



## Norsk British Bilhistorisk Forening

Nr. 4 – 2010



*Jaguar 75-års historie i 2010*



*1953 Jaguar XK120 Roadster*



## NORSK BRITISK BILHISTORISK FORENING TILSLUTTET LMK

### **Leder:**

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

### **Kasserer og medlemsregisterfører:**

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

### **Sekretær:**

Oddbjørn Sørensen, Tiurveien 11, 3258 Larvik  
Tlf. 33 19 81 60, Mobil: 906 97 265, epost: oddbjos2@online.no

### **Styremedlemmer:**

Ove Loen, Gamle Drammensvei 99, 3420 Lierskogen,  
tlf. 911 24 517, epost: o-eri-l@online.no  
Jan Tverdal, Øylo 2975 Vang i Valdres, tlf. 61 36 72 66

### **Styremedlem og webredaktør:**

Dag Jarnøy, Lindbackveien 15 a, 1163 Oslo.  
tlf. 415 07 512, epost: dag.jarnoy@vikenfiber.no

### **Styremedlem og redaktør:**

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

### **Forsikringskontakt/besiktigelsesmann:**

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

Per Bergheim, Alleen 33, 6770 Nordfjordeid,  
tlf. 911 10 760, epost: per.bergheim@vegvesen.no

### **Godkjente besiktigelsespersoner:**

Frode Tverdal Uelandsgate 77, 0462 Oslo, tlf. 901 96 483  
Knut Matre Fredlundbakken 5, 5073 Bergen tlf. 55 28 30 64

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

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

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



## Leder har ordet



Nå er det snart jul og det ser ut til at alle får en "hvit" jul – det sier både YR og Storm. På Hedmarken har det gått i rakfisk m/nogo attåt samt lutefisk. Nå er det ribbe og pinnekjøtt som står for tur samt at for kystbefolkning – en er det torsk og/eller lutefisk. – Dette er i god Anglofil tradisjon – hvorfor? Jo – venner og andre kjente som har felles interesse – engelske biler/MC samles og så koser vi oss med god mat og drikke – tradisjonen tro, anglofilt bilprat. Når så den norske julegrana er tent i London – da er det anglofil jul.

2010 har vært et travelt år med stands på Ekeberg (vår og høst) samt vårt årlige treff på Biri u/Mjøsmarkedet. i begynnelsen av august. Vi har også hatt en ministand på vårmarkedet på Biri Travbane, og ikke minst – uformelt treff på Høvikodden.

Nye medlemmer har kommet til og så er det veldig hyggelig at det dukker opp biler av edel årgang – det finnes mye "rart" rundt om i Norge enda. Innerst inne tror jeg nok det sosiale aspektet med å ha gammel bil og ikke minst engelsk er hva det enkelte medlem med familie og venner setter stor pris på. Dere er alltid velkomne til en koselig prat på treff og Albionstand.

Kos dere i jula og gjør klar doningen til 2011 – og følg med på kalender for treff mv. Datoene vil komme hva gjelder Albions treff/møter mv. i rundskriv nr 1/2010.



Nyttårsforsett: ? – Uformelt treff som Høvikodden på flere plasser i landet – Vi trenger hverandres hjelp og støtte.

En riktig god jul og et godt anglofilt nyttår ønskes dere alle.

*Hilsen Lise*



## Redaktøren har ordet



Det er en stor glede å avslutte dette nummer av 2010-årgangen med nok en jubilent. Jaguar har i 2010 vært 75 år og vi gratulerer. Jaguar tilhører de noe mer eksklusive bilene som er produsert i England. Dette bilmerke har vært et av Englands største ikoner. Alle har et forhold til Jaguar og det var nærmest med stor sorg vi mottok beskjeden om at Jaguarfabrikken i Coventry var lagt ned. Jeg har besøkt fabrikken og gått 2 ganger 450 meter med samleband, sett lakkeringsverstedet og ikke minst det verkstedet hvor man formet det treverket som ble en del av inventaret i bilen.

Det er vanskelig å plukke ut biler i Jaguars lange rekke med klassikere. Jeg har allikevel plukket ut Jaguar C-Type-bilen som ble kjørt til seier i Le Mans i 1953 av Duncan Hamilton og Tony Rolt. 24-timersløpet på Le Mans er et klassisk billøp som skiller bilene godt fra hverandre og denne Jaguaren hadde det spesielle som skulle til for å vinne.

Det kan diskuteres hva som er Jaguars storhetstid. Popularitet, salgstall, perioden med store seire på racerbanen osv, bilens tekniske kvalitet sammenlignet med andre biler osv. Jeg klarer ikke å ha en mer presis vurdering av dette enn at det må være 50-tallet og 60-tallet. Jeg har snakket med mange om dette og man fremhever XK120, Jaguar E-type og ikke minst Mark II.

Den 30. mai 1949 ble en del av motorveien mellom Ostende og Jabbeke i Belgia stengt fordi Jaguar ville teste XK120. Den mest kjente av denne bilen igjen er vel kanskje "NUB120" med 2 Alpine Cup seire og 2 seire i RAC Rally. Ian Appleyard kjørte bilen sammen med sin kone Pat som var William Lyons datter.

*Hilsen Roar*



## C-type Jaguar feiret 50-års jubileum (2003) for legendarisk seier i Le Mans

Duncan Hamiltons rekord-Jaguar var klar for et comeback.

Jaguar C-Type-bilen som ble kjørt til seier i Le Mans i 1953 av Duncan Hamilton og Tony Rolt var klar for et comeback på den verdensberømte racerbanen på søndag 15. juni 2003 hvor den ble vist fram av Duncans sønnesønn Dominic.



Denne spesielle fremvisningen markerte 50-årsjubileet for den legendariske seieren for C-Type som var den første bilen til å kjøre fortere enn 100 miles pr. time i verdens ledende utholdenhetsløp. Denne C-Type-bilen var også den første bilen til å bruke Dunlop skivebremses og klarte 2.534 miles med en gjennomsnittsfart på 105,85 miles pr. time. Det var Jaguarer på andre, fjerde og niende plass og alle bilene fra fabrikken var intakt.

Beskrevet i 1953 som "den største seieren i Le Mans noensinne", ble denne rekordseieren oppnådd av Duncan Hamilton (1920–1994) og Tony Rolt (født 1918). Begge var fremragende racerbilførere i flere formel-løp innen bilsport.



Hamilton var en imponerende type og hans energiske, spreke og målbevisste vesen er levende illustrert i hans festlige selvbiografi "Touch Wood!" som nylig er revidert og utvidet av den berømte bilrace-historikeren Doug Nye. Han oppnådde også verdensberømmelse som markedsledende forhandler av klassiske historiske racer-biler.

Rolt utmerket seg ved å forsøke å flykte fra Colditz under annen verdenskrig. Han fortsatte med å utvikle Fergusons firehjulsdrevne system som la grunnlaget for dagens 4x4 biler.

Duncan Hamiltons sønn Adrian anskaffet C-Type fra Briggs Cunningham Museum i USA i 1984. Etter dette har bilen gjennomgått full restaurering hos DK Engineering og har blitt vist på flere internasjonale historiske bilracearrangementer, bl.a. Le Mans Classic der den vant sin klasse med Sir Stirling Moss ved rattet, og Goodwood Revival der C-Type to ganger har vunnet Freddy March Memorial Trophy med Gary Pearson ved rattet.



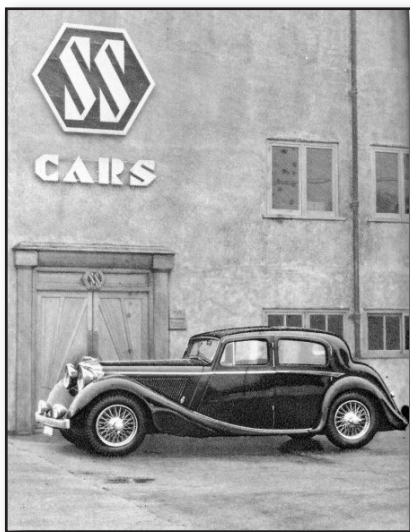
John Maries, administrerende direktør for Jaguar Daimler Heritage Trust sa: "Jaguars suksess på Le Mans i 1953 la grunnlaget for bilmerket. Jeg synes det er en stor ære for Jaguar og Jaguar Daimler Heritage Trust at C-Type vinnerne kommer tilbake til Le Mans i år for å markere 50-årsjubileet for seieren til Hamilton og Rolt. Jeg takker Hamilton-familien for å ha tatt vare på denne bilen og lånt den ut til Le Mans i år."



## SS Jaguar

I 1935 ble "Jaguar"-navnet for første gang lansert med en splitter ny sedan og sportsbilserie.

William Heynes hadde arbeidet med å produsere et helt nytt kassetverrsnitt av et korsformet avstivet chassis til en sterkt forbedret ny modellserie. I mellomtiden hadde Weslake brukt evnene sine på Standard-motoren og ved å ta i bruk overliggende ventiler klarte han å øke ytelsen fra 75hk i den tidligere 2 ½ liter sideventilerte motoren til ikke mindre enn 105 hk.



Lyons designet en ny karosseristil til den nye chassis- og motor-enheten, den var mindre ekstravagant enn tidligere modeller men allikevel ganske stilig.

Faktisk lignet den mer på Bentleyene fra samme periode som kostet nesten fire ganger så mye!

Folk fikk stadig finere vaner og kunder ble nå tilbudt fire dører for første gang på en SS. Faktisk var de nye modellene så annerledes at man syntes det var nødvendig med

et nytt navn på modellen. Selskapets reklamebyrå foreslo "Jaguar" og selv om Lyons måtte overbevises en stund ble navnet til slutt tatt i bruk. Dermed ble navnet på de nye bilene SS Jaguar.

"Jaguar"-navnet var et ideelt valg – kattemyk sjarm og elegance, en kombinasjon av føyelighet og imponerende kraft og smidighet. Bilene har vokst og utviklet seg til å forsvare navnet på alle måter.



Med typisk sans for PR arrangerte Lyons en lunsj for pressen på Mayfair hotel i London for å lansere den nye modellen et par dager før Motor Show i 1935. SS Jaguar 2 ½ liters sedanmodell ble avduket til mye begeistring og forsamlingen ble bedt om å tippe prisen. Gjennomsnittsprisen viste seg å være £632. Den faktiske prisen var bare £395.

Alle de tidligere SS-designene hadde blitt erstattet, med unntak av det store Tourer-karosseriet som fortsatte å eksistere med en ombygd radiatorgrill og utstyret til den nye 2 ½-litersmotoren.

Det flotte nye sportsbildesignet som man så vidt hadde fått et glimt av med SS 90 dukket opp i samme form i SS Jaguar 100. Med en ombygging av bensintankområdet bakerst og, enda viktigere, innføringen av nytt chassis og motor hadde selskapet nå produsert en sportsbil som de kunne være stolte av.

For mange er SS 100 en klassisk sportsbil fra førkrigstiden. Og prisen var for øvrig bare £395.

Denne nye modellen skulle brukes til stor nytte i både nasjonale og internasjonale konkurranser. I 1936 vant motorjournalisten Tom Wisdom og kona Elsie International Alpine Trials i en SS 100. Denne bilen, som skulle bli kjent som "Old Number 8", ble kjørt med stor suksess på Brooklands av Wisdom og i Shelsley Walsh bakkeløp av Sam Newsome, eier av en bilfabrikk og et teater i Coventry.

Ett år senere ble et lag med tre biler påmeldt av fabrikkens til RAC Rally, det første arrangementet av denne typen i Storbritannia. Laget som inkluderte Brian Lewis (senere Lord Essendon) vant Manufacturer's Team Prize men klarte ikke å lykkes totalt. Arrangementet ble i stedet vunnet av en SS 100 som hadde blitt påmeldt privat!



En ny, forstørret 3 ½ litersmotor hadde blitt utviklet og testet i "Old Number 8". I september 1937 ble denne motoren sammen med en ny 1 ½ litersenhet inkludert i en helt omarbeidet modellserie.

De nye modellene var ikke særlig forskjellige av utseende, men skilte seg fra sine forgjengere ved at de manglet reservehjul som var montert på siden, men den nye serien brukte nå en helstålkonstruksjon. I tillegg ble den gamle Tourer erstattet av kabrioletversjoner av sedanen i hver motorstørrelse.

Heynes hadde utformet et enda sterkere chassis for den nye karosserikonstruksjonen som resulterte i mer plass på innsiden og større dører. Prisene varierte fra £298 for 1 ½-literssedanen til £465 for 3 ½-liters Drophead Coupé.

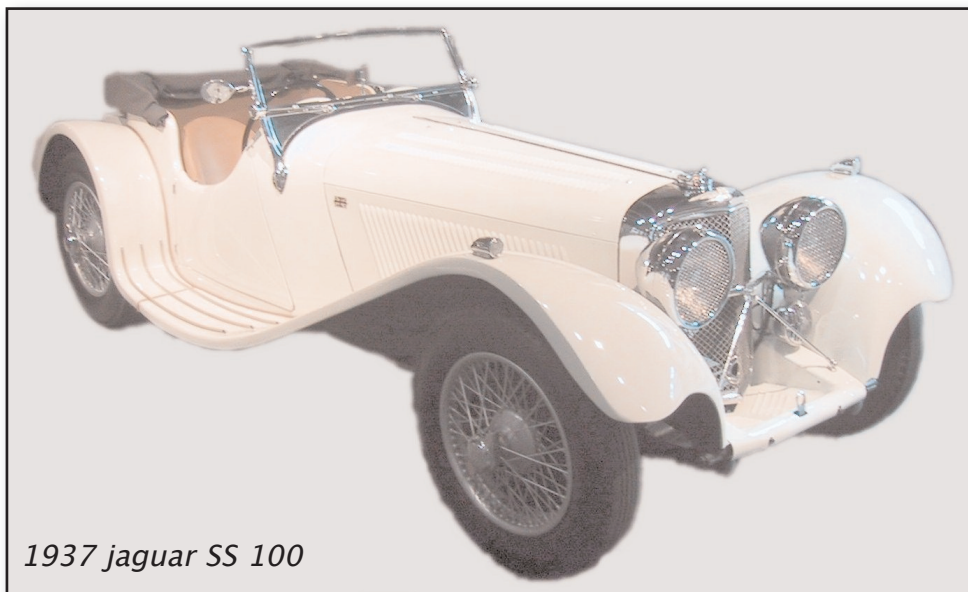


*1939 Jaguar 3.5 Liter Saloon*

Den nye 3 ½-litersmotoren var montert på "100"-modellen og ga ekte sportsbilytelse med 0-60 miles pr. time på 10,5 sekunder og en toppfart på over 100 mph. SS 100 med en større motor og til en pris på £445 var i en egen klasse.



I mellomtiden ble den eksperimentelle 3 ½ litersenheten som var montert på "Old Number" modifisert i økende grad. Den som var ansvarlig for dette arbeidet var en mann som hadde fått stilling som Chief Experimental Engineer hos SS i 1938. Hans navn var Walter Hasan og han skulle bli en legende i bil-raceverdenen og en mann som skulle spille en viktig rolle i Jaguar-historien.



Til årets Motor Show hadde Lyons tegnet et svært stilig karosseri for SS 100. Den minnet om Bugattiene fra samme periode, men det ble bare produsert én før annen verdenskrig brøt ut og gjorde slutt på bilproduksjonen.

*Vi ønsker aller våre medlemmer en riktig  
God Jul og et Godt Nytt År!*



## Jaguar feirer 75 år med et comeback på Le Mans – Fotogalleri

Will Silk, 19. februar 2010



For syttifem år siden startet Sir William Lyons med bilproduksjon etter en beskjeden start som produsent av Swallow-sidevogner i Midlands i England. Når den splitter nye SS 100 skulle lanseres i 1935 ønsket Sir William et nytt og slagkraftig navn på selskapet sitt. Etter forslag fra reklamebyrået valgte Sir William navnet "Jaguar" og SS 100-modellen ble verdens første Jaguar.

Annen verdenskrig pågikk i årene 1941–45 men Lyons var ivrig på å komme tilbake til bilproduksjon så snart krigen var slutt. Det ble slutt på å bruke SS-navnet på grunn av den beryktede navnebruken i Nazi-Tyskland. Lyons valgte Jaguar-navnet og gikk i gang med å fortsette driften. Den første sports-Jaguaren etter krigen var XK120 som ble lansert i 1948.



"XK" representerer 6-sylindersmotoren med den flotte dobbelte overliggende kamakselen, med 160 hk til å få XK120 fra 0 til 60 mph på 10 sekunder og så opp i 120 mph, som vises i bilnavnet med de siste tre sifrene. XK120-bilene ble først kjørt av uavhengige racingkjørere i Le Mans i 1950 og kom så høyt opp som 12. plass totalt.

C-Type ble lansert med praktfulle resultater ved første deltakelse i den franske klassikeren og duoen Peter Walker og Peter Whitehead vant på en storartet måte denne sommerhelgen i 1951. Disse blanke vidundrene fra Coventry skulle komme tilbake med fabrikkstøttet deltakelse i 1953 og da vant Tony Rolt og Duncan Hamilton fulgt av Moss/Walker-bilen for British Racing Green!



C-Types suksess i Le Mans hjalp Lyons med salget av de staselige sedanene, som alle nøt godt av erfaringene fra 24-timersløpet i Frankrike. C-Types 200 hk, 3,4 l "XK" motor og rørformede, tredimensjonale ramme var avansert prototyp-



teknologi i 1953. Men teknologien utviklet seg raskt i Browns Lane på starten av 1950-årene og denne utviklingen ga opphav til den utrolige D-Type.

D-Type fikk en selvbærende aluminiumsskallkonstruksjon og hadde fordel av motortuningen som var utviklet i kampanjen for C-Type. D-Type gjorde fremskritt innen bremseteknologi ved å bruke skivebremses utviklet av Dunlop som ga dem en fordel på den bortre delen av Mulsanne Straight der D-Type skulle starte bremsesonen i 160 mph.



Mens Tony Rolt og Duncan Hamilton oppnådde en fin 2. plass for Jaguar D-Type i 1954-løpet skulle D-Type komme tilbake og vinne i 1955, 1956 og 1957! Etter 1957-seieren med det legendariske Ecurie Ecosse Racing Team begynte Jaguar å produsere fine sportsbiler og sedaner og uavhengige racingkjørere sto for racinginnsatsen i 1960- og 1970-årene.

I 1980 skulle rovdyret fra Browns Lane våkne opp igjen, først med uavhengige sjåførere og så i slutten av 1980-årene med et



fabrikklag. Etter å ha blitt lei av Porsches dominans i den franske klassikeren ble Group 44 Racing in America hjulpet av Jaguar i en ny serie drevet av IMSA som ble kalt GTP. Group 44 XJR-5 hadde en midtstilt motor, lukket førerkabin, sportsprototyp med en kraftig 6,0 l V-12 Jaguar motor. Ledet av den legendariske kjøreren/lageieren Bob Tullius og med en utrolig lagoppstilling som omfattet Tony Adamowicz, Brian Redman og John Watson, så Group 44 Jaguar satsningen av 1984 ut til å være ustopkelig. Begge deltakerne måtte trekke seg på grunn av girkasseproblemer, men de kjempet hardt mot Porsche og Lancia og Redman ledet til og med løpet i starten. Tullius skulle komme tilbake i 1985 med en 13. plass totalt.

Innsatsen til Group 44 skulle legge grunnen for Jaguars comeback og samarbeid med Silk Cut som varte resten av tiåret. Jaguar Sport ble dannet sammen med Tom Walkinshaw Racing (TWR) og med sponning fra Silk Cut sigaretter skulle Jaguar oppleve to nye 24-timers seire i Le Mans i tillegg til seirene til XJR-9LM -laget med Lammers, Dumfries og Wallace i 1988 og XJR-12-laget til Nielsen, Cobb og Brundle som høstet Jaguars syvende seier i 1990.





Uansett, så har katten, som har sovet de siste 20 årene, nylig annonsert at den vil gjøre comeback i Le Mans med individuell deltakelse i 2010-løpet til den franske klassikeren. Jaguar RSR XKR GT2 skal være den eneste katten som skal ta opp kampen med noen av de beste lagene i GT-racing som verden noen- sinne har sett samlet på ett sted. Konkurransen vil omfatte den erfarne Chevy Corvette-gruppen med to C6R-motorer samt en Spyker og et gjensyn fra gode gamle dager – en eneste Aston Martin deltaker. Paul Gentilozzi og Scott Bruet, begge fra USA, skal kjøre XKR GT2 sammen med Marc Goossens fra Belgia.

Gentilozzi kommenterer: "Vi er kjempeglad for at ACO har gitt oss muligheten til å delta i det prestisjefylte 24-timersløpet i Le Mans. Det er et løp som har vært svært populært blant motorsport fans over hele verden, og det er stort for Jaguar å være med igjen. Jaguars comeback i Le Mans vil vekke begeistring men vi må huske på at konkurransen er ekstremt tøff og at en plass på podiet kommer ikke av seg selv. Uansett så kan jeg garantere et 100% engasjement fra Jaguar RSR og jeg oppfordrer alle racing fans og Storbritannias racingmiljø til å gi sin fulle støtte til laget."

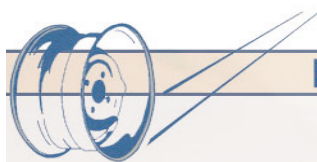
C.J. O'Donnell, som er Global Marketing Director for Jaguar Cars, legger til: "Motorsport har alltid vært viktig for Jaguar-merket. Vår dominans i Le Mans på 1950-tallet la grunnlaget for utviklingen av selskapet. Det er tyve år siden Jaguar sist vant i Le Mans med en TWR Jaguar Sport som ble kjørt av John Nielsen, Price Cobb og Martin Brundle. Et comeback i Le Mans vil på nytt vekke entusiasme for merket over hele verden, desto sterkere siden vi også har 75-årsjubileum i år."





Med Jaguars erfaring i å sette sammen lag med en fantastisk evne til å klargjøre perfekte biler som kan gjennomføre 24-timersløpet i et vakkert fransk landskap, er det helt sikkert at denne enslige XKR GT2 har potensialet til å gi Storbritannias meste berømte bilprodusent den beste bursdagspresangen den kan få: en storslått seier i Le Mans 24-timers løp.

I tillegg til konkurransen i Le Mans skal Jaguar feire sitt 75-års-jubileum på mange av de største bilarrangementene, bl.a. Goodwood Festival of Speed and Revival, Pebble Beach Concours D'Elegance og Mille Miglia Storica.



**SUNNAAS**  
**HJULSERVICE**  
Hjulspeialisten på Bjerke





## Feiring i Coventry 17-18 september 2010

Det ble 17-18 september i år gjennomført et 75- års jubileum i Coventry, hjembyen til Jaguar. Fra byens transportmuseum skulle 75 "bigcats" male som katten i løpet av et 2dagers løp fram til Goodwood Revival heritage motor festival.

*Her ser dere bilder fra starten på jubileumsrallyet.*





Som en del av turen skulle de også bo på Mayfair Hotel i London som var scenen for den første Jaguar lanseringen i 1935. Bilene som deltok på turen var 75 spesielt utvalgte klassiske og ikoniske Jaguar modeller. De fleste av bilene ble kjørt av private eiere, men nummerert fra 1 til 75. Noen av bilene kom også fra Jaguars egen samling som inkluderte mange sjeldne biler fra klassiske løp på 60- og 70 tallet, bl.a XJ13 Le Mans Spesielle.



*Jaguar XJ13*

En flott Jaguar XK 120 som er oppkalt etter 120 mph toppfart (200 km/t), var den raskeste produksjonsbilen i sin tid. Blant deltakende biler var også Jaguar XJ220 fra nittitallet- oppkalt etter sin 217 mph toppfart (350 km/t).



*Jaguar XJ-220*

## Om Jaguar i Norge

I 1935–36 fikk Lindviks Auto/Standard Auto A/S importørstatus for SS i Norge. De fikk solgt noen biler i følge registreringsstatistikken. Også Brødrene Wigand i Bergen fikk SS-agentur før andre verdenskrig og holdt på det lenge etter at merket endret navn til Jaguar.

Skøyen Bilservice AS overtok Jaguarimporten i 1955. Etter hvert som Jaguar ble en del av Leyland, overtok Winterbil A/S som hadde de andre Leyland-produktene rundt 1969–1970. Oscar Skotvedt (Autosenteret) overtok så i 1973 og var importør i to år. Da kom British Leyland Norge selv inn i bildet.

I 1979 opphørte British Leyland Norge, og dermed stoppet Jaguar-importen helt opp her til lands. I stedet dukket entusiastfirmaet Oslo Jaguar Service opp for å drive service og reparasjoner.

I 1989 fikk Oslo Jaguar Service status som norsk Jaguar-importør. Firmaet skiftet siden navn til Jaguar Norge AS for å gjenspeile dette. Jaguar Norge AS er i dag norsk importør, eneforhandler og autorisert merkeverksted for Jaguar og holder til ved Sofienbergparken i Oslo.



# **WILLY GJERTSEN <sup>A/S</sup>**

**Engroshandel med maskinverktøy**

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

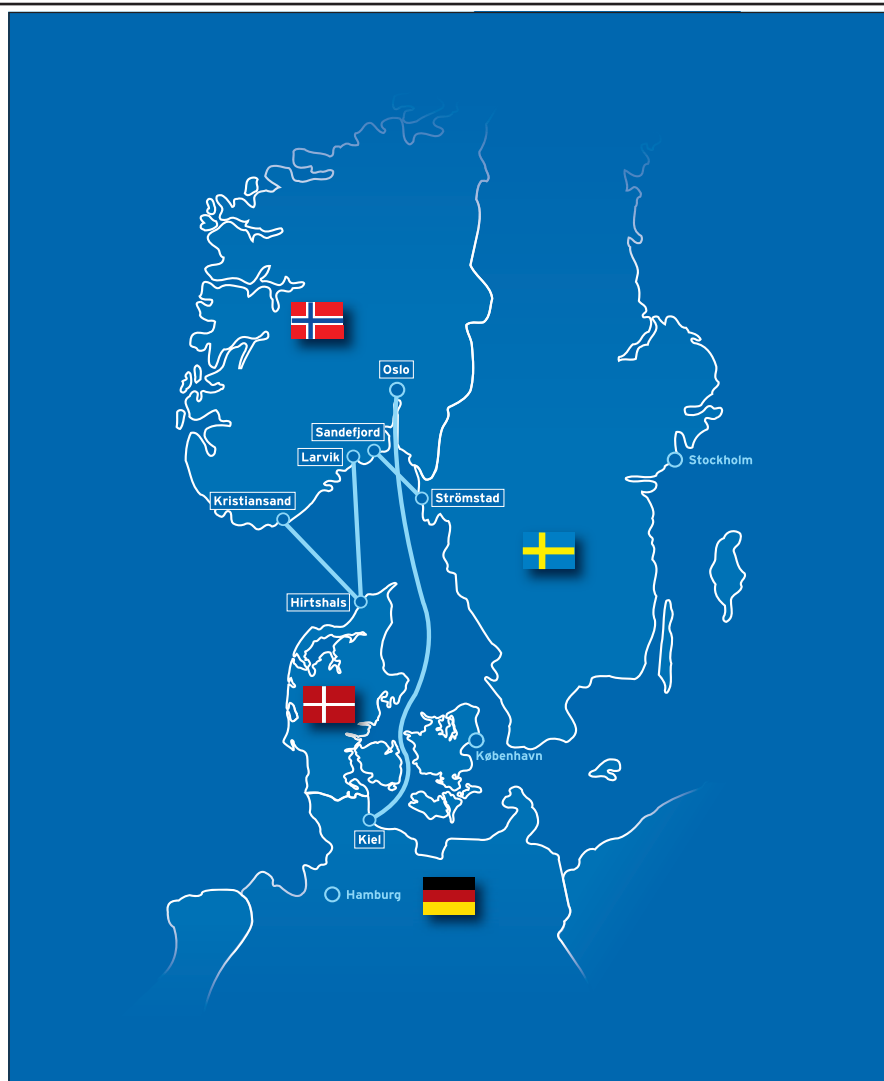
**Larviksgata. 3 - 0468 Oslo**  
**Telefon: 23 00 85 50 - Telefax: 23 00 85 60**



# ***Stena Line***

---

***Making good time™***



colorline.no • 810 00 811





*1950 Jaguar Mark V Drophead Coupe*



*1960 Jaguar XK150 S Convertible*

## BLAD I POSTABONNEMENT

### Returadresse:

Roar Snedkerud  
Riskegrenda 14  
1352 Kolsås



## 1967 Jaguar E-Type Series I Roadster

**Norsk Britisk Bilhistorisk Tidsskrift**  
Organ for – Norsk Britisk Bilhistorisk Forening