



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 1 – 2007



Eier av denne flotte Riley er styremedlem Dag Jarnøy



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 Snedkerud: Riskegrenda 14 1352 Kolsås

Epost: roar.snedkerud@yahoo.no

Tlf: 671 34 501 - 901 62 818

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

Epost: Stein.Batalden@avinor.no

Postgiro: 0530 25 77872

Tlf: 671 21 837 - 907 782 19

Medlemsregisterfører: Frode Tverdal Uelandsgt. 77, 0462 Oslo

albion@wgas.no

Tlf: 901 96 483

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





Leder har ordet

Nå begynner sesongen og det er siste innsjutt før doningen skal ut på veien.

Her er noen sjekkpunkter før trygg kjøring:

Er det virkelig LMK-forsikring du har ? Du får nå kun LMK-forsikring gjennom Tennant, ikke If. Det er også muligheter for å montere fjernstyrt hovedstrømsbryter. Gå inn på LMK's nettsider (www.lmk.no) og les. Her står det også om LMK-forsikringen.

Vi trenger medlemmer for å få til både bladet og nettsidene til Albion. Det er en del i 2006 som IKKE har betalt kontingenten. Noen er blitt purret pr. telefon og skal betale/har betalt, mens andre får medlemskontingent både for 2006 og 2007. Husk derfor å betale medlemskontingenten – konto nr. 0530 25 77872.

Hvis du har LMK-forsikring må medlemskontingenten betales ellers må klubben melde i fra til LMK/Tennant om at den har uteblitt betalt. Er du ikke medlem av annen LMK-tilsluttet klubb, vil forsikringen falle bort

Siden vi har mange fine engelske biler i klubben vår - vi kan jo reise langt på tur - vil jeg minne om Norgesløpet 2007 i Trondheim 13. – 15. juli som arrangeres av TVK, Trøndelag Veteranvognklubb. Midt-Norges medlemmer – dere må ikke svikte Trondheim

Invitasjon/påmelding finner dere på www.veteranvognklubb.no eller kontakt vårt Albion-medlem, Per Ramsøskar tlf. 72 58 55 84 mobil 958 14 666 eller epost: per.ramsoeskar@c2i.net.

Jeg vil ønske dere alle en riktig god påske – kos dere i sol, gjør klar doningen og ta en fin kjøretur hvis forholdene er OK. Albion vil ha stand på Ekeberg lørdag 5. mai – benytt sjansen, stikk innom standen og alle er vell møtt.

Hilsen Lise

Aktivitetsskalender:

Albiontreff på Høvikodden :

Vårslepp av biler vil skje onsdag 25. april kl. 19.

Ikke glem Glåmdalsmarkedet 27-28 april
og Ekeberg vårmarked 5. mai



Glåmdalsmarkedet 2007



Stort antikk og delemarked i **Kongsvinger**
fredag 27. april kl. 15-23 og lørdag 28. april kl. 07-16.

Markedsplassen er Kongsvinger Travsenter
Riksveg 20 mot Elverum – 3 km nordøst for Kongsvinger
sentrum.

Markedet samler selgere og kjøpere fra både Sverige og Norge.
Egen utstillingsplass for veterankjøretøy, maskiner, motorer
og annet gammelt utstyr. Ta med!

Gratis inngang for publikum.

Organisert avgiftsparkering like ved markedet.

Plassen åpnes for selgere og utstillere fra kl. 12.00 fredag
og kl 06.00 lørdag

Kontaktpersoner:

Arne L. Øverby, tlf 915 45 115, tlf 62 82 53 26 (kveld)

Hans-Otto Bjørnstadhaugen, tlf 909 63 699,
tlf 62 81 36 10 (kveld)



Redaktøren har ordet



I dette nummer av Albion har jeg plukket ut Ford Anglia 105E som hovedemne. Bilen er en 60-talls klassiker med sine særegenheter. Det tok tid for Ford å lage noe annet enn den smale gamle Anglia eller Prefect. Mot slutten av 50-tallet kommer det en helt ny serie med engelske Ford og disse blir klassikere. Her kan nevnes Anglia, Consul, Capri (OBOS-Mustangen), Cortina og Escort. Anglia ble ved siden av sedan også levert i pickup, varebil, stasjonsvogn og kabriolet. Det ble også laget en Torino-versjon med et noe annet karosseri, men hvor det mekaniske i sin helhet var Anglia. Sedanutgaven ble produsert i tidsrommet 30. september 1959 til november 1967.

Så må jeg nevne Høvikodden. Vi hadde siste onsdag i januar et møte hos Bay på Nadderud. Der ble det lest gamle tidsskrifter, vi så skumle filmbiter med engelske biler (Austin) og vi så på lysbilder. Og ikke minst var vi svært engelske med te og småkaker. Neste møte blir hjemme hos meg i Riskegrenda på Kolsås siste onsdag i mars. Dagsorden er den samme. Men så, siste onsdag i april er det vårslepp med bilene på Høvikodden.

Redaktøren



High-wide-and-handsome comfort for four well-grown adults (even in the back seats).



Back seat folds down in a wink when you want, to give any amount of low and therefore safe storage space. The floor is neatly linoleum-covered and completely flat.



Tail door lifts up almost within overall length (a blessing in a tight spot). While it's up you can stand under it (see how the shape keeps off the rain).



En gammel bil ble gjenfunnet.

av Dag Jarnøy

I nummer 3-2006 fortalte jeg hvordan jeg ble eier av en Riley 2,5 RMB 1948 modell i 1970.

Det var en tilfeldig ettermiddag i 2005 at jeg satt og surfet litt på internett. Jeg kom over en nettside som het Motorbase. (Siden <http://www.motorbase.com/> kan absolutt anbefales å ta en tur innom). De har tusenvis av bilder av all verdens biler. Av gammel vane så jeg litt på Peugeot som jeg til daglig arbeider med. Det er utrolig mye de har. Jeg tenkte jeg ville sjekke et litt ukjent bilmerke, og søkte på Riley, som jeg en gang i tiden hadde eid. Jo da, det var mange av den. Men hva med den typen jeg en gang hadde hatt. Det var en 1948 Riley RMB. Den var der den også. Jeg var imponert. Nederst på siden sto en oppfordring til å sende inn bilder. Jeg hentet frem et gammelt album fra 1971, scannet inn et bilde og sendte inn.

Et par dager etter lå bildet på denne amerikanske hjemmesiden. Det var også en link til en Riley klubb i England. Siden jeg hadde scannet inn et bilde allerede, sendte jeg en kopi til Riley klubben. Et par dager etter kom det takk for bildet og spørsmål om mer informasjon om bilen i dag. Jeg svarte som sant var at sist jeg hadde bilen var i 1972 og mer visste jeg ikke.

Det rare var at jeg aldri hadde sett andre Rileyer i Norge, med to unntak. En gang sto det en Riley 1,5 liter parkert utenfor Nordstrandshallen i Oslo. Den sto alene og var låst, men jeg tittet litt på den. En annen gang på ferie i slutten av 1970 årene så jeg en på vestlandet. Jeg satt på en kafé med min kone og to barn, da en Riley passerte på veien. Jeg slapp alt jeg hadde i hendene løp ut og kjørte etter i min Peugeot. Dessverre ble den borte før jeg nådde den igjen.



I tiden etter grublet jeg litt på hvor det hadde blitt av bilen. Det var 33 år siden jeg hadde hatt den. For moro skyld slo jeg inn bilnummeret i Bertel O. Steen A/S sin database. Det var negativt. Der er primært Peugeot og Mercedes, og andre biler som har vært innom deres verksteder. Neste søk var Vegdirektoratets side for å sjekke når biler skal inn til periodisk kjøretøykontroll *. Den muligheten ligger åpen på nett. Her fikk jeg treff på at bilen skulle inn innen 1950. Jeg tolket det dit hen at bilen lå i databasen, men at det ikke var skjedd noe. Altså kun en automatikk ut i fra registreringsår. Siden jeg hadde bilnummeret som var et DA nummer fra 1971, kunne den finnes i Trafikkstasjonens register. Tidligere skiftet bilene registreringsnummer hvis de ble solgt til et annet politidistrikt. Fra 1971 begynte man med nytt system hvor hovedreglen var at skiltet skulle følge bilen i hele bilens levetid. (* I dag får man opp at bilen er frittatt for kjøretøykontroll).

Jeg slo på tråden til Risløkka Trafikkstasjon i Oslo. Jo, bilen var registrert der. Har den skilter i dag? Svaret var ja. Hvor er bilen nå? Den er hjemmehørende i Drammen og eier er Peter Vogt. Jeg fant fram telefonnummer via katalogen og ringte opp Vogt. Har du en gammel Riley? Ja, det var riktig. Jeg fortalte at den bilen hadde jeg hatt for 33 år siden. Kan jeg komme og se på den? Ja, svarte han, det var helt greit. Skal du kjøpe den? Spurte han. Nei, men det hadde vært artig å se den igjen. Dagen etter tok jeg turen til Drammen. Vogt kjørte bilen ut av garasjen, og jeg ble helt målløs. På forhånd hadde jeg sett for meg en sliten smårusten gammel bil, men denne var en skinnende dronning. Denne må jeg bare ha, skal du selge den? Vogt sa han de siste årene ikke hadde brukt den og hadde vurdert salg. Vi pratet litt pris. Det var vanskelig å bli helt enig. Spiller ingen rolle sa jeg, bilen blir hentet i morgen og prisen blir vi nok enige om. Dagen etter fortalte jeg min kone at jeg hadde kjøpt bilen. På kvinners vis kommer uvesentlige spørsmål: Hva skal du med den? Hvilke penger skal du betale den med? Hvor skal du ha den hen? Det ordner seg nok etter hvert, svarte jeg optimistisk.

Bilen ble hentet med flatvogn av Viking. Jeg ville sjekke bremseslanger, motor, dekk med mer før jeg tok den i bruk. Første vinteren ble brukt til



å skifte alle gummidetaljer, eksosmanifold, hele det elektriske anlegget, overhale bremses bak, med mer.

Jeg var nå blitt eier av en Riley. Interessen for bilmerket var vekket igjen. De fleste jeg treffer har ikke hørt om merket i det hele tatt. Hvor mange slike biler var og har vært i Norge? Neste gang skal jeg fortelle hvordan jeg sporet opp alle Rileyer som er eller har vært i Norge.

FORD ANGLIA 105E-SERIEN



Ford Anglia 105E-Serien 1959-1967

Av alle de nye bilene som ble lansert i 1959 er det kanskje bare to som fremstår i folks bevissthet som personlige favoritter: Mini og Anglia 105E. Begge bilene representerte store fremskritt for de respektive bilprodusentene og høstet stor suksess både på det britiske og europeiske markedet.



Lett å kjøre-	FORD ANGLIA	hendig å parkere
------------------	------------------------	---------------------



hvorfor ikke kjøpe en til Deres frue?	 - mer for pengene
--	--

Men der ender de fleste likhetene, da bilene var rettet inn mot ulike segmenter i markedet og skulle tiltrekke seg forskjellige kjøpere. Anglia 105E-serien som ble lansert i Storbritannia 30. september 1959 var Fords nye konkurrent i markedet for små familiebler, til erstatning for den aldrørende og stadig mindre konkurransedyktige Anglia/Prefect 105E-serien. Å si at lanseringen var svært vellykket vil trolig være en understatement. Bare to modeller var til salgs til å begynne med - Standard og Deluxe sedan. Begge var drevet av en toppventilmotor på 997cc som kunne oppnå 75 miles pr. time og samtidig brukte lite bensin.



Denne nye motoren hadde svært kvadratiske proporsjoner for den tiden, med innvendig sylinderdiameter på 80,96 mm. og 48,4 mm. slaglengde, og var koblet til Fords aller første firegirs girkasse i en produksjonsedan. Bremsene til 105E besto av tromler på 8" x 1,25" rundt det hele for å gi tilstrekkelig "stoppekraft" mens styringen var basert på et kulelagersystem. Men det var ikke bilens mekanikk som virkelig vekket publikums interesse, men stylingen. Ford hadde aldri før produsert en bil der stilen var så tydelig og kraftig forandret i forhold til forgjengeren.

Den tilbakestrøkne fronten ga inntrykk av forbedret aerodynamikk, mens den innoverhellende bakruten som smeltet sammen med de prominente og funksjonelle bakvingene, tydelig viste amerikansk påvirkning. Standardmodellen var et upretensjøs og funksjonelt verktøy med minimalt "unødvendig" krompynt som manglet sånne "luksusting" som lokk til hanskerommet, solskjerm til passasjersiden, temperaturmåler, osv. Deluxe-modellen hadde derimot mye krom i eksteriøret for å komplettere Angliaens unike karosseristyling, med for eksempel frontgrill i full bredde, kromlister på sidene, krom rundt baklysene, vindusventiler på vinduene bak og valgfri tofargelakkering. Denne serien fortsatte omtrent uforandret fram til juni 1961 da de første store endringene ble introdusert – 5cwt og 7cwt varebiler. Disse ble tilbudt med høy eller lav kompresjon (40 eller 35 bhp) av 997cc. motoren. Varebilene var bare lik sedanmodellen fram til skilleveggen, fronten var svært lik Anglia Standard på 5cwt-modellen mens 7cwt-modellen hadde ekstra krompynt.

Til og med frontruten og sidedørene var annerledes enn sedanen. I varebilmodellen var sidedørene skåret oppover slik at de ikke skulle komme borti fortauskanten. To store sidehengslede bakdører ga lett adgang til det romslige lasterommet, som gjorde Anglia Van særlig populær hos små foretak. I september samme år ble Anglia Estate (stasjonsvogn) introdusert og ble en umiddelbar suksess blant dem som syntes at sedanen hadde dårlig bagasjeplass. Med den store baklemmen som åpnet oppover og viste lastekapasiteten på 35,75 kubikkfot med baksetene lagt ned, var det ikke overraskende at Ford klarte å selge nesten 130.000 biler.



Det eneste andre viktige tilskuddet til Anglia-serien ble lansert i 1962 etter presentasjonen av Cortina MK.1.

Dette var Anglia Super som ikke bare brukte 1198cc. motoren fra Cortinaen, men også var visuelt mer attraktiv med tofargelakkering som standard, en karakteristisk sidestripe, ekstra krompynt og et mer luksuriøst interiør.

Alle disse versjonene av Anglia fortsatte i produksjon med bare mindre endringer fram til nov-ember 1967, før lanseringen av Escort Mk.1 i januar året etter. Totalproduksjonen var som følger:

Anglia Saloon 954.426
Anglia Estate 129.529
Anglia Van 205.001
Totalt: 1.288.956



Prefect 107E ble lansert samtidig med Anglia, og kombinerte karosseriet til Prefect 100E med mekanikken til Anglia 105E.

Imidlertid ble den bare produsert i litt over 18 måneder, derav det relativt lave salgstallet på 38.154 biler.

Hele Anglia-serien: 105E – 997cc sedan (1959-1967) og stasjonsvogner (1961-1967)

123E – 1198cc sedaner og stasjonsvogner (1962-1967)

307E – 997cc 5cwt og 7cwt varebiler (1961-1967)

309E – 1198cc 5cwt og 7cwt varebiler (1962-1967)

107E – 997cc Prefect (1959-1961)

Prissammenligning:

Anglia Saloon	Standard	Deluxe
September 1959	£589	£610
Juni 1967	£535	£596



Fra Phil Seed's Virtual Car Museum
<http://www.philseed.com/about.html>

Pressemelding A

Skal ikke publiseres eller kringkastes før 30. september 1959

SPENNENDE NY BRITISK FORD



Dristig nytt design

Fra Fords Dagenham-fabrikk – nå den største og mest komplette kjøretøysprodusenten i Europa – lanseres i dag en helt ny, radikalt utformet lett bil som bærer det verdensberømte navnet "Anglia".

Fords dristige design har resultert i en bil som er ny i hver detalj når det gjelder styling, motor, girkasse, fjæring og utstyr.

Basert på hva tusenvis av potensielle kunder i ni land liker og ikke liker og deres preferanser og fordommer, har selskapets designsteam skapt en bil som folk vil ha, ifølge markedsundersøkelser og fagkunnskap. Med et tøft testprogram på 500.000 miles på fire kontinenter har de produsert en bil som garantert er den mest gjennomutviklede og – testede lette bilen som verden noensinne har sett.



Oppsiktsvekkende utseende

Anglia's utseende er både oppsiktsvekkende og elegant, hver linje er blitt vakkert proporsjonert og hvert særtrekk skal utfylle hverandre. Den kan kjøpes i ikke mindre enn 12 enkeltfarger og fire tofargekombinasjoner.

Den nette grillfronten glir elegant over i en hellende frontrute i full dybde som er støttet opp av slanke pilarer. Den lave taklinjen strekker ut bakover og føyes sammen med en unik innoverhellende bakrute. Dette eksklusive og karakteristiske særpreget holdes frost- og snøfritt om vinteren, beskytter passasjerer i baksetet mot sola om sommeren og gir enestående sikt bakover.

Bagasjerommet, som følger bilens linjer og smelter sammen med baklysmonteringen, er praktisk formet for å gi 10 kubikkfot med bagasje plass. Karosserikonstruksjonen er en "integret" eller "helhetlig" type som gir en standard som er mer solid, varig og sikkert enn andre design.

Romslighet og komfort

To dører med nedrullbare vinduer, danner begge en åpning på 43 tommer som gjør det lett å komme ut og inn, også for de som er 180 høye. På innsiden får umiddelbart et behagelig inntrykk av komfort og romslighet. Det er ikke noe av det nakne og spartanske som ofte forbindes med biler i denne prisklassen. Det er god plass til hodet og fire voksne kan sitte komfortabelt og avslappet i stoler med full dybde, sjåføren og passasjerer i forsetet har "bøtteseter". Sjåførsetet kan tilpasses 4 tommer forover og bakover. De som sitter i bilen har det på ingen måte trangt, og de må heller ikke sitte på skrå for å finne en behagelig stilling, slik som tilfellet ofte er i dagens lette biler.

Polstrede armlener er montert på dørene, og har som dørene tofarget dekor. Setetrekket, som tilbys i en lang rekke farger, er i PVC, stoff - eller til ekstra kostnad - i skinn. Fôret i taket er i lys vaskbar PVC og gulvet har et skreddersydd dekke av tykk gummi.



DEN HELT NYE ANGLIA

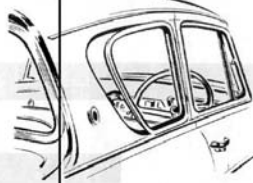


I Norge levers den helt nye Anglia VENSTRESYTT.

Den nye Anglia er uovertruffet i sin klasse - sett fra alle vinkler! Den nye overkvadratiske, toppvillite motor gir Dem et overskudd av kraft med en elektro fin økonomi. Den nye linjeføringen er fascinerende og tonsongivende. Den dristige, skrånende bakruten er både raffinert og praktisk å både rengjøre, sne og is ikke kan legge seg på den. Komforten er uforgjætelig og vognen rommeligere enn noengang før. Alledri i dag kan De kjøre i fremtidens bil - den helt nye Anglia fra Ford -

Verdens mest fascinerende bil!

Nye, trekkfrie lufttruter bak med lett regulerbare åpningsmekanismer av helt ny type.

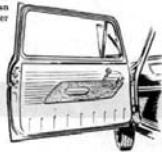


Idéal kjørestillsete og sikker solskjerm for vognstyrt. Hørommelig plassert siktlig instrum

Plasen i bakgang før. Det med et målebålt tilfredssettende de setter seg virkelig god ben og for den

Inn- og utstigningene er bedre enn noensteds! Her er endelig en vogn med store sok dører så man kan komme hurtig og bekvem ut og inn. Dørene er 110 cm brede.

Og nu tilbake til bakpartiet, hvor den skrånende bakruten forliser oppmerksomhet. Den er smart, spennende og i tillegg styre praktisk! Den gir bedre plass for hodene til passasjerene i baksetet samt et fortreffelig utsyn og ikke minst forhindrer dens vinkel at det legger seg regn, rim og sne på bakruten. Med andre ord en sikkerhetsfaktor av vesentlig betydning. La tilkøst lepe videre langs de nye, raffinerte linjer - og legg merke til hvor harmonisk de er utformet fra de avskjermede forlykter til det elegante baklyktnarrangement. Det faller Dem sikkert ikke vanskelig å forestille Dem hvor lekende lett det er å rydde når De kan styre eller de 10 praktiske baklommene som gir vognens bakre stopperpunkter. Hvor eneste detalj i den helt nye Anglia er skapt med det ene formål å gjøre kjøringen til en fornøyelse uten like.



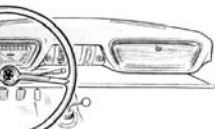
TEKNISKE SPESIFIKASJONE

MOTOR: 4-sylindret, toppvillitet. Boring 80 mm. Slakterende 400 mm. Sylinder-volum 907 cm³. Kompressjonsforholdet 21:1. 60 HK (SAE) ved 2200 omr./min. Dreivingsmoment 1,6 kcm (SAE) ved 1300 omr./min.
SMØRESYSTEM: Trykkmåring av bearinger, rotdager og knastakstillerer samt vippesmekkel. Utvendig akselakt oljepumpe. Smøresystemets kapasitet 127 l.
KJØLEVANN: Vannpumpe og termostat. Tøyløst vifte. Diameter 19,36 cm. Kjølevannets kapasitet 5,5 l.
BREMSESYSTEMET: Fjærforgasser, Ode-bakstiftter. Mekanisk virkende bremspumpe av trombrypen. Bensintankens kapasitet 19,8 l.
DEKKE: 130-13. 4-lags, slangeleie.
STYRENSKIKK: System. Kulekredsløp. Utveksling: H3. Sikkerhetsstak.
EL-SYSTEM: Batteri, 12 volt, 38 ampere-timer. Kjøleventil, spenningsregulert dynamo, oljefyltølet etc.
GER: Tørr, anektopplis koppling. Kull bremsefjæring. 4-trins girkasse med 2, 2, boret burt og retningsveiskontakt. 1. gir 1:1, 2. gir 1:1, 3. gir 1:1, 4. gir 1:1, 5. gir 1:1. Girrasens utveksling i 1. trinn.

BREMSE: Innvendig ekspanderende. Forbrenner hydraulisk virkende på 4 hjul. Hjulbremsene mekanisk virkende på bakakselen. Hvert forhjul er styrt med 2 primære bremsesk. Hjulbakkul med 1 primær og 1 sekundær bremsesk. Total bremselast: 48 cm.
OPPRENINGSKRAFT: Front: lavvinkelig henging med sjaffertjære, dobbeltvirkende hydrauliske støtdempere. Krosskuttaktuator. Ode-Passiv-system. Bak: halvveislåste asymmetriske lenker. Fjærr med bakvirkende svingestutten.
HYDRAULISKE støtdempere av vekslertypen.
INSTRUMENTER: Speedometer, kilobreveter, bensinmåler, kjølevannstemper, kontroll-lamper for blinklys, fj. lys, oljetryk og oppladning.
KONTROLDORGANER: 18 instrumenter totalt. Kombinerer tonologiske og startkontakt, betjeningsknapper for varmesluk, lysbryter og vindvisvasker. Chokkontakt. 18 rattstasjon. Kombi-bremse og instrumentkontakt. 18 boret burt og retningsveiskontakt.
 Rett til endringer i priser og spesifikasjoner forbeholdt.

Aut. Fordforhandler:

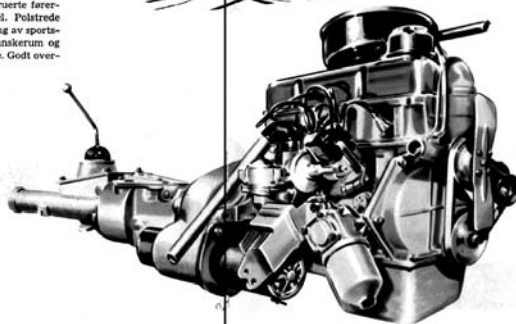
Mathisens Auto Co. %



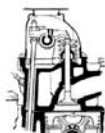
ing lakkert være det nykonstruerte fører-
rørstrukturs praktiske vinkel. Polstrede
å begge sider. Ny, kort girstang av sports-
engende pedaler. Låsbart hanskerm og
vehyde i hele vognens bredde. Godt over-
entbord.



setet er bedre enn noen-
kan De lett måle - enten
eller ved å konsultere
Deres passasjerer når
Inn i baksetet. Det er
lass for folk med lange
som er et hode høyere.



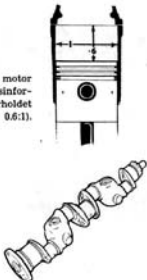
Bagasjerummet er stort - både
i bredde og dybde. Hver eneste
del av de 10 kubikfot kan ud-
nyttes fullt ut. Det kan lett
romme to store kufferter og en
reiseveske - og likevel er det
plass til overs!
Baklykt, stopplykt og blinklys
er samlet i et pent arrange-
ment i halefinnene.



Ekstra store toppventiler - med separate
inntakåpninger, symmetrisk forbrøn-
ningskammer som gir bløtere og mere
lydles kjøring samt flere kilometer på
hver bensinpåfylling.

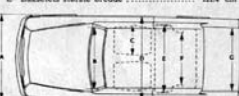
Den nye, overkvadratiske, 41 hk motor
gir topp-ytelse med lavere bensinfor-
bruk og mindre motorstasjon (forholdet
mellom slaglengde og boring er 0.6:1).

Helt ny 997 cm³ toppventilt, overkva-
dratisk motor med ekstra høy ytelse
og lengere levetid. Bensinforbruket er
imponerende - (8.7 - 0.6 liter pr. mil) !
Den helt nye 4-trinns girkassen gir vor-
nen en frisk akselerasjon og hurtig, pre-
sis girskiftning ved hjelp av den korte
sportsvagn-girstangen. Den helt nye,
hulstepte krumtapp-aksel og hypoid
bakaksel sørger for komfortabel og lyd-
løs kjøring. Det er uavhengig forhjul-
oppheng av McPherson-typen og kraf-
tfulle hydrauliske bremses. Det hele-
stepte stålkarosseriet er lett i vekt, men sterk
i konstruksjonen.

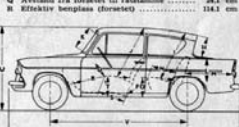


Hulstept krumtapp-aksel -
utrolig sterk og samtidig
vektbesparende. Resultatet
er lang levetid, lydløs gang
og ekstra stor ytelse.

- A Sporvidde foran 116.8 cm, bak 119.3 cm
- B Frontglassets største bredde 182 cm
- C Frontets største bredde 182 cm
- D Total vognbredde 183 cm
- E Baksetets største bredde 114 cm



- F Baksetets bredde i buftehøyde 102 cm
- G Bagasjerummets bredde 112 cm
- H Bakvriens høyde 84 cm
- I Høyde mellom baksete og bak 84 cm
- J Høyde mellom forsete og bak 83 cm
- K Frontglassets høyde 82 cm
- L Bagasjerummets innvendige høyde 61 cm
- M Bagasjerummets dybde 76 cm
- N Baksetets dybde 43 cm
- O Baksetets høyde fra gulvet 102 cm
- P Effektiv romplan (baksetet) 102 cm
- Q Avstand fra forsetet til baksetet 161 cm
- R Effektiv romplan (forsetet) 111 cm



- S Forsetets dybde 63 cm
- T Forsetets høyde fra gulvet 74 cm
- U Total vognhøyde (med last) 180 cm
- V Akselavstand 110 cm
- W Total vognlengde 200 cm
- X Fri høyde (med last) 18.5 cm
- Y Vingradien 4.3 m
- Z Kjøreevne 191 kg

Form. nr. 394(1204) 6-53

DEN HELT NYE FORD

Anglia
1960



Verdens mest fascinerende bil



De oversiktlige instrumentene er montert rett foran sjåføren og inkluderer et speedometer, trippsteller, bensin- og temperaturmåler, tenningslampe, oljetrykk og frontlys, varsellys og blinklys. Chokeykontroll, nøkkelstyrt tenning/startbryter, vri og dra lysbryter, og kontrollen for de to elektriske vindusviskerne er alle logisk plassert på dashbordet hvor det også er mulig å montere radio, friskluftsvarmeapparat og defroster.

Oppvarming og ventilasjon har det vært fokusert spesielt på, og resultatet er at Anglia har fått det mest effektive systemet i noen lett bil, og er den eneste som har defrosteranlegg for hele frontruten. Friskluft blir trukket inn gjennom trekkhull over panseret, blir spredt varmt, kaldt eller i en kontrollert blanding, og blir trukket ut gjennom front og baklysene. Under de verdensomspennende testene viste dette systemet seg å takle både ekstrem varme og kulde.

Rattstammen inneholder antenner for å drive bilhornet, retningsviseren og dimbryter.

Den korte, gulvmonterte girstangen danner en naturlig forlengelse av sjåførens arm og handbrekket av håndspaktypen er praktisk plassert mellom de to forsetene.

Under dashbordet i hele bilens bredde er det en dyp pakkehylle med et romslig låsbart hanskerom.

Økonomisk kraft

Den nyeste Anglia har kraftig ytelse. Et helt ny firesylindret vannavkjølt OHV 997cc motor er blitt tegnet og utviklet for denne modellen og inkluderer mange spesielle særtrekk. Den har kompresjonsforholdet 8,9 til 1 og produserer 39 bhp (netto) ved 5000 rpm. Den har unik driftsøkonomi og bruker 43 miles pr. gallon ved kjøring under vanlige forhold.

I likhet med kraftenhetene som ga en så fantastisk motorytelse i Consul og Zephyr, er denne nye motoren ”overkvadratisk”, dvs. sylindrer-



diameteren er større enn slaglengden. Den korte slaglengden reduserer farten på stampelet, som forlenger motorens levetid, og den store sylinderdiameteren tillater bruk av større ventiler og store, kraftige lagre.

Fordelen med dette overkvadratiske prinsippet kan kanskje best forklares ved det faktum at under en kjøretur på en mile i topp gir, går stampelet i denne nye motoren 1182 fot opp og ned sylinderveggen – som er betraktelig mindre enn i motorer med et mer vanlig utvekslingsforhold mellom innvendig diameter og stempelslag, og nesten halvparten så mye som enkelte biler. Faktisk er motoren så overkvadratisk at motorblokken er mindre enn 7,25 tommer høy, som gir større styrke og rigiditet. Ved å redusere høyden på hele motoren har karosseridesignerne fått større mulighet til å lage en mer aerodynamisk front på bilen.

Den uønskede ekstra vekten med toppventildesign er blitt eliminert ved å bruke lette legeringer i noen komponenter sammen med en avansert hul veivaksel konstruert av Ford.

Alle moderne forbedringer er blitt tatt med i denne motoren for å produsere kraft på en økonomisk måte, samt å gi fleksibilitet, pålitelighet og utholdenhet. Til og med forbrenningskamrene er fremstilt maskin – en raffinert detalj som gjerne forbindes med dyre sportsbiler. Og siden motoren er vannavkjølt er den svært stillegående.

Girkasse med fire gir

Kraftoverføringen er gjennom en clutch på 7,25 tommers diameter til en ny firegirs synkronisert girkasse. Alle girene glir på kulelager eller nålelager og synkrongir på 2., 3. og toppgir gir jevn og rask kobling. En åpen drivaksel er koblet til den nye hypoide bakakselen.





Lett vedlikehold

Fords tegnere har ikke glemt behovet for enkelt, rutinemessig vedlikehold, og det har vært fullt fokus på å holde innsats og kostnader på et minimum. Panseret åpnes framover for å gi direkte og lett tilgang til motorrommet, der komponentene som trenger regelmessig ettersyn – peilepinne, batteri, radiator, bremsevæskebeholder, osv. er lett å komme til.

Et 4-punkts jekksystem følger med og reservehjulet er montert stående mot frontskjermen i bagasjerommet.

På veien

Etter å ha kjørt noen få hundre meter føler man seg helt hjemme i Angliaen. Sikten på alle kanter er unik for en bil i denne størrelsen og komforten er absolutt førsteklasses. Styringen er fjærlett og gir en svingradius på 32 fot.

Veigrepet, som også kan imponere sportsbilentusiaster, skyldes Fords unike frontfjæring – uavhengige spiralfjær med integrerte sammenskyvbare støtdempere – sammen med en spesiell 45 tommers langsgående, asymmetrisk, ellipseformet fjæring bak. Denne høyt utviklede kombinasjonen gir stabilitet og veigrep uten sidestykke for lette biler.

Den korte, gulvmonterte girspaken og den nærmest ”uovertrufne” synkroniseringen gjør det til en fornøyelse å bruke girkassen. 0 – 30 miles pr. time oppnås på ca. 7 sekunder, 0 til 60 miles pr. time oppnås på ca. 29.5 sekunder. Maksimalfarten er 71 miles pr. time.

Formidabel verdensutfordrer

Under den sterke utviklingen av bilindustrien i de siste årene har produktene fra Ford i Dagenham skapt seg et imponerende renommé på verdensmarkedet.

Dette fremtidsrettede selskapet satser stort på fremtiden og har investert nesten £70 millioner – mer enn noen bilprodusent utenfor USA – for å gjøre sine produksjonsfasiliteter blant de ledende i verden.



Den nye modellen som presenteres i dag er del av denne satsningen og selskapet har ikke spart på noe for å sikre at alt er basert på en solid vurdering av kundenes ønsker.

Her er nok et Dagenham-produkt som gir fantastisk valuta for pengene og som vil bli en formidabel utfordrer i den sterke kampen om verdensmarkedet.

Oversatt til norsk av Norsk Britisk Bilhistorisk Forening

Historien om Ford Anglia 307E Van

307E – varebil
Thames med
Anglia design –
ble lansert i juni
1961. Den erstattet
varebiler med
sideventilert motor
som var basert på
100E Popular. To
versjoner var til



salgs: basisvarianten 5cwt og den mer ”eksklusive” 7cwt. På 5cwt-varianten var støtfangerne, ”lueskyggen” på frontlyktene, utvendige speil og radiatorgrillen alle lakkert, mens på 7cwt var alle disse delene krombelagt. Begge varebilene var ganske nøkterne innvendig, med gummimatter, et sjåførsete og uten fôring i taket.

Startprisen på 5cwt van var £369 og 7cwt kostet £399. Begge prisene var for varebiler med grunnlakkering. Prisen økte med £10 hvis den skulle lakeres i en av de åtte standardfargene.

Om ønskelig kunne kjøperen få ekstrautstyr til varebilens i form av et



hengslet passasjer sete, varmeovn og solskjerm.

Anglia-varebilene ble solgt med valg av høy- eller lavkompresjonsversjon av 997cc-motoren brukt i 105E sedan. Estetisk hadde varebilene et attraktivt utseende, Anglia-fronten passet godt til det kassepregede varebilkarosseriet. Selv om varebilene hadde samme forskjermmer som sedanen, var de konstruksjonsmessig ganske forskjellige. Frontruten var annerledes og ganske mye høyere. Sidedørene hadde en helt annen form enn i sedanen, de var mye kortere og nedsiden var svingt oppover, for å unngå at dørene slo borti fortauskanten når varebilene var fullastet. To store sidehengslede bakdører ga lett adgang til det romslige lasterommet med 61 kubikkfot lasteplass. Dette gjorde Anglia-varebilene populære hos både små og store bedrifter.

Fra oktober 1962 ble 307E tilbudt med 1198cc motoren som var installert i Anglia Super og ble da kjent som 309E. I mars 1965 fikk alle modellene av varebilene navnet Anglia, og navnene "Thames" og "Trader" opphørte. Produksjonen av Anglia-varebilene ble avsluttet i november 1967, og på det tidspunktet hadde 205.001 varebiler blitt bygget. (Mon tro hvem som fikk den aller siste varebilene?)

Historien om Ford Anglia 307E Pickup

I juni 1961 ble varebilene 5cwt og 7cwt introdusert, basert på Ford Anglia 105E Saloon-serien. Ikke før hadde 307E Van begynt å rulle av samlebåndet før Kenex Coachwork Ltd. bygget og registrerte sin første 307E Pickup.





Pickupen brukte frontdelen av 307E Van fram til baksiden av forsetene. På baksiden ble standardvarebilen bygget om for å utforme pickupens lasteplan. I tillegg til å fjerne den øverste halvdel av varebilens karosseri, besto øvrige endringer i en forlengelse av hjulbuene på bakhjulene for å gi plass til bensintanken på venstre side og verktøykassen på høyre side. Baksiden av førerhuset ble utformet ved å bruke den øverste halvdel av de originale dørene, mens baklemmen ble laget av den nederste halvdel. (Komplett med dørlås)

Kenex ble senere overtatt av Martin Walter Ltd (The Dormobile Company) som satte pickupen i full produksjon i juli 1964. Produksjonen opphørte i 1967 sammen med resten av serien.

Ford Anglia 307E pickup er en ganske sjelden variant av Anglia-familien. Det er ikke kjent hvor mange 307E pickuper som ble bygget.

For the
ALL-NEW ANGLIA
and every Ford ever made

FORD
approve
CASTROL

Always ask for CASTROL by name!



Bokanmeldelser

Stein Batalden

Ford in Britain

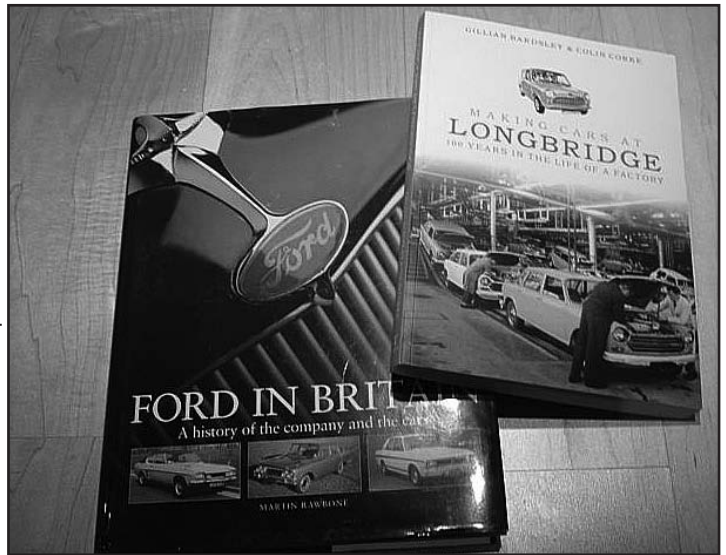
A history of the company and the cars

Martin Rawbone

Haynes Publishing, Yeovil

Ford har vært en viktig aktør i britisk bilindustri siden første verdenskrig. Det begynte med produksjon av T-Ford i Trafford Park, Manchester, en bilmodell som dominerte det britiske markedet før 1920. På tyvetallet mistet Ford sin markedslederposisjon til Morris, Austin og Singer.

1. oktober 1931 ble det enorme Dagenham-anlegget i Essex, ved Themsens munning bygget. Fra nå av skulle Ford igjen dominere salgsstatistikken, først med den populære Ford Popular, også kalt "Pop". Den ble produsert langt inn på femtitallet og var den billigste bilen på markedet. Senere kom de legendariske Consul, Zephyr, Zodiac og Anglia, som ga Ford et helt nytt image på sekstitallet. Ford Cortina ble også en stor slager, og den første Ford som på alvor kunne true BMCs dominerende stilling. Cortina Mk III var temmelig lik de tyske Taunus, men fortsatt med noe annerledes design. Fra og med Cortina Mk IV har dessverre britisk og tysk Ford vært identisk, og bilene på det europeiske markedet kunne komme fra England, Tyskland, Belgia





og Spania, uten at kundene hadde særlig kunnskap om dette. Ford som britisk merke begynte derfor å miste sin status. For få år siden rullet de siste Escort ut fra Halewood, der Jaguar X-type tok over, samtidig som de siste Fiesta forlot samlebåndene i Dagenham. Per i dag produseres kun Transit som komplett bil i Storbritannia (Southampton). Dagenham er imidlertid gjort om til senter for Fords dieselmotorproduksjon, så uansett hvilken dieseldrevet Ford man kjører, kan man være temmelig sikker på at motoren kommer fra Dagenham. Som eier av Land Rover, Jaguar og (så lenge det varer) Aston Martin, spiller Ford fortsatt en stor rolle for alle som er opptatt av britisk bilindustri.

Martin Rawbones bok kom første gang ut i 2001, og dekker Fords britiske historie. Forfatteren er født i 1964 i Epping i Essex, det vil si i typisk Ford-land. Han regnes for å være en rendyrket Ford-entusiast som startet sin samling med en Corgi-modell av en Consul Classic.

Boken tar for seg selskapets utvikling i Storbritannia, fra begynnelsen og fram til i dag. Alle modeller og deres utviklingshistorie dekkes inngående. Boken er rikt illustrert med tegninger og bilder. Det er særlig fargebildene fra Fords markedsavdeling som løfter boken. Nydelige biler i sterke farger i klassisk engelsk landskap og landsbyer. Billedtekstene kan for eksempel fortelle at Consul deluxe kunne leveres i følgende tofargekombinasjoner: ”Black over Ivory, Black over Kenilworth Blue, Ludlow Green over Dover White, Dover White over Pembroke Coral, og Pembroke Coral over Durham Beige” – Rene poesien.

Avslutningsvis i boken er det oversikt over alle britiske Ford med detaljerte opplysninger om produksjonsår og antall produsert.

Jeg vil sterkt anbefale denne boken. Jeg bestilte den på nettet direkte fra Haynes Publishing – sales@haynes.co.uk (£ 32,-), men jeg regner med at Automobilia i Oslo enten har den på lager eller kan skaffe den.



Making cars at Longbridge 100 years in the life of a factory

Gillian Bardsley & Colin Corke

British Motor Industry Heritage Trust

Tempus Publishing Ltd., Gloucestershire

7. april i år markerer toårsdagen for MG Rovers konkurs, og overtakelsen av boet av kinesiske Nanjing (NAC). Maskiner og utstyr er skipet til Kina, og om kort tid starter produksjonen av NACs nye modeller. I første rekke er det snakk om MG TF og MG 7Z. TF blir omtrent slik den var tidligere, mens 7Z er NACs versjon av MG ZT, som var den sportslige versjonen av Rover 75. MG TF for det europeiske markedet skal imidlertid produseres i England, nærmere bestemt Rovers fabrikk i Longbridge, dvs. det som var Austin base. For å øke forvirringen om Kina-bilene, kan det tilføyes at Shanghai Automobile Company (SAIC) har kjøpt rettighetene til å produsere Rover 25 og 75 i Kina, men rettigheten til Rover-navnet eies nå av Ford. I disse dager introduseres derfor i Kina Roewe 250 og 750!

7. april i år markerer toårsdagen for MG Rovers konkurs, og overtakelsen av boet av kinesiske Nanjing (NAC). Maskiner og utstyr er skipet til Kina, og om kort tid starter produksjonen av NACs nye modeller. I første rekke er det snakk om MG TF og MG 7Z. TF blir omtrent slik den var tidligere, mens 7Z er NACs versjon av MG ZT, som var den sportslige versjonen av Rover 75. MG TF for det europeiske markedet skal imidlertid produseres i England, nærmere bestemt Rovers fabrikk i Longbridge, dvs. det som var Austin base. For å øke forvirringen om Kina-bilene, kan det tilføyes at Shanghai Automobile Company (SAIC) har kjøpt rettighetene til å produsere Rover 25 og 75 i Kina, men rettigheten til Rover-navnet eies nå av Ford. I disse dager introduseres derfor i Kina Roewe 250 og 750!

I Rovers skjebneår 2005 ble Longbridges 100-årige historie feiret. I den anledning ble boken "Making cars at Longbridge" gitt ut. Colin Corke er en lidenskapelig bilentusiast, Allegro-eier og prest, nærmere bestemt Vicar of Longbridge. Gillian Bardsley er arkivar hos British Motor Industry



Heritage i Gaydon. Hun har også skrevet biografien om Sir Alec Issigonis.

Boken tar for seg historien fra grunnleggelsen av The Austin Motor Company, grunnlagt i Longbridge, Birmingham, i 1905 av Herbert Austin. Longbridge var senere hjemmet til British Motor Corporation, British Leyland, Austin Rover, Rover Group og tie leid inn for å gjøre denne jobben.

Dette er en herlig liten bok som alle bør lese. Mitt eksemplar ble kjøpt på Heritage-museet i Gaydon i fjor høst for £ 14,99. Jeg registrerte nylig at boken allerede er utsolgt, så vi får håpe det kommer et nytt opplag snart. La oss til slutt håpe at det blir mulig å skrive en ny bok om noen år om Longbridges historie fra og med 2005!

Ikke glem:

EKEBERG VÅRMARKED 5. MAI, 2007

Nord-Europas største delemarked





**Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber**



1. HVEM KAN FÅ LMK FORSIKRING?

Bare medlemmer av klubber tilsluttet LMK kan få LMK Forsikring, og den kan bare tegnes gjennom klubbens forsikringskomite. LMK forsikring kan bare tegnes hvis du har vært klubbmedlem i mer enn ett år. Det er opp til den enkelte klubbs forsikrings-komite å anbefale om du bør få forsikring, og de vil gjerne bli kjent med deg først. LMK Forsikringen gjelder for kjøretøy som skal være et samleobjekt. Kjøretøyet skal ikke erstatte et kjøretøy til normal nyttekjøring. For å få en Helforsikring for bil eller MC må søker derfor disponere en bruksbil som hverdagskjøretøy.

2. HER GJELDER LMK FORSIKRING

Forsikringen gjelder over alt der ordinær motorvognforsikring gjelder. Imidlertid skal motorvognen, når den ikke er i bruk, oppbevares i låst bygning til maksimalt 30 kjøretøy eller i museum. Under løp og utflukter regnes kjøretøyet som i bruk, og det stilles ikke særskilte krav til oppbevaring.

3. KRAV TIL KJØRETØY

Kjøretøyet må være 30 år eller eldre. Det skal være et samleobjekt som eies av privatperson, firma eller museum. For firma eller museum må navngitt person være nevnt i politen.

Kjøretøyet kan ikke benyttes i ervervsmessig sammenheng (utleie, varetransport o.l.).

Kjøretøyet skal være i original stand, ikke ombygd eller modernisert. Det kan være restaurert eller urestaurert, men må være godt vedlikeholdt og "presentabelt". Mindre modifiseringer som var vanlig å foreta i kjøretøyets normale livsperiode (ca. 5-10 år) kan aksepteres, særlig der originale reservedeler ikke er tilgjengelige.

Et restaurert kjøretøy skal normalt se ut slik det kunne se ut da det forlot bilforhandleren som ny. Avvik kan aksepteres dersom de er av "tidsriktig" utførelse. En restaurering skal være fagmessig og seriøst utført. "Overrestaurering" - restaurering av kjøretøy til bedre enn ny (spesiallakkering o.l.) vil normalt ikke kunne dekkes fullt ut ved eventuell skade.



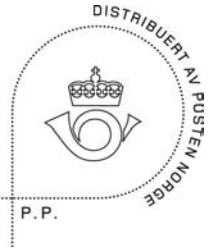
SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

*En ekte fruktteliker ønsker seg en kvalitetste med fruktsmak.
Twining tar dette alvorlig, og benytter kun de beste tekviteter
som tilsettes smak av frukt. Benytt friskt nykokt vann.
La teen trekke for optimal smak,
og nyt en deilig kopp Twiningste i ro og mak!*



TWININGS
OF LONDON

MARKEDTØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: TWINING@HAUGEN-GRUPPEN.NO OG IÅ SMAKSVINER.



NORGE

P.P.

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Bjørge
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening