



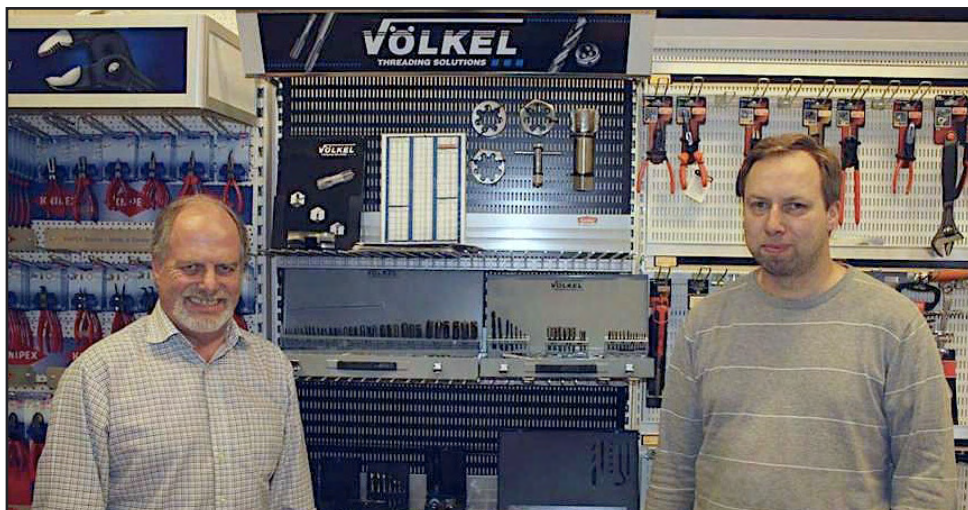
**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 1 – 2016**





Jan Tverdal er en stor Rover entusiast. Ikke bare er samlingen stor, men han har også stor kunnskap om Roverbilene. Han er en munter person og går ikke av veien for å kritisere Rover.

Han digger Elvis og Cliff. I dag har han rundt 13.000 vinylplater, og nærmere 8000 video og DVD-filmer i hylla. Vi er veldig glad for at han også har tid til å være sammen med oss i Albion.



Far og sønn Tverdal eier firmaet Willy Gjertsen AS sammen, og deler også den samme fritidsinteressen. Begge er ihuga bilentusiaster med Rover (Jan) og Land Rover (Frode) som merker, og begge er enige om at interessen for bil er minst like stor som interessen for verktøy!

NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING

TILSLUTTET LMK

Leder:

Lise Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,
tlf: 900 13 044, epost: lise@ukkelberg.co.uk

Kasserer og medlemsregisterfører:

Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund,
tlf: 400 66 671, epost: bmc@regnskapsbistand.no

Sekretær:

Oddbjørn Sørensen, Tiurveien 11, 3258 Larvik,
Mobil: 951 96 435, epost: oddbjos2@online.no

Styremedlemmer:

Trond Hubred, Smibakken 5, 2337 Tangen,
tlf: 908 28 764, epost: trond@hubred.net

Jan Tverdal, Øylo 2975 Vang i Valdres, tlf 90196492, epost: jan@wgas.no

Styremedlem og webredaktør:

Dag Jarnøy, Lindbackveien 15 a, 1163 Oslo.
tlf: 415 07 512, epost: dag.jarnoy@hotmail.com

Styremedlem og redaktør:

Roar Snedkerud Riskegrenda 14, 1352 Kolsås,
tlf: 67 13 45 01 - 901 62 818, epost: roar_snedkerud@yahoo.no

Forsikringskontakt/besiktigelsesmenn:

Kjell kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar,
tlf: 918 03 516, e-post: kjell.kristian@ukkelberg.co.uk

Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,
tlf: 911 10 760, epost: pberghe@online.no

Godkjente besiktigelsesmenn:

Frode Tverdal, Birkelundveien 42, 1481 Hagan,
tlf: 901 96 483, epost: frode@wgas.no

Knut Matre Fredlundbakken 5, 5073 Bergen tlf: 55 28 30 64

Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund
tlf: 400 66 671 epost: bmc@regnskapsbistand.no

Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn
tlf: 74 09 58 73 epost: gudleif.vangen@gmail.com

Olav Bjørge, Øgle-Vikenveien 1119, 2450 Rena, tlf: 952 31 403
epost: olavbjorge@msn.com

Albions bankontonr.: 9713 62 53720

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

Formannen har ordet

Våren er i anmarsj og det er snart påske. Påsketiden kan nyttes til så mangt, men jeg vil tro at mange av dere bruker påsken til å klargjøre doningen for en liten tur så snart føret og været tillater det.



Albiontreffet 2016 blir på Travbanen, Biri i forbindelse med Mjøs-markedet. NY dato OBS lørdag 20. august (se ellers Mjøsmarkedet). Siden datoen ble flyttet (ikke noe greit), må vi benytte Furuodden Camping til kveldskos og grilling. Vennligst gi beskjed via min telefon og/eller mail om det ønskes overnatting (fredag til søndag) – ikke direkte til Furuodden, siden Albion har reservert hytter. Jeg har vært og besøkt, og det er OK hytter og jeg tror vi skal få en fin kveld.

Videre kan Albion treffes på:

7. mai Ekebergmarkedet – Albion vil ha stand og velkommen innom !

18. juni – engelsk biltreff på Burud

25. og 26. juni – Veterandagene Magnor, følg med på nettet ellers **Høvik(odden) – uformelt treff siste onsdagen i måneden. Kanskje du i ditt nærområde kan finne på det samme, uformell treff/tur – Møt opp i ditt distrikt.**

Brønnøysund– 25.–26. juni – følg med på nettet

Se ellers LMKs kalender for løp/treff, markeder, utstillinger mv.

Medlemskontingent 2016 – sjekk innboksen – her ligger det «påskehilsen» fra Jan-Ivar. Mrk at kontonr er 9713.62.53720.

LMK-forsikring: Sjekk på våre nettsider hvem som er i ditt nærområde, og kontakt for besiktelse, råd mv. Se også vedlegg/nettsidene

På vegne av styret vil jeg ønske dere alle en riktig god påske, om det er på fjellet, ved sjøen eller kanskje i en gammel engelsk bil..... eller i garasjen.....

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

P6 var den sjette og siste modellen fra Rover i P-serien (modellene P7 og P8 ble aldri serieprodusert som en del av Rover-porteføljen) Med Rover 2000 eller Rover P6 som den også heter, avsluttes en gjennomgang av å få fram den konkurransen som var mellom Jaguar, Rover og Triumph i England rundt 1963. Innbyggerne fikk gradvis bedre råd etter krigen og særlig middelklassen ønsket seg langt bedre komfort. Dette er samtidig starten på slutten av storhetstiden for engelsk bilproduksjon. Det er mange forhold som forklarer dette, men det ene ordet «produktivitet» forteller nok det meste. Den globale konkurransen, med veksten i bilproduksjonen i Østen, er en del av forklaringen.



P6 var svært avansert for sin tid, med semiuavhengig hjuloppheng, skivebremses på alle fire hjul og en helsynkronisert girkasse. Den sto også i fremste rekke når det gjaldt sikkerhet, og den vant flere priser for dette da den ble lansert. Bilen hadde setebelter på alle passasjerplasser og et godt gjennomtenkt sikkerhetsinteriør. Jeg synes Rover 2000 er en veldig pen bil. Den hadde også McPhersons hjuloppheng.

http://ineedaholiday.pagesperso-orange.fr/rj_alban/pdf_files/MacPhersonPDF.pdf.

Albion ønsker alle sine medlemmer en riktig god påske. Det er på tide å tørke støvet av bilene og få dem ut på veien. April er hektisk for min del da bilnummeret slutter på fire. Da er det tid for EU-kontroll.

Hilsen Redaktøren





VELKOMMEN TIL ALBIONTREFF

**PÅ BIRI TRAVBANE (MJØSMARKEDET)
LØRDAG 20. AUGUST 2016 *mrk NY DATO***

Treffet hvor vi samler alle med Britiske biler på plenen inne på travbanen.

Albion har egen stand m/telt og diverse.

Mjøsmarkedet starter fredag og avsluttes lørdag kl. 16.00

**Etter at Mjøsmarkedet er avsluttet, har Albionklubben fra ca. 18.30
grillfest m/ oppgaver og premier.**

**Vi samles til hyggelig lørdagslag (uten stress og uten punktlighet?)
for medlemmer m/følge og andre med den anglofile syken som det
ikke finnes vaksine mot.**

Vell møtt alle anglofile venner!

ALBION Norsk British Bilhistorisk Forening (tilsluttet LMK)

lise@ukkelberg.co.uk phone: 900 13 044

www.albion.no.com

Rovers P6-serie

Rob Turner

Dette er historien om utviklingen, produksjonen og endringene av Rovers P6-serie på det australske markedet gjennom en lang produksjonsperiode på 14 år.

Rover P6 ble startet i 1953 da Rover Company Limited begynte å tenke på en arvtaker etter P4-serien. De første håndbygde prototypene var faktisk i produksjon i 1958, og selv om de ikke lignet så mye på sluttproduktet, med sine «hellende snute» pansere og utstående frontlykter, ble de flittig brukt til å teste og utvikle ingeniørarbeidet. Disse prototypene ble for øvrig merket og registrert som TALAGO for å lure nysgjerrige.



En prototype dukket opp i 1961 som den berømte T4 Rover Gas Turbine Car. Den er heldigvis blitt bevart. Denne bilen ble vist offentlig før den offisielle lanseringen av P6.

P6 ble offisielt lansert i oktober 1961 som Rover 2000. Den skilte seg dramatisk fra tidligere modeller i styling og ingeniørkunst. Karosseriet var 4-dørs, fire-seters og brukte en ekstremt sterk, sikker grunnenhet som taklet all belastning. Alle skjermene var ikke-lastbærende og boltet til grunnenheten. Denne konstruksjonsmåten gjorde det mulig å foreta en rask og enkel erstatning av karosserideler hvis det skjedde skader på bilen. Dashbordet viste et rektangulært instrumentpanel med båndformet speedometer. Det var vippebrytere for lys og skrubryter for interiørlys og vindusvisker. De tidlige 2000-modellene fram til midten av 1966 hadde kartlesingslys med separate brytere på hver side av den fremre hattehyllen, en lampe bak sladrespeilet som skinte rett på strømbryterne, og en annen lampe rett over bakvinduet. I midten av 1966 ble dette lyset tatt bort og erstattet av en enkel rund lampe midt i taket.

Bilen hadde en firesylindret motor med overliggende kamaksel, med brennkamre inkorporert i hvert stempelhode, legeringshodet var derfor flatt. Motorvolum var 1978cc med en enkel SU HS-6 forgasser. Motoreffekten var 99 BHP.

Forstillingen var av spiralfjær, montert horisontalt direkte på torpedoveggen. Den var designet for å gi tilstrekkelig plass til den foreslåtte gassturbinen, som ikke ble fulgt opp. Bakhjulsopphenget var de Dion gliderør forbundet med Watts kopling. Dette designet holdt bakhjulene i en konstant vertikal posisjon i forhold til drivakslene, og eliminerte derved dekkskrens, og ga topp stabilitet og veigrep i forhold til en roterende bakaksel. Firehjuls skivebremses av Dunlop kom på de første modellene, med midtplasserte bakhjulsbremses montert på hver side av differensialhuset. I midten av 1966 ble dette erstattet av Girling-systemet som brukte samme plassering.

På utsiden hadde den tidlige 2000-modellen små 2000-merker på hver forskjerm og på det nedre høyre hjørnet av bagasjelokket. Adskilte R O V E R bokstaver var montert over nummerskiltsoykkelen på bagasjelokket. Baklysene hadde innebygde reflektorer nederst, og et enkelt ryggelys var montert over den bakre støtfangeren. Støtfangerskinnene foran og bak hadde ikke store støtfangerhorn, men to små horn var montert på hver side av nummerskiltet.



1966 Rover 2000 SC

I midten av 1966 ble to nye modeller lagt til P6-serien: 2000SC Automatic og 2000TC. Automatic-modellen hadde en Borg-Warner type 35 girkasse og motor med enkeltforgasser. Den opprinnelige manuelle versjonen ble kjent som 2000SC. 2000TC introduserte en dobbeltforgasser motor med større ytelse, med 124 BHP for hjemmemarkedet og 117 BHP for eksportmarkedet. TC-skilt ble satt over 2000-motivet på forskjermene og bagasjelokket, og også på høyre forkant av panseret. Støtfangerhorn ble så introdusert og ble standard fra og med 1968-modellene av TC. TC hadde også en turteller montert på dashbordet ved siden av klokka.



1968 Rover 2000 TC

På alle modellene ble frontskjermen under støtfangeren modifisert for å forbedre friskluftinntaket til radiatoren. Ryggelysene ble bygget inn i den nedre delen av baklysene. Reflektorene ble montert separat på de nedre hjørnene av bagasjelokket. Bilene med manuelle girkasser fikk en forstørret gummimansjett nederst på girspaken, og et TC motiv ble montert på radiohøytaleren til denne modellen.

Oppkjøp og senere produksjon av eks-Buick V8-motor er blitt godt dokumentert og beskrivelsen her skal begrenses til motoren som gjaldt Rover P6.

Etter at produksjonsrettighetene ble overtatt fra General Motors, ble lettmotors V8-motoren på 3.528cc helt modifisert av Rover Company. I Rover med dobbelt SU HS6-forgassere produserte den 184 BHP brutto. I slutten av 1967 ble den installert i Rover P5 3-liters karosseri for å skape Rover 3,5 liter. I april 1968 ble P6B, Rover 3500 (Three Thousand Five) skapt. Først var den bare til salgs med automatgir (Borg Warner Type 35), siden den eksisterende 2000-girkassen ikke ble ansett å være sterk nok til å tåle kraftmomentet til V8-motoren. Ytelsen var glitrende, som annonsert. 3500-modellen var bare 100 pund tyngre enn 2000-modellen og kjøreegenskapene var ganske like.



1970 Rover Three Thousand Five

På utsiden ble skiltene med 3500-merket plassert på begge forkjermene og på høyre side av radiatorgrillen. Forkanten på skjermen ble endret for å gi plass til en blank aluminiumslist. Skjermen under støtfangeren var forstørret mye og ga bilen et aggressivt utseende. Dette var nødvendig for å gi plass til radiatoren som var flyttet fremover for å gi plass til V8-motoren. I 1968 og tidlig 1969 hadde 3500-modellene også et 3500-skilt og V8-motiv montert på høyre side av bagasjelokket på linje med nummerskilt-sokkelen.

På alle 1968–1970 modellene var V8-skiltet også montert på høyre side av panseret og også på radiohøytaleren. På 1970-modellene ble skiltet på bagasjelokket flyttet til nedre høyre hjørne og en annen teksttype med ROVER-bokstaver ble flyttet til nedre venstre side av bagasjelokket. Denne nye teksten ble også brukt på 2000-modellene fra 1970, og 2000-motivet hadde svart bakgrunn. Alle 3500-modellene hadde støtfangerhorn. På alle 2000 og 3500-modellene ble bakvindue for 1969–70 sesongen avstengt, i stedet fikk man ventilasjon innebygget i bakskjermene. Girspak-kula ble endret fra en rund form til en skålformet topp. Hjulkaaplene ble endret fra en adskilt sentral del, til et heldekkende lokk med to malte, innsunkne svarte ringer for 1970 og TC-skiltet ble fjernet fra forskjermene.

På slutten av 1970 kom det første og eneste ansiktsløftet for hele serien: radiatorgrillen ble endret fra pressformet aluminium til et svart sjakkрутet mønster i plast. TC og V8-motivet ble montert på den nederste høyre side av den nye grillen. Panseret ble standardisert på alle modellene med to falske hevede kamakselprofiler på hver side av midtlinjen. De bakre skjermene ble dekket i svart vinyl og hadde et lite stilisert vikingskip påmontert. Bakvinduer som kunne åpnes ble satt inn igjen. Reflektorer ble flyttet fra bagasjelokkhjørnene til under baklysene, 2000 og 3500-motivene forble uendret.



1976 Rover 3500

Inni bilen ble instrumentpanelet til 2000TC og 3500 gjort om til et rundt speedometer og turteller, flankert av mindre måleinstrumenter. Disse to modellene fikk også nye skrubrytere. 2000SC og SC Automatic beholdt båndspeedometeret og mange av de opprinnelige bryterne, og alle modellene hadde nå rattlås innebygd i tenningsbryteren. 3500-modellen fikk nye armlener i fordørene og alle modellene fikk tildekkede dørhåndtak. Design på hjulkapslene ble endret til et svartmalt senter med stilisert vikingskip.

Som følge av økende krav fra merkeentusiaster, ble en manuell versjon av 3500-modellen introdusert på slutten av 1971, med en forsterket 2000 girkasse med integrert oljepumpe. Ytelsen var knallbra, girkassen var presset til det ytterste, og selv om den gikk bra når den ble brukt forsvarlig, tålte den ikke misbruk. Forgasserne på begge V8-motorene ble modifisert til SU HIF6-type og effekten ble oppgitt å være 146 BHP DIN. På utsiden var det 3500S skilt og et helt vinyltak som skilte manuell-bilen fra de andre. Felgene hadde eikemønster med utstående hjulmutre. Omtrent på denne tiden ble setetrekkene endret, kjøpere hadde valget mellom Ambla vinyltekstil, børstet nylon eller skinn.



1975 Rover 3500S



1973 Rover 3500S

Emblemet til 2000-modellen ble i 1972 omgjort til et platemotiv, mens dobbeltforgasser modellen fikk merket 2000TC. ROVER-bokstavene på venstre side av bagasjelokket ble forandret til ett enkelt platemotiv på alle modeller.

I slutten av 1973 ble firesylindersmotoren utvidet til 2205cc. De tre modellene fikk nye merker: 2200SC (98 BHP DIN) eller 2200TC (115 BHP DIN) og fikk SU HIF6-forgassere. Den manuelle versjonen fikk en høyere girspak som også ble innebygget i 1975 3500S. Girkasse-utvekslingen forble uendret. Setetrekkene ble standardisert for hele serien i et plissert mønster, med smalere seterygger på forsetene, for å gi bedre beinplass til passasjerene bak. Selv om et lite antall Rover 2200-biler ble sendt til Australia som privatimport, ble de aldri markedsført der.



1976 Rover 3500, montert av New Zealand Motor Corporation for det australske markedet. Bildet er tatt i Canberra, 28. november 1986.

Girkassen i 3500-modellen ble på slutten av 1973 endret til en Borg Warner Type 65 og i 1974 ble vinyltaket standard på begge 3500-modellene til hjemmemarkedet. V8-merket ble tatt av bagasjelokket. 3500 Automatic hadde blitt montert av CKD-utstyr i New Zealand siden 1971, og etter 1973 kom de fleste av disse bilene på det australske markedet derfra, dette var del av frihandelsavtalen mellom Australia og New Zealand. Disse bilene hadde ikke vinyltak, og for å øke forvirringen, hadde 3500S-modellen eiker på felgene. Ett ekstra Commission Nummer under panseret på høyre underramme kunne også identifisere bilene.

3500S-modellen fortsatte å bli importert direkte fra Storbritannia i et lite antall, men fikk en høyere innkjøpspris sammenlignet med automatmodellen på grunn av importtoll. 3500S ble ikke lenger solgt i Australia fra 1975.

Produksjon av 3500-modeller sluttet i Storbritannia i 1975 og ble erstattet av Rover SD1 3500. Men, siden CKD-utstyr fortsatt ble lagret i New Zealand var den siste av P6B 3500 Automatic til salgs som ny bil i Australia så sent som i 1981. Melbourne-forhandler Regent Motors hadde avtale om salg av den siste gruppen av biler. De tre 2200-modellene fortsatte i produksjon i Storbritannia fram til slutten av 1976 og kunne kjøpes som nye langt inn i 1977. De ble erstattet av sekssylinder-versjonene av Rover SD1, 2300 og 2600.



Bildet er tatt på E18 mellom Strand og Fornebu i Bærum i 1966.

Hvor mange engelske biler er på bildet?

HAYNES INTERNATIONAL MOTOR MUSEUM

(www.haynesmotormuseum.com)



HAYNES INTERNATIONAL MOTOR MUSEUM ligger i Sparkford ca. en og en halv times kjøretur fra Southampton. På vei til Beaulieu Autojumble høsten 2015 valgte vi å ta en avstikker til Sparkford for å avlegge Haynes International Motor Museum et besøk. Verken jeg eller formann Lise hadde vært der tidligere. Flere i følget hadde imidlertid vært der for en del år tilbake og hadde en sterk trang til å avlegge museet et nytt besøk. Reklamen sier at dette kanskje er Englands flotteste motor museum.

Etter at vi hadde landet på Gatwick/London, reiste vi i flere leiebiler i samlet flokk i retning museet. På veien passerte vi det kjente minnesmerke Stonehenge uten at vi denne gangen rakk å avlegge stedet en visitt. Fra bilvinduet kunne vi imidlertid beskue en rekke mennesker som vandret rundt herligheten. Etter langt om lenge kom vi frem til Sparkford, hvor vi etter litt famling på diverse sideveger, inklusive et større militæranlegg, kom frem til museet.

Museet, som ble åpnet i juli 1985, huser samlingen til den kjente John Haynes. Fra 49 biler og 3 motorsykler i 1985 har museet utviklet seg til i dag å bli kanskje Englands største og mest spennende motormuseum og inneholder kjøretøy fra bilens barndom og frem til moderne tid. Spennvidden er stor. Dette ble virkelig synliggjort i 2014 etter en utvidelse, som tok 2,5 år, og kostet mer enn 6 millioner pund.

Etter en kort kaffepause i museets kafeteria beveget vi oss inn i museets mange utstillinger, alt fra erkebritiske kjøretøyer i familieklassen via britiske sportsbiler til en herlig samling av Italienske Ferrarier i flere varianter. Museet inneholder også en egen motorsportavdeling, motorsykler og også nyttekjøretøyer, deriblant en herlig grønn Albion lastebil. The American Dream var også godt representert med alt fra 1931 Cadillac V16 til Duesenberg og mange mer kjente brukskjøretøyer. Mange av de store engelske bilmerkene som Jaguar, MG, Lotus, Aston Martin og Jensen var godt representert i flere varianter. Av andre land som var representert kan jeg nevne India, Canada, Russland, Frankrike, Tyskland, Japan med flere.

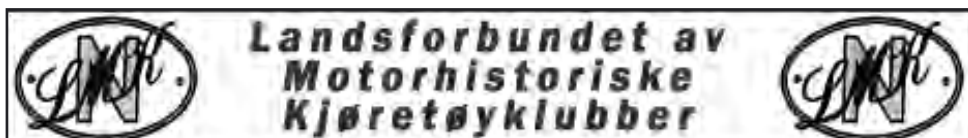
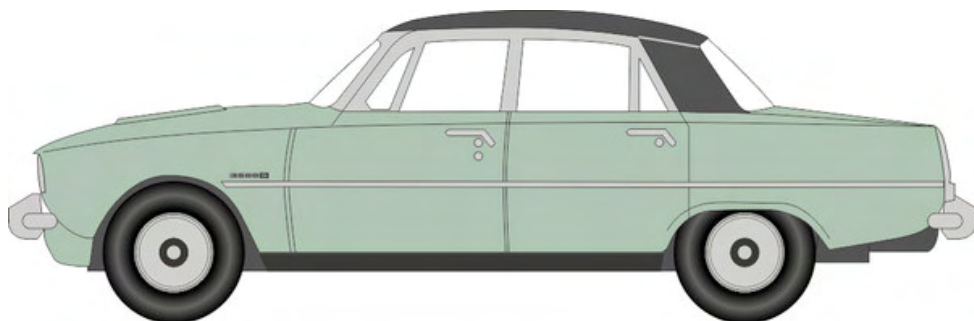


For egen del var det først og fremst sportvognavdelingen med et stort antall røde engelske sportsbiler oppstallet på rekke og rad som tok kaka i The Red Room. Det var tidvis vanskelig å slippe blikket før formannen opptil flere ganger minnet om at Beaulieu var målet for dagen. Før vi avsluttet besøket var vi også innom Memory Line, avdelingen for perioden 1940 –1970 hvor jeg mimret rundt en nydelig 1952 Wolseley 6/80 i samme farge som jeg selv en gang eide. Før besøket ble avsluttet rakk jeg også en rask tur innom Morris avdelingen, The Morris Story, motorsykelavdelingen og en rask titt på utstilte modellbiler mm. I tillegg til alt jeg her har nevnt finnes det også et eget bibliotek og mye mer på museet.

Som alltid har alt en ende. Vi måtte derfor samles på ny før vi i flokk og følge og etter en ny kopp kaffe beveget oss i retning New Forest og Beaulieu. Hvordan det gikk her har jeg beskrevet i Albion nr. 4/2015.

Kort oppsummert. Dette anbefales på det sterkeste!

Kjell Kristian Ukkelberg





Velkom

Bur

18. juni

Engelsk Bildag arrangeres på Burud, 6 km nord for Hokksu Skotselv på Skotselv veien. Det er ikke forhåndspåmelding engelske biler i år.

På Burud blir det bilprat, museet er åpent og viser blant annet radiosamlinger, motorsykler, biler og brannbiler. Visning av Åpen kiosk og engelsk politi. Deltakerbeløp: Kr 50.- pr. bil. Premie til «mest likte bil» ut i frå innleverte skjema. Samt c

Avreise fra Burud kl. 13, turen går i år i kortesje via Sk



mmen til
urud
ni kl. 10.



ksund. Kjør nordover fra Hokksund eller sydover fra
ing. Vi var 70 biler i fjor og har tatt høyde for 100

annet innslag fra gamle 50 talls stuer, kjøkken,
g av video fra fjorårets arrangement og kjøretur.
bil. Mer info: www.albion.no.com.

nt en loddtrekning fra skjemanummeret.

Skotselv til Blaafarveværket.





VELKOMMEN TIL JUBILEUMSLØP

NORGES STØRSTE OG MORSOMSTE VETERANBILLØP MED KUN KVINNELIGE FØRERE

Ta med deg kvinnelig eller mannlig kartleser/passasjerer og kos deg helgen

LØRDAG 13. - SØNDAG 14. AUGUST 2016

Løpet er åpent for registrerte kjøretøy (prøveskilt ikke tillatt) som er 30 år og eldre. Vi oppfordrer alle deltakere til å kle seg i tidsmessig antrekk som passer til kjøretøyet.

Start fra Stortorget ved kulturhuset i Hamar kl. 10.00. Frammøte senest kl. 09.00

Overnatting på Hotell Selma SPA i Sunne.

Festmiddag lørdag kveld med utdeling av premie for beste tidsriktige antrekk. (Bruk eventuelt antrekket til festmiddagen)

Målgang i Kongsvinger søndag med premiering fra kl. 15.00

Bindende påmelding innen 15. juni 2016



GRETA MOLANDERS ÆRESKLUBB (tilsluttet LMK)

styret@gretamolander.no

www.gretamolander.no

[www.facebook.com.gretamolander.no](https://www.facebook.com/gretamolander.no)



Land Rover Defender

Matthew Phenix

Land Rover Defender er blitt produsert på Solihull-fabrikken i 68 år, i bilår vil det si at den kom før oppfinnelsen av hjulet. Men, i likhet med hjulet har Defender tålt årene bemerkelsesverdig godt (bedre enn f.eks. Steven Tyler som også ble født i 1948). Faktisk har bilen holdt seg så godt at mange mennesker med sterke meninger om saken og en sterk vilje til å dele sine meninger, (bilskribenter altså), har ofte lurt på hvorfor ikke Defender kunne fortsette som den er i 68 år til, kanskje med en bedre radio. Men, det var ikke mulig, av ulike gode grunner: sikkerhets- og utslippskrav, osv. Det er den dårlige nyheten. Den gode nyheten (håper vi) er at Land Rover har lovet å levere en ny, mildere og behageligere Defender. Med en bedre radio. Etter hvert.



*Den siste
Defender,
29. januar
2016*



Men, la oss nå sole oss i glansen av Defender nr. 2.016.933 – en 90 Heritage Soft Top – omringet av rundt 700 tidligere og nåværende Solihull arbeidstakere, som alle var stolte av avkommet. Det var sikkert skuffende for velbeslåtte jegere, gartnere, og hipstere at denne siste Defender ikke var til salgs, siden den skulle til Jaguar Land Rover Collection.

Land Rovers opprinnelige Series I kostet £450 og ble lansert på Amsterdam Motor Show i 1948. Defender nr. 2.000.000 ble solgt på auksjon for £400.000.

Land Rover benyttet anledningen til å annonsere det nye «Heritage Restoration»-programmet som tilbyr fabrikk-restaurering og vedlikeholdstjenester for de klassiske modellene.

Dette programmet går rett inn i produksjonslinjen i Solihull, og av de 12 medlemmene er 10 tidligere medlemmer av Defenders produksjonslag, som skal restaurere nøyaktig de samme kjøretøyene som de var med på å bygge.

Ralf Speth, adm. direktør for Jaguar Land Rover, sier: «Defender vil alltid ha en spesiell plass i hjertet hos våre ansatte, men dette er ikke slutten. Vi har en storslått fortid å kjempe for og en fantastisk framtid å se fram til»



ROVER 2000

..years ahead in every way

ASK US FOR A TRIAL DRIVE AND TEST ITS SUPERB QUALITIES YOURSELF !



This light Rover 2-litre demonstrates what creative engineering really means. Many outstanding features have been combined to give a special type of motoring which is years ahead. Independent front and de Dion rear suspension—base unit construction—4-speed, all-synchromesh gearbox—disc brakes all round—and a lavish, 4-seat continental-style G.T. interior. Take a '2000' on the road and get practical proof of ROVER motoring excellence.

FULL DETAILS OF OTHER ROVERS GLADLY GIVEN ON REQUEST

ESTD 1899



A MANN EGERTON
COMPANY

Mann Egerton

15 PRINCE OF WALES RD., NORWICH, NOR 115. TEL 28383
87-101 LONDON RD. (X) LOWESTOFT TEL 4411

Botwoods

MAJOR'S CORNER, IPSWICH TEL 52211
76 RISSYGATE ST., BURY ST. EDMUNDS . . . TEL 3160

ROVER DISTRIBUTORS

ROVER 2000 – 1966 modell

Av Jan Tverdal

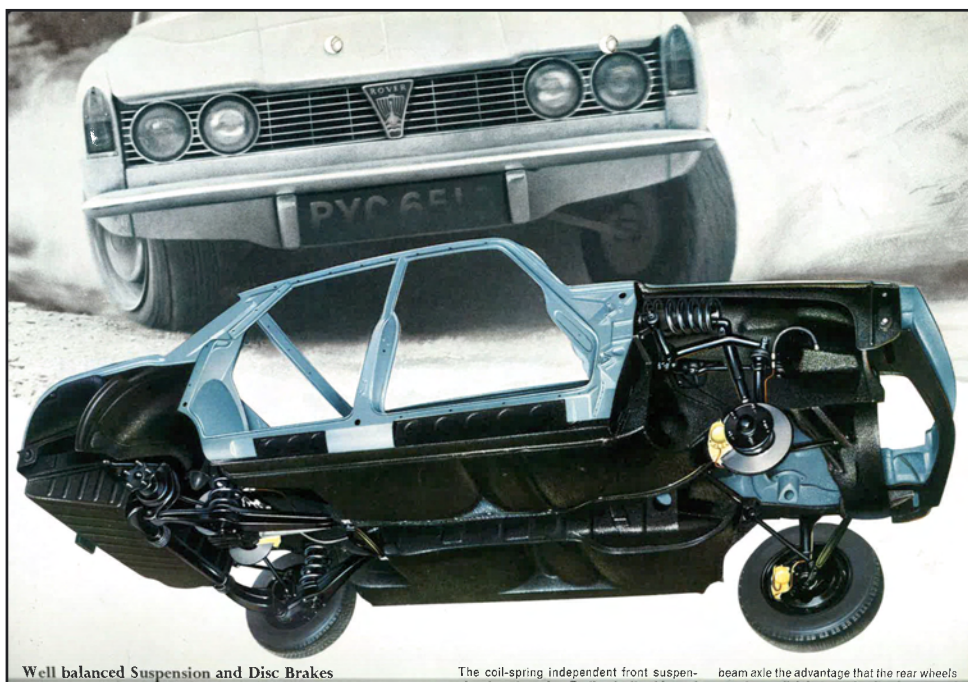
Jeg kjøpte min Rover 2000 i 1970. Det var en dyr bil den gangen. Ny i 1966 kostet den kr. 44250.– til sammenligning kostet en Amazon ca. 26.000.– Etter å ha kjørt Rover P.4 og P.5 i noen år var en P.6 –2000 drømmen. Den kom med et helt nytt design i 1963. Det erkebritiske preget med grill var helt borte. Selvbærende karosseri og skivebremses på alle 4 hjul var nytt den gangen. Alle paneler er skrudd på, til og med front og bakrute. Se bilde. Til og med taket kan skrues av. Sett av 2–3 timer og bilen er uten malte karosseriplater. En drøm å restaurere for en amatør. Bilen ble årets bil i 1964 og gikk for å være en av verdens sikreste biler .



På veien er bilen en drøm. Med De Dion bakaksel og supre fjærer er den bedre enn mange nye biler. Koffertrommet er ganske lite på grunn av reservehjulet, men en option gjør at man kan ha hjulet på bagasjelokket og vipps, så er plassen OK.

Innvendig er bilen trang for lange mennesker ,men du sitter som en greve i flotte skinnseter av beste kvalitet. Justerbart ratt var ikke vanlig i 1966. Tykke tepper på gulvet og god isolasjon gjør bilen luksuriøs , men som alle engelske biler trenger den stell.

Lufting og tørking er stikkord. Mye isolasjon skaper kondens i gulvet og må tørkes ut med jevne mellomrom. Ellers blir det rust av verste sort. Jeg skiftet skjermer på min bil allerede i 1972, men etter en skikkelig rustbehandling har bilen holdt seg bra siden den gang. Innvendig er den helt original i tepper og seter og dørtrekk. Topp kvalitet og normal bruk gjør at denne bilen kommer til å holde seg bedre enn noen nye du kjøper i dag. I øyeblikket står den rolig grunnet ny topp pakning, men den kommer nok på veien igjen om ikke så brått. Bilen har bare gått ca. 179.000 km på 50 år.



Til å være en engelsk bil fra 60 tallet har denne vært super. Lite Lucas tull og British Leyland hadde ennå ikke begynt å surre det til. At ikke flere koser seg med en billig P.6 er ikke til å forstå. Enkel å eie og relativ enkel å skru på, og det trenges ikke ofte bortsett fra vanlig service. Dele tilgangen er super, du får alt fra England. Rover P.6 klubber finnes der borte med all informasjon. Rover 2000 solgte faktisk ganske bra i Norge når man tenker på prisen den gang.

Skal man skifte noe i den relativt kompliserte og supre forstilling er det bare å skru av skjermen. Tar ca. 5.10 min. max, hvis ikke UNF boltene har rustet helt fast etter alle disse år.(4 stk)

Tenk at for prisen av denne bilen ny, kunne du få 2 stk. 3 roms leiligheter i Oslo, Tidene har forandret seg.

Bilen ble produsert i 14 år med 4 og 8 syl. motorer. Alle paneler går om hverandre, selv panseret som fikk en facelift i 1971.

På bildene ser dere Frode (jr.) som 1 og 2 åring. Han er født i 1971 så bildene er ikke helt nye. Allerede da viste han stor interesse for biler og det jo ballet jo på seg i 43 år.



LODGE

SPARK PLUGS

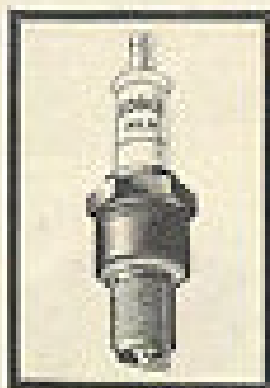
.... ROVER choice
for over 40 years



The Rover P5B, two-seater of 1952 was built with the engineering excellence which has won the marque its world-wide reputation. The new ROVER P5B maintains this tradition with styling and performance matched to the age. Lodge spark plugs are fitted as original equipment.

Lodge Lead Plugs—with the unique fibre insulator—give sustained running, greater economy, smoother running under all conditions.

the new
ROVER 2000
is fitted with **LODGE** plugs



the all-British plug for an all-British car

S. BATH & SONS (ENGLAND) LTD. SPARK PLUG & CANDLE DEPT., 20, PRINCE'S ROAD, HULLEN, WILMINGTON

Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.



AN APPROPRIATION TO THE HIGHEST QUALITY STANDARDS
TEA & COFFEE PRODUCEMENTS & TREATMENTS AND CULINARY ARTS OF LONDON.

TWININGS™
OF LONDON

300 YEARS
BLENDED INTO ONE MOMENT

— SINCE 1706 —

TWININGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!

TWININGS™
OF LONDON
Sweet Vanilla
CHAI TEA

TWININGS™
OF LONDON
Summer Garden
TEA
Fruity & Floral

TWININGS™
OF LONDON
Spicy Indian
CHAI TEA

 **Ethical Tea Partnership**
Improving the lives of tea
workers and their environment

www.twining.no

Blir dette årets fineste biltreff i Norges vakreste øyrike?



ENGELSK BILTREFF TORGHATTEN CAMPING 16. – 19. juni 2016

Albion, Nordisk Morris Minor Klubb og Norsk Mini Cooper Club inviterer alle med engelsk bil til stort treff i Brønnøysund på Torghatten camping <http://pkha31.wix.com/torghatten-camping> Benytt denne anledningen til å oppleve den flotte Helgelandskysten med bl.a. Vega som står på Unesco 's verdensarvliste. Vega og Ylvingen hvor tv-serien Himmelblå ble spilt inn, ligger rett utenfor Brønnøysund. Treffet er ved foten av fjellet Torghatten,- og det er ca en halv times gåtur opp og gjennom hullet i fjellet.

Det blir lagt opp til enkelte utflukter bl. a. med rib.

På torsdag blir det fellesgrilling. På fredag vil restauranten lage en engelsk meny til en «rimelig» pris. Lørdag blir det servert festmeny (4-retters) for de som ønsker det, men vi tenner også fellesgrillen for de som foretrekker det. De som ønsker å spise i restauranten må gi beskjed om det ved påmelding.

Treffet stiller med egen pub og muligens eget øl.

Hver og en må selv bestille overnatting. Det er leiligheter med overnatting for opp til 6 personer og hytter med opp til 5 sengeplasser. Det er også fine områder for telt/campingvogn.

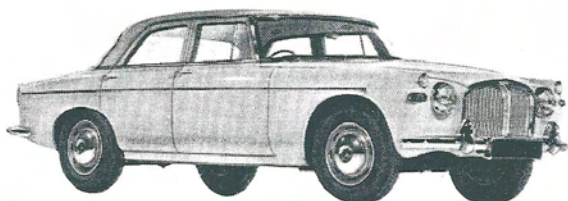
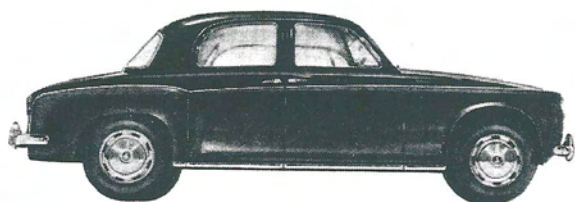
Følg oss på facebook.

<https://www.facebook.com/groups/1585157401744958/>

Kontaktperson for treffet er: Johnny William Lorentzen tlf. 46917271 E-post: jlorent@online.no

Jaguar Norge, Sunnaas Hjulservice
og Unneberg bil støtter hvert år
sommerstevnet til Albion.





ROVER 1964

Rover moves into 1964 with a range of superb cars. Cars renowned for Rover engineering. Rover performance. Rover luxury. Leading is the advanced Rover 2000—highlight of this year's Motor Show. With it, the Rover 3-Litre Saloon Mark II and the Coupé. And, of course, the Rover 110 and 95.

Rover—one of the world's best engineered cars

THE ROVER COMPANY LIMITED, SOLIHULL, WARWICKSHIRE

London offices and showrooms: Devonshire House, Piccadilly. *Makers of fine cars and the world-famous Land-Rover*



BY APPOINTMENT TO
HER MAJESTY THE QUEEN
MANUFACTURERS OF MOTOR CARS AND LAND-ROVER
THE ROVER COMPANY LIMITED



WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

Telefon 23 00 85 50 Fax 23 00 85 60 E-post ordre@wgas.no



Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.



Støtt våre annonsører!





P6 NEWS

Helping You To Maintain & Enjoy Your P6 Rover

www.p6roc.com

FEBRUARY 2016 - Volume 32 No.1 - £4.00



**The First Series I V8
Exported to the Netherlands**



P6ROC – P6 INDEX

A list of over 100 documents on our website

1974 2200TC – YRC 766M

Tony Ryalls' amazing restoration of his P6

Rover P6 Sales & Marketing Literature

Part 4: The Final Years – September 1973-1977

B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



ROVER

