



**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 3 – 2015**



***Jaguar Mark II – fra venstre 1962 modell –
1963 modell – 1964 modell***

Birimarkedet

Flott samling av engelske biler.



Triumph på rekke og rad.

Stolt Jaguar-ier



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: 906 97 265, 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 bankontnr.: 9713 62 53720

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

Formannen har ordet

ENDELIG VAR VI IGJEN TILBAKE PÅ TRAVBANEN!!!!!!
Borte bra, men hjemme er best – det føltes slik under treffet vårt på Biri i august.



Værgudene var med oss under begge arrangement, samt at god hjelp fra medlemmer, styret og sponsorer gjorde at treffet på Biri Travbane og Biristrand Camping ble meget vellykket. Det var masse anglofile som besøkte oss på klubbstanden vår på travbanen og salg av effekter + nye Albion-grillmerker gikk unna. I tillegg fikk vi også nye medlemmer,

Lørdagskvelden på Biristrand Camping ble tradisjonell med grilling, oppgaveløsing for store og små på "plenen" nede mot Mjøsa. Det var masse premier for oppgaveløserne og mange flotte gevinster til lotteriet, og i år var det en nyinnmeldt herre fra Ålesund som dro av sted med Jaguarfiguren.

På vegne av styret i Albion retter jeg en stor takk til våre sponsorer som bidrar og ikke minst til privatpersoner innen Albionistene som gjør en fantastisk jobb. Takk til dere alle.

Interessen er også stor for den uformelle samlingen siste onsdagen i måneden på Høvikodden.

Styret takker for tilliten vi fikk på årsmøtet og går på med ny giv og forbereder oss til 2016. Nytt i 2016 er dato for Albiontreffet på Biri: 20. august.

Har du husket å betale kontingenten? Sjekk at eventuell innbetaling er gjort til korrekt kontonummer – nytt i 2011 – 9713.62.53720, Hvis du betaler i nettbanken og trykker Albion, kan det derfor hende at du har betalt til gammelt kontonummer og da får du pengene tilbake på samme konto du betalte fra.

Riktig god høst/førvinter til dere alle, send gjerne en liten melding til klubben hvis det har vært anglofilit og/eller Englandsbesøk – Beaulieu, NEC mv eller har opplevet noe anglofilit som våre medlemmer burde lese litt om. Se for øvrig redaktørens "ord for dagen" og kos dere med førjulsmat sammen med familie, venner og Albionister! Vel blåst!

Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Det er fint at Birimarkedet er på plass igjen i gammel form. Ikke minst ser vi det på interessen med å ta seg en tur på markedet i en gammel bil. Albion får anledning til å samle alle engelske bilder på ett sted. Vi lar alle komme inn også de som for tiden ikke er medlem. Her går praten både tett og intenst. Man har med seg campingbord og stoler, tar seg en kaffekopp, og ser seg rundt om det er noe som burde undersøkes nærmere. Og, det er det. I år kom det tre nesten helt like Jaguar Mark II. Det var årgangene 1962, 1963 og 1964. De fikk plass ved siden av hverandre og mange kunne få beundre disse flotte bilene fra tidlig 60-tallet. Akkurat der og da var det ingen over og ingen ved siden. Dette var blant de mest populære toppmodellene fra England på den tiden. For mange var dette ønskebil, men lommeboka hadde kanskje kontanter nok til en Morris Minor eller en Morris 1100. Ford Cortina, Anglia og Escort var også trendsettere på 60-tallet.



Bladets hovedartikkel tar for seg Jaguars Utah-prosjekt. Det er spennende lesning om produksjonen til Jaguar på 50- og 60 tallet. Det er motor, gearkasse, fjæring og karosseri. Ikke minst er det interiør. Det som allikevel er aller mest spennende lesning, er hvordan de mange arbeidskonfliktene river og sliter i konsernet. Det virker som om det er stor avstand mellom ledelsen og «gølværet» i konsernet. Jeg har besøkt Browns Lane i Coventry og gått hele løypa i bilproduksjonen på slutten av 90-tallet. Det var bilen på båndet og det var arbeidsplassene på stasjonene på båndet. Her var det ingen kantine og arbeiderne satt på plassen sin hele dagen, ventet på at neste bil skulle komme, spiste all maten sin, drakk kaffe og røykte på plassen sin. Dette skapte avstand til ledelsen.

Jaguar opplevde konkurransen fra Rover 2000 og Triumph 2000. Vi leser om forhandlinger om oppkjøp av Lotus som blir avbrutt. Fusjonsplanene med BMC. BMC ble utvidet til British Leyland (BLMC) og Jaguar Cars Ltd ble solgt til BMC i juli 1966. En gammel storhet havnet altså inn i British Leyland. Sir William Lyons pensjonerte seg 8. februar 1972. Fram til da hadde han stått for formgivningen av samtlige Jaguar-modeller unntatt løpsbilene. Han døde på dagen 13 år senere. Utah fremstår som en gigant fra den tiden engelsk bilproduksjon var på sitt beste.

Hilsen Redaktøren

Historien om utviklingen av Jaguar Mk2

Av Keith Adams

En ny vei fremover

De kompakte Jaguar-sedanene fra 1950- og 1960-årene vil av mange briter, i hvert fall av en viss aldersklasse, forbindes med den avdøde skuespilleren John Thaw. I den britiske kriminalserien «The Sweeney» endte gjerne hver episode med at



Thaw i rollen som Jack Regan jaget en falleferdig Jaguar som ble kjørt av kjeltringen, og Consul'en eller Granada'en som Thaw kjørte vant til slutt. På slutten av 1980-årene hadde Thaw rollen som Inspector Morse som kjørte en Jaguar 240 med vinyltak (ikke standard), gummilistene på dørene var fjernet for å hjelpe filmingen.

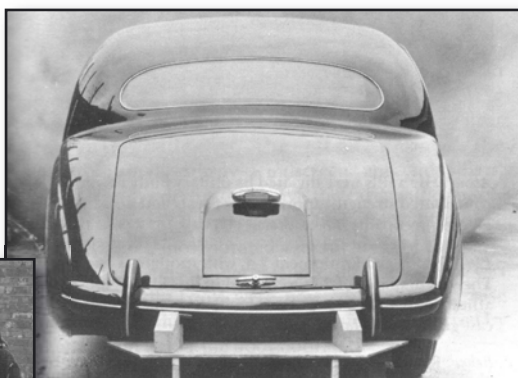
Men, la oss gå tilbake til utgangspunktet. Som alle Jaguar-historiene forteller, lanserte selskapet i 1948 en XK-motor med seks sylindere og dobbelt overliggende kamaksel. Dette var en radikal motortype på en tid da mange biler baserte seg på motorer med sideventiler. XK-motoren ble etter hvert fasett inn i Jaguars serie, og erstattet 2,5 og 3,5-liters motorene fra Standard Motors, der Jaguar nå hadde ansvar for verktøyet. Utfasett ble også fire-sylindere 1,5 liters motoren som Jaguar fremdeles kjøpte fra Standard og som hadde vært brukt i de mest populære SS/Jaguar-modellene. 1,5-liters motoren ble trukket fra markedet i 1949, men til tross for at de nå var blitt mer eksklusive, fikk solgt en oppsving med 3,5 liters MkV sedanen som solgte mer enn XK 120 sportsbilen og 2,5 liters sedanen i 1949 og 1950. På slutten av 1950-tallet ble 3,4 liters XK-motoren lansert til Mk VII sedanen, og dermed var utfasingen av de tidligere motorgenerasjonene fullført.

Salgsmessig ble Jaguarene med mindre motor ikke savnet, men toppledelsen til Jaguar visste at hvis det ble dårligere tider, ville selskapet være sårbart, siden salget av dyre biler med store motorer gjerne ble rammet først. De mente derfor det var nødvendig å øke bredden av selskapets produksjonsserie for å sikre økonomisk sikkerhet.

I 1952 fullførte Jaguar flyttingen fra Swallow Road til Browns Lane i Coventry, og her startet prosjekt Utah, som det nye Jaguar-programmet ble kalt. Tre ting var klare fra starten av: det skulle være en sedan, den skulle ha helhetlig konstruksjon, og ha en motor på rundt 2,5 liter. Siden sedaner solgte mer enn roadstere var det ikke vanskelig å gå for metalltak.

Bilindustrien generelt valgte helsveiset karosseri i stedet for separat chassis og karosseri. De teoretiske fordelene med helsveiset karosseri var at bilene kunne gjøres både lettere og lavere og produksjonen raskere. Pressed Steel produserte uansett skjermene til Jaguarene med separat chassis, så det ville bli lettere for Jaguar å overlate ansvaret for karosseriproduksjonen i Project Utah til dem. Den eneste utfordringen for Jaguar var prisen på den helsveiste metoden. For at Utah skulle være lønnsomt måtte Pressed Steel produsere 10.000 karosserier pr. år ifølge skribent Jeff Daniels.

Tidlig Utah prototyp var sterkt preget av XK stilmessig.

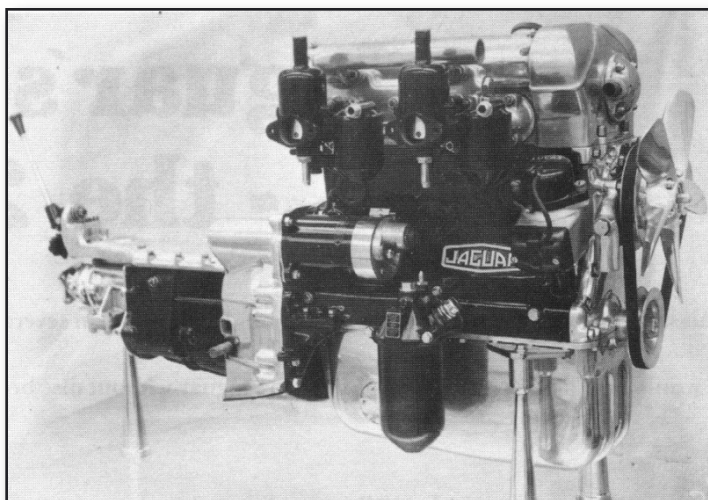


Særlig bakfra...

Dette var starten på produksjon av helsveiset karosseri, og i samarbeidet mellom Jaguars Chief Body Engineer Bill Thornton, hans assistent Cyril Crouch og Pressed Steel måtte man noen ganger inngå kompromisser. Stylingen som Jaguar-sjefen William Lyons selvsagt var ansvarlig for, måtte passe sammen med behovet for ekstra kraft, som igjen betydde større vekt på karosseriet. En annen ulempe med helsveising var NVH – noise, vibration and harshness, altså lyd, vibrasjon og lite komfort. Det helsveiste karosseriet ble som et ekkorom og forsterket lydene fra fjæringen. Å takle NVH var på den tiden ukjent terreng, men heldigvis fikk ingeniør Bob Knight oppdraget, han ble senere verdens største autoritet på området i sitt senere virke for selskapet.

Utah endte opp med en akselavstand på 107,4 tommer, en lengde på 181 tommer, bredde på 67 tommer og høyde på 57,5 tommer. I virkeligheten var resultatet ikke stort mindre enn MkVII-sedanen. Men, med en egenvekt på 2800 pund var det helsveiste karosseriet lettere enn MkVII som var 3864 pund. Jaguar hadde et sporty image, det var tross alt under Jaguars glanstid i Le Mans, og det var viktig at Utahs 2,5 liters motor klarte å få den opp i 100mph. Men hvilken motor skulle den bruke?

*Den foreslåtte
4-sylinders
motoren til Utah*



Under teknisk direktør William Heynes hadde Jaguar to valg, de kunne bruke en 2-liters, 4-sylinder XK motor eller modifisere den eksisterende 6-sylinders enheten. Jaguar hadde arbeidet på en fire-sylinder XK motor helt fram til november 1953, en 1970cc enhet med sylinderdiameter på 83mm og stempelslag på 91mm, som produserte alt fra 95bhp til 105bhp med 6000rpm. Det som avgjorde valget når det gjelder fire-sylinder XK var en kombinasjon av markedsførings- og tekniske faktorer. Man syntes at en fire-sylinders motor ville gjøre bilen for folkelig, og da man fant ut hvilken form Utahs karosseri skulle få, ble det klart at 2-liters XK fire manglet kraften til å gi den ønskede ytelsen.

Jaguar undersøkte deretter muligheten for å modifisere den eksisterende XK seks-sylinder motoren, faktisk ble dette arbeidet gjort parallelt med fire-sylinder varianten.

Den 25. august 1952 testet Jaguar en 3,4 liters motorblokk påmontert en 77mm veivaksel med kortere stempelslag for å produsere en 2499,69cc motor. Testsyklusen varte til 11. desember 1953. Men, den 26. august 1953 testet Jaguar en ny motor der man beholdt standard XK 83mm sylinderdiameter med et nytt stempelslag på 76,5mm til å skape en motor på 2483cc. Denne nye varianten vant klart ved avslutningen av testingen av de ulike motorene på slutten av 1953. Den produserte 2483cc XK-motoren brukte en kortere blokk enn 3,4 liters versjonen og brukte Solex i stedet for SU-forgassere til å produsere 112bhp ved 5750rpm og et kraftmoment på 140lb fot ved 2000rpm. Girkassen var en Moss manuell firegirs girkasse med Laycock de Normanville overgir som ekstrautstyr.

Forstillingen ble laget av William Heynes, den brukte spiralfjær montert på en separat delramme som skulle motvirke NVH. Til bakhjulsopphenget valgte Heynes et system som brukte skrånstilte halv-elliptiske bladfjær og mye gummi, også dette for å redusere NVH. Burman sto for styringen mens Lockheed leverte de helt runde trommelbremsene. Den eksterne stylingen til William Lyons var inspirert av XK sportsbilserie. Interiøret var som vanlig i valnøtt og skinn, som forventet av kjøperne av denne biltypen, med et stort ratt i gammeldags stil.

Jaguar hadde to Utah prototyper i produksjon i september 1954 og en ny prototyp uten verktøy ble fullført i januar 1955.



Jaguar Mk1 lanseres på Earls Court i 1955.

Utah ble endelig vist fram for publikum på Earls Court Motor Show 19. oktober, der den gikk under det offisielle navnet Jaguar 2.4-litre. Bilen ble solgt i to versjoner: Standard og Special Equipment. Den billigere £1269 Standard-modellen manglet varmeapparat, turteller, armlene i midten på baksetet, vindusvaskere, tåkelys, sigartenner, ekstra brytere for interiørlyset bak som fantes i £1298 Special Equipment-modellen. Men de fleste kjøperne var innstilt på å betale de £29 ekstra for å få Special Equipment-modellen. Til tross for avdukingen på Earls Court, ble bare 32 Jaguar 2.4-litre bygget i 1955 og de fleste av disse var sannsynligvis holdt tilbake på fabrikken for utvikling og PR-arbeid. Det var ikke før sommeren 1956 at pressen fikk tilgang til 2.4-litre modellen for å vurdere den. Man må ta deres kommentarer med en klype salt, siden Browns Land PR-avdeling var drevne på å tilby spesialbehandlede biler til pressen.

Testbilen til *Motor*, SWK 803, en Special Equipment bil med overgir, klarte absolutt ytelsesmålene til Utah, med en toppfart på 101,5mph, og en 0-60mph-tid på 14,4 sekunder og drivstoff-forbruk på 24,4mpg. Autocar testet SWK 986, igjen en Special Equipment bil med overgir, og oppnådde en toppfart på 102,5mph, en 0-60mph-tid på 15,8 sekunder og drivstoff-forbruk på 23,1mpg.

Motor skrev: «I tillegg til det vakre karosseriet er bilen også ekstremt effektiv i støybegrensning, slik at passasjerer kan snakke vanlig sammen i 100mph selv med åpent vindu».

Autocar skrev om 2.4-litersmotoren: «Mekanisk spenst og stillegående motor. Når den akselererer på testkjøring med full gass fra stillestående, smetter inn i høyere gir etter hvert som turtellernålen går i rødt, oppnår man høy fart uten noe mekanisk trøbbel og selv om motoren kan høres, er den dempet og behagelig. Det er fantastisk hvor skjermet passasjerene er fra støyen fra veidekket».

Jaguar 2.4 hadde relativt få barnesykdommer og det ble produsert 8029 biler i 1956. Samme år ble det lansert tre trimmingssett for de som ønsket kraftigere motor, motorkraften økte til henholdsvis 119bhp, 131bhp og 150bhp. Fabrikken planla faktisk en kraftig oppgradering av Utah-designet ved å installere 3442cc XK-motoren fra andre Jaguar-modeller, begrunnelsen var at 2.4 liters-motoren ble ansett for å være underdimensjonert for det viktige amerikanske markedet. Men det var ikke så enkelt å montere 3.4-liters motoren i Utah-karosseriet. Den store motoren krevde et bedre kjølesystem slik at en større radiator måtte installeres, som medførte behov for større lufttilførsel og derav en større grill, som igjen resulterte i en modifisering av frontskjermene.

Siden 3,4-liters motoren var tyngre enn 2,4, måtte forstillingen forsterkes med sterkere spiralfjær. Bakakselen måtte deretter styrkes for å takle det økte kraftmomentet fra den større motoren. Dessverre var bremsene fremdeles av trommeltypen, men nymotens skivebremses var i anmarsj. En annen nyhet var automatgir, som var populært i USA. Jaguar valgte tre-girs Borg Warner type DG girkasse, et amerikansk design som nå ble produsert på deres britiske fabrikk i Letchworth, Hertfordshire.

Jaguar var i gang med å bygge opp et lager av den nye 3,4 liters Utah, med vekt på eksportmarkedet, da en brann brøt ut 12. februar 1957 som feide gjennom Browns Lane, ødela mange biler, også de nye modellene. En superinnsats fra arbeidsstokken og leverandører gjorde det mulig å gjenoppta en begrenset produksjon etter ni dager, men det tok seks uker før produksjonen var tilbake til normalen.

Men hvordan var så ytelsen til 3,4-liters Jaguar med 210bhp ved 5500rpm, et kraftmoment på 216lb ft ved 3000rpm og dobbelte SU-forgassere? Motor magasinet var det første britiske bilmagasinet til å teste bilen, TRW 316, i april 1957, en bil med venstrekjøring og automatgir. Siden den første produksjonen var rettet mot eksport, var dette alt Jaguar hadde å tilby bilmagasinet. Men, TRW 316 var ingen sinke, med en 0-60mph tid på 11,2 sekunder og en toppfart på 119,8mph, selv om drivstoffforbruket var 19,2mpg. Faktisk var den nye sedanen like rask som XK140 sportsbil. Motor hyllet bilen for ytelsen og elegansen, men kritiserte bremsene, noe som medførte opphetede diskusjoner med fabrikken, men dette fremskyndet monteringen av skivebremseser, opprinnelig ekstrautstyr, på høstens modell da den ble lansert for salg i Storbritannia.

Bilmagasin-rivalen Autocar fikk ikke tak i en 3,4-liters Jaguar før juni 1958 da de testet VRW 974, en manuell bil med overgir. Toppfarten var 120mph, drivstoffforbruket 16mpg mens 0-60mph gikk på bare 9,1 sekunder, og alt dette ble oppnådd med elegansen i behold. Dette var virkelig en imponerende prestasjon på den tiden, Jaguar 3,4 overgikk dyrere rivaler uten problemer. Ikke bare var Jaguar rask på banen, den holdt god fart på motorveiene også. I 1957 produserte Jaguar 8520 Utah sedaner, fulgt av 11.605 produsert i 1958.

Det ble gjort tallrike endringer på Utah i løpet av de kommende to årene. I september 1957 ble den større 3.4 grillen og skjermene standard for hele serien. Så, i november samme år ble det mulig å kjøpe 2,4 literen med automatgir. Selv om skivebremseser kunne kjøpes og var faktisk spesifisert så ofte at de nesten ble standard, ble Utah solgt med trommelbremseser fram til januar 1959. I januar 1958 innførte Jaguar et ombyggingssett for skivebremseser som kunne installeres i Utah som ikke hadde dette fra før. Skivebremseser ble til slutt standard i januar 1959.

Men, det gikk mot slutten for den opprinnelige kompakte Jaguaren da selskapet sommeren 1958 begynte å utvikle en rev-idert modell kalt Utah facelift eller Utah Mk2.

Målet var å forbedre varmeapparatet og ventilasjonen, sjåførsik-ten, et interiør som ble ansett som gammeldags, håndtering av høy fart og modernisering av eksteriøret. Sir William Lyons gjorde om på styingen særlig rundt vindusstolpene i bakvindue. Dette og andre stying-trekk som f.eks. en ny grill forandret bilens utseende til en minimal kostnad for Jaguar. Interiøret ble endret med nye seter, dashbord i valnøtt og et mer moderne svart ratt. Mekanisk var den største endringen å montere en bakaksel med større hjulbredde, som forbedret kjøreegenskapene i høy fart. Burman servostyring ble utviklet for bilen som ekstrautstyr. Dessverre gjorde disse ombyggingene av Utah at bilen ble 112-167pund tyngre.

For å kompensere dette, installerte Jaguar B-type sylinderrhode til 2,4-literen, som forbedret kraften til 120bhp ved 5750rpm og kraftmomentet til 144 ved 2000rpm. 3,4-literen ble beholdt i sin eksisterende form, mens en ny versjon av XK-motoren ble lagt til. 3781cc XK-motoren, som først ble vist fram i XK150 sportsbilen som ble lansert i 1958, var en utboret versjon av 3,4-bilen. Med maks kraft på 220bhp ved 5500rpm og et kraftmoment på 240lb ft ved 3000rpm, ga denne dobbelte forgasserer så mye ekstra kraftmoment at man besluttet å installere en Powr-Lok differensialsperr som standard i Utah Mk2.

Tidlige prototyper var ganske enkelt modifiserte Utah, faktisk var 3.8 Mk2 registrert som TVC 420 og motoren var installert så sent som 4. juni 1959. I juli ble en 3,4-liters mule montert med eksperimentell Lucas drivstoffinnsprøyting. Off tools prototyper ble bygget i august, september og oktober i planleggingen av masseproduksjon.

Utah facelift front under utvikling



Utah facelift ble lansert som Mk2 Jaguar 2. oktober 1959. Heretter skulle både selskapet og entusiaster referere til den foregående modellen som Mk1, og vi vil følge dette eksemplet. Faktisk kom ikke Mk2 på markedet før november/desember 1959, så lagerbeholdningen av Mk1, som nå bare kunne kjøpes med Special Equipment, var redningen for Jaguar-forhandlere fram til den nye modellen kunne kjøpes. Autocar var de første til å publisere et testresultat for Mk2 – en 3,8 med manuelt gir og overgir, dette var modellen som alle ønsket å kjøre. Kjøretesten som ble publisert i februar 1960 var stort sett positiv selv om det var noe kritikk av setene. Ytelsen var strålende, som forventet. Toppfarten var 125mph, 0–60mph gikk på 8,5 sekunder og drivstoff-forbruket var på 15.7mpg. Og alt dette var inkludert i en stilig bil med plass til fire personer.

Automatgir-versjonen ble ikke testet før i april 1963, også utført av Autocar. Tre-girsboksen begrenset toppfarten til 120mph, 0–60mph i 9,8 sekunder, mens drivstoff-forbruket var bedre – 17,2mpg. Den eneste Mk2 3,4-litermodellen som den britiske pressen testet var en automatgir-modell. I august 1961 oppnådde Motor 119.9mph, 0–60mph på 11,9 sekunder og et drivstoff-forbruk på 16mpg, som faktisk ikke var så forskjellig fra 3,8liter automatgir. Så hvordan var ytelsen til 2,4 liter Mk2? Vel, det viste seg at Jaguar, som var stolte av å produsere biler som gikk over 100mph, nektet å låne ut ett eksemplar av denne bilen til pressen for en kjøretest. Det var ikke før i mars 1965 at Autocar fikk låne en 2,4-liter Mk2 til en bruktbil kjøretest. Ved å bruke et løp i 26,000 med bil med manuelt gir med overgir, klarte magasinet 96,4mph og 0–60mph på 17,3 sekunder. Antagelig hadde ikke fabrikken klart å gå raskere enn 98mph. Først skjulte Jaguar denne pinlige situasjonen, men både intern og ekstern konkurranse skulle snart skape problemer.



Det hjalp ikke på produksjonen hos Jaguar i 1959 at det var en rekke illevarslende arbeidstvister som involverte inspektører og ledelsens planer om å innføre kvinnelige polerere. På denne tiden var dette en mannsbastion. En proteststreik med 120 ansatte 31. mars 1960 utløste følgende uttalelse fra Sir William Lyons til aksjonærene: «Den økte etterspørselen i verden etter våre biler gir oss grunn til fortsatt optimisme», erklærte han. «Men jeg kan ikke unngå å føle at fagforeningene, som vi gjerne vil samarbeide med, har mislykkes stort i å disiplinere medlemmene til å respektere tariffavtaler, dette er en svært alvorlig trussel for fremtidig suksess».

Sir William Lyons erklærte: «Hvis vi taper vår konkurransevne på verdensmarkedet så tror jeg dette vil være årsaken. Det har vært sagt at ledelsen har skylden for et dårlig forhold mellom arbeidsgivere og arbeidstakere. Uansett hvem som har skylden så bør arbeidstvister løses i ærlige forhandlinger med godvilje fra begge sider. Jeg respekterer arbeidstakernes rett til å streike etter at seriøse forhandlinger gjennom avtalte kanaler har mislykkes i å løse tvistene.»

Den 26. mai 1960 ble det annonsert at Jaguar Cars, Ltd. hadde avtalt å kjøpe Daimler Company kontant fra Birmingham Small Arms Group.

Planen var å fortsette produksjonen av den aktuelle serien av Daimler kjøretøy, men Daimler-fabrikken i Radford, Coventry, som hadde mer enn en million kvadratfot gulvplass, kunne også tilby plass for å øke Jaguars egen produksjon. Jaguar hadde ønsket å vokse men hadde ikke fått byggetillatelse. Nå skulle de få en stor fabrikk, like stor som Browns Lane, bare fem minutters kjøretur unna. Nå skjedde tingene raskt. Etter at de hadde kjøpt opp Daimler, som var rivalen i Coventry, annonserte en annen lokal rival, Armstrong Siddeley, den 9. juni 1960 at de skulle legge ned produksjonen. Den 18. juni 1960 ble Jaguar Cars' oppkjøp av Daimler formelt undertegnet. Avtalen kostet Jaguar £3.4 millioner.



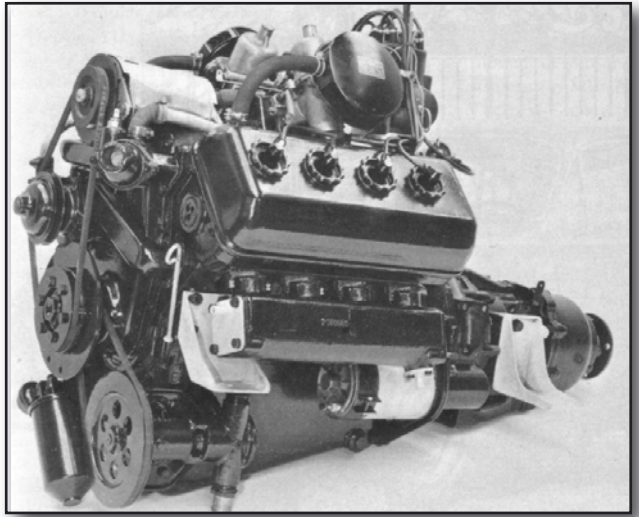
Utah interiør

Planen var å overføre produksjonen av XK-motorene til Radford for å frigi mer plass til produksjon i Browns Lane. Disse ekspansjonsplanene ble skissert for pressen 27. oktober 1960. Jaguar overtok en utgående serie biler fra Daimler og planla å gjøre om produksjonen på Radford-anlegget til produksjon av XK-motorer, men ikke alt Daimler produserte var dårligere enn produktet fra Browns Lane. Bare året før hadde Daimler introdusert en 2548cc V8 toppventil motor. Motoren var tegnet av Edward Turner som tidligere hadde tegnet motorsykkelmotorer. En enkelt midtstilt kamaksel ble brukt, som drev ventilene ved hjelp av ventilstøtstenger.

Designarbeidet startet i oktober 1956 og prototypmotorer var i gang åtte måneder senere. V8-motoren ble laget for to biler: DN250 sedan og SP250 sportsbil. DN250 ble avsluttet midt i 1959, og SP250, som ble lansert i april det året, ble fulgt i oktober av DP250, en prototyp sportssedan basert på SP250 chassis og understell. Etter Jaguars oppkjøp gikk DP250-prosjektet fort nedover. Imidlertid fant Jaguar-ingeniørene ut at Daimler V8 var en svært godt designet, solid enhet og det gikk raskt opp for toppledelsen at her var muligheten for å skape sportssedanen som Daimler hadde prøvd å få til ved å montere V8-motoren inn i Mk2-karosseriet.

I november 1960 var prosjektet ZX530/112 under ledelse av Phil Weaver godt i gang. En Mk1 bil fikk en Daimler V8-motor og viste straks imponerende ytelse. Snart ble en Mk2 koblet med en V8 og en Borg Warner type 35 automatgirksom. Disse to testbilene ble testet de neste 16 månedene for å rette opp alle feil. 1960 var et godt år for Mk2, med 17.535 produserte biler.

15. mars 1961 ble Jaguar E-type lansert og utseendet og ytelsen vekket oppsikt. Den nye sportsbilen ble det offisielle imaget til Jaguar Cars på 60-tallet, men i et økonomisk perspektiv var sedan-serien selskapets hovedinntektskilde. I september og oktober 1961 ble produksjonen av Jaguar Mk2 begrenset av en lang



Turner V8 endret sportsbilen Jaguar til en suverene Daimler.

streik på SU Carburettors fabrikk i Erdington, Birmingham. Den 10. oktober ble det annonsert at Jaguar skulle diversifisere ved å satse på varebiler, da de tok over Guy Motors of Wolverhampton. To dager senere ble serietoppen Jaguar sedan MkX lansert, men den skulle ikke bli noen toppselger i løpet av den ni år lange produksjonsperioden. Enda flere Mk2 ble laget i 1961: 21236 eksemplarer, dette var faktisk modellens toppår.

I 1962 ble Jaguar forfulgt av uoffisielle streiker mens de strevde med å oppfylle en stor amerikansk ordre. I februar ble styret informert om at de planla å produsere ZX530/112, som ble annonsert 8. oktober 1962, siden Daimler 2,5 liter V8 Jaguar hadde gitt Mk-karosseriet et «Daimler-preg», var den største forskjellen den riflete radiator-grillen. Interiørmessig var den viktigste forskjellen monteringen av et oppdelt forsete som ga plass til en ekstra passasjer i midten. Diskrete Daimler «D»-emblem ble plassert i hele bilen. Fram til 1967 var den bare å få kjøpt med automatgir.

Under lanseringen ble Daimler V8 priset mellom Jaguar Mk2 2,4 og 3,4 liter, som antydte at Daimler-merket var mer eksklusivt enn Jaguar, men hadde lavere status enn det mer sportslige imaget til bilene med større motor.

Daimler-kjøperen fikk en 2,5 liters motor som produserte 140bhp på 5800rpm med et kraftmoment på 155lb ft ved 3600rpm, bedre enn 2,4 liter XK-motoren. Dette ble kombinert med Borg Warner 3-girs automatgir som var kortere enn DG-typen og ble ikke installert på Mk2 før i juni 1965. Hvordan var den så sammenlignet med den manuelle 2.4 Mk1 og Mk2?

Faktisk var Daimler langt foran. Toppfarten som ble registrert av Autocar i mai 1963 var 112,3mph, 0-60mph var 13,8 sekunder og drivstoff-forbruk var 17,3mpg. Faktisk ble toppfarten oppnådd ved 6800rpm, som tyder på at V8 var bedre på turtallet enn Xk. Autocar skrev: «Daimlers spesielle styrke er derfor at den går jevnt og nesten lydløst uansett fart».

Men, Daimler ble aldri eksportert til USA. Senior Jaguar ingeniører var alltid negative til V8-motoren, de syntes at den manglet raffinementet til seks- og tolv-sylinder motorene. Edward Turner V8-motorene, det var altså en enda større 4,5-liters enhet, motbeviste dette, men mennene på Brown Lane fortsatte i sitt kostbare spor i jakten på den perfekte motoren, som endte i den fantastiske, men tørste, V12 i 1971, og derav nedgang i salget.

Selv om man tar hensyn til produksjonsavbrudd, falt Mk2-produksjonen tungt i 1962 til 12.743 enheter pluss bare 8 Daimler 2,5 liter V8. Det skjedde en ytterligere utvidelse av Jaguar-riket den 6. mars 1963 med oppkjøpet av Coventry Climax, produsent av gaffeltrucker og motorer for racerbiler. Med dette kom tidligere XK-designer Walter Hassan tilbake til Jaguar. I mai 1963 var Sir William Lyons allerede i gang med mislykkede forhandlinger om å kjøpe Colin Chapmans Lotus-foretak. Som et tiltak for å beholde kontinuitet i produksjonen annonserte Jaguar 5. juni 1963 utnevning av en verksarbeider til en lederstilling.

Den oppnevnte lederen var formann i fagforeningen og het Harry Adey, var 36 år og overflatebehandler. Han ble utnevnt til Industrial Relations Manager. Da utnevningen ble annonsert, ga selskapet ønsket om fortsatt vekst som begrunnelse for beslutningen. Dette var en ny stilling for Jaguar.



Adey var medlem av en av de mindre fagforeningene i selskapet: the Birmingham Sheet Metal Workers' Society. Han fikk snart nok å gjøre da han måtte håndtere streiken til 200 av sine tidligere kolleger. I juli kjøpte Jaguar Cars den 150.000kvadratfot Paget Works ved siden av Guy Motors works i Wolverhampton for £129.250.

Den 30. september 1963 lanserte Jaguar S-type, som opprinnelig hadde fått kodenavnet Utah Mk3, egentlig en revidert Mk2 med separat bakhjulsoppheng.

Mk2 møtte nå økende konkurranse i det amerikanske markedet fra første generasjon «kraftbiler» med deres V8 motorer med stor kapasitet. Jaguar produserte 12.697 Mk2/Daimler i 1963, hvorav Daimler utgjorde 19,24% av dette. En trussel mot de mindre Mk2 skulle nå dukke opp i hjemmemarkedet.

9. oktober 1963 lanserte Rover den avanserte P6 2000, de hadde tidligere produsert stødige og teknisk lite dristige biler. Bare seks dager senere kom Standard-Triumph med Triumph 2000. Begge disse luksusbilene satset på det eksklusive bilmarkedet, var teknisk avanserte og gikk lett over 100mph, noe 2.4 Mk2 aldri kunne klare. Det var ikke lenge før Rover og Triumph måtte stå på for fullt for å møte etterspørselen, mens Mk2-salget fortsatte å synke. Også Sir William Lyons var imponert over Triumph 2000. 6. november skrev han til Sir Henry Spurier, tidligere styreformann for Leyland Group.

«Jeg tror at den nye Triumph 2000 vil bli en vinner. Jeg så nøye på den på (Motor) Show og var svært imponert. Med den prisen tror jeg at den har en fordel fremfor konkurrentene.» I februar 1964 ansatte Jaguar Harry Mundy, designer av Lotus Ford motor med dobbeltforgasser, som en styrking av ingeniørteamet, han kom fra Autocar magasinet. I mai var det en 9 dagers streik over arbeidskraftmobilitet. I november var det en ny produksjonsstans da leveransene av bakaksler stoppet opp grunnet en streik ved Salisbury Transmissions Ltd. Måneden etter ble forhandlingene om oppkjøp av Lotus avbrutt.

Slik endte 1964, dette året ble 12.043 Mk2/Daimler bygget. Jaguar ble antagelig hjulpet av de endeløse streikene som Rover ble rammet av det året mens de prøvde å bygge opp produksjonen av P6, det ble produsert 7032 eksemplarer av den mer avanserte S-type, som viste at selskapet gjenerobret en del av det eksklusive markedet.

1. januar 1965 ble det avslørt at Jaguar hadde kjøpt opp Henry Meadows of Wolverhampton, produsenter av et bredt sortiment av dieselmotorer, og litt senere, finmekanikk. Coventry-selskapet planla å bruke det nye oppkjøpet til å styrke produksjonskapasiteten for Jaguar-Cummins dieselmotorprosjekt, som nylig var blitt lansert.

Henry Meadows-fabrikken dekket 400.000 kvadratfot og lå ved siden av Guy Motors, som var Jaguars datterselskap for produksjon av busser og lastebiler, sammen dannet de to fabrikkene en stor enhet. Bare fire dager senere ble Jaguars dyktige produksjonsdirektør John Silver siktet for bedrageri. Han ble funnet skyldig måneden etter og dømt til 18 måneders fengsel. Silver trakk seg fra stillingen i Jaguars styre. I juni 1965 ble Borg Warner Type 35 automatgirksomontert i Mk2 Jaguar for første gang, samme måned som en av de lengste streikene til selskapet. Den 9. juni ble produksjonen stanset ved Browns Lane når to polerere nektet å gjøre en 3-minutters jobb som var blitt sendt tilbake som «under standard».

De 60 polerer-kollegene stoppet arbeidet – snart var 2500 menn uvirksomme. Konflikten ble ikke løst før 2. juli, etter at £3-4 million i produksjon var tapt. Senere samme måned ble det avslørt at British Motor Corporation skulle kjøpe Pressed Steel, karosserileverandør til Jaguar. I september var avtalen klar, samme måned som Mk2s Moss manuelle girksomontert på E-type, MkX og S-type. I 1965 hadde Jaguar også startet med noe alvorlig arbeid på XJ4-prosjektet, en sedan som skulle erstatte alle selskapets eksisterende modeller på én gang.

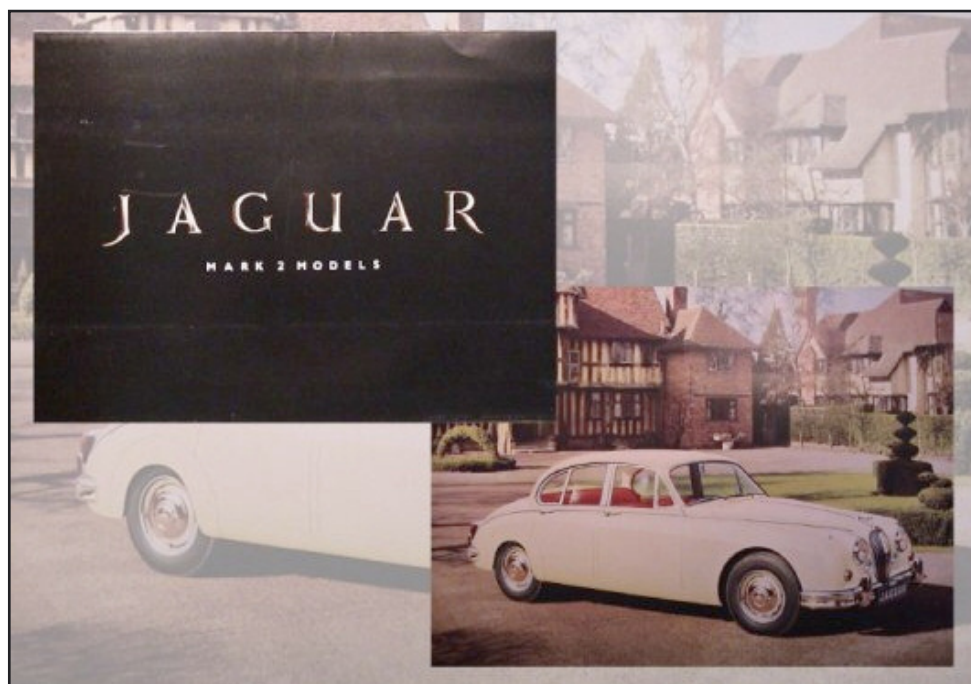
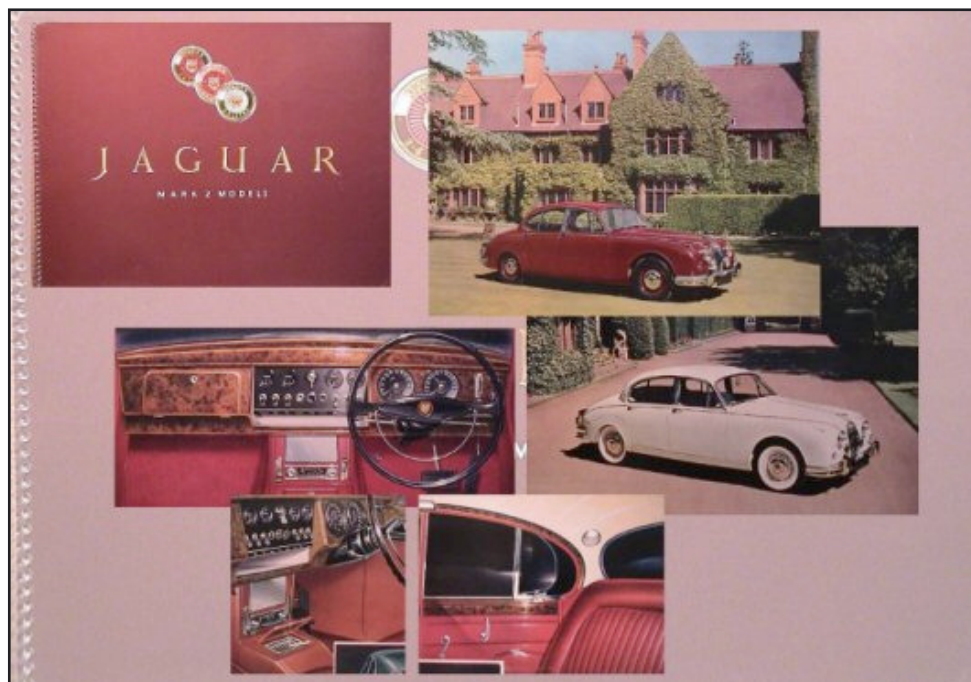
Det året produserte Jaguar 8277 Mk2/Daimler mens produksjon av S-type nådde toppen med 9741 eksemplarer.

3. februar 1966 skisserte Sir William Lyons problemene som Jaguar sto overfor i 1965. Han sa at streikene året før hadde kostet selskapet £5 million i omsetning og at arbeiderne hadde tapt £600.000 i lønn. Han sa at årets produksjon ville ha vært rekordstor «med betydelig margin». Den ulovlige streiken i juni som varte i fem uker og de ulovlige driftsstansene hos leverandørene hadde gjort et stort innhogg i overskuddet. Han advarte: «Hvis vi skal lykkes har vi ikke råd til flere streiker. Jeg håper at det ikke er lenge før vi og industrien har løst de to store problemene som truer fremtiden: økende kostnader og ulovlig arbeidsstans.»

I mai 1966 ble den første XJ4 prototypen bygget. Samme måned begynte Sir William Lyons å vurdere en fusjon med giganten British Motor Corporation. 6. juli var det enighet med Sir George Harriman og Ron Lucas fra BMC, og den 11. juli ble pressen fortalt om fusjonen: «Styreformannen blir Sir George Harriman med Sir William Lyons som direktør. Jaguar Cars Ltd. vil fortsatt drives som en separat enhet og med den største praktisk mulige autonomi under ledelse av Sir William Lyons.»

Økonomisk var £18.200.000 avtalen en overtakelse av Sir William Lyons' Coventry-selskap av Sir George Harrimans Longbridge-kjempe, resultatet var et nytt konsern som omfattet Jaguar, BMC og Pressed Steel-Fisher, som senere fikk navnet British Motor Holdings.

Den alminnelige kjente begrunnelsen for fusjonen var at den aldrende Lyons, uten sønn og arving (hans eneste sønn John hadde omkommet i en bilulykke i mai 1955), ønsket å sikre fremtiden til selskapet. En annen grunn var at Lyons trengte ca. £8 millioner til å finansiere XJ14-prosjektet. Jaguar-historikere kunne før bebreides for spyttlikkeri, ute av stand til å se feil i Lyons forretningsplan der han bruker Jaguars reservekapital til å kjøpe opp andre konsern i stedet for å reinvestere i kjernevirksomheten – luksusbiler. Nå trengte han kapital til XJ4, den eneste måten å få det var å selge selskapet til et større konsern. Et annet aspekt som ble oversett av Jaguar-historikere var at selskapet ganske enkelt ikke solgte nok biler og tjente nok penger,



til tross for alt skrytet om Jaguarmodellene, som hovedsakelig ble skrevet av britiske journalister.

I 1959 produserte Jaguar 20.876 biler, 1961 var det beste produksjonsåret for Mk2 og motormonteringsfabrikken flyttet til Radford, og produksjonen var på 24.018 biler. Med Radford i drift hadde Jaguar kapasitet til å produsere 50.000 biler årlig. I 1962 produserte fabrikken faktisk mindre, med 22.030 biler, fulgt av en forbedring til 24.348 i 1963, 24.601 i 1965 og 25.936 i 1966. Hvis det var etterspørsel etter bilen, så kunne vel selskapet ha produsert mer ved å legge til et nattskift? I 1966 så det ut som veksten hos Jaguar stoppet opp, det så ut som de ikke maktet å vokse videre og komme opp blant de store gutta i luksusbilsegmentet. En mulig grunn for dette var selskapets rykte for kvalitet eller mangel på kvalitet i det viktige amerikanske markedet, der de møtte tøff konkurranse fra den amerikanske bilindustrien og fra rivaliserende importører på kontinentet. Jaguareiere ble vant til upålitelighet, med komponenter som satt dårlig og ikke holdt lenge, samt XK-motorer som kokte i varmen. Bilene ble montert på Browns Lane fabrikken av en utilfreds arbeidstokk, som hadde lite til overs for sjefen sin, noe som til og med nevnes i offisielle biografier om Sir William Lyons.

I 1960 fikk Lyons selv smake på hva kundene måtte finne seg i da han tok hjem en Mk2. I et notat til teknisk direktør William Heynes skrev han: «Jeg tror ikke man har brukt tilstrekkelig tid til å undersøke årsakene til de ulike lydene som utvikles i våre biler etter at de har vært kjørt en stund. Et veldig godt eksempel er Autocar biltesten på 3.8 YHP790. Bilen ble grundig undersøkt før den ble overlevert til testen. Jeg kjørte den denne helgen på en middels dårlig vei, det hørtes ut som den holdt på å falle fra hverandre.»

I dette tilfellet ble årsaken funnet hos Pressed Steel, som hadde unnlatt å sveise alle viktige sveisesømmer på karosseriene. Ifølge den «offisielle» versjonen var det ikke dårlig kvalitet på Jaguar før 1974 da Lofty England forsvant og British Leyland overtok full kontroll.

Men som E-type eier Denis Jenkinson skriver i 1982 om bilene fra 60-tallet: «Selskaper som Porsche, Mercedes-Benz, Lancia eller Ferrari hadde kundene tiltro til. Dette gjaldt ikke Jaguar.»

I september 1966 ble Jaguar tvunget til å redusere til 4-dagers uke, på grunn av sviktende etterspørsel, det var nok et tegn på at kundene ikke sto i kø for å kjøpe bilene deres. Hos Rover på Solihull, derimot, jobbet de for fullt med å produsere P6. Full produksjon hos Jaguar ble ikke gjenopptatt før mars 1967. Omtrent på samme tid introduserte selskapet en rekke sparetiltak på Mk2 for å redusere produksjonskostnadene, f.eks. erstatte skinnetene med vinyl, men det var ikke mye publisitet rundt disse tiltakene.

Den 13. oktober 1966 lanserte Jaguar 420 og 420G-modellene. 420G var en modifisert Mk 10, mens 420-modellen var en nystyket S-type med 4 frontlykter og var en tilvekst til Jaguar-serien som skulle redde driften fram til den forsinkede XJ4 kom i produksjon. I 1966 falt Daimler/Mk2-produksjonen til 5935, i likhet med den totale produksjonen av Jaguar sedan som var nede på bare 15.990.



Utah-serien ble ytterligere oppgradert til å bli 240- og 340-seriene.

I februar 1967 ble Daimler 2,5 liter V8 med manuell gir bare solgt til eksportmarkedet. Den 26. september 1967 lanserte Jaguar 240 og 340-sedanene, den siste varianten av det opprinnelige Utah-designet. Den viktigste visuelle forskjellen var en mye slankere støtfanger foran og bak. Ellers var det mer bruk av plast i bilproduksjonen. Til og med noe av tre-utsmykningen var faktisk plast, sammen med andre billigere materialer som i tepet.

3,8-liters motoren ble droppet og nå ble bare 2,4 og 3,4-liters motorene solgt. Solex-forgasserne til 2,4 liters motoren ble erstattet av SU på en ny manifold til 240-modellen. Dette og andre endringer forbedret ytelsen til 133bhp ved 5500rpm og kraftmomentet til 146lb ft ved 3700rpm.

Endringene på 2,4 liters motoren gjorde Jaguar selvsikker nok til å la pressen foreta en kjøretest på 240-modellen. Autocar fikk sjansen først med en manuell overgir bil. Den oppnådde en toppfart på 106mph, 0–60mph/t på 12,5 sekunder og et drivstoff-forbruk på 17,1mpg. Bare to dager etter at 240 og 340 var avdekket, kom lanseringen av rivalen Rover P5B, grunnbilen var fra 1959, men den var forvandlet med monteringen av den tidligere GM 3,5 liters V8-motoren.

Så i oktober 1967 lanserte Jaguar Daimler V8–250, en revidert 2,5 liters V8, men uten sparetiltakene som var brukt på 240- og 340-modellen. Blant endringene var slanke støtfangere og støtfangerhorn, mens på innsiden var det polstring over instrument-panelet, polstrede beskyttelseslister på dørene og ventilert møbelstoff for å forbedre sikkerhet og komfort. Tidligere ekstrautstyr var nå standard, som separate, justerbare frontseter, oppvarmet bakvindu og vekselstrømgenerator som erstattet dynamoen.

I februar 1968 var Daimler V8–250 med manuelt gir endelig til salgs for britiske kunder. Motor magasin testet LRW 800F, en manuell bil med overgir, som gjorde det mulig å sammenligne direkte med XK manuell 240. Motor oppnådde en toppfart på 107,6mph, 0–60mph på 11,1 sekunder og et drivstoff-forbruk på 18,1mpg. Så, til tross for endringene på XK-motoren var Edward Turner V8 fremdeles foran, men bare såvidt.

Trusselen fra Rover og Triumph mot Jaguar ble til en viss grad opphevet ved dannelsen av British Leyland, som ble annonsert i januar 1968 og trådte i kraft i mai samme året. Jaguar kunne nå konsentrere seg om det kommende XJ4-programmet uten å bekymre seg for om de skulle erstatte de kompakte sedanene, som skulle ofres for å gi plass til denne nye bilen. Den første som forsvant var S-type i august 1968.

I tiden før fusjonen, mens Rover og Triumph fremdeles var rivaler, hadde Jaguar undersøkt mulighetene for å erstatte Mk2 med Daimler 2,5 liter V8. Prosjektet ble ledet av Malcolm Sayer og Mike Kimberly, men programmet ble kansellert ved dannelsen av BLMC. September 1968 markerte en ny epoke for Jaguar. Jaguar 420-produksjonen opphørte 6. september. Den 26. september ble XJ4 endelig lansert som Jaguar XJ6 sedan til stor akklamasjon. Den nye bilen var langt foran når det gjaldt kjøreopplevelse, stil og kjøreegenskaper, det var toppen av hva Jaguar søkte å oppnå i en fullkommen bil. Samtidig sluttet produksjon av 340 sedan mens ventelisten vokste for XJ6. I februar 1969 startet Jaguar sitt første nattskift som et tiltak for å møte etterspørselen etter den nye bilen. For å frigjøre mer plass i Browns Lane for enda mer produksjon av XJ6, ble produksjonen av 240 sedan stanset 9. april 1969.

Produksjon av Daimler Sovereign stanset 9. juli 1969 og teknisk direktør William Heynes gikk av med pensjon 31. juli 1969. Den siste Daimler V8-250 kom 5. august 1969 og det var slutten på Utah-prosjektet etter 14 år med produksjon, siden fremtidens Jaguar sedan nå var XJ-serien. De kompakte sedanene ble degradert på 70-tallet, før de kanskje ble en klassisk Jaguar på 80-tallet. Selv om det er lett å se på dem med nostalgisk blick er sannheten at fra 1964 ble produktene til Canley og Solihull foretrukket av markedet.



Produksjon av Utah

År	Jaguar	Daimler	Total
1955	32	0	32
1956	8029	0	8029
1957	8520	0	8520
1958	11531	0	11531
1959	11331	0	11331
1960	17535	0	17535
1961	21236	0	21236
1962	12742	8	12750
1963	10253	2444	12697
1964	8074	3969	12043
1965	4847	3430	8277
1966	3735	2200	5935
1967	4662	1770	6432
1968	4626	2871	7497
1969	692	1223	1915

Spesifisering på modell:

Mk1 2,4 liter 19.705

MK2 3,4 liter 17.280

Total: 36.985

Jaguar 240 4430

Jaguar 340 2804

Daimler V8-250 4897

Total 12.131

Mk2 2,4 liter 26.322

Mk2 3,4 liter 29.531

MK2 3,8 liter 27.848

Daimler 2,5 liter V8 13.018

Total 96.719

Årsmøteprotokoll – året 2014

Møtedato 08.08.2015 kl. 14.00 på Biri Travbane
22 medlemmer til stede

Formann Lise ønsket velkommen i ”tellet”

1. Innkallingen ble godkjent og Oddbjørn Sørensen ble valgt som referent
2. Formann Lise ble valgt som ordstyrer og Magne Lund og Olav Berg til å underskrive protokollen
3. Styrets årsberetning ble godkjent
4. Revidert regnskap for 2014 ble godkjent samt forslag til budsjett 2016
5. Det var ingen innkomne forslag
6. Merkeoppmenn/forsikringskontakter. Ingen nye, men listene skal gjennomgås/revideres i løpet av året.
7. Kontingent for 2016 ble fastsatt til kr 300.
8. Valg

(Styret)

Lise Ukkelberg	formann	1 år
Jan Ivar Sørensen	kasserer/medl.reg.fører	2 år
Roar Snedkerud	redaktør	2 år
Dag Jarnøy	web-redaktør	(ikke på valg)
Oddbjørn Sørensen	sekretær	(ikke på valg)
Jan Tverdal	styremedlem	(ikke på valg)
Trond Chr. Hubred	styremedlem	2 år

Roar Snedkerud ønsker etter hvert avløsning som redaktør

(Valgkomite)

Harald Bergsaker (1 år) og Per Bergheim (2 år)

(Revisor)

Bjørn Lie (1 år)

Møtet hevet.

Magne Lund/s

Olav Berg/s

Fasit for sommerquiz

Sett kryss i ruten til høyre (for riktig svar)

Spørsmål 1

En av bilhistoriens største genier, Henry Royce ble født i fattige kår i 1863. Hva slags virksomhet drev han før han begynte å produsere biler?

Sykkelproduksjon	
Rørleggervirksomhet	
Elektroteknisk virksomhet	X

Spørsmål 2

Dronning Elizabeth II har regjert siden 1952, og får en lang regjeringstid. Men også dronning Elizabeth I regjerte lenge, omtrent i hvor mange år?

Ca. 35 år	
Ca. 40 år	
Ca. 45 år	X

Spørsmål 3

Rolls-Royce har også ansatte i Norge (Marin sektor). Hvor mange kan det være snakk om?

Ca. 3300	X
Ca. 2800	
Ca. 2400	

Spørsmål 4

Hvilket av disse tre mindre kjente bilmerkene var britisk?

Apperson	
Horstman	X
Salmson	

Spørsmål 5

Jagerflyet Spitfire ble en stor suksess, produsert fra 1938 til 1948 i mange varianter. Hvor mange ble produsert totalt?

18135	
20351	X
22513	

Spørsmål 6

Hoderegning:

Jaguars berømte XK-motor (6 syl.) kom i 1948, etter flere års utvikling og prøving. Den ble levert i 2,4, 3,4 og 3,8 liters utgaver. En av disse utgavene har boring 83 mm, og slaglengde 106 mm.

Hvilken av utgavene er det?

2,4 liter	
3,4 liter	X
3,8 liter	

Spørsmål 7

Tommy Steele var rock'n roll-stjerne på 50- og 60-tallet.

Hvor ble han født?

London	X
Liverpool	
Manchester	

Spørsmål 8

Hvilken av Kanaløyene har et areal på 62 kvadratkilometer?

Sark	
Jersey	
Guernsey	X

Spørsmål 9

Lord Nuffield var en adlet britisk bilprodusent. Hva var hans egentlige navn?

William Hillman	
William Lyons	
William Morris	X

Spørsmål 10

George Roesch var teknisk sjef hos Talbot fra 1926 til 1937, og konstruerte noen attraktive biler.

Hvor kom han opprinnelig fra?

Tyskland	
Østerrike	
Sveits	X

Spørsmål 11

Under Napoleonskrigene vant Storbritannia sjøslaget mot en fransk-spansk flåte ved Trafalgar. Når var dette?

1805	X
1806	
1807	

Spørsmål 12

The Beatles ble utnevnt til medlem av «Order of the British Empire» av dronning Elizabeth II. Når skjedde det?

1965	X
1966	
1967	

Spørsmål 13

Rover presenterte en eksperimentbil med gassturbin på 50-tallet. Når var det?

1950	X
1951	
1952	

Spørsmål 14

Når kjøpte BMW Rover?

1994	X
1995	
1996	

Spørsmål 15

Robert F. Scott frøs i hjel på vei tilbake fra Sydpolen i 1912. Scott hadde også ledet en ekspedisjon til Antarktis tidligere.

Hvilket år startet den ekspedisjonen?

1901	X
1903	
1905	

Spørsmål 16

Når ble *British Ford Motor Co. Ltd* stiftet?

1909	
1911	X
1913	

Spørsmål 17

Ford Anglia kom første gang i 1939, men når kom modellen med den skrå bakruta?

1958	
1959	X
1960	

Spørsmål 18

George Singer produserte sykler, motorsykler og senere også biler. Da modellen «Ten» ble lansert overtok en forhandler hele årsproduksjonen, og dette la grunnen for et bilkonsern.

Hvilket?

Leyland	
Morris	
Rootes	X

Spørsmål 19

Hvilken bil brukte James Bond i filmen «From Russia With Love»?

Aston Martin	
Lincoln	
Bentley	X

Spørsmål 20

Den fantastiske forfatteren **Agatha Christie** døde i 1976, 85 år gammel. I hvilken by ble hun født?

Her står det også en statue av henne.

Torquay	X
Exeter	
Plymouth	

KOMMENDE ALBIONISTER

Johannes Bergheim Helgesen	3 år
Jacob Bergheim Helgesen	5 år
Imelin Hovda	7 år
Bjørn Peter Bergheim Helgesen	8 år
Kristine Hubred	9 år
Emil Kristoffer Hovda	11 år
Fredrik Hubred	11 år
Magnus Lundanes	11 år

VINNERE MED MINST 8 POENG

1. Magne Lund
2. Aleksander Hovda
3. Per Bergheim
4. Jørn Abrahamsen
5. Trond Hubred
6. Trygve Sandberg
7. Lars Hernes
8. Jan Ivar Sørensen
9. Olav Bjørge
10. Lidvard Lundanes
11. Roar Snedkerud
12. Kristian Johansen

Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.



AN ASSOCIATION OF THEA SOCIETY QUALITY GUARANTEED
TEA & COFFEE PRODUCTIONS & TRADING AND CURRENTS LIMITED, 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

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



SUNNAAS
HJULSERVICE
Hjulspecialisten på Bjerke



Unneberg bil



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!



Albions sommerstevne

Retten før årsmøtet.



Barnekonkurransen.

Stor variasjon i type engelske biler som besøkte Biri i år.



B



NORGE P.P. PORTO BETALT

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

