling
- 2 Valg av ordstyrer, samt to til å undertegne protokoll
- 3 Styrets årsveretning for 2005
- 4 Godkjennelse av regnskap for 2005 og budsjett for 2006
- 5 Utnevnelse av nye merkeoppmenn
- 6 Innkommede saker
- 7 Valg

Regnskap finner du nedenfor. Øvrige saksdokumenter vil bli utdelt på årsmøtet. Dersom du har saker du ønsker behandlet på årsmøtet, må disse være leder i hende senest 22/7.



REGNSKAP FOR ALBION 2005

RESULTATREGNSKAP

INNTEKTER:	2005	2004
Medlemskontingenter	31550,00	21800,00
Lotteriinntekt Biri	2721,00	2290,00
Renter	21,42	22,90
SUM INNTEKTER	34292,42	24112,90

UTGIFTER:

Annonseutgifter	359,63	280,67
Styreutgifter	0,00	1320,00
LMK	1400,00	2000,00
Porto blad	7374,39	5125,59
Trykking av blad	17840,00	21600,00
Gebyrer	38,00	24,00
Utgifter Biritreffet	2000,00	2000,00
SUM UTGIFTER	29012,02	32350,26

BALANSE

AKTIVA

Postgiro	16419,95	11139,55
SUM	16419,95	11139,55

PASSIVA

Egenkapital pr. 01.01.2004	11139,55	19376,91
Årsoverskudd / underskudd	5280,40	-8237,36
SUM	16419,95	11139,55

Røyken, 31.12.2005

Oslo, 05.06.2006

Lars Brente (sign)
Kasserer

Bjørn Lie (sign)
Revisor

Regnskapet er revidert og funnet i orden.



Onsdagstreff i Albion

Siste onsdag hver måned i sommerhalvåret er det Albion-treff på parkeringsplassen ved Henie-Onstad kunstsenter på Høvikodden i Bærum. På vintertreffet hjemme hos Øyvind Bay foreslo Jan-Ivar Sørensen at første treff til våren skulle legges til hans eiendom på Vormsund. Det ble orientert om dette i forrige Albion-blad, hvor det også ble foreslått felleskjøring for de som måtte ønske det fra det vanlige treffstedet.

Onsdag 26. april kom med øsende regnvær. Jeg hadde avtalt å kjøre sammen med Jon Myklestad, og vi møttes på parkeringsplassen på Høvikodden. Ingen andre dukket opp og vi satt avsted i hans flotte og komfortable Triumph 2500. Turen gikk selvfølgelig som en drøm, slik den alltid pleier å gjøre når man kjører engelske kvalitetsbiler. Vi nådde Vormsund etter om lag en time. Oppmøtet var også her heller skralt. Kun herr Wahl fra Fetsund hadde funnet veien til Jan-Ivars sted. Han jaktet på deler til sin nyinnkjøpte Austin Maxi. Overgangen fra Daimler 250 V8 til Austin Maxi 1750 ble selvfølgelig bejublet! En helt naturlig progresjon.

Vi vandret gjennom låver og haller og så et uttall Morris Marina'er og andre perler fra det storslagne British Leyland-konsernet, samt diverse Jaguarer, Cortinaer etc. Jan-Ivar har en fantastisk samling av biler, deler og annet kuriosa. Deretter ble det kaffe og vafler i hans koselige stue. Kona hadde nok en finger med i spillet der, siden serveringen stod klar da vi kom inn!

Etter mye prat og historier, returnerte Triumphen med sine passasjerer til hovedstaden. Neste gang det arrangeres slike turer, får vi håpe på bedre vær og bedre oppmøte. Vi sees i alle fall på det vanlige treffstedet onsdag 31. mai kl. 19.00.

Stein Batalden





INNMELDINGSSKJEMA ALBION

Brukes også ved melding om adresseendring eller endringer i kjøretøyopplysninger etc.

Medlemskontingent for 2006: Kr. 200,-

Skjemaet sendes:

ALBION, Norsk Britisk Bilhistorisk Forening
v/medlemsregisterfører Frode Tverdal
Frode Tverdal - Uelandsgt. 77, 0462 Oslo
albionmedlem@hotmail.com

Navn:.....

Adresse:.....

Tlf.....

E-postadresse.....

Jeg har følgende kjøretøy (av interesse for ALBION):

Merket/type	Årsmodell	Stand	Reg. nr. (frivillig)

Stand: D = deleobjekt/restaurering urealistisk, U = urestaurert, P = påbegynt restaurering, R = restaurert, O = original. Angi i tillegg med X dersom kjøretøyet er registrert.



MERKEOPPMENN

ALVIS

Svein Storsveen
Hesthagen 1, 1394 Nesbru

66 78 00 78

AUSTIN 7/10

Martin Fælla (se styre)

BENTLEY

Per Ramsøskar
Romolslia 12 E, 7079 Trondheim

72 58 55 84

DAIMLER

Jan Heftye Blehr
Vendla 5, 1397 Nesøya

66 84 88 58

FORD

Sigbjørn Holtmoen (se styre)

HUMBER

Tom Nordlie
Sverigesgate 14, 0658 Oslo

22 19 96 75

JAGUAR

Per Bergheim
Alleen 33, 6770 Nordfjordeid

57 86 09 96

LAND-ROVER

Halvor Syvertsen
E-Post: hasyvert@despammed.com

932 59 034

MG

Jon E. Myklestad
Vækerøveien 36A, 0282 Oslo

22 50 19 33

MORGAN

Knut Chr. Hallan
Måkeveien 56, 0139 Oslo

22 28 23 86

MORRIS

Trygve Sandberg
Vangen, 7620 Skogn

74 09 58 73

RILEY

Tor Bang-Steinsvik
Rindsvei 8, 1349 Rykkinn

67 13 17 55

ROLLS-ROYCE

Jørn Abrahamsen
Valahøgda 5, 5355 Knarrevik
E-post: jorn@frikk.no

56 33 62 72
913 39 857

ROVER

Jan Tverdal (se styre)

STANDARD

Tom Sypriansen
Sandersmo 11, 0891 Oslo

22 23 78 61

TRIUMPH

Kjell Kristian Ukkelberg
Svartolderveien 11,
2316 Hamar

62 52 12 23

VAUXHALL

Johan Steen
Løperveien 1, 1715 Yven

69 14 16 72

WOLSELEY

Egil Hagen
Glenneveien 56, 1781 Halden

69 18 73 35

Rolf Schau (se styre)

FORSIKRINGSKONTAKT:

Per Bergheim
Nordfjordeid

57 88 99 96

BESIKTIGELSESMENN:

I tillegg til forsikringskontakten:

Frode Tverdal 22 23 84 58 / 23 00 85 50
Uelandsgate 77, 0462 Oslo

Knut Matre 55 28 30 64
Fredlundbakken 5, 5073 Bergen

Kjell Kristian Ukkelberg (se Triumph)

Trygve Sandberg (se Morris)

Jan Ivar Sørensen 22 54 70 25
Bygdøy allé 3, 0257 Oslo



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!*



OUT HOUSE AS

TWININGS
OF LONDON

MARKEDSTØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: TWININGS@HAUGEN-GRUPPEN.NO OG IÅ SMAKSTEVET.

B-blad

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Bjørge
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

Vi bruker selvfølgelig



når vi drar til England



Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening