

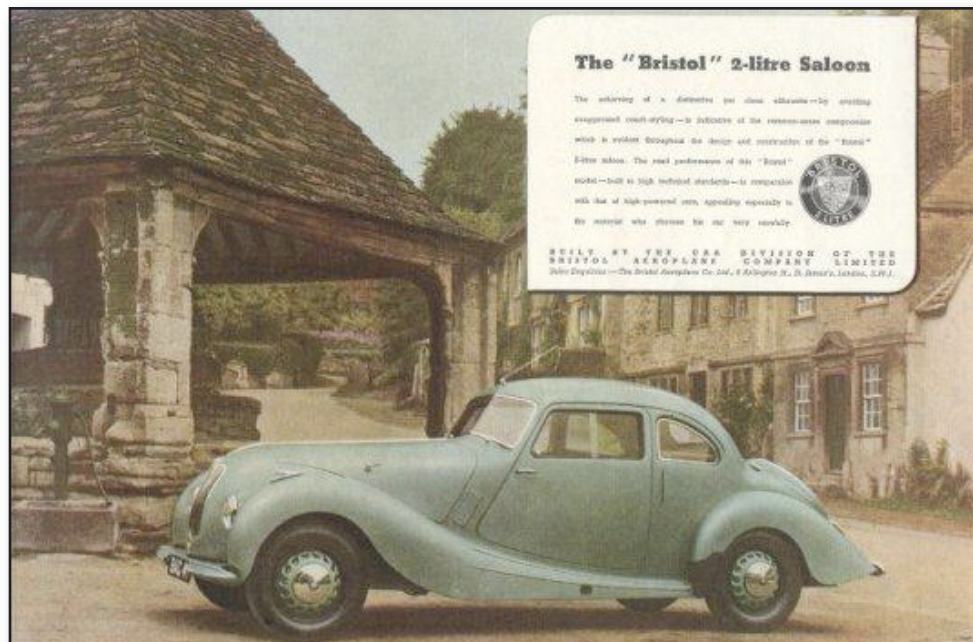


**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 1 – 2014**



Frazer Nash «Chain-gang»

Bristol



The "Bristol" 2-litre Saloon

The achieving of a distinctive yet classic silhouette—by excellent engineering and styling—is indicative of the reason—mass composition which is evident throughout the design and construction of the "Bristol" 2-litre saloon. The real performance of this "Bristol" model—built to high individual standards—is in comparison with that of high-powered cars, appearing especially in the manner which stresses the car's very smoothness.

SALE BY THE CAR DIVISION OF THE BRISTOL AEROPlane COMPANY LIMITED
 Sales Offices—The Bristol Aeroplane Co. Ltd., 8 Abingdon St., St. James's, London, S.W.1.

18 **THE Motor** May 13, 1953.

 *Announcing the new* **403**

Bristol 403 Saloon ... it's NEW!

For full particulars of this outstanding new car please apply to the Distributors for Scotland and Northern England who have been Bristol enthusiasts from their inception.



 **Scottish Distributors** **JAMES H. GALT ★ LIMITED**
 52 WOODLANDS RD. GLASGOW TELEPHONE: DOUGLAS 7598
TELEGRAMS: MOTOSERVIS

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, Vepsefaret 4, 1930 Aurskog, tlf: 63 86 38 71/952 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 i jubileumsåret 2014 – Albion er 35 år!



Våren er i anmarsj i store deler av landet, selv om både Storm og Yr har et midtskille for sør og nord. Påsken står også for døren og vi må nytte fritiden godt – både til hobby, trim og daglige gjøremål. Siden vi er i et jubileumsår, jobber styret nå med våre treff, spesielt treffet i helgen

Lørdag 2. august, Lillehammer og Birstrand Camping.

Videre kan Albion treffes på:

4. mai Ekebergmarkedet – Albion vil ha stand og velkommen innom **23. og 24. mai Mjøsmarkedet, Lillehammer. 28. og 29. juni, Veterandagene Magnor** (Albion har "stand") **Norgesløpet – 25.–27. juli** – Bergen Veteranvognklubb

Høvik(oddene) – uformelt treff siste onsdagen i måneden, kl. 19.00 (eller litt før). **Kanskje du i ditt nærområde kan finne på det samme, uformell treff/tur – Møt opp i ditt distrikt.**

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

Medlemskontingent 2013 og 2014

Albion har skiftet kontonummer og det er noen som har betalt til det "gamle" og fått pengene i retur. Styret gjennomgår nå listene for å finne en løsning og du kan vente en mail eller telefon for avklaring.

Ved bruk av nettbank/mobilbank: sjekk hvis du søker Albion, korrekt kontonummer skal være: **9713.62.53720**, ikke ~~0530.25.77872~~

Medlemskontingent for 2014 blir sendt ut ved påsketider.

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

Ikke nøl med å ta kontakt med styret og merkeoppmenn, vi hjelper deg så godt vi kan og ikke minst, benytt nettsidene for å se på nyheter/salg/kjøp og annen informasjon.

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.....

Hilsen Lise

Redaktøren har ordet

Det er vårslipp på bilene. Vi møtte flere gamlinger på vei hjem fra Hvasser i slutten av mars.

Det er pussing og det er gnikking, justering av forgasser og ettersjekk av bremses. Alt helt nødvendig etter at bilen har stått noen måneder.



I dette nummer av Albion får dere historien om både Frazer Nash og Bristol Cars. Kanskje litt spesiell bilproduksjon i England. Selskapene er nå et selskap og går dere inn på nettsiden vil dere finne et stort engasjement for å få laget en engelsk elbil. Da blir konkurransen kanskje større og prisen kanskje lavere. Da jeg begynte å grave litt i dette, visste jeg lite om Tony Crook. Han må ha vært en svært betydningsfull person i England og det står respekt av hans arbeid for Bristol. Jeg vet litt mer nå og håper at dere også finner dette interessant. Ellers er jo 1925 Frazer Nash en interessant bil. Det gikk unna i billøpene på 20-tallet.

Minner om Høvikodden siste onsdag i april. Det er ellers masse spennende som skjer dette året. I nummer 4/2013 annonserte vi veterandagene 28. –29. juni på Magnor. Da er det 30-års jubileum. Det er kanskje en god ide å booke overnatting på Montebello. Ha en fortreffelig påskehelg og så møtes vi kanskje på Høvikodden eller på Ekebergmarkedet tidlig i mai.

God lesning, redaktøren!



SPENNENDE FRUKT-TE FRA TWININGS!

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

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



MARKEDSFØRES AV: HAUGEN-GRUPPEN AS. SEND MAIL TIL: TWININGS@HAUGEN-GRUPPEN.NO OG 14 SMAKSPROVER.

TWININGS
OF LONDON

Av: Lidvard Lundanes, 2014



Dette var lenge før eg tilsette min eigen finansminister, (Les: Gifta meg....) så alle pengane eg tente var til eigen disposisjon. Dette var lenge før Finn kom på lufta på internett så hvis du skulle skaffe deg nye køyregreier var det Aftenpostens annonsesider som måtte studerast.

Så en dag stod annonsa der: 1973 MG MGB Roadster til sals i Moss. En slik bil hadde ein kompis kjøpt året før, og eg var ein liten smule mis-
unneleg. Avtale vart gjort med seljaren og flybillett vart bestilt. Dette var lenge før Gardermoen opna, så flyet gikk til Fornebu. På flyplassen vart eg henta av seljaren i en splitter ny Lada(!) Vi kørte til Moss der MG'en stod til sals for kunde i en bilforretning.

A photograph of a classic red MG MGB Roadster, a two-seater convertible sports car. The car is parked on a dark asphalt surface, possibly a driveway or a quiet road. It is angled slightly towards the right. The background shows a lush green landscape with tall trees and a clear sky, suggesting a rural or park-like setting. The car's design features include round headlights, a chrome grille, and wire-spoke wheels. The license plate is partially visible, showing 'AD 4'.

Bilen var matt i originallakken, hadde dårlig kalesje og absolutt ingen støtdemparvirkning på eine framhjulet, men den var heilt original og rustfri. Den som har kjørt en bil heilt utan støytdempar på eine sida framme veit at dette er en underleg oppleving. Treff du eit hol i vegen sluttar det eine framhjulet nesten aldri å sprette opp og ned....

Det rustfrie karosseriet gjorde utslaget. Det blei handel og kr 52.000,- bytte eigar. Dette var nokså dyrt den tida, men husk på at bilen då berre var 11 år gamal (Like gamal den gongen som ein 2003 modell er i dag).

Turen heim gjekk fint utan problem av noko slag, og det er nettopp dette med driftssikkerheit som har prega denne bilen i alle dei 30 åra eg no har eigd bilen. Den er driftssikker som en Toyota Corolla og fortsatt ein av dei rimeligaste biltypane som finns å vedlikehalde.

Eg har brukt bilen mykje heile tida. I alt har eg køyrt ca 120.000 km med den. Bilen var som sagt berre 11 år gamal då eg kjøpte den. Det var altså ingen veteran, men eg snudde det døde øyret til når enkelte i klubben og på treff hevda at denne bilen var alt for ny til å vere med. Det har vore viktig for meg og mitt fortsette medlemsskap i klubben at eg fikk vere med i denne «nye» bilen. Det bør vi tenke nøye over om det skulle dukke opp en ungdom med en 2003 Mazda MX5 på et av våre klubbarrangement i dag. Bilen min var faktisk ikke eldre i 1984 enn det en slik Mazda er i dag.



Greta Molanders æresløp med en arbeidskollega

I løpet av et så langt eigarskap er det sjølv sagt enkelte hendingar som sit ekstra godt att i minnet.

I ein open veteranbil får du ei heilt anna nærleik til naturen enn i ei moderne hermetikkboks. Turar i flott ver over Hardangervidda og

gamlevegen mellom Aurland og Lærdal er gode minner. Turar i Europa og over til kanaløya Jersey hugsar eg også godt. Greta Molanders æresløp som kartlesar for ein kvinnelig arbeidskollega er også eit godt minne. Ei oppleving husker eg med litt meir blanda følelsar, det var då eg vart stoppa av politiet i Ålesund ei natt med 3 jenter pluss sjåfør i to-setaren.

Eg har også overnatta i passasjeretset på bilen langt ute på landsbygda i Frankrike, mens trailerane susa forbi med nokre centimeters klaring. Det vart lite søvn den natta. Det beste minnet er nok likevel at då eg og mi noverande (og første!) kone gifta oss, valde vi å gi privatsjåføren avspaser- ing og køyrde MGB som bryllaupsbil. Også på bryllaup- sreisa vår brukte vi MGB'en. Den turen gjekk til Dr. Holms hotell på Geilo i flott ver, men med temperaturar under fry- sepunktet på fjellet. Vi køyrde med kalesja nede og varme pledd over knea. På returen var Valdresflya stengt på grunn av snø og uver. Vi hadde sommardekk og lista oss heim via Dokka.

Etter bryllaupet gjekk det som det ofte gjer. Det «å skifte pakning» hadde plut- seleg ikkje noko med bil å gjere, men derimot med å byte bleiar. Bilen vart ståande i garasjen utan EU kontroll i fleire år. Med berre 2-to seter låg ikkje forholda heilt til rette for familieturar. Tanken om å selje bilen lurte nok i bak- grunnen, men vart aldri ein realitet. Borna vaks etterkvart ut av bleiane og eldstemann begynte å interessere seg for bilen under presenningen bak- erst i garasjen. Ein dag sa han: «Du pappa i år må vi ta ut MGB'en og starte han, for hvis han står fleire år no, får vi kanskje aldri start på han....»



Dette såg han alvorleg på, så her var det berre å børste av støvet, få den ut i dagslyset og gjennom EU kontrollen før det var for seint! Dette er no 2-3 år sidan og bilen fekk eit nytt bruksområde, nemleg «Gutaturar» .

Karane i familien brukar no bilen så ofte kvinnfolka tillet det for å reise på løp og treff med og utan Combicamp på slep. Kanskje kan jentene etter kvart fatte interesse for å bruke bilen på jenteturar?



Til dei som lurar på å kjøpe sportsbil utan å ruinere familieøkonomien hverken på kjøpet eller vedlikehaldet vil eg seie: Sats på ein MG MGB. Betre sportsbil finns etter min meining ikkje.

MGB vart til i ei tid då ungdomsopprøret på 60-talet var under oppsegling. BMC ville gjerne appellere til det unge, opprørske publikumet, noko som gjekk att i fleire av slag-orda som var nytta i marknadsføringa av bilen. Kanskje kom dette tydlegast fram i slagordet:

«MGB – Your mother would not like it!»



Nedanfor er det nokre andre eksempel på korleis bilen vart marknadsført.



**Sport the real thing.
MGB**



Technical Information / Specifications

Model:	1973 MG MGB
Category:	Cabrio / Sport Cars
Engine:	1796 ccm (109,04 cubic inches)
Engine type:	Inline, 4 cyl
Max. Power:	98.00 PS (71,64 kW or 96,52 HP) at 5400 Rev. per min.
Max. Torque:	149.00 Nm (15,12 kgf-m or 109,35 ft.lbs) at 3000 Rev. per min.
Fuel:	Gasoline
Power / Weight ratio:	0.0980 PS/kg
Passenger space:	3510 litres (922,37 gallons)
Country of origin:	UK
Weight:	1000 kg (2193,58 pounds)
Total length:	3900 mm (152,73 inches)
Total width:	1530 mm (59,90 inches)
Total height:	1260 mm (49,35 inches)
Wheelbase:	2320 mm (90,84 inches)
Aerodynamic drag coefficient:	5

Valg av motorolje for gamle biler

Av Tor Otto Fougner

Ikke mange temaer er så mye diskutert i veterankretser som motorolje. Meningene er ofte bastante og vidt forskjellige, noe basert på erfaring, noe på synsing og heller sjelden på fakta. Denne artikkelen er et forsøk på å beskrive fakta på en måte som bør være lett å forstå. Materialet er hentet fra bl.a. Biltema og Statoils beskrivelser av motoroljer, supplert med beskrivelser fra Wikipedia, Hemmings Motor, Royal Purple m.fl.

Hva er motorolje?

Petroleum (fra lat. *petra*, stein, berg, og *oleum*, olje), er en samlebetegnelse som brukes om *råolje* (ofte med naturgass) eller også om *mineralolje* som lages av råolje. Den er en tykk, mørk brun eller grønn brennbar væske eller gass som består av en kompleks blanding av forskjellige hydrokarboner, for det meste av metan, og kan variere mye i utseende, sammensetning og renhet. Petroleum kan klassifiseres etter:

- Molekylstruktur
- Densitet
- Viskositet
- Destillasjonskurve
- Krystallasjonspunkt og størkningspunkt
- Flammepunkt og brennverdi

Mineralbasert motorolje er et destillat av *råolje*, men kan også fremstilles av naturgass eller oljeskifer. *Syntetisk motorolje* er mineralolje som er *syntetisert* slik at oljemolekylene blir endret, og det tilsettes kjemikalier for å bedre kvaliteten. Syntetisk motorolje er mer lettflytende i kulde og gir lavere friksjon både ved kaldstart og når motoren er varm. Den har også bedre oksidasjonsstabilitet, dvs. at den aldres langsommere ved høye temperaturer, noe som gir lenger levetid.

Hva er oljens hensikt?

Motoroljen har flere oppgaver. En er å smøre, altså å holde motorens *friksjonsflater* fra hverandre. En annen er kjøling ved at oljen transporterer bort *varme*. En tredje oppgave er å beskytte motordeler mot *korrosjon*. En fjerde oppgave er å minske *vibrasjon* og dermed motorlyd. Motoroljen har også en *rengjørende funksjon*. Det betyr at den etter hvert blandes med avfallsstoffer. Derfor må motoroljen byttes med jevne mellomrom. Da byttes som regel også motorens oljefilter. Intervallene mellom oljeskift spesifiseres av motorfabrikantene. Motoren forbruker også en viss mengde olje. Oljenivået bør derfor kontrolleres med jevne mellomrom.

For å forbedre egenskaper blir oljen tilført tilsetningsstoffer (additiver) som forbrukes og fører til reduksjon av kvaliteten ved bruk. Noen stoffer er i henhold til oppgitte standarder, mens andre kan være produsentens hemmelighet, kall det gjerne "luri-um"!

Viktig for valg av motorolje er to begreper: *viskositet*, som er oljens tykkelse, og *kvalitet*, som beskrives med forskjellige oljespesifikasjoner.

Oljens viskositet

Viskositeten beskriver oljens flyegenskaper og måles ved at en bestemt oljemengde flyter gjennom et bestemt munnstykke ved en bestemt temperatur. Jo lengre tid det tar, jo høyere viskositet og høyere gradtall. Den angis iht SAE-systemet (Society of Automotive Engineers). Gradene er 0, 5, 10, 15, 20, 25, 30, 40, 50, og 60. Tallene 0, 5, 10 15 og 25 har bokstaven W (Winter) etter seg. Tallet 20 forekommer både med og uten W. Et eksempel kan være SAE 10W-40. Det første tallet (10W) angir hvor lettflytende oljen er i kulde, dvs. ved kaldstart. Jo lavere tall, desto mer lettflytende olje. W måles ved -18°C og tallet uten W (somer) måles ved $+99^{\circ}\text{C}$. Fordi motoroljen skal fungere under alle driftsforhold må den være så tyntflytende at den kan pumpes ved lave temperaturer, og samtidig være tykk nok til å danne en smørefilm også ved høye temperaturer. Oljens viskositet kan derfor ikke variere for mye med temperaturen.

I norsk vinterklima bør man ikke bruke olje som har høyere tall enn 10W, eks. SAE 10W-30 eller 10W-40. En tykkere olje, for eksempel 20W-50, er tregtflytende i kulde, noe som gir økt slitasje ved kaldstart. En olje med gode kaldstartegenskaper gir drivstoffsparing allerede fra start. For de fleste motorer er det fullt tilstrekkelig med 30 eller 40 tykkelse. En motor som er slitt eller kjøres ekstra hardt/varm, kan trenge tykkere olje, for eksempel 50. Veteranbiler kjøres normalt ikke om vinteren slik at kaldstartegenskapene er mindre viktig, men kanskje motoren er slitt og derfor trenger tykkere olje av den grunn. Derfor velger mange SAE 20W-50 til veteranbiler.

Oljens kvalitet

Det finnes mange klassifiseringssystemer som angir en motoroljes kvalitetsnivå. Vi kommer tilbake til en nærmere vurdering av kvalitet på slutten av artikkelen, men her følger en beskrivelse av de vanligste systemene.

1. API-systemet

The API Certification Mark, also known as the Starburst

API (*American Petroleum Institute*) klassifisering består av to bokstaver der første bokstav er S eller C. S står for *Service* og C står for *Commercial*. Olje til bensinmotorer betegnes med S, og olje til dieselmotorer betegnes med C. Den andre bok-

staven angir kvalitetsnivået. Jo lengre ut i alfabetet, jo høyere krav tilfredsstiller oljen. De kvaliteter som ble angitt med bokstavene først i alfabetet har gått av bruk. Til bensinmotorer finnes kvalitetene SJ til SN og til dieselmotorer CH-4, CI-4 og CJ-4. Etterfølgende tabell viser kvalitetsinndelingen for bensinmotorer.



API Engine Oil Service Category Chart

"S"	Status	Service Gasoline Engines
SN	Introduced October 2010	Category SM were introduced in October 2010 for 2011 and older vehicles, designed to provide improved high temperature deposit protection for pistons, more stringent sludge control, and seal compatibility. API SN with Resource Conserving matches ILSAC GF-5 by combining API SN performance with improved fuel economy, turbocharger protection, emission control system compatibility, and protection of engines operating on ethanol-containing fuels up to E85
SM	Introduced on 30 November 2004	Category SM oils are designed to provide improved oxidation resistance, improved deposit protection, better wear protection, and better low-temperature performance over the life of the oil. Some SM oils may also meet the latest ILSAC specification and/or qualify as Energy Conserving. They may be used where API Service Category SJ and SL earlier categories are recommended.
SL	2001 Gasoline Engine Service	Category SL was adopted to describe engine oils for use in 2001. It is for use in service typical of gasoline engines in present and earlier passenger cars, sports utility vehicles, vans and light trucks operating under vehicle manufacturers recommended maintenance procedures. Oils meeting API SL requirements have been tested according to the American Chemistry Council (ACC) Product Approval Code of Practice and may utilize the API Base Oil Interchange and Viscosity Grade Engine Testing Guidelines. They may be used where API Service Category SJ and earlier categories are recommended..
SJ	1997 Gasoline Engine Service	Category SJ was adopted in 1996 to describe engine oil first mandated in 1997. It is for use in service typical of gasoline engines in present and earlier passenger cars, vans, and light trucks operating under manufacturers recommended maintenance procedures. Oils meeting API SH requirements have been tested according to the American Chemistry Council (ACC) Product Approval Code of Practice and may utilize the API Base Oil Interchange and Viscosity Grade Engine Testing Guidelines. They may be used where API Service Category SH and earlier categories are recommended.
SH	Obsolete	For model year 1996 and older engines.
SG	Obsolete	For model year 1993 and older engines.
SF	Obsolete	For model year 1988 and older engines.

SE	Obsolete	For model year 1979 and older engines.
SD	Obsolete	For model year 1971 and older engines.
SC	Obsolete	For model year 1967 and older engines.
SB	Obsolete	For older engines. Use only when specifically recommended by the manufacturer.
SA	Obsolete	For older engines; no performance requirement. Use only when specifically recommended by the manufacturer.

2. ACEA-systemet

ACEA (Den europeiske bilprodusentorganisasjonen Association des Constructeurs Européens d'Automobiles) har utarbeidet et annet klassifiseringssystem som angir motoroljens kvalitetsnivå:

- Motorolje til *bensinmotorer* betegnes med A (A1, A2, A3, A5), olje til lette *dieselmotorer* betegnes med B (B1, B2, B3, B4, B5). Disse er slått sammen til A1/B1, A3/B3, A3/B4, A5/B5.
- Olje til bensin- og lette dieselmotorer betegnes med C (C1, C2, C3). Denne har mindre andel *svovel*, sulfatert aske og *fosfor* i oljen, noe som gir mindre utslipp.
- Olje til tyngre dieselmotorer betegnes med E (E1, E2, E3, E4, E5, E6, E7).
- ILSACs (*International Lubricant Standardization and Approval Committee*) standard for motorolje benevnes GF-5 og innbefatter alle tidligere standarder. Det betyr at hvis en motor ifølge instruksjonsboken skal ha olje med den nå utgåtte spesifikasjonen GF-4, kan denne motoren også bruke olje med spesifikasjonen GF-5.

3. Europeiske standarder

Mange europeiske bilfabrikanter som Volkswagen, BMW, Mercedes-Benz, Porsche, General Motors, Ford og PSA Peugeot Citroën har sine egne standarder for motorolje. Eksempel på disse er VW500 og VW505-seriene fra Volkswagen Group, MB228 og MB229-seriene fra Mercedes-Benz, Fords WSS-standard samt BMW Special Oils og BMW Longlife.

4. Japansk standard

JASO (*Japanese Automotive Standards Organization*) har også en standard for motorolje.

Oljetyper

Man skiller mellom fire typer:

1. Enkeltgrad olje (singelgrad) er olje med enkel betegnelse eks. SAE 30
2. Dobbeltgrad olje er olje som dekker to SAE klasser. Eks. SAE 10W/20, dvs. like lettflytende som SAE 10W ved -18°C og samme viskositet (smøre-evne) som SAE 20 ved $+99^{\circ}\text{C}$.
3. Multigrad olje er olje som dekker tre SAE klasser: Eks. 10W/30 helårsolje.
4. Supermultigrad er olje som dekker mer en tre SAE klasser. 10W/40 tåler minusgrader samt tykk nok når det er varmt.

Tilsetingsstoffer

For å bedre oljens smøreegenskaper tilsetter produsentene forskjellige stoffer. Mest kjent er zink, og da brukes zink dialkyldithiophosphate (ZDDP) til mineralbasert olje og zink di-thiophosphate (ZDTP) til syntetiske oljer. I tillegg brukes fosfor, boron og molybden.

Can Import AS, som annonserer mye i veteranbilblader for Royal Purple Synthetic Oil og et 4-punkts motorbehandlingsprogram, opplyser at deres olje inneholder 1300 ppm ZDDP sammen med deres "lurium" Synerlec, som skal øke oljefilmens styrke med 300–400 % i forhold til andre oljer. Et annet stoff som heter QMI Vis Plus, som selges hos flere bilrekvisita-forretninger, lover også "gull og grønne skoger".

I de senere år har oljeprodusentene redusert mengden av zink og fosfor, spesielt fordi disse stoffene ødelegger katalysatorer i moderne motorer og forurensner, men hva betyr dette for veteranbiler?

Erfaringer i USA

I USA har man i de 10–15 siste årene opplevd en økende mengde havarier på gamle biler med det som kalles ”standard flat tappet lifters”, dvs nesten alle biler bygget før 80-tallet. Figuren forklarer hva ”flat tappet” er sammenlignet med ”roller tappet” som brukes på moderne motorer.

En rekke produsenter av motorkomponenter har gjennom tester oppdaget at mange eldre motorer som kjøres med dagens oljer med redusert mengde ZDDP/ZDTP, får en kort periode ved start av motorer med redusert smøring mellom metall til metall. Det er spesielt sinken som gjør at oljen blir hengende på metallflatene og gir tilstrekkelig smøring helt fra start. Når API-systemet beskriver kvaliteten fra SA til SN og at jo lenger ut i alfabetet bokstav nr. 2 er, jo bedre er

oljens kvalitet, *så stemmer ikke dette for veteranbiler!* For å forstå dette må man vite hva bokstavene betyr. I etterfølgende tabell er den maximale mengden tilsetningsstoffer oppgitt i PPM for å oppnå API-ratingen for noen utvalgte API-er. Dette kan også oppgis i % ved å multiplisere med 0.0001, slik at 1301 PPM = 0.13 %.



API	Phosphor	Zink	Boron
SJ	1301	1280	151
CI-4	1150	1374	83
SL	994	1182	133
CJ-4	819	1014	26
SM	770	939	127

Tross flere søk på internett har det ikke vært mulig å finne API-tabeller med innhold i alle kvaliteter fra SA til SN.

Oljetilbudet i Norge

I forbindelse med denne artikkelen har jeg vært innom flere bensinstasjoner og bilvarehus i Hamar for å sjekke ut hva som anbefales til veteranbiler. Betenkelig nok kunne de fleste ikke gi noen anbefaling, og kunnskap om API-spesifikasjon var helt fraværende. Etterfølgende er derfor et utvalg hentet fra internett eller informasjon oppgitt på noen oljekanner og absolutt ikke ment å være en komplett oversikt.

1. Statoils Classicway 20W-50 er en moderne multigradolje som er basert på konvensjonelle basisoljer og tilsatt additiver for å oppnå optimal funksjon. Statoil anbefaler denne til veteranbiler, gjerne med litt slitte motorer. Men API-ratingen er SL/CF og dermed ikke spesielt egnet for "flat tappet lifters"! Oljen koster ca 400,- kr. for 4 l.

2. Biltemas Classic 20W-50 er en mineraloljebasert motorolje spesielt velegnet for kjøretøy som kjøres hardt, for eksempel i løp, og for veteranbiler. Den har API SJ/CF og har dermed nok sink for "flat tappet lifters". At prisen er 200,- kr. for 4 l er heller ingen ulempe!

3. Royal Purple som markedsføres av Canimport AS har en 20W-50 med SAE-rating SJ og passer derfor for "flat tappet lifters". Oljen inneholder i tillegg tilsetningen Synerlec (lurium) som oppgis å øke oljefilmens styrke med 300-400 % i forhold til andre oljer uavhengig av ZDDP-innholdet. Oljen koster 630,- kr for 4 liter.

4. Castrol XL 20W/50 benyttes spesielt av de som kjører engelske sportsbiler. På sin hjemmeside opplyses:

Castrol Classic Oils are formulated in the style of the original products but using the most appropriate additive technology to provide the best protection for your classic engine.

The formulations required for modern vehicles are very different from those needed for older vehicles. Oils for modern engines comply with the latest API ratings of SG and SH and are ideal for the design of a modern engine.

A classic car engine has the opposite characteristics with cork/graphite/rope seals, low pressure cog driven oil pumps, wider oil ways with greater dependence on "splash" and "cling" lubrication, lower revving with lesser machine tolerances. Such a widely different specification demands a totally different lubricant.

API-ratingen står ikke oppgitt på oljekannene, men på Castrols hjemmeside står det API Service SE/CC, hvilket betyr at oljen er egnet for motorer fra 1979 eller eldre. Den selges på 5 l kanner hos bl.a. BileXtra og Mekonomen for kr. 715,-.

5. Comma Classic 20W-50 er en multigradsolje som selges av BilXtra. Den har API-rating SE/CC, men de har også singelgrad olje SAE 30 og SAE 40 som har API-rating SA. Dette er dermed blant de "eldste" oljene i markedet og må være godt egnet for veteranbiler. Oljen leveres på 5 l kanner og koster kr. 379,-.

Konklusjon

Hvilken viskositet man skal velge er avhengig av bruken, men for veteranbiler som normalt ikke brukes om vinteren, er en dobbeltgradolje SAE 20W-50 et godt valg. Har man en meget slitt motor kan en enkeltgrad olje SAE 50 være et alternativ. Vanskeligere blir det med API-ratingen. Hvis man tror på Hemming Motors utsagn bør man absolutt velge en olje med API-rating SJ eller lavere, slik at innholdet av sink og fosfor er høyt nok. Biltemas Classic 20W-50 og BilXtras Comma Classic 20W-50 ser da ut til å være gode valg. Har man i tillegg tro på oljer med "lurium", kan Castrols Classic XL 20W-50 og Royal Purples 20W-50 være gode valg. Overraskende var det å finne en gammel Statoil Classicway 20W-50 kanne i garasjen hvor API var oppgitt til SJ, mens dagens er merket SL! Er det Statoil som ikke følger med i utviklingen eller er det Hemmings Motor og amerikanske produsenter av motorkomponenter som tar feil?



THE NEW FEEL IN SUSPENSION



The combination of Newton Hydraulic Suspension Control and Frazer-Nash design and performance is yet another example of why the "Winners" pick Newton. effortless speed & acceleration superb road holding qualities smooth, comfortable travel safe cornering at speed



CIRCUIT DE SICILIE..... FIRST
TARGA FLORIO..... FIRST
SILVERSTONE (2-LITRE)..... FIRST

THE FRAZER-NASH Mille Miglia
IS FITTED WITH

NEWTON
TRADE PRODUCT MARK

Hydraulic **SUSPENSION CONTROL**

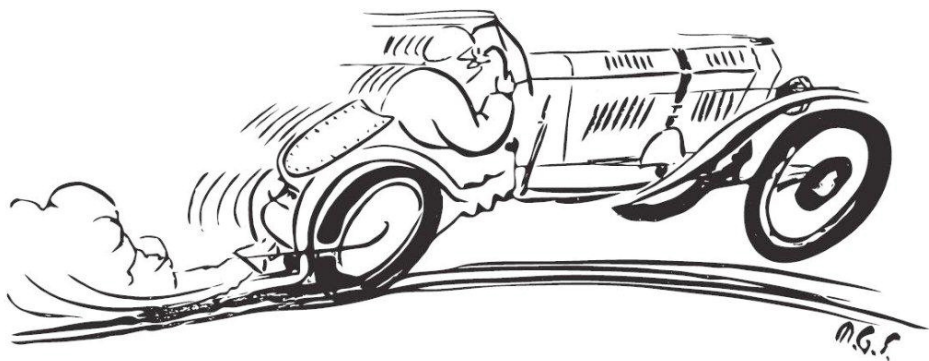
NEWTON & BENNETT LTD., VALETTA ROAD, ACTON, LONDON, W.3.

Telephone: SHEphers Bush 3443 (4 lines)

1109

1925 Frazer Nash “Chain-gang”

There's something about a FRAZER NASH



Ingen bilmodell som er så spesiell og unik som “Chain-gang” Frazer Nash skapes uten at den bygger på en tidligere modell. I dette tilfellet hadde Archie Frazer allerede vært involvert i den ekstremt enkle men effektive kjedeoverføringsgirkassen.

Han etablerte seg i Kingston-on-Thames (men monteringen flyttet snart til Isleworth i Middlesex) og bestemte seg for å lage en sportsbil som var så enkelt konstruert at den kunne demonteres som et gigantisk Meccano-sett (noen eiere ble veldig vant til dette!), som kunne bruke vannavkjølte firesylindere eller seks sylindres motorer, og en girkasse med fire gir og revers med klokobling av flere tannhjul, som ble koblet med lenke til den bakre akselen. Den første ble levert i 1924, den siste i 1939 og så var det slutt på populariteten.

Chassiset var svært enkelt med stive utliggerfjær foran og bak (det ble sagt at Archie Frazer Nash ble dødelig fornærmet hvis noen av disse så ut til å være bøyd i feil retning) og høygirsstyring. Gode kjøreegenskaper var derved sikret.

Kjededriftsystemet var så enkelt at kritikere ofte lurte på hvor effektivt det var: ulempene var at lenkene kunne ryke og det skjedde ofte og leddene måtte renses og smøres i hvert fall etter 500 miles. Det var ingen differensial som splittet opp dreiemomentet, så Nash'en trengte en smal bakre sporbredde for å sikre at dekkene ikke ble slitt ut for tidlig, derimot var trekkraften svært bra.

Siden "Chain gang" (bakgrunnen for kjælenavnet er ganske opplagt) var lett og god å kjøre hadde den et stort potensiale for konkurranser, selv om stylingen (og den lite aerodynamiske formen) ikke gjorde det mulig å oppnå høy fart. Mer velegnede motorer ble valgt i årene som fulgte. Originalbilene hadde Power Plus-enheter; British Anzani fulgte så, og Meadows toppventil typer ble installert i den første rekken av 'TT Replica'-modellene.

Det var også mulig å velge seks-sylinder Blackburne enheter med to overliggende kamakslar og en 'Gough Four' med enkel overliggende kamaksel. Mange varianter ble oppkalt etter sportssuksesser: 'Shelsley', etter det britiske bakkeløpet, 'Boulogne', etter en fransk racingbane, og selvsagt 'TT Replica' etter Tourist Trophy racet på Isle of Man der bilene gjorde det så bra.

Lave, smale, åpne for vær og vind og helt dedikerte, dette var spesielle biler for individualister. Det ble bare bygget rundt 350 eksemplarer over 15 år.



Frazer Nash 'Chain-gang'

Produksjonsår: 1924–1939

Struktur: Forstilt motor, bakhjulsdrift. Separat chassis.

Motortype: 4-sylindret, toppventil

Sylinderdiameter og stempelslag: 69 x 100 med mer

Kapasitet: 1.496 cc

Kraft: 62 bhp @ 4500 rpm

Drivstofftilførsel: to horisontale SU forgassere

Akseljæring: 'Beam-axle' foran, 'beam-axle' bak

Vekt: 1800 pund

Toppfart: 85 mph

Frazer-Nash og Bristol Cars har i hele etterkrigstiden hatt et tett samarbeide, se nedenfor. Dette kulminerte i 2011 med at Bristol Cars ble solgt til den delen av Frazer-Nash Group and Company som heter kamkorp Autokraft.

Frazer-Nash – navnet ringer en bjelle.

Frazer-Nash Research Ltd er et forsknings- og ingeniørfirma i Storbritannia som hovedsakelig jobber med å utvikle hybrid og utvidede elektriske kraftoverføringsmekanismer for bil-industrien. Men leserne er sannsynligvis mer kjent med de opprinnelige Frazer-Nash bilene som ble produsert fra 1922 til 1957. Frazer-Nash brukte Bristol-motorer i sine etterkrigs racerbiler og tidligere Bristol-eier Tony Crook kjørte Frazer-Nash biler i bil-race på 50-tallet. Det er sterke historiske bånd mellom de to merkene.

Når det gjelder aktuelle Frazer-Nash aktiviteter vil lesere huske Italdesign Namir konsept-bil som ble vist på bilutstillingen i Geneve i 2009. Den bilen hadde en Frazer-Nash kraft-overføringsmekanisme som klarte 0–62 på 3,5 sekunder og hadde en toppfart på over 187 mph. Namir deltok i bakkeløpet Goodwood Festival of Speed i 2009.



VÅRMARKED-EKEBERG 2014

Norges største delemarked - Ekeberg Camping, Oslo, lørdag 3. mai kl. 06.00-16.00

BRANNSIKRING er gitt topp prioritet. ENHVER FORM FOR ÅPEN ILD/FLAMME OG GRILLING ER IKKE TILLATT.

Ingen innkjøring til området uten at hver enkelt kan fremvise en operativ brannslukker på minimum 2 kg. TYVERI: Arrangøren fraskriver seg ethvert ansvar for mulige tyverier.

Standleie inntil 6 meter kr. 600,-. Deretter kr. 100,- pr. påfølgende meter. Max. standbredde er 5 m. (NVK-medlemmer: Rabatt kr. 100,- mot fremvisning av gyldig medlemskort.)

Plass for salg av bil/MC eldre enn 30 år kr. 300,-. Finbilkpøring kr. 300,-. Klubbstands kr. 300,-. Selgere med veterankjøretøyrelaterte varer prioriteres, kontroll må påregnes. Salg av næringsmidler, drikkevarer, søtsaker og liknende er forbeholdt arrangøren. Event. våpensalg må håndteres i h.h.t. norsk lov. Ingen adgang for semitrailervogntog og andre tunge kjøretøyer over 12,5 meter.

Informasjon til selgere:

INNKJØRING: Fredag 2. mai kl. 16.00 – 24.00

Lørdag 3. mai kl. 06.00 – 10.00

INGEN INNKJØRING etter kl. 10.00 lørdag!

UTKJØRING: Fra kl. 14.00 lørdag 3. mai

- Veterankjøretøy og MC delemarked
- Salg av biler og MC over 30 år
- Antikviteter
- Forhåndsregistrering av selgere
- Gratis adgang for publikum
- Ingen campingmuligheter på parkeringsområdet



Arrangør: NORSK VETERANVOGN KLUBB

Postboks 5379, Majorstuen, 0304 Oslo

www.veteranvogn.no – Epost: n.v.k@online.no – Tlf. +47 23 38 05 10

48 **THE Motor**

May 13, 1953.

Introducing the



fixed-head Coupé

for Fast Continental Travel and Long Distance Sports Car Racing



The ONLY English Car to win the Targa Florio and Sebring

Bristol 403 Saloon

Attractive closed body-work (designed and built by hand at our works) on the Targa Florio Gran Sport chassis (140 B.H.P. at 5,750 R.P.M. 9 to 1 compression ratio) with new "knock-on" wire wheels and more powerful brakes.

May we supply your new Bristol? Apart from possessing all the requisite facilities for exceptional "service-after-sale," we have an unrivalled knowledge of the Bristol engine and chassis, by reason of our close association in its production, together with an established tradition of personal service to our owners based on 25 years' experience as manufacturers in our own right of a famous sports car.

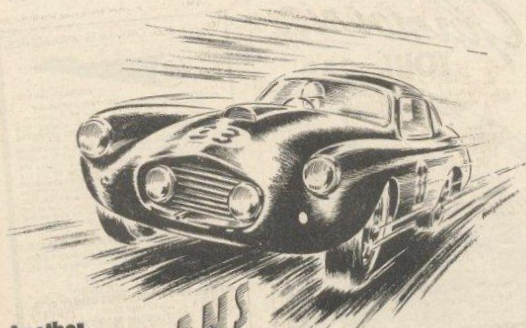
FRAZER-NASH CARS • ISLEWORTH • MIDDLESEX

Manufacturers of Hand-built Sports Cars for over 25 Years

Hva er så Frazer-Nashs planer for Bristol?

William Chia, driftsdirektøren for Frazer-Nash-gruppen uttaler: "Bristol Cars er en britisk institusjon og en viktig del av vår nasjonale biltradisjon. I løpet av de nærmeste månedene skal vi avsløre våre planer for å kombinere Bristol Cars tradisjon og ikoniske merke med Frazer-Nashs pionerteknologi for å vise vår aller nyeste elektriske og utvidede kraftoverføringsmekanismer. Britiske ingeniører er globalt anerkjent for sine oppfinnelser og kvaliteten på innovasjonene, og disse trekkene er innarbeidet i alle våre systemer og produkter. Vi tar hensyn til Bristol Cars rike historie og vårt ansvar for å ta vare på merket, men vi er sikre på at vår teknologi vil kombineres godt med Bristol Cars' ingeniørkunst."

July 1, 1955. Motor 5



Another
LE MANS

success for Woodhead-Monroe
... the first name in
suspension control ...

2-LITRE CLASS
1st **FRAZER-NASH**
(Driven by Ken Wharton and H. Mitchell)

- ★ Total mileage 2,118 miles gives average of 88.4-m.p.h.
- ★ New class record.

(Subject to official verification)

using **Woodhead-Monroe**
"FLUID-CUSHION" SHOCK ABSORBERS
GUARANTEED FOR 6 MONTHS



Price 42/-

Ask your garage-man for a set of genuine Woodhead-Monroe Shock Absorbers or write for technical details and name of nearest stockist to

JONAS WOODHEAD (SPARES) LTD., LAMPTON ROAD, HOUNSLOW, MIDDLESEX.

4-582
a-5

Hva med Bristol Cars' servicevirksomhet?

Vi forstår at Frazer-Nash oppkjøpet omfatter hele Bristol Cars-virksomheten: fabrikken, Kensington Showroom HQ og renoverings- og serviceanlegget.

“Eiere og entusiaster skal være sikre på at vi forplikter oss til å tilby den høyeste kvalitet, teknologi og service, selv om vi nå nettopp har overtatt ansvaret for merket”, legger Chia til.

Historien om Bristol Cars

Den britiske flyindustrien måtte tåle et dramatisk ordretap og store økonomiske vansker etter våpenstillstanden i 1918. For å kunne tilby umiddelbar sysselsetting for sin store arbeidsstokk besluttet Bristol Aeroplane Company å starte produksjon av en lett bil (Bristol Monocar), konstruksjon av bilkarosserier for Armstrong Siddeley og busskarosserier for søsterselskapet Bristol Tramways.



Ved utbruddet av annen verdenskrig var Sir G. Stanley White, direktør for Bristol Aeroplane Company fra 1911 til 1954, fast bestemt på å ikke få de samme problemene en gang til.

Selskapet sysselsatte nå 70.000 og han visste at de måtte planlegge for når den glupske appetitten på Bristol fly og flymotorer plutselig ville ta slutt.





Så tidlig som i 1941 ble flere skisser laget eller bestilt av George S.M. White, Sir Stanleys sønn, som foreslo en bilproduksjonsenhet etter krigen. Man besluttet å kjøpe opp

en eksisterende produsent og Alvis, Aston Martin, Lagonda, ERA og Lea Francis ble vurdert. Rett etter krigen ble det i stedet Frazer Nash som ble kjøpt opp. Nedenfor gis det en kort tidslinje for oppstarten og utviklingen av det nye selskapet Bristol Cars.

En kort tidslinje for utviklingen av Bristol Cars

Begynnelsen 1945–1947

En tilfeldig samtale fant sted i mai 1945 mellom D.A. Aldington, direktør for Frazer Nash som var inspektør for krigsdepartementet for flyproduksjon, og Erik Storey, assistent for George White ved Bristol Aeroplane Company. Samtalen førte etter hvert til Bristol Aeroplane Companys umiddelbare overtakelse av Frazer Nash.



D.A. Aldington og hans to brødre hadde markedsført "Fraser Nash B.M.W." før krigen og foreslo å bygge opp en oppdatert versjon etter demobiliseringen. Det så ut som en perfekt match for Aeroplane Companys egne ambisjoner om å produsere en høykvalitetssportsbil. Med støtte av War Reparations Board reiste H.J. Aldington til München og kjøpte rettighetene til å produsere tre BMW-modeller samt 328-motoren.

George White og Reginald Verdon-Smith av Bristol Aeroplane Company ble med i det nye styret til Frazer Nash men i januar 1947, like etter at de første bilene var produsert, førte krangel mellom Aldington og Bristol til nytt salg av Frazer Nash. Bristol Car Division ble en separat enhet.

Et renommé bygges 1947–60

George S.M. White, direktør for Bristol Aeroplane Company ble utnevnt til direktør for bildivisjonen 1947 og fra 1955 styreformann og direktør for Bristol Cars Ltd.

I løpet av disse fremgangsrike årene produserte bildivisjonen seks produksjonsbiler (typene 400 til 406) med Bristol-bygde 2-liter motorer. Motorene var bygd etter flystandarder, med flykonstruksjonsmetoder og under streng flykvalitetsinspeksjon, og fikk raskt et renommé for å være blant de fineste bilene i verden.



De oppnådde bemerkelsesverdig sportssuksess fra og med Polish Rally i 1948. En Bristol 450 racerbil vant 2-litersklassen i Reims i 1953 og Bristol 450-biler kom på første, annen og tredje plass i sin klasse i Le Mans i 1954 og 1955.

Arnolt Bristols, Cooper Bristols, AC, ERA, Frazer Nash, Lotus, Lister og Tojeiro Bristols oppnådde alle suksess med legendariske sjåførere som Jack Brabham, Mike Hawthorn og Stirling Moss. Racing-teamet under Vivian Selby inkluderte de tidligere "Bentley Boys" Sammy Davis, Stan Ivermee og Percy Kemish.

BRISTOL AGAIN **ALPINE RALLY**

4th and 5th

(In 2,000 c.c. category)

6th in General Classification.

Fastest time of all entries in
Autostrada Speed Test.

1st, 2nd and 3rd (Class E) in
Autostrada Speed Test.

1st and 2nd (Class E) in timed
section, Stelvio Hill Climb.

(Subject to official confirmation).



During 1949 the Bristol has competed
in four other Major International events

1st COMO HILL CLIMB

3rd MILLE MIGLIA

2nd TARGA FLORIO

3rd MONTE CARLO



Address Sales Enquiries to:
THE CAR DIVISION OF THE BRISTOL AEROPLANE CO. LTD., BRISTOL, ENGLAND

Uavhengighet 1969–73

Med troen om at “stor er best” tvang den britiske regjeringen fram fusjoner av flyprodusentfabrikker på slutten av 1950-tallet. Bristol Aeroplane Company ble delt i to, flyrammedivisjonen ble fusjonert med British Aircraft Corporation der type 198-design ble utviklet til Concorde. Flymotordivisjonen ble fusjonert med Bristol Siddeley (senere Rolls-Royce) der Bristol Pegasus ble utviklet til motor for Harrier jump-jet og Bristol Olympus ble motor for Concorde.

Bristol Cars fusjonerte også med Bristol Siddeley og sto i fare for å bli lagt ned, men ble kjøpt i september 1960 av George S.M. White, styreformann og grunnlegger. George White beholdt ledelsen av selskapet men solgte en 40 prosent aksjepost til Anthony Crook, en ledende Bristol-agent. Crook ble eneforhandler.



Uten den økonomiske og praktiske assistansen til Bristol Aeroplane Company kunne ikke Bristol Cars utvikle egne motorer lenger. De startet i stedet med spesialbygde V8-motorer for Canadian Chrysler som var et produkt av særskilt kvalitet og skjønnhet, men med et løvehjerte.

Nytt eierskap 1973–97

I september 1969, bare en måned før avdukingen av den nye Bristol type 411 på Earls Court, ble Sir George White utsatt for en alvorlig ulykke i sin Bristol 410. Bilen ble lite skadet men han hadde en alvorlig traumatisk opplevelse.

Etter hvert som tiden gikk ble det klart at han aldri ville bli bra nok til å klare å jobbe fulltid. For å sikre fremtiden til sin lojale arbeidsstokk besluttet han motvillig å selge sin majoritetsaksjeport til Anthony Crook i 1973.



Siden det ikke lenger var noen bånd til White-familien ba British Aerospace (arvtakerne til Bristol Aeroplane Company) selskapet om å flytte fabrikken fra Filton Aerodrome til nye lok-

aler i nærliggende Patchway. Anthony Crooks utstillingslokaler i Kensington High Street ble hovedkontor og Crook pendlet mellom de to lokalitetene i Bristols småfly.

Under Crooks ledelse produserte selskapet minst seks ulike typer og navnene ble stort sett lånt fra Bristols anerkjente flytradisjon: Beaufighter, Blenheim, Britannia og Brigand.

Slutten på den andre epoken 1997–2011

I februar 1997 solgte Anthony Crook en 50% aksjeandel i Bristol Cars til Toby Silverton, med en opsjon om å overta full kontroll innen 4 år. Silverton, som da var svigersønn til Joe Lewis i Tavistock-gruppen og sønn av Arthur Silverton i Overfinch, ble styremedlem sammen med faren.

Anthony Crook og Toby Silverton produserte Speedster, Bullet og 411 Series 6, men i 2002 ble Bristol Cars helt overtatt av Toby Silverton og Tavistock-gruppen, med Silverton som styreformann og Anthony Crook fortsatt som direktør. Sammen utviklet de en toseter V10 “superbil” oppkalt etter Sir George Whites verdensberømte toseters krigsfly fra første verdenskrig – Bristol Fighter.



Anthony Crook forlot Bristol Cars for godt i august 2007. I mars 2011, til bilindustriens og Bristol-eiernes store sorg, ble det annonsert at Bristol Cars hadde blitt satt under administrasjon. Redningen kom i april 2011 i form av Frazer-Nash Research.

George White

George White var sønnesønn av grunnleggeren av Bristol Aeroplane Company. Han ble utdannet på Harrow School og Magdalene College Cambridge der han studerte under W.S. Farren. Han sluttet skolen for å arbeide på “gølv” i British Aeroplane Company og gikk gradene og ble daglig leder i 1940, direktør i 1942 og til slutt konsernsjef og nestformann i styret.

Han hadde begge stillingene fram til Bristol Aeroplane Company, etter diverse fusjoner, sluttet å eksistere i 1967. Han var ansvarlig for fly- og rustningsdivisjonen under annen verdenskrig og var bindeleddet mellom Departementet for flyproduksjon og selskapet.



Under planleggingen av etterkrigsproduksjonen til BAC var han spesielt opptatt av produksjonen av Bristol Freighter og høykvalitetsbiler. Han viet mye tid og entusiasme til dannelsen av bildivisjonen og oppkjøpet av Frazer Nash. Han overtok divisjonen fra 1946 og ble oppnevnt til direktør for avdelingen i 1947 da Bristol og Frazer Nash skilte lag. Ved etableringen av Bristol Cars Ltd. i 1956 ble han utnevnt til styreformann og direktør. Samtidig var han direktør for Bristol Aeroplane Plastics som i tillegg til diverse avanserte produkter fra flydrivstofftanker til yachter, også lagde karosserier for Nobel og Lotus.

Etter fusjonen av Aeroplane Company's flyskrog og motordivisjonen som ble British Aircraft Corporation og Bristol-Siddeley Engines i 1959, kjøpte han Bristol Cars Ltd. Han solgte en 40% aksjeandel til Anthony Crook som da var eneforhandler for Bristol. George White ble seniorpartner da selskapet ble omorganisert og beholdt full kontroll over ledelse og policy mens Anthony Crook hadde ansvaret for salg. I september 1969 ble George White utsatt for en alvorlig bilulykke som ga ham varig men. Det var med stort vemod at han måtte erkjenne at han ikke kunne lede selskapet lenger og solgte derfor sin majoritetsinteresse til Anthony Crook i 1973.

George White og hans fremtidige svoger bygget om og kjørte en tidlig GN mens de fremdeles var på skolen i 1930. Han eide så en Alvis og to Aston Martin, men faren Sir G. Stanley White la ned forbud mot å kjøre bilrace.

Etter oppfordring fra Sir Roy Fedden begynte han med båtrace i 1931. Han oppnådde mange britiske rekorder og verdensrekorder i sin Riley-drevne "Bulldog II" og hans Lycoming-drevne Bulldog III. I 1937, med hjelp av kaptein George Eyston, var han aktivt engasjert i Bulldog IV drevet av en Napier Lion motor med håp om å vinne World Water Speed Record. En alvorlig ulykke i april 1938, da Bulldog III gikk rundt under et 24-mile rekordforsøk i Poole Harbour, gjorde brått slutt på George Whites sportskarriere.

Anthony Crook

T.A.D. Crook, kjent som "Tony", ble født i Rusholme, Manchester i februar 1920. Han ble utdannet på Clifton College og Cambridge. Hans familie hadde vært kullgruveeiere, men faren døde da han var ung. Han mintes ofte at han som seksåring ble tatt med på fornøyelsestur til Southport Sands. Der så han bilrace og fikk straks en lidenskap for motorsport.



Tony Crook tjenestegjorde ved RAFVR fra 1939 til 1946 og oppnådde stillingen som Flight Lieutenant. Han ble to ganger nevnt i "Dispatches". Han praktiserte kjøreteknikk i sin BMW 328 på en Lincolnshire flyplass under krigen som forberedelse til konkurranser etter krigen. Mens han fremdeles var i uniform ble han protesje for Raymond Mays av ERA, og da krigen sluttet vant han sitt første bilrace i Grandsen Lodge.

I løpet av ti år deltok han i firehundre ulike bilrace – bakkeløp, sprint, og andre race, først i BMW'en og en 2.9 liter supercharged Alfa Romeo. Han vant "hundrevis av race" som han selv sa.

I en alder av 27 etablerte han sitt eget firma innen salg, service og raceforberedelser, Anthony Crook Motors, og kjøpte et verksted med Ford-agentur i Town End, Caterham.

I tillegg til å selge Aston Martin, Lagonda, Fiat, Simca og Ford ble Anthony Crook Motors en av 22 agenter i Storbritannia oppnevnt av Bristol Aeroplane Company Car Division.

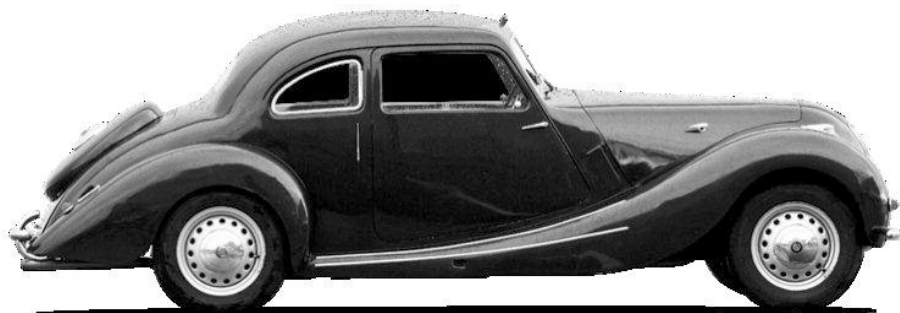
Anthony Crook kjøpte sin første Bristol 400 i mars 1948 og på slutten av 1949 kjøpte han en Frazer Nash med Bristol-motor fra H.J. Aldington som han racet med i eget navn og i Frazer Nash's navn. Han skaffet seg så to Cooper-Bristols og brukte alle tre biler i konkurranser for å demonstrere hvor dyktig selskapet var i race-forberedelser. Han kjørte i British Grand Prix i 1952 og 1953 og i Monaco Grand Prix i 1952, som det året omfattet Formel 2 biler. Han fant på mange geniale PR-stunt for å promotere sitt Bristol-agentur.

I 1954 åpnet Tony Crook et utstillingslokale i Esher High Street og i 1956 utvidet han igjen i lokaler i Hersham, der han ikke bare forhandlet biler men også fly og helikoptre. Han hadde en sterk økning i salget av Bristol-biler i denne perioden. I 1962 fikk han leie det berømte "Bristol"-utstillingslokalet i Kensington og i 1966 hadde han overtatt rollen som eneforhandler av Bristol-merket. Som et resultat av omorganiseringen av flyindustrien i 1969, ble Bristol Cars Ltd. truet av nedleggelse og ble så kjøpt av Sir George White, Anthony Crook Motors ervervet en 40 prosent aksjepost.

Tony Crook ble styreformann, direktør og eeneier av Bristol Cars i 1973 etter at Sir George gikk av med pensjon etter å ha blitt alvorlig skadet i en bilulykke. Crook flyttet fabrikken fra Filton til Patchway og pendlet mellom London og Gloucestershire i et småfly. Han trakk seg tilbake som eeneier i 2007, etter å ha solgt sin andel til Tavistock Group.

Her viser vi de første Bristol-bilene

1946: Bristol 400



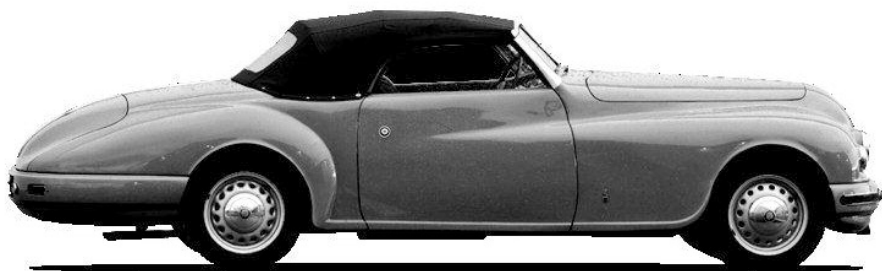
Bristol 400 var den første Bristol-modellen som ble produsert, og var en todørs sedan inspirert av førkrigs BMW 326 og 328, men med metallurgiske fremskritt fra krigsfly. Aerodynamisk, mekanisk effektiv og lav vekt gjorde den til en fremgangsrik rallybil, med en toppfart på 95.7 mph og en sekssylindret motor som var usedvanlig effektiv på den tiden.

1948: Bristol 401



Selv om den mekanisk var svært lik forgjengeren, viste 401-modellen frem de eksepsjonelle aerodynamiske ferdighetene til ekspertene på Filton-fabrikken på en fremragende måte. Det aerodynamiske eksteriøret gjorde at 2-liters sedanen klarte å oppnå 100 mph. Den var bygget helt av aluminium og karosseriet til denne 4-seters Bristol-modellen ble testet i vindtunneler og på flystriper for å oppnå best mulig aerodynamisk effektivitet.

1949: Bristol 402



402 var en kabriolet versjon av 401-modellen og ble markedsført i et begrenset antall. Den hadde en glatt kalesje som kunne brettes helt bort. Den fikk kjælenavnet "Hollywood Special" etter at et par av de første bilene ble bestilt av filmstjernen Stewart Granger og hans kone skuespillerinnen Jean Simmons.

1953: Bristol 404



Den ble døpt "forretningsmannens ekspress" og var en 2-seters kupé som ble bygget på samme chassis som 403 men med kortere akselavstand. Den veide mindre enn ett tonn men 404-modellen hadde et utvalg av motorer (en 100B versjon med 105bhp eller en 100C sportsversjon med 125bhp) og kunne skryte av et mye bedre bremsesystem enn tidligere biler som kunne takle toppfarter på opp til 110 mph. I tillegg til å ha halefinner som lignet på Bristols 450 racing kupéer var 404-modellen den første Bristol til å ha reservehjul og batteri installert inni akselavstanden.

Til minne om Tony Crook: 1920 -2014

En av Storbritannias største bilfirmaeiere døde i februar. Han styrte ultra-elegante Bristol i nesten 50 år. Han likte ikke biljournalister – særlig ikke Top Gear Magazines redaktør Tom Ford, men bilindustrien vil bli mye kjedeligere uten ham...



Tony Crooks topp 10

Mannen som formet Bristol i over 40 år valgte sine favoritter.

1) 1946 Bristol 400

“Den opprinnelige Bristol, så spennende, men så stille og raffinert, så mye mer enn en BMW.”

2) 1948 Bristol 401 Streamline

“Den kjentes bred ut, men var enda bedre enn 400. Rask og vakker. Vi klarte 104mph på Montlhéry og vant alt mulig med den.”

3) 1953 Bristol 404

“Så pen den er. Forkortet chassis, med to bittesmå bakseter som min datter beskriver som perfekt for barn “uten bein”.”

4) 1958 Bristol 406

“Bilen som du egentlig burde kjøre hele tiden. Den første med Dunlop skivebremses.”

5) 1959–1961 Bristol 406 specials

“Forkortede engangsutgaver var veldig unikt. Og vi banet vei for Aston Zagato”

6) 1961 Bristol 407

Den første V8-eren, hjulpet av min avtale om å forhandle Simca, som siden ble eid av Chrysler. Vi la deres V8 og kasse i en 406, det gikk bra”

7) 1968 Bristol 410

“ZF var interessert i forretninger, de trodde vi var et stort selskap. De tilbød oss 100 girkasser, jeg ville ha 6! 410 var spesiell, med 140 mph”

8) 1975 Bristol 412

“En helt ny stil og det var fascinerende å jobbe med Zagato igjen”.

9) 1976 Bristol 603

“En svært vellykket fortsettelse av 407–411 linjen, og som varte i over 30 år. Og vi gjorde alt hos oss”

10) 1980 Bristol Beaufighter

“Den første britisk-produserte bilen med fullt designet turbolader. Den gikk som en pokkers rakett og kunne gå på LPG”.

OK, da kan du få en til....

11) 1994 Bristol Blenheim

“Mange karosseriendringer og den gikk fremdeles godt i 2007! Den skulle lede fram til Buccaneer, en skikkelig lekker bil.”

WILLY GJERTSEN A/S

Engroshandel med maskinverktøy

- ★ **Verktøy for mekanisk industri**
- ★ **maskinrekvisita**
- ★ **agentur og engros**

Larviksgata. 3 - 0468 Oslo
Telefon: 23 00 85 50 - Telefax: 23 00 85 60

Vi bruker selvfølgelig



når vi drar til England



Jaguar Norge støtter hvert år sommerstevnet til Albion med et flott jaguarmerke.





GRETA MOLLANDERS **18.ÆRESLØP** **NORGE - 2014 - SVERIGE**



Et veteranbillop som er eksklusivt for kvinnelige sjåfører går av stabelen for 18nde gang - 16. – 17. august 2014.

Vi starter fra Hamar lørdag, overnatter på ærverdige Selma Lagerlöf Hotell i Sunne (Sverige) med festmiddag og har målgang på Kongsvinger søndag. På våre hjemmesider finner du informasjon om løpet, samt bilder fra tidligere års løp.

Gå inn på <http://www.gretamolander.no> for informasjon om løpet og meld deg på innen 1. juni 2014 og bli med!



B

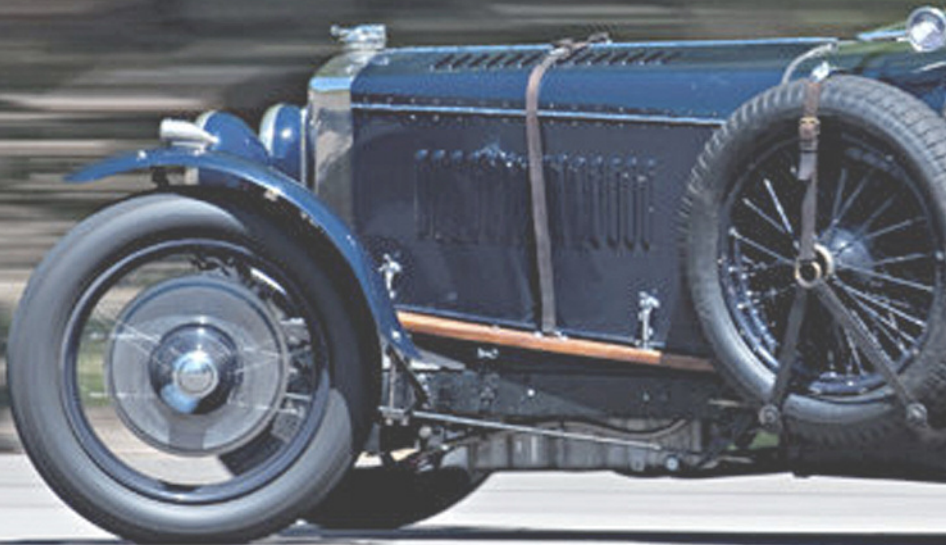


NORGE P.P. PORTO BETALT

BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås



*Nash and Godfrey hated cogs
Built a car with chains and dogs*

*Would it work I wonder if
It was fitted with a diff?*