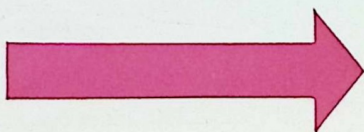




ARNOLT BRISTOL

*la performance
d'une voiture
de Sport...*

*... Avec le Confort
d'une voiture
de Luxe*





ARNOLT BRISTOL

Caractéristiques de l'ARNOLT - BRISTOL

MOTEUR: 6 cylindres en ligne - Alésage 66 mm - Course 96 mm - Cylindrée 1971 cm³ - Taux de compression 9,0 : 1 - Puissance 130 CV. à 5500 t/min. - Soupapes en tête inclinées en V commandées par poussoirs et culbuteurs - Arbre à cames latéral (chaîne) - 3 carburateurs inversés Solex 32 BI.

TRANSMISSION: Embrayage monodisque à sec - Boîte normale à 4 vitesses (2^e, 3^e et 4^e synchronisées et silencieuses).

CHASSIS, SUSPENSION: Plate-forme avec longerons à caisson - Suspension AV à roues indépendentes: levier triangulé supérieur et ressort à lames transversal inférieur - Suspension AR à essieu rigide, ressorts à barres de torsion et triangle stabilisateur - Amortisseurs hydrauliques télescopiques AV et AR - Freins à pied hydrauliques Lockheed (2 mâchoires primaires AV) - Direction à crémaillère - Pneus 5.50 x 16".

DIMENSIONS: Empattement 244,5 cm - Voie AV 131,7 cm - Voie AR 137,2 cm - Longueur 426 cm - Largeur 168 cm - Hauteur 137 cm - Diamètre de braquage 10,0 m.

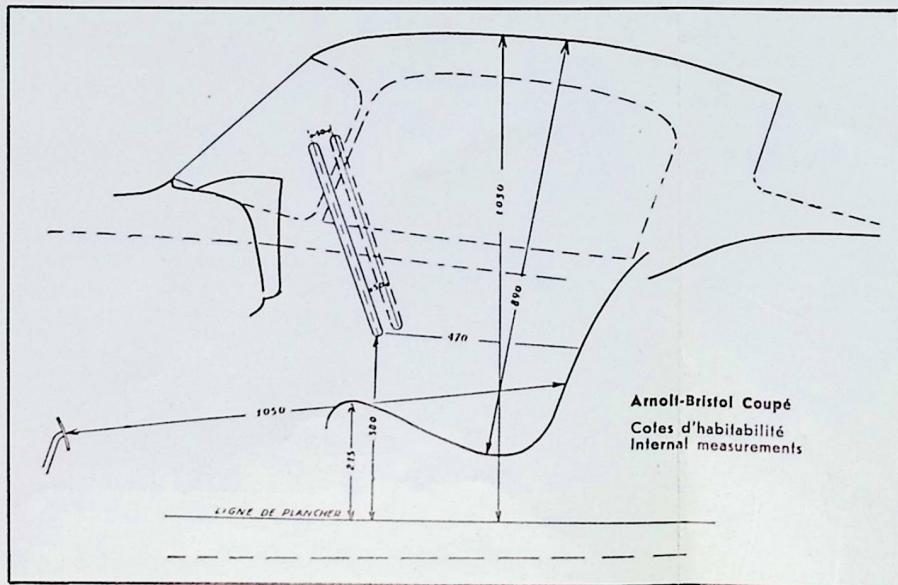
ARNOLT - BRISTOL 2-Litre Sports Car engine and chassis specifications

ENGINE: 6 cylinder in line - Bore 66 mm (2.598 in) - Stroke 96 mm (3.779 in) - Swept volume 1971 cc (120.23 cu. in) - Compression ratio 9,0:1 - 130 bhp at 5500 rpm - Overhead valves inclined at 80° and operated by push rod mechanism - High efficiency camshaft driven by duplex chain - 3 multiple-jet downdraught Solex carburetors 32 BI.

TRANSMISSION: Single plate 8 in. dry type clutch - Normal gearbox: four forward speeds and reverse (synchromesh 2nd, 3rd and 4th).

CHASSIS, SUSPENSIONS: Welded steel sheet frame with large box section - Independent front wheel suspension employing wish-bone arms and a transverse multi-leaf spring - Rear suspension with « semi floating » banjo type rear axle, torsion arms and special triangulated stabilizing bracket - Hydraulic double acting telescoping shock absorbers, front and rear - Lockheed hydraulic brakes (two leading shoes on front wheels) - Rack and pinion steering - Tire size 5.50 x 16 in.

DIMENSIONS: Wheel base 8 ft. 0.25 in (244,5 cm) - Tread front 4 ft. 3.86 in (131,7 cm) - Tread rear 4 ft. 6 in (137,2 cm) - Overall length 13 ft. 11³/₄ in (426 cm) - Overall width 5 ft. 6 in (168 cm) - Overall height 4 ft. 6 in (137 cm) - Turning circle 32 ft. 10 in (10 m).



Immédiatement après le Salon de Paris 1954, la revue « L'Automobile » avait procédé à l'essai du Roadster Arnolt-Bristol exposé. Bien que à peine rodée, cette voiture devait subir à Montlhéry un test excessivement sévère.

Le comportement de la voiture devait amener une série de performances record.

La sentence de la bascule attribuait 978 kg à cette voiture, soit 7,5 kg par cheval.

Les accélérations mesurées sur la piste vitesse devaient indiquer que les 100 km/h pouvaient être atteints en moins de 10 secondes (9,8 sec exactement).

Pour 150 km/h 28 secondes seulement sont nécessaires.

Quant au kilomètre départ-arrivée, il devait être fait en moins de 33 secondes.

Une vitesse correspondant à 180 km/h sur route fût atteinte.

Mais, de meilleurs résultats devaient être obtenus dans le domaine de la vitesse et de la consommation.

Malgré le compteur qui ne marquait que 1.600 km et le circuit routier difficile et impitoyable, la moyenne au tour devait approcher les 108 km/h.

Quant à la consommation, elle devait osciller entre 10 et 17 litres, malgré les performances record.

Mais laissons la parole à l'essayeur Jean Bernardet:

« A la voir, on pourrait croire qu'il s'agit d'un engin de sport nerveux, mais bruyant, rapide, mais fatigant. Ce n'est heureusement qu'une supposition, car la vérité est que je n'ai jamais eu de voiture aussi douce à manier. Les vitesses passent impeccablement et l'échelonnement permet de tirer la meilleure performance avec une facilité dérisoire.

On pourrait craindre aussi que le 2 litres de 130 ch., soit impraticable à bas régime. Effectivement, à 3.000 tours, on sent le déclenchement du fonctionnement optimum, mais j'ai répété plusieurs fois l'expérience de laisser descendre le régime à 700 ou 800 tours en quatrième et de laisser filer la voiture en douceur. Tout se passe bien sans hoquet ni cognement. Vient-on à appuyer sur l'accélérateur, la voiture repart et accélère de plus en plus en prenant du régime. Cela denote une souplesse peu commune, dont l'agrément ne saurait être assez vanté ».

Il devait titrer son compte-rendu

« S'il fallait un étalon en matière de voiture idéale, il s'appellerait **ARNOLT - BRISTOL** ».



Immediately after the 1954 Paris Motor Show, « L'Automobile » proceeded to a road-test of the Arnolt-Bristol Roadster on exhibition.

This car, barely run in, was submitted in Montlhéry to a very severe road-test, and its behaviour made of this test a succession of record performances.

The weight of the car was recorded at 2160 lbs. giving a weight: bhp ratio of 16,5 lbs.

Acceleration from 0 to 100 kph (62,14 mph) on Montlhéry racing track showed that less than 10 seconds (9,8 to be exact) were needed.

On the Standing Quarter Mile 17,8 seconds were clocked.

Only 28 seconds were necessary to reach 150 kph (93,21 mph).

A top speed of 112 mph is claimed for the car.

Still better results were then obtained on the « routier » road-circuit as far as speed and consumption are concerned.

In spite of the « youth » of the car, showing 1000 miles only on the mileage recorder, and the extreme difficulties of this « routier » circuit, pitiless « justice of peace », the average speed of 67 mph was attained.

Fuel consumption varied between 22 and 14 mpg in spite of these record performances.

But it is now test-pilot Jean Bernardet's turn to speak:

« From its looks one could think that a sports creature, nervous but noisy, fast but tiring, has to be faced. It is fortunately a pure supposition, because in fact I never had a « sweeter » car to drive. Gears changing is a child's game and their shift points will permit best performances with derisory facility.

It could be thought that the two litre-engine of 130 bhp could not be easily used at low revs. In fact, at 3000 rpm you feel a surge of power, but I repeated many times the experience to let the engine fall as low as 700/800 rpm in fourth gear and then accelerate the car without « jumping ». You push your foot down and the car picks up easily as the revs. increase. This means a rather uncommon smoothness which will never be sufficiently appreciated ».

His road-test was then titled:

« If a Standard were needed for an ideal car, it would be called: **ARNOLT - BRISTOL** ».

S. H. ARNOLT, INC.

415, EAST ERIE STREET
CHICAGO 11 - ILLINOIS
(U. S. A.)

DISTRIBUTOR :

**ROBERT JENNY
GARAGE VILLAMONT
LAUSANNE**