

MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Nr. 3

1. desember 1989

6. årgang

Veteranpris til bussklenodium



Ketil Hauge-Nilsen og Jan Furseth har grunn til å smile. Veteranbussen gikk likegodt heilt til topps i Lillehammer-løpet, eit veteranbilopp som samla heile 170 bilar. (Foto: Petter Ove Utgård).

□ No har folk også i andre delar av landet fått høve til å nyte Stranda og Sykkylven Billag sitt klenodium av ein buss - ein 26 seters Bedford frå 1949. Under det årlege Lillehammer-løpet for veteranbilar vann sykkylvsbussen førsteprisen i skarp konkurranse med over 170 andre rullande veteranar frå Noreg, Sverige og England.

AV NILS EINAR RYE

— Moro å vinne når deltakinga er så stor!

Ketil Hauge-Nilsen og Jan Furseth frå Storfjord Automobillubb var to av bussens menneskap på fire under det store veteranbiloppet, som altså enda så godt for bussklenodiumet, som gikk i vanleg rutecefikk fram til midten av 60-året. Sjølv om SSB framleis står som eigar, har Storfjord

Automobillubb hatt ansvaret for det omfattande restaureringsarbeidet busen har vore igjennom dei siste tre åra, og får til gjengjeld disponere busen fritt.

Stolt rogn

Og det var litt av eit stykke rullande samferdselshistorie gudbrandsolane - fekk - sjå under Lillehammer løpet. Busen er fulltendig rehabilitert både innvendig og ut-

vendig, men utan at ein har gått på akkord med køyretyets originale særpreg. Dei 85 bostekreflene i den søkylindra rekke motoren trivst betre enn nokon gong - alt takka vore fleire tusen dugnadstimar i regi av Storfjorden Automobillubb.

Forsidebildet er hentet fra "Sykkylvsbladet" 25. 8. 89. Det lokale busselskap har med litt hjelp restaurert en av sine gamle tro tjenere.

RETURADRESSE:

MOTORHISTORISK KLUBB
RINGERIKE OG OMEGN
Postboks 1019 Flattum
3501 Hønefoss

KRØDERTREFFET 1989.

Motorhistorisk Klubb Drammen, Hallingdal Veteranvognklubb, Horten Veteranvognklubb og Motorhistorisk Klubb Ringerike og Omegn, arrangerte 26. august Krødertreffet for 4. gang. Tradisjonen tro møttes alle deltakere til start på Slevika Camping. Klubben vår var representert med 6 biler og 2 sykler.

Løpet gikk i de naturskjønne omgivelsene rundt Krøderen, og værgudene var slett ikke imot oss. Postene var i år "ubemannet", og vanskelighetsgraden var tilpasset oss med gammelbil/sykkel dilla. Ingen tilløp til kø og panikk ble registrert, og ingen ble uthengt for å være den dummeste. Alle kunne nyte en tur av det gode gamle slaget, - uten stress og farlige forbikjøringer. Medbragt niste og glohøt kaffe kunne inntas i susen fra en gammel reisegrommofon.

-Og så var det festmiddag etterpå-

Hva mer kan man ønske seg ?
Jo, et større deltakerantall i både løp og festlig samvær !

Det var i år nedlagt et ikke ubetydelig arbeid til løype, poster, premier og fest. Alt var lagt til rette for at vi skulle trives og ha det fint. - Altfor få var det som tok imot tilbudet til å være med på løpet, - og festmiddagen var det svært få som ville være med på.

En kan spørre seg, - hva er det som har gått galt ? Har vi

ikke lenger tid og lyst til å treffe likesinnede på Krødertreff ???

Skal vi ikke nå med det samme bestemme oss for at deltakelsen fra vår klubb skal bli bedre til neste år ?

Mai H.

Moten

anno

1989



HEI

Har du lyst til å ta fram symaskinen og sy et tidsriktig antrekk ?

Du veit kanskje ikke hva slags klær som var i bruk dengang bilen/motorsykkelen din var ny?

Jentene i Romerike Gammelbilklubb (som var på besøk på møtet vårt den 7. nov.) kan være behjelpelige med å skaffe oss mønster til tidsriktige antrekk.

De har kontakt med en skikkelig gammaldags skredder, og han har et rikt utvalg i mønster.

Utpå nyåret kommer denne skredderen på besøk til Romeriksklubben, og vi vil også få invitasjon.

Denne invitasjonen takker vi vel ja til ?

Mai H.



MOTORISTEN

ORGAN FOR MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

Postboks 1019 Flattum
3501 HØNEFOSS

Redaktør: Olav Rypdal
Grefsenkollveien 12 D
0490 Oslo 4
Tlf 02 226801

REDAKSJONELT:

Dette er det siste "MOTORISTEN" i 1989, nr 3. Det har altså ikke gått slik som planlagt, at det skulle komme 4 nr. pr år. Red har kanskje vært for slapp, men det er ikke vanskelig å finne andre unskyldninger heller.

Hvordan har DU det med samvittigheten og allt stoffet Red skulle få ?

Likevel er det noen som glimrer med rik stoff tilgang, nå har vi fått et problem med å plassere 5 sider om Ford Anglia. De som ikke liker dette, får skrive noe selv.

For å fortelle litt om våre egne eskapader i sommer, så ble det i ferien tid til å undersøke et tips fra tidligere. Noen hadde fortalt at en slik bil, den var avbildet i NVK-kalenderen, skulle det stå på en angitt låve. Slike tips er ikke alltid det de gir seg ut for, særlig ikke når bilen i kalenderen var en Bentley 1929.

På låven stod det en enda eldre bil, nemlig 1924, og det var en Fiat.

Den var sørgelig redusert og ombygd til landbruksredskap, det eneste som var kommet i tillegg var en ekstra gearkasse.

Men ellers så motor og aksler ut til å være brukbare. Vi har adressen for evt. interesserte.

Ellers ble en bissnisreise til Finland kombinert med et besøk på landets største MC-museum i Jakobsstad. Her var det utrolig mye å se, de vanlige kjente merker fantes i rikt monn, det var mye fra Sovjet og andre øst-land. Til og med en norsk sykkel fantes, den hette "Øglend" (litt av et eksportnavn) og så ut som en Tempo Panter. Et besøk her anbefales.

Til slutt God Jul, og Godt Nyttår.

Red

JULEMØTE:

- * Årsmøte/julemøte på Ciro mandag 4 desember kl. 1900.
Valg, årsmøtesaker.
Det blir servert juletallerken. Hyggelig samvær. Ta med din bedre halvdel. Påmelding til Torbjørn Grønvold
Tlf 067 21566

Møtereferater

Medlemsmøte på Melkebaren tirsdag den 7. november.
 Ca. 20 medlemmer hadde funnet veien til Melkebaren, til tross for at møtet ble avholdt på en tirsdag.
 Årsaken til dette var nok at formannen hadde sendt ut spesiell invitasjon til dette møtet. På programmet var besøk fra Romerike Gammelbilklubb.
 Før gjestene kom, orienterte formannen om et par saker, bl. a. utsendelse av Nordisk Annonseblad. Det var stemning for at hvert medlem får dette direkte. Ellers ble det varslet om at neste møte er årsmøte, og at dette tradisjonelt avholdes på Ciro. Valgkomiteen ble satt i arbeid.

7 personer fra Romerike Gammelbilklubb med Leder Johan Samuelsen ble så ønsket velkommen.

På Romerike startet virksomheten i 1983 med 13 interesserte, nå er medlemstallet 171. Man har helt fra starten av forsøkt å få med hele familien, med kvinner og barn i klubbarbeidet, slik at preget av gutteklubb unngås.
 De har delt opp oppgavene i ansvarsområder, der gruppen får ansvaret for å gjennomføre jobbene.

De ulike ansvarsområder er:

- Markedskomite med ansvar for Gardermoen markedet siste søndag i mai hvert år.
- Loddsalg, komite som selger lodd på møtene og et større lotteri.
- Løpskomite, Hurdalsløpet siste lørdag i august.
- Arrangementskomite, arrangerer møter og utflukter.
- Redaksjonskomite, som utgir medlemsblad.
- Materialforvalter, som styrer med alle klubbens eiendeler og effekter som kjeledresser, T-skjorter, merker, luer, osv.

Som et mer langsiktig mål arbeides med eget klubbhus, møter nå holdes fast på Volvo på Jessheim, til faste tider.

Etter denne orienteringen var det kaffe og smørbrød som klubben (vi) spanderte.

Til slutt ble det diskutert en del om hvorfor klubbarbeidet på Romerike tydeligvis blomstrer, mens vårt arbeid går tungt.

Det ble fremhevet at jentene er mye mer med hos Romerike, der skulle vi vært flinkere. Videre har de hatt fast møtedag og sted hele tiden, vi har hatt en heller omflakkende tilværelse. Ellers ser det ut som om arbeidet er noenlunde likt lagt opp, det er kanskje det at det er flere ildsjeler på Romerike, og dessuten har man der et mye større befolkningsgrunnlag enn oss.

Det ble til slutt foreslått at vi skulle besøke Romerike en gang neste år.

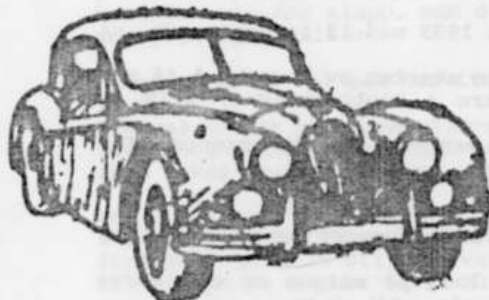
Red.

LITT OM JAGUAR XK 140

Av Steffen Steffensrud.

I vår hadde den danske Jaguarklubben løp gjennom Hønefoss. Flere benyttet anledningen til å se de engelske rasekattene ved Hamax.

En ulempe ved Jaguaren er at den er blitt uforholdsmessig dyr. Kanskje skulle man bygge opp en Daimler (søsterbil Jaguar) før prisene løsner også der. Imidlertid er det vanskelig å spå. For de som leste forrige nummers utklipp fra "Dagens Næringsliv" er det ikke lett å gjøre de helt store investeringene. Men Jaguaren har altså prismessig skutt i været de siste årene.



Min XK er fra -56. Den er en 140 med rekkesekker med 3.4 liter og 210 hester. Etter at Torbjørn Grønvold gikk over mekanikken og Kristian Øiom tok karosseriet, er det blitt en morsom bil.

Det er ny clutch, gearkasse, og Follumsveiset ny bensintank. Videre var gamle ledninger dårlige slik at det etterhvert er blitt mye oppussing, men slik skal det jo være.

Den første XK -serien kom i 1948: De gikk i 120 miles, og ble kalt XK 120. Etter sigende kom introduksjonen etter bare ett års utprøving idet Lyons, Jaguarhøvdingen, ønsket noe sportslig på markedet. Rammen og en del annet er derfor fra en samtidig saloonmodell.

Det ble likevel fart på bilen og i 1949 fikk en fabrikkserieprodusert XK 140 3. plass i le Mans. Man angir at man bare hadde økt kjølingen på bilen og Jaguar laget en egen minneplate om dette som ble satt på bagasjerommet.

I 1954 kom XK 140. Av roadstere, DHC og FHC, ble det tilsammen produsert vel 7000 av XK 140.

De åpne bilene går faktisk for en 50 - 100 000 mer i pris enn de lukkede, men det ser ut til å flate litt ut når bilene kommer opp mot gruppe 1 tilstand.

I 1956 ble fabrikken i Coventry i England herjet av en voldsom brann. Det var rene krigsstemningen i gjenoppbyggingen og full innsats over hele linjen. Man introduserte derfor etter brannen type XK 150. Frontvinduet ble nå helt, samt at man fikk mer ytelse fra motoren. Produksjonen holdt så fram til 1961 da type E kom. Og holder 30 års regelen for import fram til -91, vil det bli mang en guttedrøm som kan virkelig gjøres.

MOTOR HISTORISK Bok

Klubben har kjøpt inn boka "Bilen kommer til Norge" av Øistein Bertheau og Trygve Kongseter.

Det er en billedrik stor bok i A4 format. Den er nærmest urhistorisk i starten. Det hadde vi vel igunn også ventet. For to år siden sto Bertheau på fotballbanen på Vik og kommenterte fortløpende bilene i Sandvika Sundvolden. Det var en imponerende kunnskapsmengde han hadde om de forskjellige bilene, elerne og kjøretøyenes historikk.

bygger opp boka med litt generell samferdselshistorie. Dermed teknisk historie i kapittlet om oppfinnelsene bak automobilen. Dermed tar han for seg Daimler Benz, de franske bilene, utviklingen i USA samt bilens tidlige historie i Storbritannia. Det tar altså 8 kapitler før det kommer noe bil til Norge. Men det kan være greit idet forfatterne nok har tatt mål av seg til å lage en norsk bilhistorisk oppslagsverk.

Når det gjelder fedrelandet har han en bred start om veivesnet, norske pionerer kapittel 1 og 2 samt ennå fler pionerer. Dette kommer du aldri gjennom sa naboen da han fikk høre hvem som hadde skrevet boka. Det er altså en omstendlig bok, men vi får avvente neste bind som nok vil bli mer spesifikt retta mot bilens historie her i landet. Er det dette man er på jakt etter er det nok rimlig å nøye seg med bind 2.

Steffen Steffensrud

BOSCH-HORN

gir en dyp, ren tone som ikke skremmer og ikke lærer, men er behagelig, velklingende og harmonisk. Den forener prisbillighet med uovertruffen kvalitet



BOSCH-HORN leveres eulen med rett kort trakt til kr. 37,00, med rett lang trakt til kr. 30,00, eller med bøiet trakt til kr. 75,90.

Selges i alle veiesorterte bilutleierforretninger.

H. 1



KLASSISK ITALIENER: Maserati 3500 GT Spyder er en smekker og morsom bil. Naboen har neppa maken.

Smekre linjer

Av TRYGVE LARSEN
Aukjon

I dag arrangerer Sotheby's auksjon over klassiske biler og motorsykler. I tillegg til kjøretøyene skal også en del modellbiler, bilemblemmer og reklameplakater for tidligere tiders bilopp under hammeren i Brooklands.

Det er i første rekke bilene står i fokus, utvalget spenner fra en liten skrapellig Rover fra 1906, til klassiske engelske og italienske sportsbiler. Men her finnes også to

Volvoer, en Aston fra 1967 og en PV544 fra 1964.

Tilhengere av engelske sportsbiler kan på auksjonen finne en virkelig godbit i en 1947 Bentley Mark IV Mulliner Special Tourer. Bilen er utstyrt med en seksylindret rekke motor på 4,3 liter, og fremstår i meget god stand, prisantydning er cirka 25 000 pund. Av engelske klassikere finnes også en Aston Martin. Den ene er en 1967 modell DB5 Mark I Coupe, den andre en 1966 modell DB Mark I Saloon. Prisantydning er

henholdsvis 60 000 og 80 000 pund

Blandt de italienske bilene frembys to åpne klassiske Maseratier. Den ene er en 1960 modell 3500 GT Spyder i topp stand, prisantydning cirka 135 000 pund. Maserati nummer to er en 1969 modell Maserati Spyder 4 Litre. Totalt ble det bygget omkring 120 eksemplarer av denne modellen, hvorav kun 20 med venstretrett. Bilen som skal under hammeren er venstretrett, og ventes å inngi omkring 180 000 pund.

FORD ANGLIA 105E SERIEN



1959 - 1967

Jeg vil med dette få presangtere Min "veteranbil", i forbindelse med at det er 30 år siden bil-typen ble lansert.

Selv heter jeg Ulf Gusgård, og har vært medlem av klubben i ett år..

Historien om Ford Anglia 105 E serien. fra Sept. 1959 til Nov..1967.

COMPLETE ANGLIA RANGE -

- 105E - 997cc saloons (1959-1967) and estates (1961-1967).
- 106E - Export version of 105E.
- 123E - 1198cc saloons and estates (1962-1967).
- 124E - Export version of 123E.
- 307E - 997cc 5cwt and 7cwt van (1961-1967).
- 308E - Export version of 307E.
- 309E - 1198cc 5cwt and 7cwt van (1962-1967).
- 310E - Export version of 309E.
- 107E - 997cc Prefect (1959-1961).
- 108E - Export version of 107E.



Standard Saloon, Deluxe Saloon og Deluxe Estate

Ford's første Anglia ble anongsert i Okt. 1939, med type betegnelse Eo4A, og 20 år senere, i 1959 ble den "Nye" Ford Anglia type 105 E lansert. Det var også andre bilfabrikker som kom med nye modeller, og ble vist for første gang. Blankannet den senere så kjente BMC Morris Mini. Anglia'n ble lansert i England den 30 september 1959, og var Ford sin nye lille familiebil. Som skulle ta over etter den gamle Anglia/Perfekt 100 E, produsert fra 1953 til 59.

Det var kun to modeller av 105 E, De Luxe, og Standard, og begge hadde to dører, og var fire seter's. De Luxe utgaven var litt bedere utstyrt, og hadde forchrome detaljer, blankannet en stripe på hver side. Begge hadde en overkvadratisk motor på 997 cc (996.6) med komp. 8,9:1. Og et dreiemoment på 7,6 Kgm. (SAE) ved 2700 Rpm. Den ga ca: 40 SAE Hk. ved 5000 Rpm. Dette var den første utgaven av Kent-motoren med boring 60,96. Og slaglengden var på 48,41. noe som var unormalt kort til Engelsk bil å være.

Til motoren var det en nyutviklet firegiret kasse, med synkronisert 2.-3.-og 4. gir. 105 E hadde også Mac Pherson hjuloppheng foran, og bladfjærer bak. Det elektriske var 12 V. med + til jord/goas. Både cluth og bremses var hydrauliske (Trømmelbremses) Bilen hadde en max. fart på 120-125 km/t. Og en akslerasjon, på 0 til 60 på 18,2 sek. Bilen hadde slangeløse dekk- 5.20 x 13.-4 1/2" felg.

The Motor Road Test No: 25/59

Make: Ford

Type: New Anglia de luxe Saloon

Makers: The Ford Motor Co., Ltd., Dagenham, England

Test Data

World copyright reserved: no unauthorized reproduction in whole or in part.

CONDITIONS: Weather: Hot and dry with slight wind. (Temperature 70°-82°F. Barometer 30.1-30.3 in. Hg.) Surface: Dry tar macadam. Fuel: Premium grade pump petrol (approx. 96 Research Method Octane Rating).

INSTRUMENTS

Speedometer at 30 m.p.h. 8% fast
 Speedometer at 60 m.p.h. 9% fast
 Speedometer at 70 m.p.h. 7% fast
 Distance recorder 2% fast

WEIGHT

Kerb weight (unladen, but with oil, coolant and fuel for approx. 30 miles) 146 cwt.
 Front/rear distribution of kerb weight 56/64
 Weight laden as tested 18 cwt.

MAXIMUM SPEEDS

Flying Quarter Mile
 Mean of four opposite runs 75.5 m.p.h.
 Best one-way time equals 78.9 m.p.h.

"Maximilla" Speed. (Timed quarter mile after one mile accelerating from rest.)
 Mean of four opposite runs 73.8 m.p.h.
 Best one-way time equals 75.0 m.p.h.

Speed in gears
 Max. speed in 3rd gear 70 m.p.h.
 Max. speed in 2nd gear 37 m.p.h.
 Max. speed in 1st gear 23 m.p.h.
 (See text)

FUEL CONSUMPTION

541 m.p.g. at constant 30 m.p.h. on level.
 531 m.p.g. at constant 40 m.p.h. on level.
 451 m.p.g. at constant 50 m.p.h. on level.
 37 m.p.g. at constant 60 m.p.h. on level.

Overall Fuel Consumption for 1002.1 miles, 25.9 gallons, equals 39.3 m.p.g. (7.3 litres/100km.)

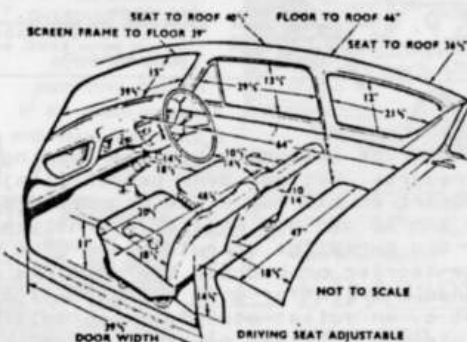
Tearing Fuel Consumption (m.p.g. at steady speed midway between 10 m.p.h. and maximum, less 5% allowance for acceleration) 41.2 m.p.g.
 Fuel tank capacity (maker's figure) 7 gallons

STEERING

Turning circle between kerbs
 Left 31½ feet
 Right 31½ feet
 Turns of steering wheel from lock to lock 2½

BRAKES from 38 m.p.h.

0.72g retardation (equivalent to 33 ft. stopping distance) with 60 lb. pedal pressure
 0.71g retardation (equivalent to 40 ft. stopping distance) with 50 lb. pedal pressure
 0.25g retardation (equivalent to 104 ft. stopping distance) with 25 lb. pedal pressure

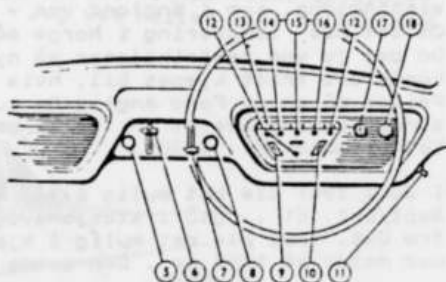
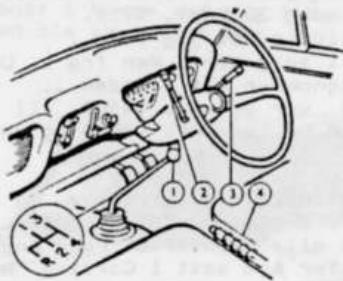


ACCELERATION TIMES	from standstill
0-10 m.p.h.	8.2 sec.
0-40 m.p.h.	10.8 sec.
0-50 m.p.h.	14.7 sec.
0-60 m.p.h.	26.9 sec.
0-70 m.p.h.	40.0 sec.
Standing quarter mile	22.9 sec.

ACCELERATION TIMES on Upper Ratios	Top gear	3rd gear
10-30 m.p.h.	14.3 sec.	9.0 sec.
20-40 m.p.h.	14.5 sec.	9.0 sec.
30-50 m.p.h.	16.1 sec.	10.9 sec.
40-60 m.p.h.	21.6 sec.	17.9 sec.

HILL CLIMBING at sustained steady speeds

Max. gradient on top gear 1 in 13.5 (Torque 165 lb./ton)
 Max. gradient on 3rd gear 1 in 8.8 (Torque 255 lb./ton)
 Max. gradient on 2nd gear 1 in 5.3 (Torque 415 lb./ton)



1. Gear lever. 2. Dip switch. 3. Trafficator and horn control. 4. Hand brake. 5. Clutch. 6. Heater controls. 7. Bonnet release. 8. Windscreen wiper.

9. Temperature gauge. 10. Fuel gauge. 11. Panel light. 12. Direction indicator warning light. 13. Speedometer. 14. Oil warning light. 15. Main

beam. 16. Generator warning light. 17. Ignition and starter. 18. Lights.

Specification

ENGINE	
Cylinders	4
Bore	80.36 mm.
Stroke	48.41 mm.
Colour capacity	39.6 c.c.
Cubic area	31.9 sq. in.
Valves	Overhead (push rods)
Compression ratio	8.5:1
Carburettor	Solex downdraught 302IC2
Fuel pump	AC Mechanical
Ignition timing control	Centrifugal and vacuum
Oil filter	AC, Teclumet or Purolator full-flow
Max power (net)	38 h.p. @ 5,000 r.p.m.
At 1,000 r.p.m.	1,590 f.l.m.m.

TRANSMISSION	
Clutch	Ford s.d.o. 7 1/2 in.
Top gear (l/m)	4.225
3rd gear (l/m)	5.284
2nd gear (l/m)	9.884
1st gear	16.897
Reverse	22.292
Propeller shaft	Hardy Spicer
Final drive	Hypoid bevel
Top gear m.p.h. at 1,000 r.p.m.	15.7
Top gear m.p.h. at 1,000 f.l.m.m.	49.5

CHASSIS	
Brakes	Girling hydraulic (2 i.s. on front)
Brake drum internal diameter	8 in.
Front spring (l/m) area	76.80 in.
Suspension:	
Front	Independent (coil)
Rear	Semi-elliptic
Shock absorbers:	
Front	Armstrong double-acting telescopic
Rear	Armstrong over-type
Steering gear	Ford re-circulating ball
Tyres	5.20-13 tubeless

Coachwork and Equipment

Starting handle	None	With other keys	Nil
Battery mounting	Under bonnet, r.h. side	Glove lockers	One (lockable on de luxe, open on standard)
Jack	Triangular screw type with ratchet handle	Map pockets	None
Jacking points	Two each side below body sills	Parcel shelves	One, under fascia panel (de luxe only)
Standard tool kit	lock and handle, wheel-lack, screwdriver	Ashtrays	One front and (de luxe only) two rear
Exterior lights: 2 headlamps, 2 side-lights, 2 tailstop lamps, 2 rear amber flashers, rear number plate lamp.	One	Cigar lighters	None
Number of electrical fuses	One	Interior lights	One, above screen with courtesy switches (de luxe only)
Direction indicators	Flasher type, white front, amber rear	Interior heater	Optional extra
Windscreen wipers	Two electric	Car radio	Optional extra
Windscreen washers	Available as extra	Extras available: Fresh-air heating and demisting system, radio, rayon or leather on upholstery wearing surfaces and usual range of Ford-approved accessories.	
Car washers	None (only on standard model)	Upholstery material: Two-colour P.V.C. on de luxe (plain on standard).	
Instruments: Speedometer (with decimal but no trip), fuel gauge and (de luxe only) engine thermometer.		Floor covering	Moulded rubber
Warning lights: Oil pressure, dynamic charge, main beam, direction indicators.		Exterior colours standardized: 12 single and 4 dual tone finishes on de luxe (8 single colours on standard).	
Locks:		Alternative body styles	None
With ignition key	Driver's door, boot and (de luxe only) glovebox		

Maintenance

Sump	4 pints, S.A.E. 20W	Tapet clearances (cold) Inlet	0.008 in.
Gearbox	1 1/2 pints, S.A.E. 80	Exhaust	0.018 in.
Rear axle	2 pints, S.A.E. 90	Front wheel toe-in	0.06-0.12 in.
Steering gear lubricant	S.A.E. 90 E.P.	Camber angle	1 degree
Coasting system capacity	10 1/2 pints (2 drain taps)	Castor angle	3 1/2 degrees
Chassis lubrication:	By grease gun every 1,000 miles to 11 points.	Steering wheel pin inclination	5 degrees 36 min.
Ignition timing	10 degrees B.T.D.C.	Tyre pressures:	
Contact-breaker gap	0.015 in.	Front	22 lb.
Spark plug gap	0.028-0.033 in.	Rear	22 lb.
Valve timing: Inlet opens 10 degrees B.T.D.C. and closes 50 degrees A.B.D.C.; exhaust opens 44 degrees B.B.D.C. and closes 10 degrees A.T.D.C.		Brake fluid	Castor oil/polyglycol ether mixture
		Battery type and capacity	12-volt, 38 amp. hr.

Men- det var ikke de mekaniske løsninger, som gjorde publikum interisert-. Det var disse karoserilinj. Aldri før hadde Ford produsert en bil med slike drastiske endringer i karoseri. Alle som så den nye Anglia, dannet seg raskt en mening, for eller imot den merkelige bakruten, som gikk "feil vei". Det er lansert mange teorier om hvorfor bakruten ble slik. Men den opprinnelige grunnen- Er; Atfor å få bilen billigst mulig, så ble taket laget av en valset ståplate (normalt ble takene presset i en form) som ble pungsveiset på resten av karoseriet. CG derfor ble det brukt en flat bakrute. Og for å få dette pent, ble ruten montert på skrå innover. At det samtidig ble bedere plass til baksetepasjererens hode, og at regn/snø ikke festet seg, var noe Ford fikk "gratis"...

De første 105 E begynte å forlate samlebåndet, i Ford's Dagenham fabrikk så tidlig som i Juni 59. Så Ford hadde bygget opp et lager, slik at 105 E kunne selges fra første offisielle visningsdag, som i England var - onsdag 30 Sept. 1959. Om det ble landsering i Norge så tidlig vet jeg ikke. Da det jo var restriksjoner på nybil salg her. Men fra 1. Okt. 1960 kunne det fritt kjøpes bil, hvis økonomien var i orden.. Prisen på en ny Ford Anglia De Luxe var da kr. 14300. Til sammenligning kostet en Volks-Wagen De Luxe Kr. 13750 og en Volvo Amason Kr. 26300.

I Juni 1961 ble det mulig å få Anglia i varebil utgave. Og i Sept/Okt. 61, også i stasjonsvogn. Begge med 997 cc motor, men fra Okt. 1962 ble det mulig å kjøpe alle utgaver av Ford Anglia med motor på 1198 cc. Den samme motor som satt i Cortina Mk 1. Produksjonen av Anglia opphørte i November 1967. Og Ford Eskort Mk 1 overtok selget som Ford's lille bil. Det ble produsert:

954.426 Biler av Saloon
129.529 Stasjonsvogn
205.001 Varebil
Totalt: 1288.956 Ford Anglia



Samtidig med at Anglia 105 E ble produsert. Landserte Ford en fire-dør's Perfekt 107 E, som kombinerte "den gamle" Perfekt 100 E sitt karoseri med 105 E sin motor og girkasse. Dette kan høres rart ut, men Ford forsikret seg om at de som ikke likte den nye 105 E sitt utseende, eller ville ha fire-dør's bil (Anglia ble kun lavert som to dør's) ble beholdt som kunder. Det ble laget 38.154 stk. av type 107 E fra Okt. 59 til Mars 1961..

PICK-UP LALET
AV VAREBIL UTGAVEN.



VAREBIL
1966 MOD.

ANGLIA-
TORINO



105 E ANGLIA SPORTS SALOON CONVERSION

offers the many
superlative qualities
of the saloon combined
with extra load space &
general accessibility



PRICE
(conversion only)
£75

NEW MODELS
AVAILABLE THROUGH
YOUR FORD DEALERS

Finished in attractive 3-tone colour scheme.
Floor covered in hard wearing material.
Rear seat folds down to give a perfectly
flat floor for extra load length.
This conversion has the full approval of the
FORD MOTOR COMPANY

E. D. ABBOTT LTD.
WORKS AND SHOWROOMS
FARNHAM · SURREY · Phone 6282

I de 8 år som Anglia ble produsert, ble det også laget noen spesial utgaver. Av firmaer som bygget både pick up, convertible og hatchback (med bakrute "riktig vei"). I Italia ble det laget en utgave som het Anglia Torino. Den hadde en annen front grill og bakstuss med vindu "riktig vei". Om det finnes slike spesial--versjoner i Norge vet jeg ikke. Jeg vet heller ikke om Standard utgaven ble importert hit.



CONVERTIBLE UTGAVE LALET AV CRAYFORD I

I England ble det, også et stort utvalg av ekstra utstyr å få kjøpt. Det fantes andre toppeløkk, forgassere, skivebremsar - etc.. Også turbo som passet til Anglia. Ja- da Ford kom med 1500 cc motor til sine større Foræder, laget Allard Motor Company, en Anglia utgave som ble kalt: Allardette 1500 GTS (S står for Shorrock Super Charger - turbo) Denne hadde akslerasjon fra 0 til 80 på 8,2 sek. og fra 0 til 110 Km på 11,7 sek. og topp fart på 185 km/t. Her i Norge er det vel mange Anglia'r som har endt sine dager "lettere trimmet" med en Cortina 1500 motor. Da disse passet inn uten å gjøre forandring på motorfester etc.

Super Speed

CONVERSIONS LIMITED
LET US CONVERT YOUR

ANGLIA · CORTINA · CLASSIC · CAPRI

FROM 997 c.c., 1,200 or 1,340 c.c. TO 1,200 or 1,500 c.c.

DISC BRAKES, MODIFIED HEADS, EXHAUST MANIFOLDS,
ANTI-ROLL BARS, TWIN S.U.'s, SPECIAL CAMSHAFTS,
NEW FULLY MODIFIED CARS SUPPLIED

ANGLIA DE-LUXE with 1,500 c.c. engine and all mods.
0-60 8.5 sec. 110 m.p.h. £740

CONTACT US AT

482 LEY STREET, ILFORD

VAL 8307

TAKE 'EM ALL
WITH A
SHORROCK
ON YOUR ANGLIA



No need for the complications of special camshafts, cylinder heads, valves can take a Shorrock Supercharger to your Ford 105E or any car powered by a 1000 or 1025 engine to boost your S.H.P. by up to 75%. Acceleration times are halved with instant throttle response. Free! Under £70 if you fit it yourself or an approved dealer if you prefer.

NOT CONVERTED YET? Then send us a line for further details, including performance tests, together with a copy of an advertisement and you'll be a leading motorist again!



Allard Motor Company Ltd., 24 St. Clasham High Street, London, S.W.4. MACaulay 2201

Write for literature to: Mr. M. J. Chapman, 10, East End

Dette ble en liten historie om min favoritt bil. At Ford Anglia ble min "Veteranbil"; er vel at jeg falt for dens sjarm, (min kone sier det er "verdens stuyggeste bil") og at det fortsatt er mulig å få kjøpt biler til noenlunde rimelig pris. Jeg har selv en varebil type 310 E, med 1198 cc motor produsert i Okt. 1967. Har også to 106 E Saloon De Luxe 1962 model med 997 cc motor, og en 1960 Saloon De Luxe med mye rust. Har også mye deler + en 1961 Saloon som jeg skal hugge opp til sommeren. Jeg har skilter på to av bilene, men det blir for dyrt. Så jeg regner med å levere inn skiltene på den ene (vare bilen). Jeg sender herved "ballen" videre og håper at flere kan skrive om "SIN BIL"

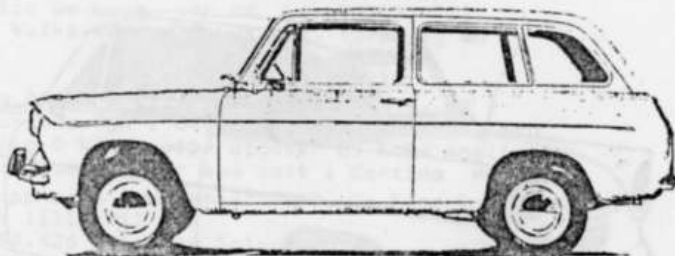
Hilsen Ulf Gusgård
Telefon 067 32893



Anglia



— FROM FORD



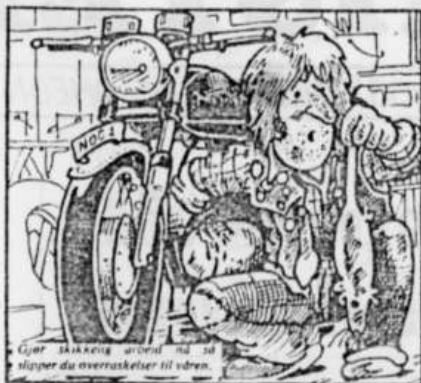
The Ford 105E Owners' Club.

Membership of the club exceeds 600 at the time of writing and seems likely to reach 1000 during 1989, the Anglia's 30th birthday year. Regional branches cover the whole of the British Isles plus Belgium and Holland. Local activities are organised as well as national events and participation in national shows. The Club's two big events this year are the Anglia's 30th Anniversary Celebrations at the Midlands Motor Museum, at Erdington, on September 3 and at the Imperial War Museum at Duxford on October 8. A bi-monthly magazine keeps members informed of developments and a separate spares list is produced for those who are members of the spares scheme.

Further details of the club can be obtained by sending an aae to Martin Lewis, Membership Secretary, Ford 105E Owners' Club, 81 Compton Road, North End, Portsmouth, Hants.

DET ER EN
AKTIV KLUBB I ENGLAND.
STASJONSVERN UTGAVE AV ANGLIA
MED FLERE NORSKE MEDLEMMER.

Vinterlagring



Selv om det bare er oktober har de første begynt å sette inn sykkel for vinteren. Men i løpet av en måneds tid er det bare de ivrigste motorsykklistene som er ute på veiene. Vinteren nærmer seg med raske skritt.

Det er ikke bare å trille MC'en innest inne i garasjen å tro at kan så slik til neste år. Nei, det går jo an men du er garantert startproblemer. Blant annet.

Det er viktig at motorsykkelen vaskes, få bort dritt som samler fuktighet og sand som skraper. Etter vasken bør sykkelens støttes og på seg varm. Dermed vil vaskerettet fordampes. Før motoren blir kald skal så oljen tappes av.

Lakkerte deler skal bones og krom/aluminiumsdelene poleres. Dermed får sykkel en glatt overflate og blir ikke så utsatt for korrosjon. Dessuten SKAL en motorsykel være pent!

Skal sykkel stå ute under en kald presenning eller inne i en lukket garasje, anbefaler vi at mest mulig av sykkelens blir dekket av et tynt lag med olje. (Bruk f.eks. en felle). Dermed unngår du rust og korrosjon. Bruk universalspray til å komme til på de vanskelige plassene. Og spar ikke på innholdet, kjøp deg en ny boks til våren!

Skift oljefilter og fyll på ny olje. Vent ikke med dette til våren da gammel olje inneholder korrosjonsfremmende elementer. Trå kicken ned et par ganger (eller bruk startknappen) for å pumpe litt olje ut i kanalene og opp i toppen.

Så er det på tide til å skru ut tennpluggene. Drypp noen dråper olje ned i hvert hull og la stempene gå opp og ned et par ganger. På denne måten legger det seg et tynt lag olje på sylinderveggene og på toppen av stempelet. Sett så pluggene på plass igjen. Er du virkelig redd for korrosjon kan du sette veiven i en slik stilling at alle ventilene er stengt. Dermed er forbrenningskammeret hermetisk lukket.

Likevel er det batteriet som trenger mest kjærlig pleie. Mange slurver fælt og lar batteriet stå i sykkelens vinteren over. Utilgjengelig!

Batteriet SKAL tas ut, gjør det så reint med lett slipemans. Pass særlig på å få polene reinte. Fyll opp med destillert vann (kjøp på apoteket, det koster lite) til det står ca 1 cm over platene. Sett det så til lading, husk riktig amper.

Batteriet skal overvintre ved normal kjeller temperatuur og etterlades ca hver måned. Har du en syremåler kan du ta en sjekk iblant. Det skal vise jevnt mellom 1,25 og 1,28 på alle cellene. Varierer syrevekten fra celle til celle er det tegn på at batteriet har sett sine beste dager. Er syrevekten jevnt under 1,25 skal batteriet lades. Pass på at du ikke får batterisyre på klærne. Sjører det, har du noen ekstra possefilter.

Bensintanken kan ruste innvendig og derfor skal den fylles opp med bensin. Har du anledning kan det være lurt først å rense bensinfilterne i kranene. Av naturlige årsaker er mange redd brannfaren ved å ha en full bensintank stående vinteren over. En kan derfor i stedet skylle tanken med en tynt olje-blanding.

Det er ikke lurt at sykkelens skal stå i månedvis å belaste dekket på samme sted. Derfor er det vanlig å legge en plankbit under hovedstammen og s under blokken, på den måten vil hjulene stå uten kontakt med bakken. Heng et teppe over motorsykkelen slik at en holder støv og dritt borte. Det er også en ekstra beskyttelse om en skulle miste siliumskivene når en snubler i veikløyvisten i tusnørket...

Du tror du var for ferdig nå! Ikke nødvendigvis. Nå er det på tide å skrive en husknot på alle deler som må bestilles, på alt som må ordnes osv. Ikke vent med dette til etter jul, da husker du bare halvparten.

Et alternativ til dere som ikke har skikkelig plass for sykkel i vinter, er å sette den inn hos en forhandler. Stadig flere tilbyr nå vinteropplag kombinert med en service. Det koster litt penger men er et bedre alternativ enn at sykkelens skal stå ute i vinter. Det er ingen grunn til å brenne opp startmotoren til våren.

Se gårdsdagens biler på Frogner Stadion i morgen.

I morgen, søndag 3. september, kan du hente ca. 200 veterankjøretøyer på Frogner Stadion fra kl. 13.30 til kl. 18.30. Bliene samles der etter det årlige veterankjøretøyet fra Sandvikens til Sandvikens. På vei fra Sandvikens til Frogner Stadion stopper bilene på følgende stillingssteder: Sandvika, Strøml, Halden, Høvedstet, Marstrand og Ullens. Gjør anslagsreisen til en veterankjøretøyet i morgen!



Norsk Veterankjøretøyet Klubbe i samarbeid med Shell



I år ble S/S arrangert for 34. gang, og startskuddet ble denne gang avfyrt på Vik.

Den konkurransemessige delen av arrangementet ble gjennomført i form av besvarelse på spørsmål. Det var ikke praktiske prøver, - heldigvis for noen og desverre for andre. Selve løpet var i år noe endret fra det tradisjonelle, ved at alle deltagere ikke kjørte samme løype fra start til mål. Mellom Sundvollen og Sandvika kjørte alle samme løype, og til Frogner Stadion ble det kjørt i forskjellige ruter, - noe som var både et praktisk og artig påfunn.

På Frogner Stadion var det god plass til alle, både biler, sykler passasjerer og andre interesserte. Som seg hør og bør, ble det tid til en skikkelig bil og motorsykelprat før premieutdelingen.

Klubben vår ble to premierikere.

Det fortelles at løpet gikk ganske smertefritt for de fleste, - da med unntak av et motorhavari like før mål.

Så er nok et Sandvika Sundvollen tilbakelagt, og et punktum for

årets arrangementer er satt for de fleste. I vinter får vi skru og pusse det vi ikke fikk tid til i sommer. Tida går jo så fort, og snart er det en ny sesong for

døra. Mai H.