



Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 3 – 2008



De glade musikanter på Biri



NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING TILSLUTTET LMK

Leder:

Lise Ukkelberg ; Svartolderveien 11, 2316 Hamar
epost: lise.j.ukkelberg@sparebanken-hedmark.no
Tlf: 62 52 12 23 – 900 13 044

Kasserer og medlemsregisterfører:

Stein Batalden: Caroline Øverlands vei 8 A, 1356 Bekkestua, epost:
stein.batalden@hotmail.com,
postgiro: 0530 25 77872, tlf. 67 12 18 37 - 907 782 19

Sekretær:

Rolf Schau Furukollvn 5b, 1394 Nesbru,
epost: rolf.schau@bluezone.no, tlf. 66 77 90 99

Styremedlemmer:

Jan Ivar Sørensen, - Oppgaard, 2160 Vormsund
epost: bmc@regnskapsbistand.no, tlf. 400 66 671
Jan Tverdal, Øylo, 2975 Vang i Valdres, tlf. 61 36 72 66
Dag Jarnøy, Ryenbergveien 73a, 0677 Oslo. tlf 415 07 512
epost: dag@eikaberg.org

Styremedlem og redaktør:

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

Forsikringskontakt/besiktigelsesmann:

Kjell kr. Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar
tlf 62 52 12 23, 918 03 516

Godkjente besiktigelsespersoner:

Frode Tverdal Uelandsgate 77, 0462 Oslo tlf. 22 23 84 50/23 00 85 50
Knut Matre Fredlundbakken 5, 5073 Bergen tlf. 55 28 30 64
Jan Ivar Sørensen, - Oppgaard - 2160 Vormsund tlf. 400 66 671
epost: bmc@regnskapsbistand.no

Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn tlf. 74 09 58 73
Olav Bjørge, Vepsefaret 4, 1930 Aurskog, tlf. 63 86 38 71/952 31 403

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



Leder har ordet

VEL blåst i regnet på Biri, men et vellykket treff allikevel. Styret takker for tilliten og går på med ny giv og forebereder oss til 30-års jubileet i 2009.

Årsmøtet foregikk i Jan Ivars telt, tusen hjertelig takk for lånet Jan Ivar. Så lenge værgudene ikke står oss bi, er det godt at vi alle kan improvisere og da får vi til det meste. (Teltet var meget populært når det høljet ned som mest – da var det åpent for alle og Albion ble derfor et lite pusterom for de som ikke klarte å løpe ”i havn” før det bøttet ned.

Kvelden på Biristrand Camping ble litt amputert pga været, men alle fikk spist litt før vi inntok 2. etasjen i resepsjonen. Og – her var humøret helt på topp, med konkurranser både for voksne og barn og så utlodningen da, det ble som en stor-familie og jeg tror alle koste seg bra.

Jeg må spesielt få fremheve barna som i trange kår og med pratende voksne rundt seg, klarte å fullføre oppgavene med glans; ringspill og baller i bøtte. Mathilde H., Josefine, Amalie, Mathilde og Kevin, gratulerer med god innsats og så takket dere alle så flott for premiene som ble dere til del – ja, da måtte de voksne ”holde kjeft”, men klappe fikk de lov til. Og ut på kvelden, tro det eller ei, Albion hadde eget band og det var musikk og ”dans” til langt på natt – ja, talentene fins i Albion, bare vent til jubileet i 2009.

Ellers er vell sesongen på hell for de fleste – Albion vil ha stand på Ekebergmarkedet så velkommen til marked og stand for en god ”gammel” engelsk bilprat.

Kjør forsiktig i høstmørket – husk – det var vel Lucas som oppfant (mørket) lyset.

Lise



Redaktøren har ordet



Denne gangen har jeg funnet fram til 3 artikler som beskriver veien videre for britisk bilproduksjon. Det har den siste tiden skjedd store endringer på eierskapssiden for de "gamle og velkjente bilene", de produseres andre steder i England og det har kommet helt ny bilproduksjon til. Det er vanskelig å se slutten på dette. det er jo litt trist at alt som har med Mini å gjøre nå er flyttet til Tyskland og det er kasnkje litt rart for noen at Jaguar idag eies av et selskap som er fra India - den tidligere kronkolonien til England. Slik er det - kapitalen er internasjonal - og den flytter på seg og dit hvor man tror det er mulig å tjene penger.

Vår forening er en bilhistorisk forening, det er det ingen tvil om. Alle de gamle engelskproduserte bilene er en del av denne historien og er selvfølgelig medlemsberettiget i vår forening. Det jeg prøvde å få fram i forrige nummer var en debatt om hva som kan oppfattes å være engelsk bilproduksjon. I en slik sammenheng er det vanskelig å skille mellom en Ford Prefect fra 50-tallet eller Nissan Qashqai idag. Ford er amerikansk og Nissan er japansk. Prefecten og Qashqaien er begge produsert i England. Det er idag ingen som stiller spørsmål ved om en eier av en Ford Prefect skal være medlem i vår klubb. Jeg mente bare at det kanskje bør være slik at en Qashqai-eier bør kunne få medlemsskap om en 20-30 år på linje med Prefecteieren - nå er det for tidlig, fordi nåtid er ikke historisk tid.

Med dette nummer avsluttes drøftingen av veien videre for engelsk bilproduksjon og forsåvidt også hvem som bør være medlemsberettiget til foreningen. Vi har minst et 20-30 års historisk perspektiv på dette. La oss til slutt inderlig håpe at både Jaguar, Land Rover og de andre tradisjonelle engelske bilmerkene fortsatt blir produsert i mange nye år med de rokkeringer som nå er gjort den sisten tiden.

Redaktøren



Vedtekter

ALBION

Norsk Britisk Bilhistorisk forening

Vedtatt 2. august 2008

1. Klubbens navn og adresse:

- a. Klubbens navn er: ALBION, Norsk Britisk Bilhistorisk forening.
- b. Klubbens adresse: følger formannen p.t. Svartolderveien 11,
2316 Hamar - Webadresse: www.albion.no.com

2. Formål:

- a. Bidra til bevaring av alle typer britiske kjøretøy, med vekt på det motorhistoriske.
- b. Bidra til sosialt samvær medlemmene i mellom ved å arrangere møter, treff, turer alene eller i samarbeid med andre klubber.
- c. Bistå medlemmene med deler og teknisk informasjon.

3. Medlemskap.

- a. Medlemskap og stemmerett på årsmøte har alle som har betalt kontingent for den sesongen som årsmøtet gjelder. Utmelding skjer ved muntlig eller skriftlig henvendelse til en av klubbens styre-medlemmer eller ved manglende kontingentinnbetaling etter en gangs purring.
- b. Medlemskap betinger interesse for, men ikke nødvendigvis eierskap av et kjøretøy.
- c. Medlemmene er forpliktet til å ta vare på klubbens gode navn og rykte ved alle anledninger. Dette gjelder også oppførsel i trafikken. Kjøring som kvalifiserer til inndragning av førerkort gir grunnlag for advarsel eller eksklusjon ved gjentatte hendelser.
- d. Medlemmer må ikke søke økonomisk vinning i klubbens navn eller av klubbens midler. Brudd på denne regel gir grunnlag for eksklusjon.



- e. Det er kun klubbens styre, og de som styret bemyndiger, som har adgang til medlemsopplysninger. Medlemslisten oppdateres av kasserer /sekretær og kunngjøres minst en gang hvert år i medlemsbladet.

4. Organisasjon.

- 1. Styret:
 - a. Styret velges av årsmøtet og skal bestå av minimum 5 medlemmer, herunder leder, kasserer/registerfører og 2 styremedlemmer. Ellers kan årsmøte velge det antall styremedlemmer som det finner nødvendig for å dekke de funksjoner som årsmøte ønsker i styret. Leder velges for et år av gangen. Resten av styremedlemmene velges for 2 år på en slik måte at kun halvparten er på valg hvert år. Alle styremedlemmer må være medlemmer av klubben. Styret skal minimum bestå av 5 og maksimum 8.
 - b. Styret er beslutningsdyktig når minst 3 av de faste styremedlemmene er med på saksbehandlingen. I tilfelle stemmelikhet, har formann dobbeltstemme.
 - c. Leder og styret har felles ansvar for den daglige driften av klubben mellom årsmøtene.
 - d. Styret er ansvarlig ovenfor årsmøtet, og skal legge fram årsrapport, revidert regnskap og budsjettforslag for kommende år for godkjenning av årsmøtet.
 - e. Et enstemmig styre har anledning til å ekskludere medlemmer som har brutt de av klubbens regler som gir grunnlag for eksklusjon.
- 2. Revisor
Revisor velges årlig på årsmøtet
- 3. Valgkomité:
 - a. Valgkomiteen velges av årsmøte for to år av gangen og skal bestå av 2 medlemmer som ikke er styremedlemmer. Valgkomiteen kan ikke foreslå seg selv til styreverv. Valgkomiteen velger selv leder og er ikke underlagt styret.



Valgkomiteen skal på et selvstendig grunnlag på årsmøte, legge frem forslag til valg av personer til å dekke de nødvendige funksjoner i styret som er på valg.

5. Ordinært årsmøte:

- a. Årsmøtet er klubbens øverste myndighet og skal avholdes hvert år innen utgangen av september.
- b. Årsmøtet innkalles av styret. Tid, sted og saksliste kunngjøres i klubbens organer minst en måned før årsmøtet.
- c. Forslag til sakslisten og kandidater til styreverv må henholdsvis være styret/valgkomiteen i hende senest innen utgangen av juni.
- d. Årsmøtet skal åpnes av leder eller delegert og deretter skal det velges en ordstyrer som skal lede møtet i henhold til sakslisten som er kunngjort i innkallingen til årsmøte, og som minimum skal inneholde følgende punkter: Åpning, Valg av møteleder, Godkjennelse av saksliste, Årsrapport, Regnskap, Fastsettelse av kontingent, Budsjett, Valg. Årsmøte kan endre på andre punkter på sakslisten før møtet, men dog ikke for vedtektsendringer eller opphør eller sammenslåingsforslag, som må være styret i hende innen utgangen av juni og som skal stå på innkallingen til årsmøte.
- e. Kun saker som står sakslisten kan behandles på årsmøte og årsmøtet kan ikke fatte vedtak som er i strid med klubbens vedtekter.
- f. Årsmøtet godkjenner styrets årsrapport med godkjent regnskap og budsjett offentliggjøres i første nummer av klubbens medlemsblad etter årsmøtet.
- g. Endringer i klubbens vedtekter kan bare skje på et årsmøte ved 2/3 flertall av de fremmøtte medlemmer. Minimum 5% av det totale antall medlemmer må være tilstede.
- h. Alle andre avstemninger avgjøres med simpelt flertall, unntatt opphør eller sammenslåingsforslag, som krever 3/4 flertall.
- i. Ved personvalg skal det være skriftlig avstemning når minst ett medlem forlanger det. For andre saker skal det være skriftlig avstemning når minst 1/3 av de fremmøtte medlemmer eller et enstemmig styre forlanger det.



- j. Hvis det foreligger et mistillitsvedtak til en eller flere personer i styret som ikke er på valg, eller opphør eller sammenslåingsvedtak, skal dette avgjøres på et ekstraordinært årsmøte. Styret må sende innkalling til dette ekstraordinære møte for endelig behandling innen tre måneder etter det ordinære årsmøte.
- k. Medlemskontingenten kan kun bestemmes av årsmøtet.
- l. Etter valgene gir årsmøtet det nyvalgte styret fullmakt til å ta avgjørelser på vegne av klubben i enkeltsaker angående klubbens drift for den neste driftssesongen. Hvis det ikke lykkes årsmøte å få valgt personer til alle faste funksjonene i styret, kan styret få fullmakt til å velge inn inntil en midlertidig person frem til neste årsmøte. Hvis det mangler flere enn en person skal det innkalles til ekstraordinært årsmøte.

5. Ekstraordinært årsmøte.

- a. Dersom et flertall i styret eller 1/3 av medlemsmassen krever det, eller det foreligger et mistillitsvedtak eller opphør eller sammen slåingsvedtak fra det ordinære årsmøte, skal det avholdes ekstra ordinært årsmøte.
- b. Styret skal sende møteinnkalling, med låst saksliste kun på de saker som forårsaket møtet i henhold til skriftlig innlevert liste fra den eller de som forlanger møtet, eller i henhold til vedtak fra det ordinære årsmøte. Innkallingen sendes ut i henhold til de regler som gjelder for det ordinære årsmøte.
- c. Kun de saker som står på denne sakslisten kan behandles, Ellers følger man reglene som for ordinært årsmøte bortsett sakslisten. Møteleder skal velges.
- d. Referat fra det ekstraordinære årsmøtet skal offentliggjøres i første mulige nummer av klubbens medlemsblad etter møtet. Hvis klubben besluttet nedlagt sendes referatet til Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK).



7. Organer:

- a. Klubbens medlemsblad kommer ut 3-5 ganger i året, og inneholder informasjon om klubben og aktiviteter mot veteranmiljøets aktiviteter. I tillegg til medlemsbladet vil det også bli lagt ut informasjon på klubbens webside.
- b. Redaktør / Webmaster har full redaksjonell frihet i valg av profil og utforming av klubbens organer.
- c. Synspunkter og meninger som uttrykkes i klubbens organer er ikke nødvendigvis samsvarende med redaktørens og styrets synspunkt.

8. Økonomi:

- a. All bruk av klubbens midler skal være i et rimelig forhold til godkjent budsjett, eller unntaksvis av et enstemmig styre.
- b. All utbetaling skjer via kasserer eller formann, mot kvittering/regning som føres som bilag i regnskapet.
- c. Redaktøren / webmaster har egen tillatelse til utgifter i forbindelse med klubbens organer.
- d. Medlemmer kan få dekket utgifter i forbindelse med arbeid for klubben mot dokumentasjon i henhold til punkt 8a.
- e. Regnskapet skal presenteres av regnskapsfører for styret innen utgangen av 1. kvartal

9. Opphør eller sammenslåing med andre klubber:

- a. Nedleggelse eller sammenslåing av klubben kan kun fattes på ett ekstraordinært årsmøte.
- b. Ved opphør skal alle klubbens midler fryses under kontroll av Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) for en periode på 5 år for gi andre en mulighet til å starte opp en ny organisasjon.
- c. En eventuell ny oppstart, ved bruk av disse midler, skal kun tillates på grunnlag av vedtekter som i hovedsak samsvarer med disse vedtekter. Dette skal kontrolleres av LMK.
- d. Hvis ingen innen dette tidsrommet har etablert en ny organisasjon i henhold til ovenstående pkt c, og gjort krav på det gamle klubbens



midler, tilfaller midlene LMK.

- e. Ved sammenslåing tilfaller midlene den nye organisasjonen under forutsetning av at de nye vedtektene i hovedsak samsvarer med disse vedtektene og er godkjent av LMK.

10. Ikrafttredelse:

Vedtektene trer i kraft etter årsmøtet 02. august 2008



Årsmøteprotokoll – året 2007

Møtedato 02.08.2008 kl. 14.00

Formann Lise ønsket velkommen og regnet pøste ned.

1. Innkallingen ble godkjent og Steinar Grimsen ble valgt som referent
2. Formann Lise ble valgt som ordstyrer og Anki og Odd til å underskrive protokollen
3. Styrets årsberetning ble godkjent
4. Regnskapet ble godkjent. Revisor godkjente regnskapet, men ønsket at regnskapet for 2007 registreres inn i 2008 for å se antall betalende medlemmer.
5. Det var ingen innkomne forslag. Dog ble det vedtatt å be medlemmene om å sende inn mobilnr. og emailadresser til reg. fører innen 31.12.2008. Dette fordi vi får nytt medlemsregister i løpet av høsten.
6. Merkeoppmenn/forsikringskontakter. Per Bergheim har falt ut av listen og settes på ny inn som forsikringskontakt.
7. Kontingent for 2009. Styret fremmet et forslag på kr 250 men etter avstemming ble årskontingenten for 2009 vedtatt til kr 300. Dette fordi Albion er 30 år i 2009.
8. Valg

Lise Ukkelberg formann

Stein Batalden kasserer/medlemsregisterfører



Jan Tverdal	styremedlem
Dag Jarnøy	web-redaktør
Roar Snedkerud	rundskrivredaktør
Rolf Schau	styremedlem
Jan Ivar Sørensen	styremedlem

9. Vedtekter

Vedtektene ble godkjent som vedlagt og gjelder fra dato. Likeledes fortsetter valgkomité,; Oddbjørn Sørensen og Berit Storsveen og ihht nye vedtekter for 2 nye år.

Møtet hevet

(Anki)

Anne-Christine Thestrup/s

Odd Johannessen/s

OPPGAVER ALBIONTREFF BIRI 2 OG 3 AUG. 2008

X = rett svar

1. Skuespilleren John Nettles er kjent som politietterforsker Tom Barnaby den engelske serien Midsomer Murders (Mord og mysterier).
Men, i hvilke serie spilte han politimann i sin ungdom?
Jim Bergerac x
Helgenen
James Bond
2. Hvor blir Midsomer Murders spilt inn?
Oxfordshire og Buckinghamshire x
Jersey og Oxfordshire
Oxford og Wales
3. Hvor mange sesonger av Midsomer Murders er det spilt inn?
12 x
13
14



4. Når ble Rolls Royce Silver Cloud lansert?
1953
1955 x
1957
5. På The Midland Hotel i Manchester møttes Hon Charles Stewart Rolls og Frederick Henry Royce hverandre, og Rolls Royce Ltd. Ble grunnlagt. Når var dette?
10. Sept. 1904
4. Mai 1904 x
8. Aug. 1904
6. Morris Minor feirer 60 – års jubileum i år. Når forlot den første Morris Minor samlebåndet?
15. Sept. 1948
20. Sept. 1948 x
25. Sept. 1948
7. Hva var, og fortsatt er, Reg.nr. på denne Minoren?
NWL 765
NWL 576 x
NWL 567
8. Hvem designet den første Morris – the Bull Nosed Morris?
William Richard Morris x
Stephen Frederick Morris
Peter Robert Morris
9. Når var dette?
1911
1912 x
1914
10. Når registrerte Egil Lundanes sin 1. Morris Minor?
Den flammelakkerte Van – 60 mod.
13.10.81
18.12.81 x
05.04.82



11. Hvor mange gram er 1 OZ?

28,35 gram x

29,85 gram

31,25 gram

12. Hvor mange liter er 1 gallon?

3,785 L

4,546 L x

5,464 L

13. Hvor mye er 1 pint?

0,489 L

0,502 L

0,568 L x

14. Hvilke bilmerke startet ikke med sykler?

Vauxhall x

Rover

Singer

15. Hvor ble bilmerket Nameless produsert ?

Ingemannsland

London x

Coventry

16. Når kom Triumph Spitfire på markedet?

1960

1961

1962 x

17. Så til slutt for å skille mellom like poeng;

Hvor lang er omkretsen av et originalt hjul på en Morris Minor med dimensjon 5. 20 x 14?

1864 m.m



RESULTATER KONKURRANSEN

(De 20 beste)

- | | |
|-----------------------|-------------------------|
| 1. Roar Snedkerud | 11. Leif Magne Nilsen |
| 2. Jens Even Wahl | 12. Guttorm Brennholm |
| 3. Per Ramsøskar | 13. Olav Bjørge |
| 4. K. Johansen | 14. Lars Hernes |
| 5. J.E. Myklestad | 15. Ole Østby |
| 6. Trygve Sandberg | 16. Per K. Torvestad |
| 7. Leif S. Heggen | 17. Oddbjørn Sørensen |
| 8. Odd N. Johannessen | 18. Dag Jarnøy |
| 9. Jan Ivar Sørensen | 19. Kjell Kr. Ukkelberg |
| 10. Øyvind Holmsen | 20. Terje Sunnaas |



Vinneren av quizen, Roar Snedkerud som fikk en flott jaguar-figur.



Vinner av utlodningen - et gavekort fra DFDS - Per Kjell Torvestad



Gavekort fra DFDS vunnet av eksteparet Holmsen



Jaguar og Land Rover: Tata Motors kjøper en rik kulturarv

Domain-b.com 26. mars 2008

Tata Motors har nylig skapt historie ved å kjøpe opp de britiske bilmerkene Jaguar og Land Rover, som var del av Ford Motors Premier Automobile Group. Med dette oppkjøpet har Tata Motors også skrevet seg inn i bilhistorien. Sourya Biswas ser på hva oppkjøpet av disse to navnene betyr for Tata Group.



De som hånet Tata Motors' nå vellykkede forsøk på å produsere verdens billigste bil "Nano" og avfeide investeringen som "billig" kan tvinges til å ta sine ord tilbake når selskapet gjennomfører oppkjøpet av to av de mest berømte navn i bilverdenen – Jaguar og Land Rover. For de som var stolte av den sensasjonelle bragden det var å skape en moderne firedørs bil til prisen på et flott tohjuls kjøretøy, gir denne siste fjæren i Tatas hatt grunn for enda mer jubel.

Tatas verdensomspennende vekst

Tata-gruppen har alltid nytt stor respekt i India, kanskje mer enn noen annen industribedrift, og er forbundet med all slags hverdagsprodukter. Det var denne allmenne utbredelsen av Tata-navnet som fikk to unge thailandske turister til å døpe datteren "Tata". Datteren vokste opp til å bli en av de mest populære popartistene i Asia med millioner av fans. Tata Young rocket også India med sin energiske opptreden i bike-thrilleren Dhoom.



Men for Ratan Tata, dagens patriark i Tata-gruppen, var det ikke nok at hans bedrift var en av de mest kjente i India. Han ønsket å spre Tatas navn og innflytelse til resten av verden og satte i gang en periode med rask ekspansjon. Det som begynte i 2000 med oppkjøpet av Tetley Tea og som nådde et nytt høydepunkt med overtakelsen av Corus Steel i 2007, har nå nådd toppunktet med innlemmelsen av Jaguar og Land Rover. Eller kanskje er toppunktet ennå ikke nådd? I mellomtiden har gruppen også gjort store oppkjøp som Nat Steel, Tyco, Millennium Steel og Eight O'clock Coffee.

Utviklingen av TELCO

Dette er det andre store oppkjøpet til Tata Group-selskapet Tata Motors av nyere dato. For nøyaktig tre år siden kjøpte Tata Motors lastebildivisjonen til det kriserammede Daewoo Motors, mens passasjerbilseksjonen ble overført til General Motors. Anleggslastebiler har alltid vært Tata Motors' sterke side, og oppkjøpet av Daewoo Commercial Vehicle var bare en styrking av denne posisjonen. Tata Motors var tidligere kjent som TELCO eller Tata Engineering and Locomotive Company. Men nøyaktig ti år tidligere hadde Tata Motors også forsøkt seg på den vanskelige personbilverdenen med Indica. Etter de første barnesykdommene har Indica skapt historie som den første moderne bilen fra India.

I januar i år har Tata Motors igjen vært i nyhetene verden over med lanseringen av den billigste bilen i verden: Tata Nano. Den produserer også den billigste sedanen i verden: Indigo CS, som også ble avduket på Auto Expo i januar. Nå har Tata Motors tatt spranget fra billigbiler til dyre, eksklusive produkter med kjøpet av Jaguar og Land Rover fra Ford Motors til en sum av rundt \$2 milliarder. Selv om Tata Motors kjøpte dem av den store amerikanske bilprodusenten Ford Motors, er de veldig britiske i sjel og kropp. Vi skal her gi en kort historikk for de to ledende bilmerkene.

Britisk som puber og overskyet vær

Jaguar har vært et perfekt eksempel på britiske luksusbiler, akkurat som britiske bilrace har vært assosiert med Aston Martin. Selv om den legendariske, oppdiktede agenten James Bond tradisjonelt har foretrukket sistnevnte, kan få glemme den grønne kabrioleten som ble kjørt av Gustav Graves' håndlanger Zao i filmen Die Another Day. Det var en Jaguar XKR Roadster.



Den var en verdig motstander for Aston Martin Vanquish som ble kjørt av 007. Men det roterende maskingeværet og bombekasterne som ble vist i filmen er nok ikke standardutstyr.

Merkets britiske preg kan konstateres ut fra det interessante faktum at det er ett av få varemerker som har kongelig leveringsfullmakt både fra dronning Elizabeth og prins Charles.

Slike fullmakter er blitt utstedt i århundrer til leverandører av varer til den britiske kongefamilien, og gjør det mulig for leverandørene å bruke dette i reklame, som gir produktene et prestisjefyllt og eksklusivt preg.

Idag kan dronningen, hertugen av Edinburgh og prinsen av Wales utdele slike æresbevisninger. Dronningmorens æresbevisninger forfalt automatisk fem år etter hennes død i 2002. Flere andre kongefamilier tillater næringslivet å reklamere med kongelig beskyttelse, bl.a. kongefamiliene i Nederland, Danmark, Thailand og Sverige.

De tidlige årene

Dette berømte merket hadde en beskjeden start i 1992 som Swallow Sidecar Company, etablert av to motorsykkellentusiaster, William Lyons og William Walmsley. Selskapet ble først lokalisert i Blackpool men flyttet til Coventry i 1928 da etterspørselen etter den populære Austin Swallow var større enn fabrikkens kapasitet. I dag blir Jaguar montert på Castle Bromwich i Birmingham og Halewood i Liverpool etter at den historiske fabrikken Browns Lane stengte i 2005. Tata Motors har lovet fagforeningen at begge disse fabrikkene vil fortsette å operere uten nedskjæringer etter overtakelsen.

Jaguar-navnet dukket først opp i en av selskapets produkter i 1935 – en 2,5 l. sedan som fikk navnet SS Jaguar, der "SS" sto for "Swallow Sidecar". Etter 2. verdenskrig ble selskapet tvunget til å gå bort fra "SS"-navnet på grunn av den uheldige sammenblandingen med det hemmelige nazipolitiet Schutzstaffel... Derfor innførte man navnet "Jaguar" i 1945.

Utviklingen i årenes løp

Jaguar gjennomgikk mange fusjoner og fisjoner i løpet av de kommende tiårene. De kjøpte Daimler Motor Company som hadde fått retten til bruke navnet "Daimler" fra Gottlieb Daimler personlig i 1960.



Dette selskapet var forskjellig fra det mer kjente Daimler-Benz i Tyskland, og var del av Birmingham Small Arms Company fra 1910 til de ble kjøpt opp av Jaguar, som så brukte merket til de aller fineste modellene.

Jaguar fusjonerte med British Motor Corporation (BMC), og British Motor Holdings (BMH) ble dannet i 1966. BMC hadde tidligere blitt dannet ved fusjonen mellom Austin Motor Company og Nuffield-organisasjonen (morselskap til Morris car company, MG, Riley og Wolseley) i 1952. Så kom fusjonen med Leyland i 1968 som allerede hadde kjøpt opp Rover og Standard Triumph. Sluttresultatet var British Leyland Motor Corporation (BLMC).



I statens hender...

Imidlertid ble BLMC rammet av alvorlige økonomiske problemer som resulterte i at Ryder-rapporten til Storbritannias National Enterprise Board anbefalte støtte fra staten. Nasjonalisering trådte i kraft i 1975 da selskapet ble gitt det nye navnet British Leyland Ltd (senere bare BL plc).

I 70-årene utgjorde Jaguar og Daimler en del av BLs spesialiserte bilavdeling – Jaguar Rover Triumph Ltd. frem til en omorganisering i 1980-årene som gjorde at mesteparten av bilproduksjonen til BL ble samlet i Austin Rover Group som Jaguar og Daimler var utestengt fra.

... og ut av dem

Jaguar ble notert på Londonbørsen i 1984 av Thatcher-regjeringen og ble deretter kjøpt opp av Ford Motor Company i 1990 for \$2.5 milliard. I 1991 ble den del av Fords nye Premier Automotive Group of foreign automakers, sammen med Aston Martin, Volvo Cars, og fra 2000, Land Rover; Aston Martin ble senere solgt ut i 2007.

Jaguars racinghistorie

Jaguar var en av de første bilene i den nye verden av konkurranseracing, og oppnådde seiere gjennom 1950-årene på det tøffe 24-timers utholdenhetsløpet



i Le Mans. Jaguar kuttet ut konkurransen etter disse første suksessene men kom triumferende tilbake i 1980-årene som motorprodusent for Tom Walkinshaw Racing Team.

Jaguars suksess i Le Mans er ikke blitt gjentatt i Formel 1. Ford kjøpte opp Jackie Stewarts Stewart Grand Prix Formula One racing team i 1999 og døpte det om til Jaguar Racing. Jaguar Racing deltok i Formel 1 fra 2000 til 2004 men oppnådde bare to pallplasseringer på disse fem konkurranseårene. Deretter ble teamet solgt videre til grunnleggeren av Red Bull, den østerrikske milliardæren Dietrich Mateschitz. Teamets nåværende navn er Red Bull Racing.

Milliardene som er investert

Ford har i løpet av disse årene brukt nesten \$10 milliarder på merket, men har ikke lyktes med å oppnå fortjeneste. Etter å ha pådratt seg store tap to år på rad i 2006 og 2007, bestemte Ford seg for å redusere tapene sine og solgte til slutt merket i mars 2008. Nå er Jag'en del av Tata-stallen.

Historien om Land Rover

Land Rovers historie starter med lanseringen av den banebrytende sivile terrengbruksbilen på Amsterdam Motor Show 30. april 1948. Navnet er nå et vanlig merke for flere ulike modeller som alle er firehjulsdrevne. Land Rover har hatt flere eiere i løpet av de siste seks tiårene, fra morselskapet Rover, til British Leyland, British Aerospace, BMW og Ford. Nå utgjør den en del av Tata Motors som kjøpte merket fra Ford sammen med søstermerket Jaguar.

Jaguar og Land Rover – sammenfall av skjebner

Lenge før Mitsubishi Pajero, Toyota Land Cruiser og Humvee, betydde SUV og all-terrengbiler (ATV) Jeep og Land Rover. Faktisk er Jeep og Land Rover de eldste SUV-navnene i bilindustriens historie.

Den første Land Rover ble konstruert i 1947 da den fremdeles var del av Rover-gruppen. Rover ble del av Leyland Motor Corporation (LMC) i 1967, ble så fusjonert med British Motor Holdings (BMH) og ble så til British Leyland Motor Corporation (BLMC). Det er her skjebnene til Jaguar og Land Rover faller sammen, siden Jaguar allerede var en del av BMH.



Jaguar og Land Rover – skjebner skilles

BLMC, omdøpt til British Leyland Ltd (og senere simpelthen BL plc) gjennomgikk en stor omorganisering på slutten av 70-tallet og tidlig 80-tallet da massemarkedsdelen ble skilt ut under navnet Austin Rover Group i 1982.

Jaguar og Daimler var ikke med i denne gruppen.

Dette var etter nasjonaliseringen i 1975 og den viktige gjensidige avtalen med Honda av 1979 når det gjaldt aksjebesittelse.

Jaguar og Land Rover – samles igjen

Austin Rover Group ble overtatt av den store tyske bilprodusenten BMW i 1994, som solgte ut selskapet i 2000 etter å ha delt det opp i tre deler. Mini-merket ble beholdt av BMW; Land Rover ble solgt til Ford Motors for et antatt beløp på \$3 milliarder (selv om BMW beholdt Rover-varemerket), mens resten ble til MG Rover og ble i mai 2000 kjøpt for den symbolske summen £10 av et spesielt sammensatt gruppe forretningsmenn kjent som Phoenix Consortium. Ford Motors hadde allerede kjøpt Jaguar i 1999, så dette ble et felles hjem for merkevarene Jaguar og Land Rover.

Tatas Rover-erfaring

Tata Motors hadde tidligere hatt en forbindelse med denne Rover'en. Etter den første suksessen med Indica på indisk jord ønsket Tata Motors å spre sin virksomhet til utlandet, og knyttet seg til MG Rover for å selge Indica som CityRover i 2003. Dette foretaket kollapset i 2005 da MG Rover ble insolvent og de fysiske aktivaene til det insolvente firmaet ble solgt til kinesiske Nanjing Automobile Group.

Shanghai Automotive Industry Corporation, som hadde opphavsretten til Rover 75, MG Rovers første produkt, kunngjorde sin intensjon om å kjøpe Rovers merkenavn fra BMW, men Ford slo dem i kappløpet og kjøpte merkenavnet i 2006 for å beskytte retten til å bruke navnet Land Rover, da de allerede hadde kjøpt opp aktiva i dette selskapet i 2000.

Utviklingen av Land Rover

Som nevnt ble den første Land Rover bygget i 1947 og avduket i 1948. Den tidlige inspirasjonen var ikonet Jeep fra Annen verdenskrig. Et særpreget trekk var karosseriet som var laget av den patentbeskyttede rustfrie legeringen av aluminium og magnesium som ble kalt Birmabright.



Den ble skapt av nødvendighet pga. stålmangelen etter krigen og rikeligheten på flyaluminium.

Denne rustbestandige metallegeringen hjalp til å bygge Land Rovers legendariske omdømme som seig og slitesterk. Dette gjorde bilen særlig attraktiv for den britiske hæren og jordbruksnæringen. Selv om den tapte noe av markedet til japanske importører i 1970- og 1980-årene har den gjenerobret sin posisjon med forbedringer i motoren og understellet.

I 1970 lanserte Land Rover luksus-SUV'en Range Rover som de siste årene har nytt stor popularitet. Den nyeste modellen siden 2005 er Range Rover Sport som er en av de beste bilene som kan brukes i terrenget i dag. I det velrenommerte bilprogrammet Top Gear på BBC sammenlignet programleder Jeremy Clarkson den med en Challenger stridsvogn. Land Rovers Wolf er også kjent for å være den viktigste bruksbilen til den britiske hæren. Det 75. Ranger Regimentet i USA har også tilpasset tolv versjoner av Land Rover som fikk den offisielle betegnelsen RSOV (Ranger Special Operations Vehicle).

Populær i militære kretser

Den viktigste grunnen for at Land Rover-modellene, særlig Defender, er så populære til militært bruk er den imponerende terrengkapasiteten, som overgår til og med den kjente Humvee. En annen nyttig egenskap er det store utvalget av karosserityper, fra en enkel seilduksdekket pick-up til en 12-seters, fullt utstyrt Station Wagen.

Både Land Rover og eksterne entreprenører har tilbudt et bredt utvalg av ombygginger og tilpasninger til det opprinnelige kjøretøyet, som for eksempel brannbiler, gravemaskiner, heiskurver, hydrauliske plattformer, ambulanser, brøytebiler og 6-hjulsdriftsversjoner, i tillegg til unike spesialkonstruksjoner, bl.a. amfibie-Land Rovere og kjøretøyer som er utstyrt med belter i stedet for hjul.

Land Rovere har hatt mange store roller i populære filmer, bl.a. "The Gods Must Be Crazy" i 1980, til nyere filmer som "Lara Croft: Tomb Raider", "Ace Ventura", "Hotel Rwanda" og Bond-filmen "The Living Daylights". De har også hatt en fremtredende plass i "Mission Impossible III" og den Oscar-vinnende filmen "The Queen".



Konklusjon

Med tanke på at Jaguar og Land Rover er blant de mest kjente bilnavnene i verden og at Ford kjøpte dem for en samlet sum på \$5 milliarder ca. 10 år tidligere, ser det ut som Tata Motors har gjort et kupp med kjøpesummen på \$2 milliarder.

Men, med tanke på at Ford ikke lykkes med å omsette navneberømmelsen til disse merkene i hard cash, forstår man at Tata-ledelsen har en jobb å gjøre. Med den smidige integreringen av det mye større Corus-selskapet inn i Tata Steel kort tid etter oppkjøpet virker dette absolutt mulig. Tata Motors har nå et imponerende repertoar som kan tilfredsstille alle økonomiske segmenter med sine produkter. Med dette oppkjøpet vil Tata-navnet skinne sterkere i verden.

Jaguar nærmer seg en ny gyllen epoke, sier analytikere 28. mars 2008, av John Cranage, bilkorrespondent

Jaguar kan nå være på vei mot en ny gyllen epoke under indiske Tata Motors, tror bilindustrianalytikere.



Oppkjøpet av Jaguar og Land Rover for £1,15 milliarder, som annonsert på onsdag, forventes å være en katalysator for utvikling og lansering av nye modeller.

Det er allerede spekulasjoner om at Jaguar planlegger en ny toseters sportsbil som skal vekke til live E-types glansdager i 1960-årene.

Eric Wallbank, direktør for Ernst & Youngs bilavdeling i Birmingham, tror at en erstatning for den store ærverdige sedanen XJ vil blir prioritert av Jaguars ledelse.

Selskapets flaggskip nyter godt av fremragende teknologi, men hemmes av et umoderne utseende.

”XF er nå til salgs og har fått en fantastisk mottagelse av pressen og markedet,” sa Wallbank.



”Dersom salget øker, slik de første salgsvolumene tyder på, vil det bidra til en snuoperasjon for Jaguar. Men Jaguar trenger å fornye den store sedanen sin, teknologien er flott men den ser umoderne ut.”

”Det er rykter om at den nye modellen vil utvikle Jaguars totale designkonsept enda mer enn XF har gjort”.

Fremtiden til selskapets startmodell – X-Type – må også avgjøres snart, tror Wallbank.

Bilen som bygges på Halewood, Merseyside sammen med Land Rover Freelander, er resultatet av Fords ulykkelige forsøk på å øke produksjonen av luksusbiler.

Det spekuleres i industrien at X-Type kan komme til å bli droppet og at det kan bli produksjon av en ny sportsbil i Halewood for å utnytte den ledige kapasiteten i fabrikken.

For Land Rover, som har hatt rekordartet salg tre år på rad, vil prioriteringen kunne være å få Tata til å finansiere produksjonsstart av konseptbilen LRX som har fått entusiastisk mottagelse.

Nye versjoner av Range Rover og Discovery antas å være prosjekter på mellom-lang sikt ved Lode Lane.

Det stilles også spørsmål ved fremtiden til Defender, som er arvtaker til den opprinnelige Land Rover av 1948, der teknologien er i ferd med å bli foreldet.

Land Rover sjefene må bestemme seg for at om de vil investere i byggingen av en ny generasjon til en modell som utgjør bare en liten andel av salget, men som har blitt en av verdens motorsportsikoner.

Wallbank var positiv til nyheten om at Ford hadde gjort en avtale med Tata etter ni måneder med forhandlinger.

Det indiske selskapet har lovet å følge Fords eksisterende femårsplan for de to merkene, opprettholde omtrent samme sysselsettingen og å holde selskapenes tre produksjonsbedrifter – Castle Bromwich, Lode Lane og Halewood – samt to design-, forsknings- og utviklingssentre – Whitley og Gaydon – åpne i hvert fall fram til 2011.

”De må kunne forvente en avkastning fra de to virksomhetene,” sier Wallbank.

”Jaguar og Land Rover skal drives etter en langsiktig industristrategi, Tata er ikke ute etter rask fortjeneste.”

Han er også imponert over at Tata har lovet å opprettholde de to selskapenes identiteter i stedet for å kutte kostnader ved å slå sammen teknologiene.



”Tata forventer ikke synergier, som er en svært klok vurdering. Vi har tidligere sett selskaper som har forsøkt å oppnå synergier som ikke eksisterte,” legger Wallbank til.

Mike Whitby, leder for bystyret i Birmingham, sa at Tata som ny eier av de to viktige West Midland selskapene var en god nyhet for byen. ”Dette forsterker renommeet til våre arbeidstakere, som er kjent for sin dyktighet i utvikling og produksjon av biler.”

Tata-overtakelsen er en videreføring av utenlandsk oppkjøpstrend 26. mars 2008 av Joe Sinclair og John Duckers

Tatas overtakelse av Jaguar og Land Rover er nok et vendepunkt for den britiske bilindustrien, som har vært preget av mange opp- og nedturer.

De tidene er for lengst forbi da britiske bilprodusenter laget sine egne store merkenavn.

Utenlandske selskaper kjøpte de mest kjente merkene som en gang symboliserte britisk industri, og kommentatorer sørget over en bransje i forfall.

Tyske BMW eier Mini og Rolls-Royce, mens en annen tysk bedrift Volkswagen har ansvar for Bentley.

I løpet av det siste tiåret har Storbritannia sett store endringer i sammensetningen av bilproduksjonen i landet.

Mens japanske produsenter hadde stor vekst og Mini-merket ble relansert og kjempet seg fram, takk Peugeot seg tilbake fra Ryton, MG Land Rover mislyktes i Longbridge og Jaguars stenging av den historiske Browns Lane-fabrikken i Coventry førte til store tap av arbeidsplasser i løpet av det siste tiåret.





Browns Lane -Coventry

I januar i fjor flyttet Peugeot produksjonen av 206-modellen fra Ryton i Coventry til Slovakia, som medførte tap av 2300 arbeidsplasser.

Det markerte slutten på 60 år med bilproduksjon i fabrikken.

En granskning av MG Rover-fiaskoen pågår fremdeles.

Noen kilder påstår at en foreløpig rapport allerede er sendt inn til Department for Business, Enterprise & Regulatory Reform, mens den endelige rapporten ventes om tre måneder.

Longbridge-fabrikken stengte i 2005 og medførte et tap på 6000 arbeidsplasser.



Morris Minor ble produsert ved Longbridge – ikke van og pick-up



Imidlertid overlever den britiske bilindustrien under en annen modell, i stor grad takket være investeringer fra utlandet.

Mens britiske bilprodusenter ble snappet opp av bl.a. Ford og BMW, har Storbritannia fortsatt å være et sted der utenlandske bedrifter kan bygge sine kjøretøy.

I januar annonserte den japanske giganten Nissan at de skulle skape 800 arbeidsplasser ved sin britiske fabrikk som svar på etterspørselen etter Qashqai-modellen.

Bedriften har investert tungt i Sunderland-fabrikken, som startet å produsere biler i 1986.

Andre eksempler på investeringer er bl.a. Fords investering i Southampton-fabrikken, Honda i Swindon, den tyske Bentley i Crewe, japanske Toyota i Burnaston, Derbyshire og Oxfords tyske Mini-fabrikk.

Ekspertene tilskriver til dels suksessen med produsenter i Storbritannia som har tilpasset seg et stadig mer konkurransepreget globalt marked.

Fleksible arbeidsrutiner og omskoleringsordninger er blitt innført for å forbedre produktivitet og kvalitet i produksjonen.

Faktisk ble det bygget et rekordhøyt antall biler i Storbritannia i fjor for eksport til andre land, viser tall som ble publisert tidligere i år.

Society of Motor Manufacturers and Traders annonserte at 1,5 million biler ble produsert i Storbritannia i 2007 - en 6,4% økning fra året før, 1,1 million av disse ble solgt til utlandet - en økning på 7,2%.

Storbritannia produserer i dag nesten dobbelt så mange biler som for 25 år siden. Land Rover og BMWs Mini har hatt rekordproduksjon og de japanske merkene Honda, Toyota og Nissan, henholdsvis i Swindon, Derby og Sunderland, har hatt stor produksjon etter lansering av nye modeller.

I tillegg finnes den russiske, Birmingham-baserte varebilprodusenten LDV som gjør framskritt.

Storbritannia har også blitt hjem til flere spesialiserte sportsbiler med lavt produksjonsvolum.

Tata har allerede snakket om sitt engasjement for de to merkene og for britisk motorsport, den nye avtalen er forventet å sikre omtrent 16000 arbeidsplasser i Storbritannia.



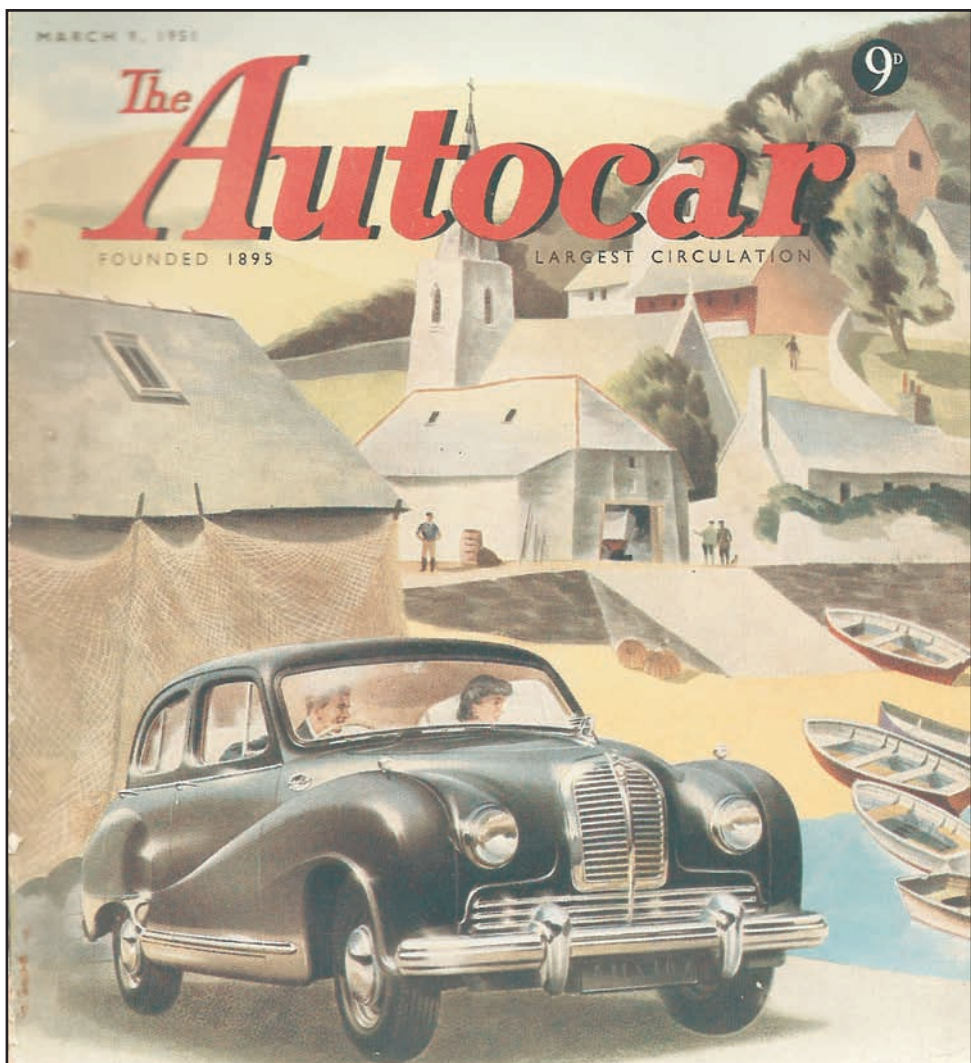
MARCH 8, 1951

The Autocar

FOUNDED 1895

LARGEST CIRCULATION

9^D



HEREFORD IN CORNWALL

The distinctive charm of the Cornish scene is unmistakable. The new Austin A70 Hereford, however, is not only good to look at—it gives the traveller the pleasure of speed and comfort as well. This roomy, stylish saloon is well on the way to becoming one of Britain's fastest-selling exports.

AUSTIN—you can depend on it!



Vi bruker selvfølgelig



når vi drar til England



**Landsforbundet av
Motorhistoriske
Kjøretøyklubber**





SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

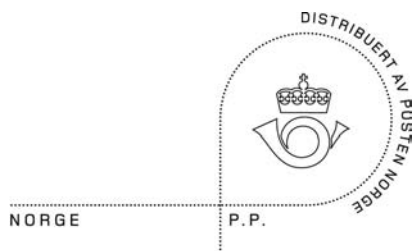
*En ekte frukte-elsker ønsker seg en kvalitetste med fruktsmak.
Twinnings tar dette alvorlig, og benytter kun de beste te-kvaliteter
som tilsettes smak av frukt. Benytt friskt nykøkt vann.*

*La teen trekke for optimal smak,
og nyt en deilig kopp Twinnings te i ro og mak!*



TWININGS
OF LONDON

MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: twinnings@haugen-gruppen.no OG LA SMAKSPRIESTE.



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening