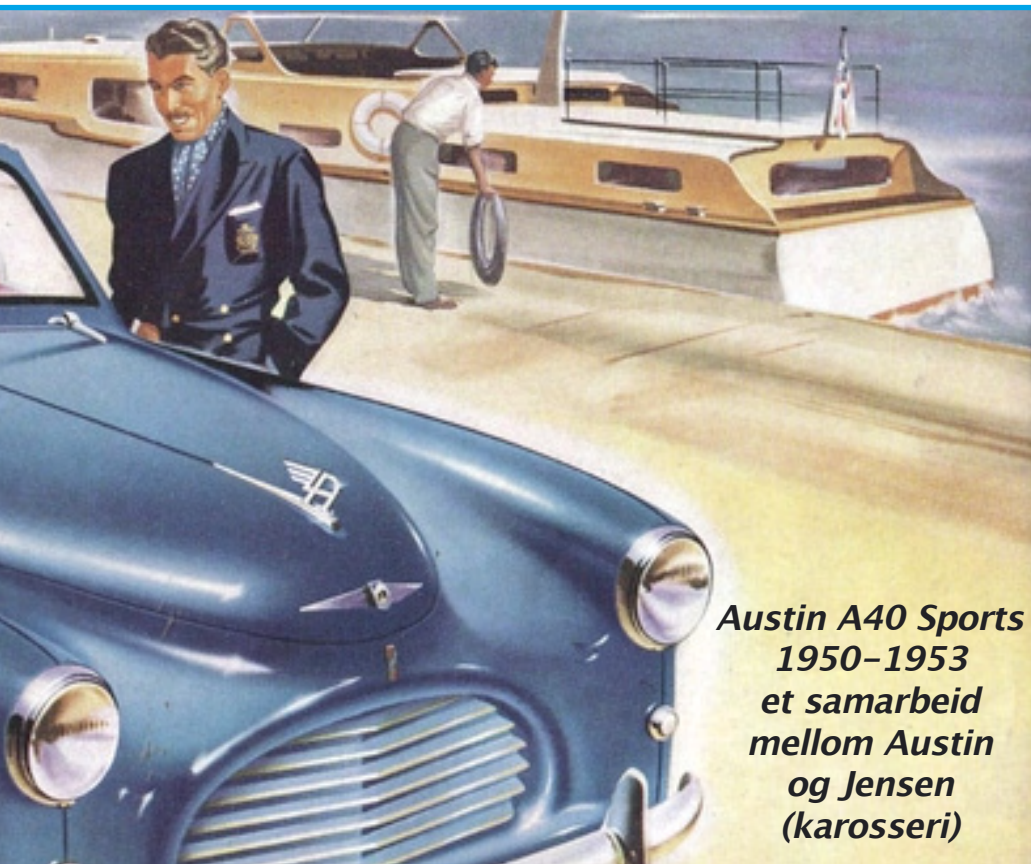




**MEDLEMSBLAD FOR
NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING
Nr. 2 – 2016**



*Austin A40 Sports
1950–1953
et samarbeid
mellom Austin
og Jensen
(karosseri)*



*Albionstand på
Ekebergmarkedet
7. mai 2016.*

*Her sto utstilt en
Vanden Plas
Princess fra
midten av 60-
tallet. Eier er Erik
R. Paulsen*



*Ikke langt unna sto en
Austin Healey Sprite
(Frogeye)*

NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING

TILSLUTTET LMK

Leder:

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

Kasserer og medlemsregisterfører:

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

Sekretær:

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

Styremedlemmer:

Trond Hubred, Smibakken 5, 2337 Tangen,
tlf: 908 28 764, epost: trond@hubred.net
Jan Tverdal, Øylo 2975 Vang i Valdres, tlf 90196492, epost: jan@wgas.no

Styremedlem og webredaktør:

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

Styremedlem og redaktør:

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

Forsikringskontakt/besiktigelsesmenn:

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

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

Godkjente besiktigelsesmenn:

Frode Tverdal, Birkelundveien 42, 1481 Hagan,
tlf: 901 96 483, epost: frode@wgas.no
Knut Matre Fredlundbakken 5, 5073 Bergen tlf: 55 28 30 64
Jan Ivar Sørensen, Kongsvingervegen 1698, 2160 Vormsund
tlf: 400 66 671 epost: bmc@regnskapsbistand.no
Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn
tlf: 74 09 58 73 epost: gudleif.vangen@gmail.com
Olav Bjørge, Øgle-Vikenveien 1119, 2450 Rena, tlf: 952 31 403
epost: olavbjorge@msn.com

Albions bankontonr.: 9713 62 53720

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

Formannen har ordet

Det er sommer på kalenderen, men den gode sommervarmen veksler jevnt og trutt mellom sør og nord, sol og regn om hverandre.

På Ekebergmarkedet i mai hadde vi igjen værgudene med oss. En spesiell takk til Erik R. Paulsen som stilte velvillig stilte opp med sin flotte Vanden Plas Princess 4IR 1965-modell. Erik med følge koste seg i et ordentlig godt anglofilt miljø og det var mange som beundret doningen hans og skrytepraten gikk i flere timer.



Oppslutningen om "Høvikodden" siste onsdag i måneden er på topp, en uformell samling hvor det prates, skrytes og utveksles erfaringer. Nå er det også andre anglofile som ønsker å samarbeide med oss, så vi går spennende tider i møte.

Lørdag 18. juni var vi på Burud og takk til Dag som arrangør. Det var ca 70 engelske doninger, værgudene var på vår side og vi ble godt mottatt både på Burud og biltur i fine omgivelser til Blåfarveverket. ENGELSK BILDAG på Burud er blitt en årlig hendelse. Takk til Dag igjen.

Albiontreffet: Dette blir også i år på Biri Travbane, men det er som tidligere nevnt flyttet på dato. Siden datoen ble flyttet, må vi i år benytte Furuodden Camping (nabo til Biristrand Camping). Det er noen få ledige hytter igjen, og kontakt undertegnede for bestilling av hytte. Se program.

Forresten? Har du husket å betale kontingenten for 2016 kr 300? MRK. For de som nytter nettbank/mobilbank, sjekk at kontonummeret er korrekt, korrekt kontonummer er 9713.62.53720.

Hvis ikke du har betalt, vennligst overfør til klubbens konto eller betal kontant i august på treffet vårt.

Så håper jeg at dere alle får en fin ferie og kos dere med gammel-doningen – kjør forsiktig og fornuftig

Ønsker dere alle en god sommer og så treffes vi på Biri til Albiontreffet den 20. august.

Hilsen Lise



Redaktøren har ordet

Vi er inne i sommersesongen og det er mange gamle biler ute på veiene. Det er koselig å se den store variasjonen av gamle biler og for oss albionister er det artig å se mange gamle engelske biler.

På Ekebergmarkedet hadde vi utstilt en Vanden Plas Princess. En staselig bil og det ga meg ideen om å finne materiale om denne bilen på nettet. Igjen måtte jeg ty til Aronline og Keith Adams. Selve navnet Vanden Plas stammer fra slutten av 1800-tallet og er altså av de eldste i bilindustriens historie.



Vi har også krydret dette nummeret med bilder av forskjellige Austin Axxx fra 50-tallet. Det ga grunnlaget for en artikkel om Austin A40 Sports og samarbeidet mellom Austin og Jensen. Den ble produsert mellom 1950 og 1953 og totalproduksjonen var på 4011 biler. En sjeldenhet i dag.

Vi har tidligere hatt en artikkel om olje som kan brukes i gamle biler. I dette nummeret finner du en artikkel om bensin og gammel motor. Håper at den kan være til nytte ved valg av oktan og hvor mye tilsetningsstoffer (bl.a. bly) som vi må fylle på tanken.

Avslutningsvis vil jeg vise til det flotte arrangementet engelsk bildag på Burud. Dag Jarnøy har nedlagt en kjempeinnsats for å få dette på plass. I år ble dette meget vellykket. Her var det en strøken Jaguar som fikk flest stemmer. Den er avbildet på vår nettside:

<https://www.facebook.com/Norsk.Albion/>. En annen bil fikk også min oppmerksomhet. Det var bilen til Svein Storsveen, en Sunbeam Talbot. Bilen er totalrestaurert og fremstår som et smykke. Det er bare å gratulere Svein med flott utført arbeid. Inne i bladet får du se bilder av denne flotte bilen.

Hilsen Redaktøren

INNKALLING TIL ÅRSMØTE

På Biri Travbane lørdag den 20. august 2016 kl. 14.00
(på standen – i teltet – lurt å ta med stol)

Saksliste:

1. Godkjenning av innkalling
2. Valg av ordstyrer samt valg av to stk. til å undertegne protokollen
3. Styrets årsberetning
4. Revidert regnskap for 2015, Budsjett 2017
5. Eventuelt innkomne saker
6. Utnevnelse av eventuelle nye merkeoppmenn/ forsikringskontakter og forsikringskomité
7. Fastsettelse av kontingent for 2017
8. Valg

Hvis du ønsker saker behandlet på årsmøtet, må disse være formannen i hende senest 1. august 2016

mail: lise@ukkelberg.co.uk

post: Albion v/Ukkelberg, Svartolderveien 11, 2316 Hamar

Vel møtt.

Hamar, 11. juni 2016

For styret

Lise J Ukkelberg/s

Formann

STYRETS ÅRSBERETNING 2015

Styret har bestått av følgende:

Lise J Ukkelberg	formann
Jan Ivar Sørensen	kasserer/medlemsregister
Dag Jarnøy	web-redaktør
Roar Snedkerud	rundskrivredaktør
Jan Tverdal	styremedlem
Oddbjørn Sørensen	styremedlem
Trond Hubred	styremedlem

Under årsmøtet på Biri Travbane lørdag 8. august 2015 ble ovennevnte styre gjenvalgt.

I perioden har det blitt både telefonsamtaler, mange mail, 2 styremøter samt enkelte møteplasser i Albions "telt" og ved andre treff og sammenkomster.

Nytt av året var Engelsk Bildag på Burud. Dag Jarnøy var primus motor, bokstavelig talt og dagen ble så vellykket at den gjentas i 2016. En stor takk til Dag for flott treff.

Albion deltok i mai på Ekebergmarkedet og er et sentralt treffpunkt for de som har den anglofile syken. "Høvikgruppen" markerer seg mer og mer – det er treff siste onsdagen i måneden – og møtende Albionister m/biler er økende.

Det er utgitt 4 medlemsblader, 2 vår og 2 høst foruten at Albions nettsider fortløpende har blitt ajourført. Takk til Roar og Dag for glimrende utførte jobber.

Regnskapet 2015 er formelt ikke revidert, men vil fremlegges i revidert stand den 20. august til årsmøtet. For 2015 viser foreløpig regnskap et underskudd på kr 5.496 og egenkapital (innestående bank + klubb effekter) kr 107.487 som styret er godt fornøyd med. Årsaken til underskuddet er at det er utgiftsført effekter (bl.a.t-skjorter) som var innkjøpt for en del år tilbake og aktivert. Derne st har klubben gjort en del innkjøp av rekvisitter i stedet for leie.

Selve markedet på lørdag, tilbake på Biri Travbane var et hyggelig møte med mange britiske biler på plenen. Et medlem sa det slik: Det var godt å komme hemmat.

Ettermiddagen og kvelden på Biristrand Camping var vellykket og det var fint vær og ikke regn – vi hadde jo innkjøpt nytt telt!

Premiebordet og gevinstene var som tidligere sprekktelt og alle, store som små fikk premie.

Medlemsmassen er stabil og det er kommet til nye medlemmer og "gamle"-nye.

Styret vil takke våre sponsorer, merkeoppmenn, forsikringskon-
takter og medlemmer for det flotte og gode arbeidet som alle har
bidratt med.

For styret

Lise J Ukkelberg/s

Formann

BUDSJETT 2017

INNTEKTER

Medlemskontingenter	56.000,00
Inntekter treff Biristrand	4.000,00
Refusjoner LMK	200,00
Renter	200,00
SUM INNTEKTER	60.400,00

UTGIFTER

Styreutgifter mv (tilretting av treff)	4.500,00
Kontingent LMK	3.500,00
Porto blad	6.000,00
Trykking blad	37.000,00
Utgifter Treff	5.000,00
Hjemmesider/Web/annonser	4.000,00
Bankgebyrer	200,00
SUM UTGIFTER	60.200,00

Kontingent: forslag fra styret:

Uendret fra 2016 – 2017 kr 300.

(ingen budsjettering av salg klubbefekter mv.)

RESULTATREGNSKAP

	Bud 2016	2015
Inntekter		
Medlemskontigent	56.000	57.000
Inntekter Biri	4.000	8.000
Salg klubbeffekeer	8.700	
Refusjon LMK/andre innt	200	100
Renter	200	302
Sum inntekter	60.400	74.102
Utgifter		
Klubbeffekeer – Note 1		15.716
Kontingent LMK	3.500	3.015
Porto	6.000	5.608
Trykk	37.000	36.650
Ekeberg /Biri/Treffutgifter	5.000	8.934
Styreutgifter	4.500	2.702
Div utstyr rekvisita		3.379
Hjemmeside/annonser	4.000	3.544
Bankgebyrer	200	50
Diverse		
Sum Utgifter	60.200	79.598
RESULTAT	200	-5.496
BALANSE		
Klubb-effekter		7.955
Bank-konto		99.832
Forsk.bet kontingent		-300
Utestående kontigenter		
Andre fordringer		
SUM AKTIVA		107.487
Egenkapital		107.487
Leverandørgjeld		107.487
SUM PASSIVA		

Oslo 16/6-2016

Jan-Ivar Sørensen, Kasserer – Bjørn Lie, Revisor

Regnskapet er formelt ikke revidert og derfor ikke signert
(fremlegges direkte på årsmøtet)

Valgkomiteens innstilling:

Lise J Ukkelberg	formann	På valg
Jan-Ivar Sørensen	Kasserer/medl.reg.fører	Ikke på valg
Dag Jarnøy	Web-redaktør	På valg
Roar Snedkerud	Redaktør	Ikke på valg
Jan Tverdal	Styremedlem	På valg
Oddbjørn Sørensen	Styremedlem	På valg
Trond Hubred	Styremedlem	Ikke på valg

Formann er på valg hvert år og velges for 1 år av gangen
Øvrige styremedlemmer: 2 år

Lise J Ukkelberg, Dag Jarnøy, Jan Tverdal og Oddbjørn Sørensen er alle oppringt og samtlige har svart til å fortsette.

Valgkomiteens innstilling er derfor at dagens styre fortsetter, de som er på valg velges for 2 nye år og formann for 1 år.

Oslo/Nordfjordeid, 10. juni 2016

Harald Bergsaker/s

Per Bergheim/s



PROGRAM

ALBIONTREFF

19.20. og 21. august 2016

Fredag kveld 19. august:

Mjøsmarkedet åpner (se eget)

Vi treffes på Furuodden Camping for de som kommer fredag kveld. Kanskje noen også drar på markedet på Biri Travbane – full aktivitet om kvelden

Vi blir uformelt kjent med hverandre for de som kommer til Mjøsområdet fredag

Lørdag 20. august:

– Mjøsmarked på Biri Travbane

08.00 Markedet åpner

09.00 Marked m/Albion-stand + biloppstillingsplass for engelske biler. Ved innkjøring – si at du skal på den engelske del

14.00 Årsmøte (i teltet) – ta med stol ?

Ca. 18.00 og utover: Eget telt på plenen

Furuodden Camping – parkeringsplass for biler. Grillkos mv. Ta med grillmat, bestikk, bord, stol mv (det er oppsatt bord/stoler til 50 stk) og litt drikke.

Konkurranser, premier mv.

Overraskelser Sengetid?????

Søndag 21. august:

– Morgenskryt og hjemreise for de fleste

Hvis du og dine ikke har anledning til å komme på Biri Travbane er du alltid velkommen på lørdagskvelden til grillkos, konkurranser og premierVi registrerer deg på Furuodden Camping, vi treffes i anglofilt miljø!

Vanden Plas

Av Keith Adams

Navnet Vanden Plas stammer fra slutten av 1800-tallet og er derved blant de eldste i bilindustriens historie. Her skal vi se på hvordan merket ble en del av det store BLMC-konsernet og hvordan merket fremdeles eksisterer i dag til tross for opp- og nedturer i årenes løp.



Karosseriprodusenten Carosserie Van den Plas ble etablert i Belgia i 1898 av Guillaume van den Plas og hans tre sønner Antoine, Henri og Willy, med baser i Antwerpen og Brussel. Et engelsk datterselskap ble etablert i 1913 og fikk navnet Vanden Plas (England) Ltd. Men etter første verdenskrig gikk det etter hvert dårlig for selskapet og i 1923 gikk det konkurs. En av direktørene hos Vanden Plas, Edwin Fox (sammen med brødrene Alfred og Frank) lykkes i å overta navnet og kundekretsen til selskapet og relanserte det som Vanden Plas (England) 1923 Ltd. med Alfred som styreformann og Edwin som administrerende direktør. De opererte fra en gammel flyfabrikk i Kingsbury i Nord-London og Edwin bygget opp et strålende renommé for selskapet ved å etablere sterke bånd til bl.a. Bentley og Alvis. I 1932 jobbet hans 32-år gamle sønn Roland i Vanden Plas i en kort periode, før han ble headhuntet av Alvis senere samme år. Han returnerte imidlertid til familiebedriften i 1940 som driftsingeniør og steg i gradene til fabrikkdirektør i løpet av krigsårene.

I tillegg til bilproduksjonen, etablerte selskapet også et samarbeid med De Havilland i løpet av 30-årene og påtok seg arbeid for den voksende flyindustrien og sto for et verdifullt bidrag til krigsinnsatsen.

De første etterkrigsårene var imidlertid svært vanskelige for Vanden Plas. En mislykket kontrakt med Rolls-Royce førte til en hektisk jakt etter oppdrag, da Austins Leonard Lord la inn et bud på £90.000 for selskapet. Lord var på utkikk etter noen som kunne tegne og bygge karosseriet til Austins nye seks-sylinder chassis, og anså Vanden Plas som en ideell kandidat. Fox-familien godtok budet hans, Vanden Plas ble et datterselskap av Austin, Lord overtok som styreformann og administrerende direktør, mens Edwin og Roland ble direktører sammen med George Harriman fra Austin. Den nye bilen ble lansert året etter som Austin A120 Princess, men i løpet av et par måneder økte motorstørrelsen fra 3,5 til 4 liter, den fortjente derfor sitt nye navn A135. Så fulgte en periode med solid utvikling og Princess II kom i 1950, fulgt av Princess III i 1953. I 1952 ble en limousin med lang akselavstand lansert, som raskt ble populær hos de kongelige, både hjemme og i utlandet.



Edwin Fox

Etter at Edwin Fox døde 26. februar 1954, ble Roland Fox utpekt som administrerende direktør. I 1956 fikk Austin A135 et helt nytt karosseri til den siste modellen – Princess IV. Året etter besluttet BMC å slette «Austin A135»-prefikset fra Princess IVs navn (også fra Limousin-versjonen) i et klart forsøk på å gi bilen et eget særpreg, men den uavvendelige sannheten var at det var stadig synkende etterspørsel etter denne type biler i etterkrigstiden.

I 1958 var Leonard Lords reaksjon på markedskreftene å sende 500 Austin A105 Six fra Longbridge til Kingsbury for å fikses opp til karosserifabrikant standard og selges som Austin A105 Vanden Plas. Forsøket var vellykket og heretter la man mye større vekt på å fikse opp biler. I 1959 ble Farina Princess 3-liters sedan lansert, med særpreget ny front som var designet av Roland Fox selv.

Denne bilen erstattet effektivt både Austin A105 Vanden Plas og Princess IV sedan, mens Princess Limousine skulle fortsette i produksjon i ytterligere ni år. Så i 1960 lanserte BMC Vanden Plas som et eget merke (se omtale av «Princess-navnet» nedenfor for historien bak), og rundt midten av det tiåret var det etablert tre prestisjetrimmede modeller: den ADO16-baserte Princess 1100, den Austin A110-baserte Princess 4-liter R (forløper til Princess 3-liter) og den førende Vanden Plas Princess 4-liter limousin (den tidligere A135 med lang akselavstand). Faktisk kunne denne serien ha vært enda større, hadde bare noen av de foreslåtte prototype-modellene blitt ferdige.



Roland Fox

2. juni 1967 mistet Vanden Plas (England) 1923 Ltd. sin status som datterselskap da den ble omdøpt til Vanden Plas division of BMC, innenfor Austin-Morris gruppen. Etter BMCs overtakelse av Jaguar/Daimler året før var det nå planer for Vanden Plas å montere og trimme den kommende Daimler DS420 limousinen, som fortsatte i produksjon (senest hos Jaguars Coventry-fabrikk) fram til begynnelsen av 90-tallet. DS420 ble lansert i 1968 og erstattet ikke bare Daimlers egen DR450 men også Vanden Plas Princess 4-liter limousin som var bygget i Kingsbury. I 1968 kom også fusjonen som brakte Rover og Triumph inn i folden, og som også betydde slutten for Princess 4-liters R sedan. Så, ved inngangen til 70-tallet produserte Kingsbury DS420 og Princess 1300, men Jaguars kommende styreformann Lofty England var allerede i dialog med Roland Fox om å utvikle en ny flaggskipsmodell. I løpet av et par år ble denne dialogen til realitet når Vanden Plas-navnet ble knyttet til Daimler for første gang, med lanseringen av den XJ6-baserte Daimler Double-Six Vanden Plas. Plassert helt på toppen av Daimler-serien (og enda dyrere enn den grandiose limousinen), hadde denne bilen enda lenger akselavstand enn XJ6 og hadde fordelene med den nye ytterst behagelige Jaguar-utviklet 12-sylinders motor og et Kingsbury-trimmet interiør som var svært luksuriøst, selv etter Daimler-standard.

Jaguar anså at denne modellen skulle kunne konkurrere med toppmodellene fra Mercedes Benz og at den kanskje kunne stjele noe omsetning fra den langt dyrere Rolls-Royce Silver Shadow. En ting var i hvert fall sikkert: innen BLMC-gruppen ble Vanden Plas knyttet mye sterkere til Daimler enn til Austin, og i 1974 ble ansvaret for bilen formelt overført til Jaguar Cars Ltd.

I 1974 var det slutt for den siste Vanden Plas-bilen med Princess-navnet: den populære 1300-modellen. Samtidig med den omtalte omorganiseringen var det allerede arbeid i gang med å erstatte Princess med en Allegro-basert modell, og disse planene utviklet seg raskt. Tross alt genererte denne lille bilen over en tredjedel av omsetningen til Vanden Plas, som Jaguar ikke hadde råd til å se bort fra. Men, strenge budsjettbegrensninger som var blitt pålagt før overdragelsen betydde at bare en karosseridel kunne endres i den nye stylingen av bilen, derfor var det at Vanden Plas 1500 ble lansert sommeren 1974 med et ny-designet panser som fulgte konturen til den prangende grillen. Det må sies at til tross for det tradisjonelle interiøret med valnøtt, skinnseter og Wilton-tepper, manglet denne nye bilen elegansen og appellen til dens populære forgjenger. Allikevel var det et stabilt salg fram til slutten av 1970, og da beslutningen kom i 1979 at Kingsbury-fabrikken skulle stenges ble produksjonen av 1.5/1.7 (det nye navnet til 1500) overført til MG-fabrikken i Abingdon. Bilen overlevde ett år eller mer ekstra, men planer om å lansere en revidert versjon sammen med Mk3 Allegro ble droppet.

Etter slutten for 1.5/1.7, gikk Vanden Plas-merket i dvale i 1980. Navnet var imidlertid ikke helt borte. For det første hadde Daimlers serie fremdeles en Double Six Vanden Plas på topp (som series III og produsert helt og holdent på Jaguars Browns Lane fabrikk), mens i USA hadde Daimler-modellene lenge blitt markedsført som «Jaguar Vanden Plas», for derved å unngå potensiell forvirring med Mercedes-modellene til Daimler-Benz, en ordning som fortsatt gjelder i dag. For øvrig, før året var omme hadde BL besluttet å knytte Vanden Plas-navnet til en Rover for første gang, da de lanserte Rover 3500 Vanden Plas til erstatning for V8-S.

De neste årene dukket det opp mange nye modeller med Vanden Plas-merke på i Austin- og Rover-seriene. Men i 1984 snudde strømmen da Jaguar og Daimler igjen ble del av den private sektor og Vanden Plas-navnet ble droppet fra modellene i hjemmemarkedet. I 1988 ble Austin-merket historie og da forsvant all omtale av Vanden Plas i bilterminologien. Året etter ble det slutt på produksjonen av den eneste gjenværende Rover som bar navnet, 213/216-serien, og Vanden Plas-navnet hadde endelig forsvunnet fra Storbritannia. Og det kunne ha vært slutten, hvis ikke MG Rover hadde annonsert en ny spesialbestilt flaggskippsmodell for 75-serien: Rover 75 Vanden Plas.



Vanden Plas-navnet

Hvorfor blir Vanden Plas ofte forkortet til «VDP» (og ikke bare VP)? Hva betyr det egentlig? Og hvordan bør navnet uttales? Disse spørsmålene kan besvares (eller i hvert fall belyses) ved å grave i opprinnelsen til navnet. Først, for å fjerne noen vanlige misoppfatninger, så er navnet ikke fransk, tysk eller nederlandsk, men flamsk, fra den nederlandsk-talende delen av Belgia. I vanlig nederlandsk hadde navnet blitt skrevet «van den Plas» (og sortert alfabetisk under «P»).

Men, på flamsk er det stor V (sortert under «V») og «Van den Plas» trekkes sammen til «Vanden Plas» og noen ganger til «Vandenplas». For øvrig i moderne nederlandsk bruk ville man si «van der plas» men flamske etternavn blir aldri oppdatert til mer moderne stavemåte (mens det er en tendens til å gjøre dette i Nederland). Så er det betydningen av navnet. I boka «Vanden Plas – Coachbuilders» gir Brian Smith den direkte oversettelsen «til dammen». «Plas» er faktisk det nederlandske ordet for dam, så det er antagelig korrekt, men man bør være klar over at ordet brukes på alt fra sølepytter til større vannmasser. «Å tisse» på nederlandsk er «een plas doen», vannsøl beskrives som «plas» på gulvet og «de grote plas» (den store dammen) brukes om havet. Men, det kan ikke utelukkes at som etternavn kan det være en forvanskning av et ord som høres likt ut, men som betyr noe helt annet.

Så til slutt, uttalen. Mange folk i engelsktalende land tar feil og tror at «S»en på slutten er stum, og uttaler navnet som «Vanden Plah». Men, den korrekte uttalen (både på flamsk og vanlig nederlandsk) har en ganske skarp «s» på slutten, som i det engelske ordet «kiss». Begge «a»-vokalene i navnet uttales på samme måte, som på engelsk «yah», så fonetisk burde vi uttale navnet «Vahnden Plahs». På flamsk vil man legge litt vekt på første stavelse i «Vanden» mens på vanlig nederlandsk vil man legge mer vekt på «Plas».

Princess-navnet

Det startet som navnet på en modell, ble et merkenavn, men ble så degradert til en slags annenrangs merkestatus, før det til slutt ble droppet helt – bare for å gjenoppstå ett år senere med gjenopprettet merkestatus. Slik er historien om Princess-navnet innenfor BMC>Rover....

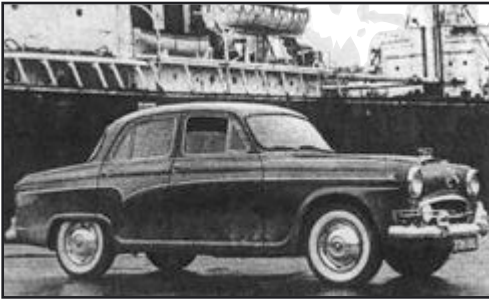
Princess var et ganske uvanlig navnevalg for Austins 1947 A120-modell. Bortsett fra Invicta med deres Black Prince, var det ingen britisk produsent som brukte kongelige som inspirasjon for modellnavnene på den tiden. Men etter noen få år var det tydeligvis etablert en slags trend: Daimler introduserte sin Consort-modell i 1949 og skulle senere bruke navn som Regina, Majestic og Sovereign, mens på den andre enden av skalaen

valgte Reliant humoristisk nok navnet Regal på sin 3-hjuls bil i 1952. Austin-modellen fortjente imidlertid et sånt prestisjefylt navn, siden karosseriet var spesialdesignet i Kingsbury, og den svært kompetente arbeidsstokken monterte også bilene og utstyrte dem med svært høy standard. Det passet da svært godt at Vanden Plas snart skulle levere Austin A135 Princess limousiner til kongelige, både i Storbritannia og i utlandet.

I 1957, etter at Princess-navnet hadde prydet fire versjoner av Austins A120/135 sedan, samt A135 limousin som ble lansert i 1952, besluttet BMC å skille flaggskipmodellen fra Austin-merket. Med dette for øye ble Princess-navnet forfremmet til bilmerkestatus og sedanmodellen ble kjent ganske enkelt som «Princess IV», mens den tradisjonelt stylede versjonen med lang akselavstand ble kjent som «Princess 4-litre Limousine». To år senere ble den A99-baserte «Princess 3-litre» lagt til serien og erstattet Princess IV. Men til tross for at BMC insisterte på at disse modellene var «Princess» rett og slett, hadde publikum andre oppfatninger og refererte vanligvis til dem som «Austin Princess», såpass sterk var bindingen mellom disse to navnene. I midten av 1960 slo BMC tilbake ved å etablere Vanden Plas-navnet som bilmerke, og således ble Vanden Plas Princess 3-liter etablert. Vanden Plas 1100/1300 og 4-liters R-modeller som fulgte bar også Princess-navnet, og ga den et mer underordnet bilmerkenavn enn ett modellnavn. Skiltet på veggen på hovedkvarteret i Kingsbury annonserte at det var hjem til «Vanden Plas Princess Cars».

I 1974 ble Vanden Plas Princess 1300 erstattet av den Allegro-baserte Vanden Plas 1500 og således ble Princess-navnet dropet. Hvorfor? Vel, på denne tiden var over 60% av Vanden Plas-avdelingens omsetning generert av Daimler-modellene (DS420 Limousin og Double Six Vanden Plas), slik at ansvaret hadde blitt overført fra BLMC Austin-Morris til Jaguar Cars Ltd. tidligere samme år. Vanden Plas' nye sjefer hos Jaguar vurderte at Princess-navnet hadde sterke bindinger til Austin, så de måtte gi slipp på det. Men, knapt ett år senere skulle Leyland Cars gi navnet nytt liv, da det ble valgt til merkenavnet for den tidligere 18-22 serien. Navnet ble endelig stedt til hvile i 1982, da Princess ble omdøpt til Austin Ambassador.

Modeller med Vanden Plas-merke



Austin A105 Vanden Plas 1958–59. Dette var bilen som ga inspirasjon til Vanden Plas-merket. I 1958 besluttet Leonard Lord å sende 500 stk. Austin A105 Six til Kingsbury for å bli pusset opp til en høyere standard. Dette var noe nytt for Vanden Plas,

som tidligere hadde konsentrert seg om bygging av spesialkarosseri, men den gode mottakelsen banet vei for en sterk oppfølger....



Vanden Plas Princess 3-litre 1960–1964. Opprinnelig lansert i 1959, ble denne bilen den første til å bære Vanden Plas-merket da den ble relansert året etter. Den etablerte også stilen for de påfølgende modellene på 60-tallet.



Vanden Plas Princess 4-litre Limousine 1960–1968. Lansert i 1962, fikk denne Princess med lang akselavstand Vanden Plas merke (sammen med den nyere 3-liters modellen) i 1960, da var dette den eneste gjenværende tilknytningen til Vanden Plas'

spesialkarosseri-fortid. Slottet bestilte flere i løpet av de kommende årene, en av dem fikk avisoverskrifter i mars 1974 da den ble overfalt og ødelagt i et mislykket forsøk på å kidnappe passasjerene: Princess Anne og Kaptein Mark Phillips.



Vanden Plas Princess 1100/1275/1300

1963/1974. Selv om den aldri var del av BMCs produktserie var Princess 1100s blanding av topputstyrt bil i en kompakt innpakning populær blant mange. 1275-modellen var til salgs noen måneder i 1967 før MkII-style ble lansert på høsten.



Vanden Plas Princess 4-litre R 1964–1968. Den erstattet 3-liters modellen, og fikk ny styling av bakenden, ekstra bein plass i baksetet og en Rolls-Royce motor. Men, fusjonen i 1968 gjorde den overflødig i forhold til selskapets behov, så den ble ikke erstattet.



Daimler Double-Six/4.2 Vanden Plas 1972–1984.

Denne ble laget på personlig initiativ fra Jaguars Lofty England, som ett flaggskip for deres nye V12-motor. Den ble lansert mot slutten av produksjonen av Series I, men færre enn 400 var bygget før

Series II ble lansert ett år senere. Fra juni 1975 ble en 4,2 liter lansert, som ble utstyrt til samme høye standard på Kingsbury. I mellomtiden ble alle Daimler sedan solgt som «Jaguar Vanden Plas» og slik er det fremdeles.



Vanden Plas 1500/1.5/1.7
1974–1980. Dette var en mindre vellykket etterfølger til Princess 1300 som ble rasket ned på og som var den siste til å bli produsert under Vanden Plas-merket.



Mini Vanden Plas 1978–1980. BL-avlegger Leykor lanserte ideen om å bruke Vanden Plas-navnet kun som et kvalitetsmerke da de lanserte «den mest luksuriøst utstyrte Mini noensinne i Sør-Afrika».



Rover 3500/2600 Vanden Plas 1980–1986. Etter at Kingsbury ble nedlagt og derav slutten for VP1500. BL gjenoppfrisket Vanden Plas-navnet på toppmodellen til Rover, og erstattet derved den kortvarige V8-S. 2600-versjonen ble lagt til i midten av

1984, men da 800-serien erstattet SD1 i 1986 ble «Sterling»-navnet valgt til flaggshipsmodellen (selv om Coleman-Milne senere brukte Vanden Plas-merket på den halv-offisielle lwb 800).



Austin Ambassador Vanden Plas 1982–1984. Den neste modellen som fikk dagens Vanden Plas-behandling var Ambassador, en midlertidig løsning. Det kan påstås at denne hadde man ventet lenge på. Tilbake på 1970-tallet hadde Kingsbury produsert en

prototyp Vanden Plas 2200 basert på forløperen til Ambassador, 18–22 serien, men etter Ryder Report ble det slutt på merkeproduksjon og serien ble relansert som Princess.



Austin Metro Vanden Plas 1982–1988. 1982 var et viktig år for Metro. I tillegg til å introdusere den sporty MG-versjonen, lanserte BL både rimelige og eksklusive modeller, med skittbillige City i den ene enden av skalaen og Vanden Plas-modellene med

plysjinnredning i den andre enden. Det ble også produsert en «limited edition» på 500 stk. av «VP500»-versjonen i 1983 for å markere 25 årsjubileet til den opprinnelige produksjonen av 500 A105 Vanden Plas-modeller. Vanden Plas ble erstattet av «GS»-versjonen i 1988, som ikke lenger var en Austin.



Austin Maestro Vanden Plas 1983–1988. Så stor var suksessen med Metro Vanden Plas at det var forventet at Maestro-serien også skulle inkludere en Vanden Plas-versjon. Disse ble til salgs fra starten, de første modellene var mer eksklusivt innredet, mens versjonene etter 1985 var bedre bygget.

Tidligere eiere inkluderer forfatteren, som minnes en venn som omtalte bilen som «Vanden Plastic»...



Austin Montego Vanden Plas
1984–1988. Den var basert på Maestro og ble lansert med en luksuriøs Vanden Plas-versjon som både sedan og stasjonsvogn. Faktisk var dette den første (og hittil eneste) stasjonsvognen med Vanden Plas-merke. Som med

Maestro innebar droppingen av Austin-navnet i 1988 at Vanden Plas-versjonen også ble borte, derved var Mayfair på topp i serien.



Rover 213/216 Vanden Plas
1984–1989. Den Honda-baserte 200-series erstattet Triumph Acclaim og var introdusert som en mindre partner til SDI-serien. Tilgangen på trimmede Vitesse og Vanden Plas versjoner forsterket budskapet om at disse bilene nå

var Rover. I 1989 ble de erstattet av R8-type 200 series, da ble «GS»-merket populært for eksklusive versjoner.



Rover 75 Vanden Plas.
Annonisert i 2002. Etter at navnet hadde blitt liggende i dvale hos Rover Group i over ti år, annonserte det gjenopstående MG Rover Company en ny versjon av 75 sedan med lang akselavstand som skulle kalles 75 Vanden Plas.

Ombyggingen som ble utført av karosserifabrikanten S MacNeillie & Son omfattet 20 cm forlengelse av bakdørene og bilen skulle bare produseres på bestilling, med en listepreis på under £28.000.

2016

MJØSM

Stort utendørsmarked



INFORMASJON TIL SELGERE som ønsker salgstand:

INNKJØRING:

Torsdag kl. 18.00 – 22.00

Fredag kl. 10.00 ->

Lørdag kl. 08.00->

Standplass pr. utstiller

Her gjelder førstemann til mølla :)

PRIS: kr 600,- (inklusive mva.).

NB! Salg av mat og bruk av grill (åpen varme) inne på markedsområdet er ikke tillatt, brudd på dette vil føre til umiddelbar bortvisning. Husk eget brannslukningsapparat, minimum 2 kg.

Kontakt Stein Robøle på tlf. 95 83 54 54

epost: stein.robøle@rikstoto.no

Biri Trav AS

PB 124, 2832 BIRI Tlf: 61 18 78 88

epost: biri@rikstoto.no - www.biritrav.no

Biri Travbane: Fre

Åpningstider publikum:

Fredag kl. 10.00 – 22.00

Lørdag kl. 08.00 – 16.00.

Inngang publikum: kr. 50

Parkering: gratis.

MINIAUKSJON lørdag kl.

med egen auksjon for ba

ALLE som ønsker å selge

leverer den på anvist ste

«Barnas marked» er et a
barnerelaterte ting. Grati



VETERANKJØRETØYER

Alle som kommer hit og s
får gratis inngang.

INFORMASJON til eiere v

Unni Grytting mob: 46 85

Arrangører:

Motorveteranene Hedmark, To

Lillehammer Veteranvognklub

www.mjosmarkedet.no - http

www.lillehammerveteranvogn

ARKEDET

ed hvor "alt" kan kjøpes!

dag 19. og lørdag 20. august

- Barn under 16 år gratis

12.00

rnal

varer på auksjon,
d mellom kl. 10.00 - 11.30

ygrenset område hvor barn kan selge
s stand for de yngste.



tiller ut sitt kjøretøy

eterankjøretøy kontakter:
85 99 epost: ubekke@online.no

ten Gammelbilklubb,
o og Biri Trav AS.
//motorveteranene.com - www.biritrav.no
klubb.com - www.toten-gammelbilklubb.com



Ny bensin og gammel motor – kan det gå bra?

Skrevet av Knut Skårdalsmo

For dem som ikke har tid, ork eller interesse kan jeg gi svaret med en gang; Ja – det kan utmerket godt gå bra.

Men som dere allerede vet, eller har skjønt, er det noen detaljer man skal være klar over og ta hensyn til for å være på den sikre siden. Et vesentlig moment når vi snakker om motorer i veterankjøretøy, er selvsagt teknologistatus. Et veterankjøretøy kan i dag være fra 1986 eller eldre, og det er dermed et enormt spenn i teknologi. Vi må med andre ord ta hensyn til alt fra «tidenes morgen» til relativt moderne konstruksjoner med fire ventiler pr. sylinder og elektronisk styrt tenning og innsprøyting. For at denne artikkelen ikke skal bli altfor komplisert og omfattende, har jeg derfor valgt å være mest mulig generell. Og det betyr at mange kanskje vil savne informasjon om nettopp «sin» motor, men når det er sagt er det svært mange fellesnevner ute og går, så det bør dermed være et håp for at alle skal kunne finne noe nyttig informasjon i denne artikkelen.

Det er mange myter og misforståelser knyttet til bensin og dens egenskaper, og kanskje kan denne artikkelen også bringe klarhet i noen av dem. Hvis vi sammenligner dagens bensin med bensin fra 60–80 år tilbake, er det noen markante forskjeller vi skal være klar over.

Fordampningsegenskaper; hvor og hvordan bensinen fordamper i forgasser, innsugningssystem og sylinder.

Evne til å smøre ventilseter for å hindre slitasje av ventilsetene.

Oktantall

Innhold av etanol

Årsaken til at bensin har endret seg opp gjennom tidene, kan i hovedsak oppsummeres til teknologiutvikling hos kjøretøy-/motorprodusentene og raffineriene, samt skjerpede miljøkrav. Heldigvis har utviklingen gått en retning som medfører at bensin er «bakover-kompatibel» med motorer, dvs. at veteranmotorer kan benytte dagens bensinkvaliteter, evt. med noen små tilpasninger.

Fordampningsegenskaper

Dagens bensinkvaliteter har både lavere startkokepunkt (dvs. temperatur hvor de mest lettflyktige komponentene har sine kokepunkt) og sluttkokepunkt. I tillegg er det forskjell på sommer- og vinterbensin ved at bensin om vinteren har større innhold av komponenter med lavt kokepunkt.

Generelt kan man si at jo eldre motoren er, jo større utfordringer kan man få med dagens bensin. Stikkordet her er damplås, dvs. at det dannes dampbobler i bensinpumpe og slanger. Høy motorbelastning, lav hastighet og høy lufttemperatur er «worst case scenario». Høy motorbelastning medfører økt temperatur i motorrom (inkl. varmestråling fra eksosmanifold), lav hastighet gir liten luftgjennomstrømning i motorrom med påfølgende dårligere kjøling, og høy lufttemperatur gir selvsagt også dårligere kjøling. Køkjøring kan også avstedkomme damplås pga. manglende kjøling.

Hvor og hvordan bensinen fordamper i forgasser og innsugingssystem, er essensielt for optimal drift av motoren. Mange snakker om den «forferdelige etanolen», men etanol er bare en av komponentene/bestanddelene i bensin, og bensin tilsatt 5% etanol slik vi har i store deler av landet i dag, vil ikke skape ekstra problemer med damplås. Bensin med 5% etanol har nøyaktig samme damptrykk som tilsvarende bensinkvalitet uten etanol. Dette ordner raffineriene ved å redusere damptrykket i basebensinen (ren hydrokarbon-basert bensin) før tilsetning av etanol, og sluttresultatet blir det samme. Generelt vil raffineriene alltid levere et sluttprodukt som ligger oppunder det maksimalt tillatte damptrykket enten bensinen er tilsatt etanol eller ikke.

En motor som går mye på tomgang og lav belastning, vil ikke ha optimale temperaturer, og dette medfører sot og avleiringer i forbrenningsrom, stempelkroner og ikke minst rundt stempelringene. Det er først og fremst bensinkomponentene med høyest kokepunkt som forårsaker dette. Store komplekse molekyler med høyt kokepunkt trenger både mye varme og litt ekstra tid til å fordampe. Uansett hva vi forbrenner, så er det gasser som brenner – når vi tenner på en vedkubbe, er det brennbare gasser fra kubben som brenner. På samme måte er det kun fordampet bensin (dvs. bensin i gassfase) som brenner. Komponenter som ikke får tilstrekkelig tid til å fordampe og forbrenne fullstendig, vil dermed kunne danne sot og avleiringer pga. delvis forbrente eller helt uforbrente rester. De fleste har vel opplevd at motoren har «våknet til live» etter en skikkelig langtur – gjerne med litt høyere hastighet og belastning enn det som er tillatt/vanlig her til lands. Det som skjer da, er ganske enkelt at temperaturen i motoren er høy over lang tid, og sot/avleiringer vil etter hvert brennes bort, og motoren blir «som ny». En campingvogn eller tilhenger på slep er sånn sett god «medisin» for motoren.

De som ønsker å benytte sine motorer og kjøretøy om vinteren, bør selvsagt fylle «vinterbensin». Det ekstra innholdet av lettfordampelige komponenter gjør at man får start ved lave temperaturer, men vinterbensin om sommeren betyr ekstra fare for dampplås.

Den enkle løsningen på problemet er selvsagt å unngå slike driftstilstander, men det er som vi vet ikke alltid like enkelt. Min anbefaling er ganske enkelt å:

Sørge for minst mulig oppvarming av drivstoffsystemet (inkl. forgasseren). Dette kan gjøres ved å:

Legge inn termisk isolasjon mellom innsugningsmanifold og forgasser, samt mellom bensinpumpe og motor.

Endre «ruting» av bensinslanger slik at de blir minst mulig eksponert for varme, særlig varmestråling fra eksosmanifold. Evt. kan man legge et varmeskjold mellom varme motordeler og drivstoffsystem.

Sette inn en elektrisk bensinpumpe i umiddelbar nærhet av bensintanken. Dette er sikkert en løsning som «puristene» fnyser av, men det er garantert effektivt. Årsaken til at denne løsningen fungerer, er først og fremst at bensinen da blir trykksatt helt fram til forgasseren, og høyere trykk gir redusert sannsynlighet for damplås. En tradisjonell bensinpumpe montert på motoren vil suge bensin fra tanken, og følgelig vil trykket i systemet fra tank til pumpe bli lavere med påfølgende økt risiko for damplås.

Men hva med å blande inn parafin?

Noen tror at innblanding av parafin hjelper, men det sier seg selv at innblanding av parafin ikke endrer startkokepunktet for bensinen og da er man stort sett like langt..... eller kort. Parafin har høyere sluttkokepunkt enn bensin, og det er dermed fare for at parafinen ikke fordamper og forbrenner. Uforbrent eller delvis forbrent parafin vil, i tillegg til å danne sot og avleiringer, kunne vaske vekk smøreoljefilm på stempeler og sylindervegger i tillegg til at den renner ned i bunnpannen og forurenser smøreoljen. Noen eldre motorer var faktisk beregnet for å kunne kjøre på parafin og hadde diverse løsninger for oppvarming av forgasser og innsugningssystem. Motorene måtte startes på bensin og kunne bytte til parafin når de hadde fått opp varmen. Dersom disse motorene holdes i original stand, vil de fortsatt kunne kjøres på samme måte, men drift kun på bensin nødvendiggjør eliminering av varmeoverføring til forgasser og drivstoffsystem. Det som er viktig å merke seg derimot er at ved å kjøre på en blanding av parafin og bensin, faller man drivstoffteknisk mellom to stoler; med intakt «varmeoverføringssystem» får man problemer med damplås i bensinen, og med fjernet system får man utilstrekkelig fordamping av parafinen.

Evne til å smøre ventilseier

Svært mange veterankjøretøyer/-motorer har ventilseier som er slipt rett inn i støpejernstoppen, og disse kan være utsatt for slitasje av ventilsetene dersom det ikke tilsettes et smøremiddel.

Blyet som ble tilsatt fram til midten på 1990-tallet, var et svært effektivt smøremiddel, og når det forsvant, måtte man gå over til såkalte blyerstatningsadditiver. Disse er basert på natrium eller kalium og er svært effektive. Det eneste man skal være litt ekstra påpasselig med, er å benytte anbefalt dosering under innkjøring av et nyoverhelt topplokk, dvs. hvor ventiler og –seter er slipt inn, og den beskyttende smørefilmen dermed er fjernet. Så lenge dette er under kontroll, er det ingen fare om man må kjøre en tank eller to uten tilsetning – i alle fall så lenge man ikke skal kjøre lengre perioder på maksimalt turtall og belastning.

Oktantall

Oktantall beskriver bensinens evne til å motstå selvantenning («bankefasthet») og ingen ting annet. Glem alt dere har hørt om energiinnhold, forbrenningshastighet og andre ting. Dersom en motor kan kjøres optimalt og uten tenningsbank på 95-oktan, har det ingen hensikt å benytte bensin med et høyere oktantall. Tenningsbank oppstår etter at den ønskede forbrenningen har kommet godt i gang, og dette skjer etter at stempelet har passert øvre dødpunkt. Den ønskede forbrenningen brer seg ut fra tennpluggen, og etter hvert vil trykk og temperatur i områdene lengst bort fra tennpluggen stige. Dersom temperaturen i et slikt område overskrider bensinens selvantennelsestemperatur, oppstår det en ukontrollert forbrenning (detonasjon), og det er trykkstigningen fra denne vi hører som den karakteristiske knitre-lyden fra en motor som har tenningsbank.

Derimot er det et annet fenomen som kalles «auto-ignition» og som ikke må forveksles med tenningsbank. Auto-ignition oppstår når glødende sot eller til og med glødende deler av et stempel antenner bensin/luftblandingen før gnisten på tennpluggen gjør det. Disse glødende områdene er oftest (eller alltid) forårsaket av en forutgående periode med tenningsbank. Auto-ignition på høyt turtall og belastning er som regel ensbetydende med motorhavari etter få sekunder.

Oktantall på bensinstasjonspumpene i Europa og USA

Europa og USA har ulike måter å angi oktantall på. Målemetodene er de samme, men mens vi her hjemme oppgir bensinens Research Octane Number (RON), f.eks. 95, benytter USA en middelverdi av RON og Motor Octane Number (MON). Det betyr i korte trekk at vår 95-oktan bensin har samme evne til å motstå selvantenning som 90-oktan i USA. Tilsvarende er vår 98-oktan lik 93-oktan i USA.

Etanolens gleder og forbannelser

Fram til noen få år siden var all bensin i Norge etanolfri, men den kunne inneholde andre oksygenholdige komponenter og en samlebetegnelse på disse er «oksygenater». Så langt har det kun vært et par selskaper som har levert etanolholdig bensin til stasjoner i Østlandsområdet, men nå introduseres 95-oktan bensin med inntil 5% etanol (ofte omtalt som «E5») over mesteparten av landet. I all hovedsak vil dette være uproblematisk også for veterankjøretøyer og -motorer.

Heldigvis vil 98-oktan i Norge fortsatt være etanolfri (ofte omtalt som «E0»), men ulempen er at det er færre og færre bensinstasjoner som fører denne kvaliteten, så det beste er selvsagt å ordne seg slik at man kan benytte 95-oktan med etanol.

Etanol har en egenskap som en del motortrimmere har lært seg å utnytte, og det er høy spesifikk fordampingsvarme. Litt forenklet kan vi si at for å fordampe en liter etanol trengs det tre ganger så mye energi som til å fordampe samme volum med bensin.

Dette betyr at etanol som fordamper, faktisk vil redusere temperaturen i forgasser/innsugningssystem og dermed bidra til å motvirke dampplås. Ved destillasjon av bensin ved normalt lufttrykk vil komponentene med lavest kokepunkt begynner å koke ved ca. 30°.

Når temperaturen er 100°C, vil ca. halvparten av bensinen være fordampet, og siste rest av bensinen koker ved 200–220°C. Den felles europeiske standarden for bensin, EN228, har klare begrensninger både for damptrykk (sommer/vinter) og destillasjonskurve. Dersom vi hadde logget andel fordampet bensin mot temperatur, ville vi fått bensinens destillasjonskurve.

Spesielt for etanol er det viktig å skille mellom kokepunkt og påvirkning på bensinens damptrykk. Etanol har et kokepunkt på 78,5°C, og det er med andre ord mange bestanddeler i bensinen som har lavere kokepunkt enn etanol. Dersom en etanolfri bensin tilsettes etanol vil damptrykket øke, men som tidligere nevnt vil raffineriene/drivstoffleverandørene sørge for at damptrykket i bensinen som selges, har korrekt damptrykk i forhold til årstiden.

Etanol har generelt gunstige forbrenningsegenskaper. Om vi sammenligner f.eks. forbrenningshastighet vil ren etanol ha litt høyere forbrenningshastighet enn bensin, men med 5% innblanding vil endringen i forhold til ren hydrokarbonbasert bensin knapt være målbar på en godt instrumentert laboratoriemotor. I tillegg brenner etanol veldig «rent», dvs. at den ikke danner sot eller avleiringer i motoren.

Det er to potensielle hovedproblemer med etanolholdig bensin; materialkompatibilitet og lagringsstabilitet. De som har lagt en innvendig coating i sin(e) bensintank(er) må sjekke at denne coatingen er etanolresistent, dvs. tåler bensin med 5% etanol. Er man så uheldig at man har en coating som ikke tåler E5-bensin, er det to ting man kan gjøre: Kjøre kun på 98-oktan (men husk at i Sverige inneholder også 98-oktan bensin inntil 5% etanol!) eller legg ny og resistent coating.

Slanger og pakninger tåler normalt E5-bensin, men det skader aldri å sjekke litt ekstra for lekkasjer i drivstoffsystemet. For selve motoren vil ikke 5% etanol medføre problemer av noen art. Etanol har noe høyere forbrenningshastighet og litt større kjøleffekt under fordampning (større spesifikk fordampningsvarme) enn bensin,

men ved så lav innblanding som 5% vil dette ikke være merkbart. Moderne turbomotorer vil kunne nyttiggjøre seg disse egenskapene, men så lenge vi snakker veteranmotorer, er det bare tull å henge seg opp i dette.

Langtidslagring

Den største utfordringen med etanol er etter mitt syn lagring over lengre tid, f.eks. over vinteren. Grunnregelen for lagring av bensin er at den skal lagres så kjølig som mulig på helt fulle, helt tette og helt ugjennomsiktige kanner. Lys, temperatur og «damplekkasje» er med andre ord bensinens verste fiende ved lagring. Dette gjelder både for bensin med- og uten etanol. Men når det er sagt medfører etanol en ekstra utfordring. Etanol kan ta opp vann, og etanol kan dekomponere under langtidslagring og danne eddiksyre. Fortsatt er det grunnregelen som gjelder, men man kan på en måte si at man blir ekstra hardt «straffet» for ikke å følge den. Det finnes heldigvis tilsetningsstoffer som forhindrer dekomponering av etanol (ofte omtalt som PHe-stabilisatorer), og disse fås kjøpt hos velassorterte bilrekvisitaforhandlere. Disse tilsetningsstoffene inneholder også normalt korrosjonsbeskyttere, og man får dermed en ekstra «dose» av dette med på kjøpet.

Lagring på kanner er én ting, lagring på kjøretøy er noe annet. Bensin som selges fra de store selskapene har tilsetningsstoffer som i tillegg til å forhindre dannelse av belegg og avleiringer på kritiske motordeler også inneholder korrosjonshindrende stoffer. Det betyr at alle «våte» deler av drivstoffsystemet vil være beskyttet mot korrosjon. I motsatt fall vil et tomt drivstoffsystem være utsatt for luft/luftfuktighet og dermed korrosjon.

Mine anbefalinger for langtidslagring er:

Lagre kjøretøy/motor ved lavest mulig temperatur i et tørrest mulig miljø.

De som har tilgang til 98-oktan bensin, bør fylle dette de to siste gangene før vinteropplag for å minimalisere etanolinnholdet

og deretter opp til randen før langtidslagring. En annen mulighet er selvsagt å tappe av etanolholdig bensin og deretter fylle opp med 98-oktan, men husk å kjøre motoren lenge nok til at hele drivstoffsystemet (inkl. forgasser) har 98-oktan.

Dersom E5 skal benyttes ved langtidslagring, bør man benytte et tilsetningsstoff som er spesielt beregnet for dette. Det er viktig å sikre at hele drivstoffsystemet har bensin med tilsetningsstoff, hvilket betyr at stoffet fylles på før man fyller opp med bensin, motoren kjøres slik at det er «ny» bensin helt fram til motoren, og til slutt toppes tanken opp med bensin. Siden jeg ikke ønsker å bli koplet opp mot spesifikke produkter, overlater jeg til dere å finne det/de rette produktene.

Noen ord om forfatteren

Knut Skårdalsmo er utdannet sivilingeniør ved Norges Tekniske Høgskole (NTH) i Trondheim med spesialisering innen forbrenningsmotorer, drivstoffer og eksosutslipp. Han har mesteparten av sitt yrkesaktive liv jobbet med motorutvikling ved Volvo Personvagnar i Göteborg og drivstoffteknologi/drivstoffutvikling i Statoil ASA og Statoil Fuel & Retail før han i august 2014 startet sitt egen konsulentfirma, Skaardalsmo Fuel Consulting AS (www.skaardalsmo.com). Med 25 års erfaring fra motor- og drivstoffteknologi han en av landets fremste eksperter på området. De siste årene har han også vært fast fagkilde til artikler om drivstoffer og forbrenningsmotorer i Teknisk Ukeblad. I tillegg har han de to siste årene vært gjesteforeleser i faget «flytende brennstoffer» for master-studenter ved Høgskolen i Bergen.

Fordampingsegenskaper/destillasjonskurve for bensin. Kilde: Knut Skårdalsmo – Forelesningsmaterieell i drivstoffer

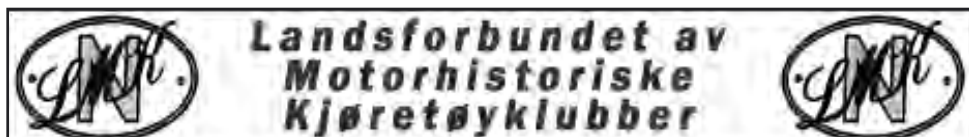
Fuel properties

Om denne artikkelen

Debatten knyttet til etanol iblandet bensinen har vært et omtvistet tema de siste årene. Informasjonen spriker, og for den jevne forbruker med veterankjøretøy kan det være vanskelig å orientere seg om hva som er realiteten.

Etanol i bensin blir stadig mer utbredt, og dette er en utvikling som mest sannsynlig er vanskelig å reversere. LMK har avventet med en uttalelse knyttet til dette i påvente av en sakkyndig rapport, som gjennom lengre tid har vært under utarbeidelse. Det har også vært viktig å finne frem til aktører som ikke har økonomiske motiver for en eventuell konklusjon, men derimot kan avgi en vitenskapelig og velbegrunnet rapport. LMK har derfor engasjert ingeniør Knut Skårdalsmo, og hans bakgrunn, kompetanse og tilknytning fremkommer av artikkelen.

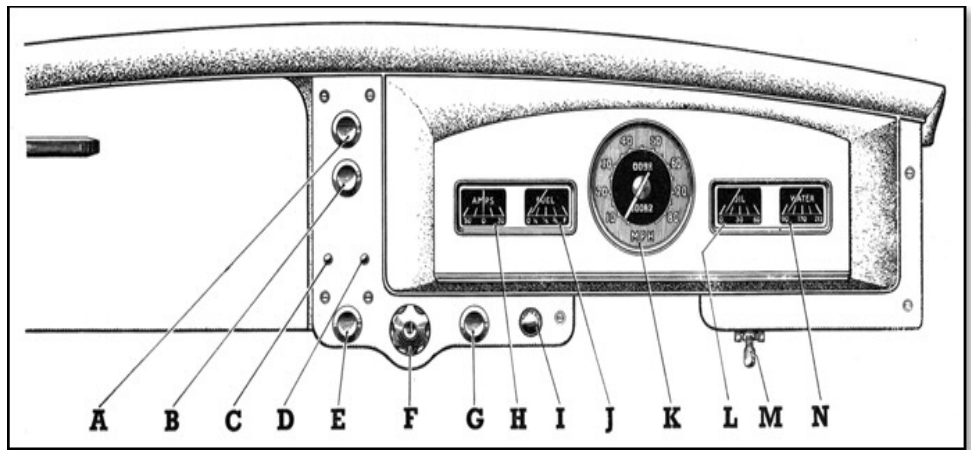
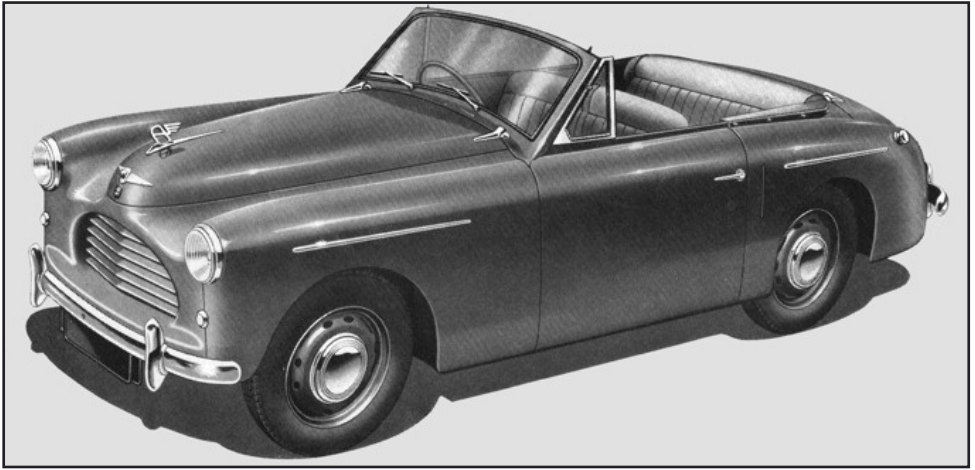
Artikkelen er ment som LMK sitt bidrag til denne debatten og til eventuell publisasjon i medlemsblader o.l.



**Engelsk bildag på Burud –
Svein Storsveens Sunbeam –Talbot.**



Austin A40 Sports



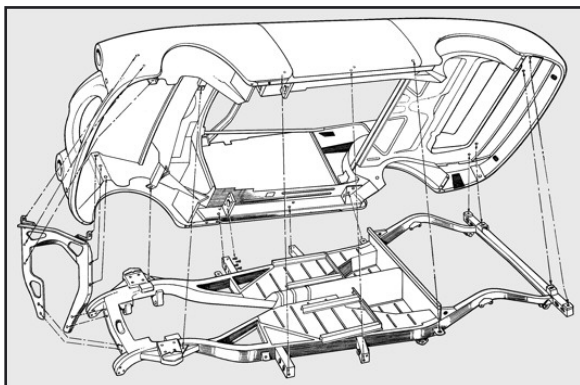
A. Windscreen wiper control.	F. Ignition and lighting switch.	K. Speedometer.
B. Panel light switch.	G. Choke control.	L. Oil pressure gauge.
C. Headlight beam warning light.	H. Ammeter.	M. Speedometer trip control.
D. Ignition warning light.	I. Heater motor control.	N. Water temperature gauge.
E. Starter control.	J. Fuel gauge.	

Dette er en uvanlig bil siden det var først på slutten av 1940-tallet at designet ble utviklet. Jensen Motor Co. av West Bromwich så etter motorer som kunne drive deres Interceptor serie, Austins styreformann ble bedt om å levere en 4-liters «D»-serie motor. Da han så Interceptor, ble han imponert over stilingen og besluttet å spørre Jensen om å designe et karosseri som kunne bruke de mekaniske komponentene til A40 Devon.

Etter flere styling-omganger ble A40 Sports vist fram for publikum på 1950s Motor Show. Selv om den ble kalt sportsbil hadde den form som en fireseters kupé. Motorkraften kom fra en oppgradert motor som genererte 25% mer kraft til 50hk enn sedanen, ved å bruke SU dobbelt forgassere og et modifisert topplokk.

Den startet opp med et girskifte i midten, men dette ble flyttet til rattstammen høsten 1951, for å gjøre den lik sedanmodellen.

Karosseriene ble bygget av Jensen og transportert til Longbridge for å installere de mekaniske delene.



Et nytt forsterket karosseri ble laget til sportskarosseriet i aluminium.



Jensen reklame som viser ferdigproduserte biler utenfor Jensen Works.

Man håpet at bilen skulle bli populær på eksportmarkedet, men i virkeligheten var den ikke vellykket. I et forsøk på å forbedre omsetningen, tok PR-sjefen Alan Hess en tur verden rundt med A40 Sports (en stor del av turen ble tilbragt om bord i et fly) og endte opp i London til Festival of Britain. Den tilbakela 10.000 miles med en gjennomsnittlig daglig distanse på 440 miles over 3 uker, med et gjennomsnittlig bensinforbruk på 29 miles pr. gallon.

*A40 Sports
på Festival
of Britain.*



*Kalesjen
nede*



Kalesjen oppe

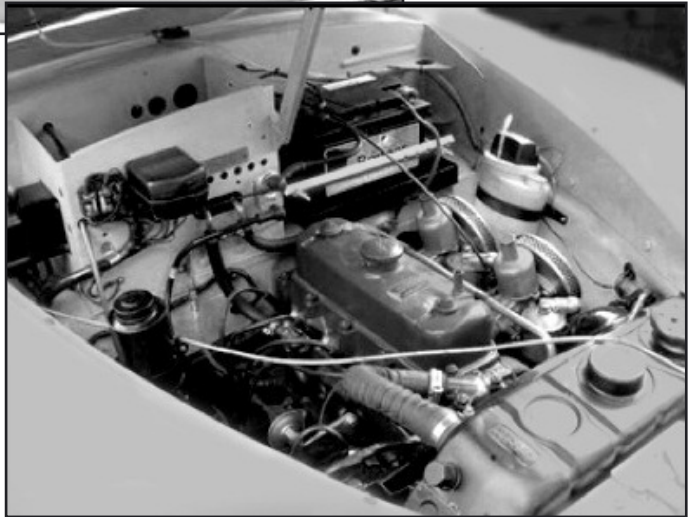


Sett bakfra.



Bra bagasjerom

Motorrommet



Lanseringsår: 1950. Produksjonsstopp: 1953

Totalproduksjon: 4.011

Motor: 1200cc, 50 bhp ved 5.000 rpm Maks. dreiemoment 61 lbs/ft. Ved 3.000 rpm

Lengde: 13 fot, 3,3 tommer, Bredde: 5 fot, 1 tomme. Høyde: 4 fot, 9 tommer.

Akselavstand: 7 fot, 8,5 tommer. Hjulavstand foran: 4 fot, 0,5 tommer, bak: 4 fot, 1,5 tommer.

Pris fra fabrikk:

Mai 1951: £818. Mai 1952: £913. Mai 1953: £831.

NB! Se prisavslaget.



VELKOMMEN TIL JUBILEUMSLØP

NORGES STØRSTE OG MORSOMSTE VETERANBILLØP MED KUN KVINNELIGE FØRERE

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

LØRDAG 13. - SØNDAG 14. AUGUST 2016

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

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

Overnatting på Hotell Selma SPA i Sunne.

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

Målgang i Kongsvinger søndag med premiering fra kl. 15.00

Bindende påmelding innen 15. juni 2016



GRETA MOLANDER'S ÆRESKLUBB (tilsluttet LMK)

styret@gretamolander.no

www.gretamolander.no

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





Haugen-gruppen AS støtter hvert år sommerstevnet til Albion.



BY APPOINTMENT TO HER MAJESTY QUEEN ELIZABETH II
TEA & COFFEE MERCHANTS & WHOLESALE AND RETAILERS, LONDON

TWININGS
OF LONDON

300 YEARS
BLENDED INTO ONE MOMENT

— SINCE 1706 —

TWININGS KOMMER MED TIDENES RELANSERING!

TWININGS
OF LONDON
Sweet Vanilla
CHAI TEA

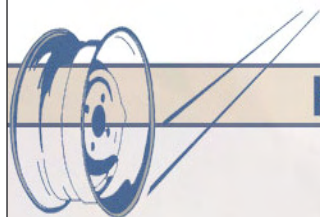
TWININGS
OF LONDON
Summer Garden
TEA
Fruity & Floral

TWININGS
OF LONDON
Spicy Indian
CHAI TEA

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

www.twinnings.no

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



SUNNAAS
HJULSERVICE

Hjulspecialisten på Bjerke



Unneberg bil

BilXtra

Mekonomen

Vi gjør BilLivet enklere



WILLY GJERTSEN A/S

Leverandør av verktøy og rekvisita

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

BILVAREHUSET ANKER

BILDELEN • VESTEN • DETALJ • FERGJE

Vi bruker selvfølgelig DFDS Seaways
når vi drar til Danmark.

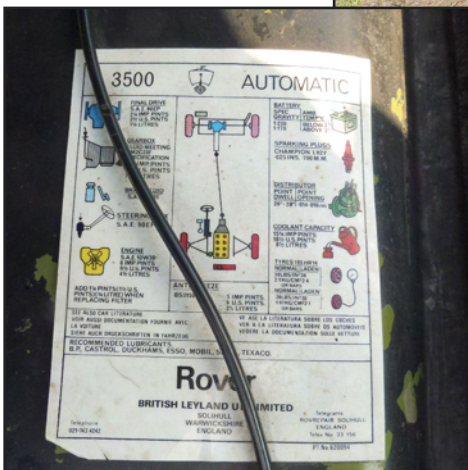


På Høvikodden 25. mai



Koselig at
gammalbilen
til Rolf Schau
(tidligere
mangeårig
sekretær i
Albionklubben)
kom en tur

En flott Riley



Motorrommet
til Rover har
interessante
opplysninger
på egen
plakat.

B

NORGE P.P. PORTO BETALT



BLAD I POSTABONNEMENT

Returadresse:

Roar Snedkerud
Riskegrenda 14
1352 Kolsås

