

MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - MARS 2016 - 45. ÅRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

www.mhkd.no

Rød Mix med Lett Blanding denne gangen med noen kjente ansikter fra Goodwood og Monaco.





Motorhistorisk klubb - Drammen

Stiftet 18. oktober 1972. Tilsluttet Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, LMK.
Postboks 2193 Strømsø, 3003 DRAMMEN. Bankgiro 2200.07.28865 Org. nr : 986 885 919
E-mail: post@mhkd.no Hjemmeside: www.mhkd.no

I STYRET:

Formann:

Jan Roger Sand Olsen
Møllenhofveien 15, 3055 Krokstadelva
Tlf. 32 87 85 76 - 905 19 083
jarsan@online.no

Nestformann:

Arnt Ivar Lund
Sparavollen 105, 3021 Drammen
Tlf. 32 83 98 65 - 934 18 559
arllund@online.no

Sekretær:

Lars Hella
Ringveien 37, 1386 Asker
Tlf.

Kasserer:

Stian Olsen
Møllenhofveien 21B, 3055 Krokstadelva
Tlf. 952 37 272
stian.olsen@ebnett.no

Styremedlem I:

Steinar Ludvigsen
Blåveisbakken 33, 3050 Mjøndalen
Tlf. 995 86 493
steinarludvigsen@msn.com

Styremedlem II:

Terje Finnerud
Heggenveien, 3370 Vikersund
Tlf 66 79 01 34
terje.finnerud@midtnett.no

Varamann:

Lars Erling Livrud
Jonas Lies Vei 53, 3022 Drammen
Tlf. 404 77 912
lars@fresvik.no

Forsidebildet:

Hot Rods at Goodwood

UTVALG:

Teknisk/forsikringskomite:

Erik Holde (formann)..... 959 20 158
Tor-Stein Hella.....66 79 01 34

Løpskomite:

Alf Bjørnstad
Ole Bjarne Mosland.....416 98 317
Thormod Bjørnetun.....905 10 962

Arrangementskomite:

Tom Bryhn 32 89 05 98
Tore Fridheim 958 73 529

Revisor:

Kjell Ødegård 98288715

Materialforvalter:

Valgkomite:

Tor Stein Hella.....907 23 902



Redaktør for dette nummer har vært:

Per Langøy (på bildet til høyre) og Kjell Ødegård



Formannen har ordet:



Spennende utgave dette. Første digitale utgave av Motorhistorikeren. Vi får se hvordan dette mottas, men det er dog et prøveår for å sjekke hvordan medlemmene synes en digital utgave fungerer. Tiden går fort og en ny vår nærmer seg med stormskritt. Aldri tidligere har det skjedd så mye på vinteren på Burud som i vinter. Vi hadde besøk av The Winther Trail, veldig artig for de som fikk vært på Burud og sette

dette arrangementet.

Selv var jeg opptatt med jobb og hadde ingen mulighet. Det viste seg vel i ettertid at dette ikke var noe som var bra for hobbyen vår. Kollisjoner og utforkjøringer i fleng. Det er ikke slike tilstander vi ønsker.

RSA har leid verksted å møterom i en 14 dagers periode for å kjøre elektronikk kurs for mekanikere fra hele landet. Veldig spennende. Da dette skrives har bilene kommet i hus på Burud og 2 uker med kurs står for tur.

Jeg må også berømme Rolf Maurseth og Odd Arne Syvertsen som gjør en kjempejobb med å fornye kiosken vår. Gleder meg virkelig til neste sommer for å se hvordan dette blir.

Aktivitetene som skal skje til sommeren både i regi av Burud og klubben er for det meste spikret. Det blir nok en aktiv sommer, men uten de store overraskelsene.

Aktivitetene blir mer eller mindre de samme som i fjor, men dog med noen andre fokuspunkter enn i fjor.

Åpen dag jobbes det med. Møter er allerede avholdt. I fjor var det fokus på veteran camping. I år blir temaet et annet. Vi håper værgudene er mer på vår side i år. I fjor regnet vi omtrent bort.

For egen del har vi meldt oss på et par turer til sommeren, men på nåværende tidspunkt ser det ikke ut som det blir så mye som i fjor. Healeyen er i rute. Den har gjennomgått en del forbedringer i vinter, så spenningen er stor på hvordan dette vil fungere til sommeren.

Ute skulle en nesten tro en var langt ute i april. Regn og nesten ikke snø. For egen del håper jeg kulda kommer tilbake og at snøen laver ned en stund til

Dere får ha en skikkelig fin vår og jeg håper dere rakk å gjøre det dere hadde planlagt med deres gamle kjøretøy i løpet av vinteren

Jan Roger



Norgesløpet 2016

Velkommen!

Grimstad Motorveteraner har gleden av å ønske velkommen til Norgesløpet i Grimstad med omegn helgen 10. – 12. juni 2016 - i samarbeid med Froland Motorveteranklubb.

Grimstad feirer 200-årsjubileum i juni 2016, og byen vil være pyntet til fest.

Norgesløpet er et nasjonalt hovedløp for kjøretøy 30 år eller eldre, åpent for internasjonal deltakelse. Løpet vil ha klasseinndeling som et FIVA B-løp, men med egen klasse for nyttekjøretøy.

Tema for løpet er jernverk og sjøfart.

Næs Jernverk var i drift fra 1665-1959, og er i dag det best bevarte av de gamle norske jernverkene.

Froland verk var på slutten av 1700-tallet et av landets jernverk, bl.a. med en omfattende produksjon av kanonkuler. Utskipning gikk over Rorevannet og til Grimstad havn.

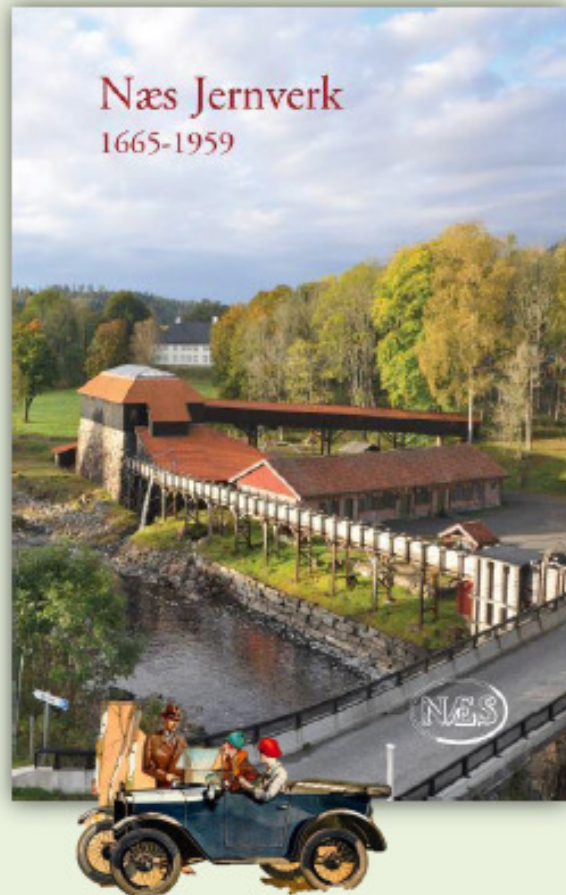
Sjøfartsbyen Grimstad er blant verdens største når det gjelder tonnasje pr. innbygger. Sjøfarten ga grunnlaget for Grimstads storhetstid rundt 1880, med en flåte på 193 skip!

Dikternes by – både Ibsen og Hamsun hadde tilknytning til Grimstad.

I nyere tid er Grimstad blitt kjent som sykkelbyen, bl.a. for de to store proffsyklistene Dag Otto Lauritzen og Thor Hushovd. Grimstad er en universitetsby (campus Grimstad, Universitetet i Agder) med et stort teknologisk fagmiljø, bl.a. innen fornybar energi.

Grimstad Motorveteraner ble stiftet i juni 2005, og medlemsantallet har ligget stabilt på ca. 90 – 100 medlemmer.

Klubben har et høyt aktivitetsnivå og leier klubblokale i sentrum av Grimstad.



Næs Jernverk



Froland Verk



Nes Verk Golfpark



Norgesløpet 2016

PROGRAM

Fredag 10. juni 2016

Ankomst og innsjekking på vårt offisielle løpshotell, Strand Hotell Fevik (ca. 10 km fra Grimstad)



kl. 19.30 Informasjonsmøte fredag kveld for de som ankommer fredag, i Kreativt Møtesenter (Johan Benad Uglands bilsamling i teknologiparken, Grimstad).



Kort løype for klasse A – C: ca. 50 km

Lørdag 11. juni 2016

Kl. 10.00 Start Norgesløpet! Fremmøte i Sørlandets Teknologipark, Grimstad. Publikumsvennlig presentasjon av kjøretøyene før vi legger ut på tur. I dag skal vi få se mange ulike sider av denne delen av Sørlandet som vi er så stolte av. Vi er innom de tre sørlandsbyene Grimstad, Arendal og Tvedestrand, i tillegg til mange idylliske tettsteder. Kjørerute Grimstad – Fevik – Arendal – Tromøya – Flosta - Næs Jernverksmuseum/Nes Verk Golfpark (lunsj) – Froland Verk – Grimstad. Løypa er ca. 11,8 mil (evt. 5 mil for klasse A, B og C), og vi kjører både langs kysten og i innlandet. Det kjøres kun på asfaltveier. Mannskap skal sørge for at alle finner greit frem underveis, og turen går på småveier med lave fartsgrenser og uten utfordrende høydeforskjeller. Løpet tilpasses motorsykler, og det vil være barneoppgaver. Premieutdeling og festmiddag på Strand Hotell Fevik lørdag kveld.

Søndag 12. juni 2016

Kl. 10.00 Maritimt tema på formiddagen: «Tidsriktig» båttur og besøk på sjøfartsmuseet (tilleggskostnad). Alternativt program søndag formiddag: Besøk på mikrobryggeriet Nøgne Ø (gratis omvisning uten servering).

Overnattingsutgifter betales direkte til bostedet. Overnatting på andre bosteder enn Strand Hotell Fevik bestilles og betales individuelt og med forbehold om ledig plass. Begrenset antall deltakere/antall forhåndsbestilte rom på løpshotellet. Betingelser: se påmeldingsskjema på grimstadmotoreteraner.com.

GMV ønsker å arrangere Norgesløpet 2016 med en størst mulig bredde innen den motorhistoriske bevegelsen. I henhold til løpets vedtekter vil det derfor bli forhåndsreservert et antall startnummer for utenlandske deltakere. Likeledes vil det om mulig bli foretatt en jevn fordeling aldersmessig så alle FIVA-klassene blir best mulig representert i løpet. Klubben forbeholder seg retten til å avvise påmeldinger i fall antall påmeldte overstiger maksimum kapasitet for sikker og best mulig gjennomføring av Norgesløpet. Dersom totalt antall påmeldinger overskrider innen påmeldingsfristen vil deltakere fra LMK-tilhørende klubber få fortrinnsrett til å delta.



Norgesløpet 2016

Påmeldingsfrist: 1. april 2016

Påmeldingsskjema og ytterligere informasjon: www.grimstadmotorveteraner.com
Påmeldinger med nærmere detaljer bekreftes pr. e-post

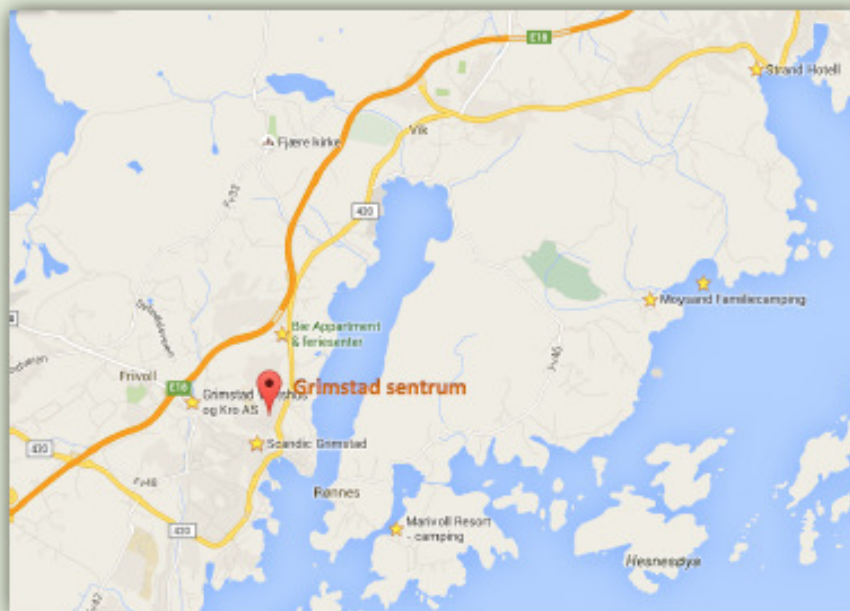
Startkontingent: Kr. 400,- pr. kjøretøy

- Løpsmateriell inkludert
- Lunsj for sjåfør inkludert
- Tillegg lunsj under løpet pr. passasjer: kr. 150,-
- tillegg 3-retters festmiddag lørdag: kr. 495,- eks. drikke

Alternative innkvarteringssteder i Grimstad/Fevik:

Scandic Grimstad:	Sentral beliggenhet, og egen innendørs parkering (begrenset antall)
Grimstad Vertshus:	Rimelig overnatting nær E-18 (kort vei til sentrum)
Bie Apartment & Feriesenter:	Leiligheter og camping innen gåavstand fra sentrum
Marivoll Resort:	På en halvøy midt i skjærgården utenfor Grimstad. Hytter og camping
Moysanden Familiecamping:	5-stjerners campingplass mellom Grimstad og Fevik. Hytter og camping

Se også Visitgrimstad.com for informasjon og alternativer.



Hovedsponsor:



Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i
Motorhistorikeren?

Ta kontakt med:
Tor Stein Hella
Telefon 90609884

Priser for hele året 2015

Helside	Kr 2700,-
Halvside	Kr 1800,-
Kvartside	Kr 900,-
Åttendelsside	Kr 450,-
Annonseintrykk pr utgivelse etter avtale	

Trykt i svart/hvitt.

Roger "Kleggen" Hansen
Cooper F3 T76



Rabattavtaler

Brems & Clutchservice: 20% på alle lagervarer

Bilextra Åssiden: Etter avtale

Haraldsen Farvehandel: 15% på lakk, 10% på andre varer

Mekonomen: 20%

Torshov rekvisita: 10%

Autoutstyr: 20% på alle varer. Ta kontakt med Bjørn Sønju på tlf 959 42 141 før dere handler.

Statoil olje: Gunstige priser på lagerførte varer. Ta kontakt med Bjørn Sønju på tlf 959 42 141.

Understellsbehandling : 20% på bruksbil og gunstige priser på gammelbil hos Bjørn Sønju på tlf 959 42 141.

Motorhistorisk Klubb – Drammen

- Ett års medlemskap i klubben koster kr 300,- pr. år
- Faste medlemsmøter den første mandagen i hver måned, med unntak av juli og august.
- Møtene holdes i Åssiden kirke kl 19.00
- 4 årlige nummer av medlemsbladet Motorhistorikeren.
- Mulighet til å tegne svært gunstig forsikring på kjøretøy som er mer enn 30 år gammelt.

Hvis dette høres interessant ut, kontakt:



**Motorhistorisk Klubb
Drammen**

Postboks 2193 Strømsø
3003 Drammen





GRASROTANDELEN 

MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN

Organisasjonsnummer: 986885919



32774986885919

Vil du gi din støtte til MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN?

Grasrotandelen er en ordning fra Norsk Tipping, hvor du som registrert spiller kan velge ett lag eller én forening som du ønsker å støtte - din Grasrotmottaker. Vi oppfordrer deg til å støtte oss i MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN!

Tenk deg at du kan spille favorittspillene dine - Lotto, Tipping og Joker for eksempel - og samtidig gi noe mer til det laget eller den foreningen du selv ønsker å støtte. Dette er nå mulig via Grasrotandelen. Ved spill hos Norsk Tipping vil 5 % av innsatsen gå direkte til ditt lag eller forening (gjelder ikke Extra og Flax). Merk at Grasrotandelen ikke på noen måte går ut over innsatsen eller premien din - du blir ikke belastet noe for å være grasrotgiver. Du trenger Norsk Tipping Spillerkort for å knytte deg til Grasrotandelen. Spillerkort får du kjøpt hos kommisjonær, eller du kan bestille det på www.norsk-tipping.no.

Vi oppfordrer deg til å knytte deg til ordningen allerede i dag, og du gjør det på en av følgende måter:

1. Hos Kommisjonær: Ta med deg strekkoden og ditt spillerkort til en av Norsk Tippings mange kommisjonærer.
2. SMS: GRASROTANDELEN 986885919 til 2020 (tjenesten er gratis).
3. Internett: grasrotandelen.no eller norsk-tipping.no.
4. Norsk Tipping Mobilspill.

Mer informasjon finnes på www.grasrotandelen.no. Her vil du også kunne følge med på hvor mye Grasrotandelene genererer for de enkelte Grasrotmottakerne.

Takk for at du støtter oss via Grasrotandelen!

Tore ville
gjærne ha et bilde
av seg selv i
avisen



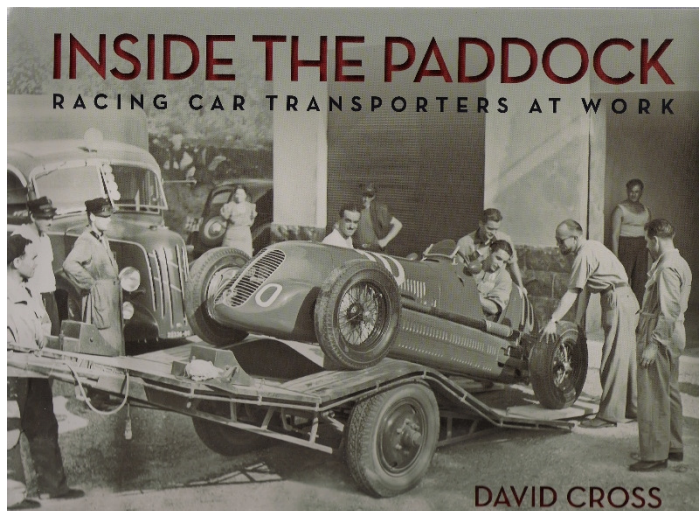
Brannbiltreff på Burud



Mercedes Benz Type 03500 Van

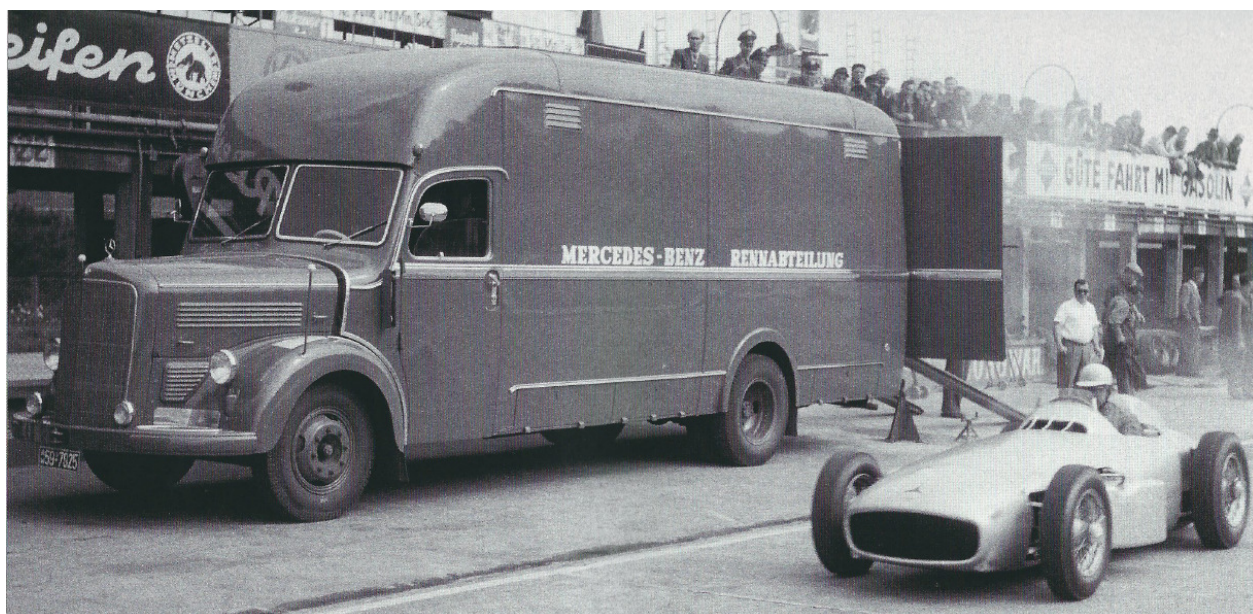
En liten fristelse for racing car transporters entusiaster

Redaktøren har som før sagt, fått en ny spesiell interesse, noe sær vil kanskje noen si. Høsten 2011 ble det utgitt en bok som heter Inside the Paddock, Racing Car Transporters at work, forfattere er David Cross og Bjørn Kjer. Så langt redaktøren vet, er dette første gang det utgis en bok om dette temaet.



Denne gangen tar vi en en nærmere kikk på Mercedes Benz sin Transporter for deres Racing Cars. Trucken er selvfølgelig en Mercedes Benz Type 03500. Her ser vi den fotografert på Nurburgring i 1954. Karl Klings W196 er akkurat blitt lastet av og blir gjort klar for de første treningsrundene.

Vakrere kan det vel vanskelig bli.



En liten fristelse for racing car transporters entusiaster.

BØRGE NIELSEN

Som vi ser av bildet nedenfor, var ikke alle Race Cars Transporters like lukseriøse. På bildet har vi en liten dansk kuriositet, Børge Nielsen frakter sin Cooper Norton på taket av sin Chevrolet Master.

Nielsen startet med racing i 1952 i en Formel 3- 500 Cooper Norton, han kjørte denne bilen til 1960, da denne klassen ble lagt ned. Børge fortsatte sin racing karriere med en Mini frem til 1966, da han la kjørehanskene på hylla. Han ble aldri Dansk mester men ble ofte blant de tre beste.



Børge Nielsen med sin Cooper Norton på taket

NORMANN BILVERKSTED AS

- EU-kontroll • Service • AC service
- Reparasjoner • Støtdempere • Clutch
- Bremseser • Bilutleie



Vi utfører service og reparasjoner etter bilprodusentenes krav og bruker reservedeler med originalkvalitet.

Alle bilmerker - alle årsmodeller
Ing. Rybergsgt 99, Drammen
verksted@normannbilverksted.no
Tel: 32 82 18 01

Sjekk Punkt
BILVERKSTED



GLASSMESTER



Christoffersen

www.christoffersen.no

Kniveveien 29, 3036 DRAMMEN

Tlf : 32 86 00 00

Fax: 32 86 00 01



DEKK - FELGER

- Kontakt oss
- det lønner seg

Små annonser –

Små priser

bilringen a/s

Tollbugt. 35, Drammen
Tlf. 32 25 44 30



Knut Nævra Spyleservice

3300 HOKKSUND

kan hjelpe deg med:

- Oppspyling av rør og stikkledninger
- Reingjøring av soilrør
- Høytrykksvasking/spyling med varmt vann, eks. groing på båt/høstreingjøring
- Fjerning av graffiti/påføring av antigraffiti
- Spyling og impregnering av takstein
- Spyling av fasader
- TV-inspeksjon av rør
- Utleie av store og små vannpumper med egen bensinmotor

TA KONTAKT!

Tlf. 95 22 13 19

Mange års erfaring i Eiker Septikservice



BIL- OG TRAILERUTSTYR

Motorolje

Batterier

Hydr. oljer

Starter

Hydr. filter

Dynamo

Oljefilter

Elektrisk

Luffilter

Rekvisita

Iver Holtersgt. 45, 3041 Drammen

Tlf. 32 81 22 05 - Fax: 32 81 14 05



Hvordan reise til.



For å få med seg hele Goodwood Revival anbefales det å reise over på torsdag og retur på mandag. Da slipper en masse stress.

Vi valgte å reise til Gatwick og å bo i Brighton.

Gardermoen – Gatwick Med Norwegian midt på dagen.

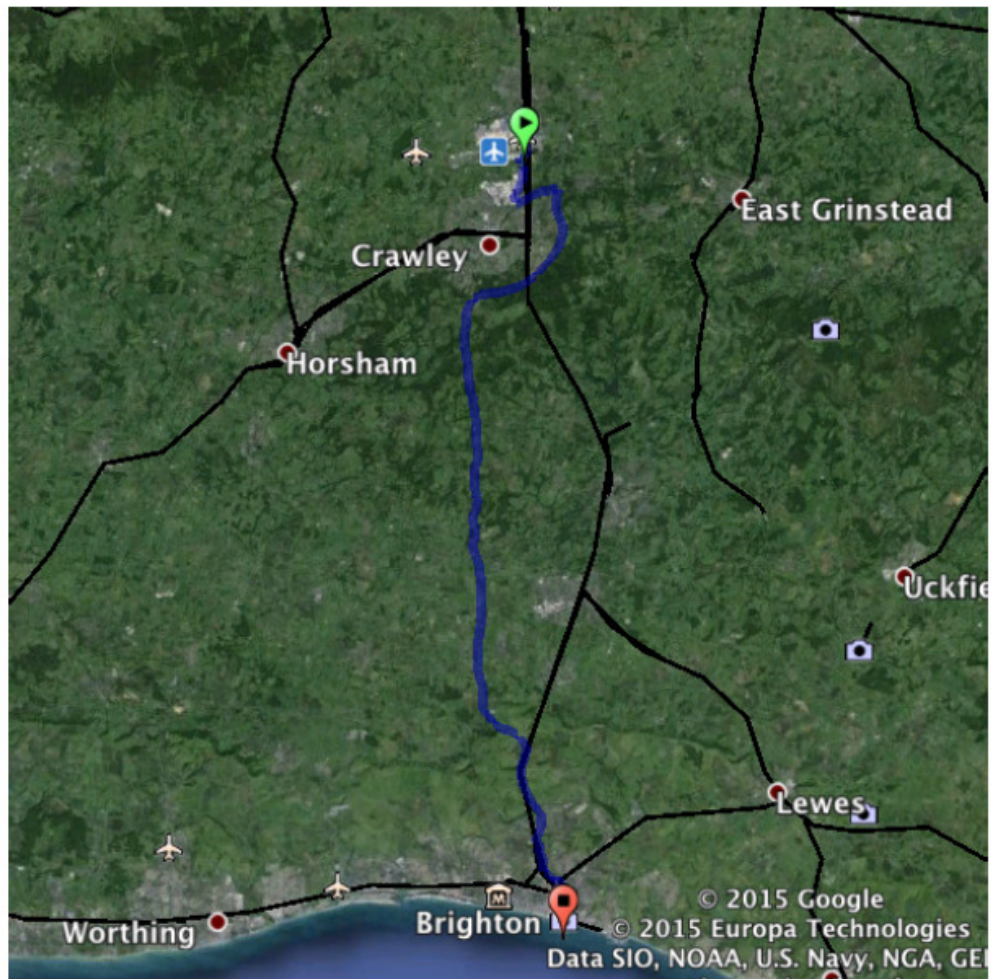
Det finnes sikkert andre og billigere alternativer, men for å spare reisetid syntes vi dette var det beste.



Gatwick-Brighton

Togstasjonen er i underetasjen på flyplassen.

Ta toget til Brighton som er endestasjonen.



Overnatting i Brighton

Utallige alternativer. Vi har valgt å bo nært togstasjonen. Da er det kort å gå hver dag. Bestill samtidig som du kjøper billetter til Goodwood.



HOTELLER NÆRT JERNBANESTASJONEN I BRIGHTON

Vi har brukt Juris Inn og Hotel Ibis. Begge er bra hoteller.

Jurys Inn Brighton - Hotell

101 Stroudley Rd
Brighton, East Sussex BN1 4DJ
Storbritannia

+44 1273 862121

jurysinns.com

Hotel ibis Brighton City Centre - Hotell

88 92 Queens Road
East Sussex
Brighton BN1 3XE
Storbritannia

+44 1273 201000

accorhotels.com

Journeys Brighton Hostel - Hospits

33 Richmond Pl
Brighton BN2 9NA
Storbritannia

+44 1273 695866

visitjourneys.com





Brighton-Chichester Her går det tog hele tiden. Vi anbefaler å kjøpe billetter for alle dagene når du ankommer stasjonen første gang. Da slipper du kø hver gang.

Chichester er nærmeste by og togstasjon til Goodwood. Fra stasjonen går det veteranbusser helt inn til Goodwood-inngangen. Bussene går fortløpende. På veien passerer de Rolls-Royce bilfabrikken samt Goodwood house.



RA Metallock®


Metallock Norge reparerer sprekker i støpejern ved hjelp av Metallocking, syng av støpejern. Over 50 års erfaring! Kom til oss når du trenger hjelp til følgende:

- Syng av motorblokk/toppløkk.
- Plansliping/maskinering.
- Termisk sprøyting av aksler
- Sveising av aluminium/bronse

www.metallock.no - din reparasjonspartner!


Metallock Norge AS, Lierstranda 107, N-3400 Lier. Tlf. 32 84 02 33

Nordens mest solgte motorbehandling.



MOTOR BEHANDLING

MEG PTFE



www.qmi.no

QMI reduserer slitasjen med opptil 88%, noe som verifiseres av Det Norske Veritas, og ikke nok med det, du får også: Mindre varmegang, lettere start, stillere ventiler, økede hestekrefter, lettere giring og mindre drivstoff-forbruk.

QMI: Til alle typer motorer, gir og kardangtyper.

Vi fører også **ROYAL PURPLE**, en av verdens aller beste motoroljer til en hyggelig pris.

QMI Scandinavia

Kontakt Steinar på tlf: 99 58 64 93

Bilservice

Kjell Andreassen



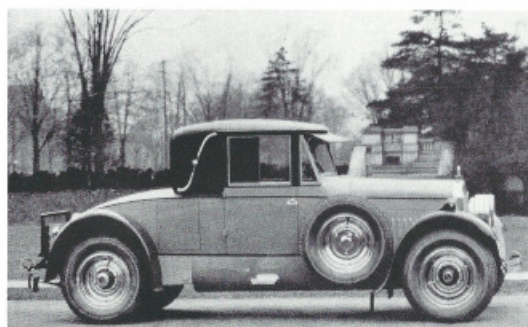
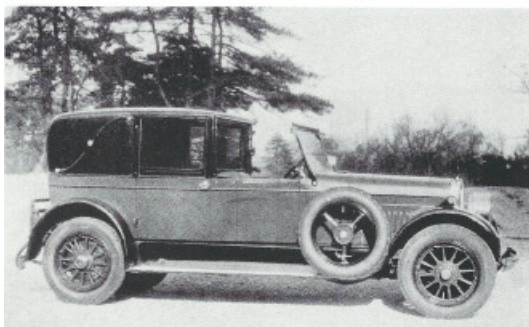
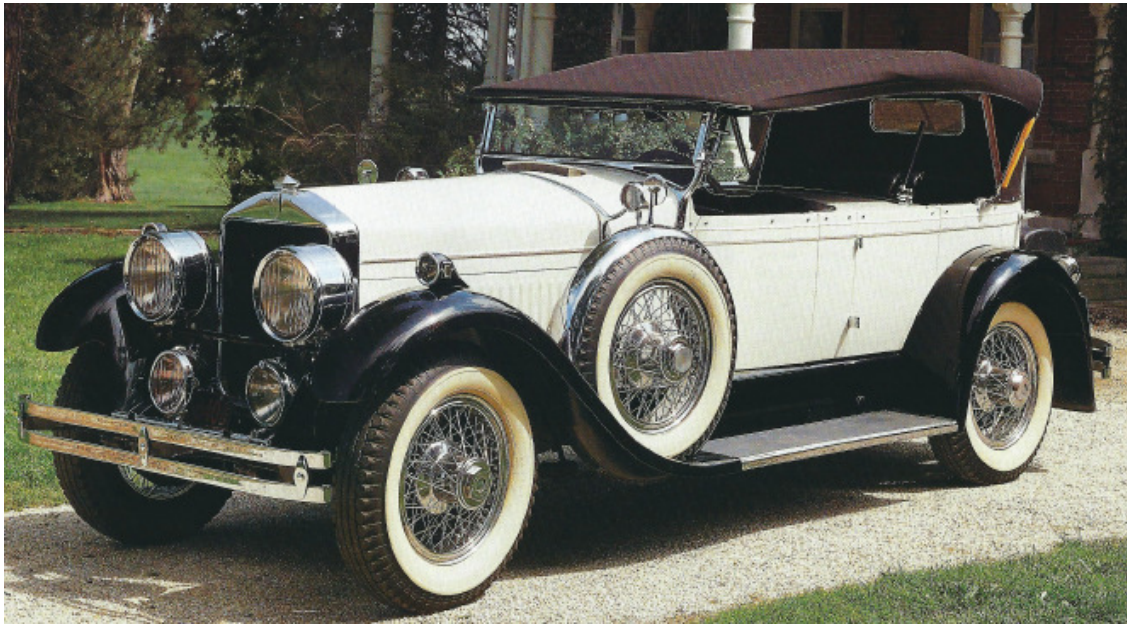
ALT I BILREPARASJON
OG EØS KONTROLLER



3053 STEINBERG • TLF: 32 87 76 88 • FAX 32 27 31 07



En liten utfordring for Herr Thon



En tidlig påskequiz: Her ser vi et forholdsvis kjent amerikansk merke, produserte biler som konkurrerte med Cadillac, Packard, Pierce-Arrow osv, det vil si biler som ble kjøpt av de mest pengesterke i USA. Navnet er nevnt et annet sted i bladet, men i en annen sammenheng.





Tazio Nuvolari



Tazio Nuvolari født 18 November 1892 i Mantua i Italia, hans onkel var Bianchi forhandler og det var han som introduserte ham til motorsporten. Som 28 åring startet han med motorsykkel løp. I 1924 kjørte Tazio sitt første billøp, i 1927 startet han sitt første team og kjøpte 2 stk Bugatt Type 35. Han signerte sin første kontrakt med Alfa Romeo i 1929, med Enzo Ferrari som team sjef. I 1935 vant han Tysklands Gran Prix i sin noe utdaterte Alfa Romeo, han slo både Bernt Rosemeyer i Auto Union samt Rudolf Caracciola i Mercedes. Etter Rosemeyers død i 1938, ble Nuvolari fabrikkjører for Auto Union. Nuvolari døde 11 august 1953 etter et slag, han ble gravlagt i sitt favoritt racing antrekk, gul skjorte og blå bukser. 50 000 mennesker fulgte han til graven i Mantua.



Redaktøren har i mange år bruk tid på å fordype seg i amerikansk racing fra 1920 til 1960 tallet, og vil også i dette nummer av Motorhistorikeren dele sin kunnskap om dette med andre medlemmer i Motorhistorisk klubb Drammen, denne historien skal dreie seg om:

Briggs Swift Cunningham



Race day morning tidlig på høsten 1957 ruller et par semi trailere inn i depoet på Watkins Glen, etterfulgt av en 1950 modell Cadillac med henger. Denne Cadillacen som faktisk et år deltok på Le Mans, har denne gangen en Maserati 300S på hengeren. Den ene av trailerne er åpen, den andre er lukket. Den åpne traileren frakter tre stk. D Type Jaguars. Både traileren og de tre Jaguarene er lakkert i hvitt og blått. Den lukkede traileren som også er lakkert i hvitt med en blå stripe har et Jaguar merke samt navnet "Cunningham" skrevet på siden. Inne i traileren er det innredet en komplette verksted med arbeidsbenk, alle de nødvendige verktøy for kunne gjøre en motoroverhaling, kompressor, hjulomleggings maskin osv. I tillegg til dette inneholder traileren hjul, felger, bak aksler samt komplette motorer og nødvendige reservedeler. Teamet består av mekanikere med spesial kunnskap om motorer, gir kasse, støt dempere, karosseri opprettere samt spesialister på forgassere i tillegg til en spesialist på Firestone dekk. I tillegg til dette frakter trailerne også noen av de best preparerte sportsvognene som finnes i USA på denne tiden, som skal kjøres av noen av USA `s beste sportsvogn kjørere.

The Briggs Cunningham Team er klare for et nytt race.

Administrasjonen i teamet består av Alfred Momo hele teamets "tennplugg "



Kona Mary er også aktiv i teamet, hun holder orden på antall treningsrunder samt treningstider, sammen med Lucy Cunningham, Briggs første kone som er ansvarlig for all logistikk i teamet.

Dersom større reparasjoner må gjøres på noen av bilene, stiller den lokale Watkins Glen Buick forhandler, sitt verksted til disposisjon, dette er kun ved helt spesielle anledninger, som alltid for dette teamet kommer bilene ekstremt vell preparert. Dersom noen helt spesielle reservedeler skulle mangle, blir disse fløyet inn i løpet av natten, det blir ikke spårt på noe for å vinne et race.

Hele team management oste av struktur og kvalitet, delvis lært av europeiske team samt gjennom kjører Phil Walters, Alfred Momo og selvfølgelig Briggs Cunningham selv.



The Cunningham Equipe var i mange år USA`s største team, noen andre store var Jim Kimberly, John Edgar og John Von Neumann men ingen av disse kunne matche Briggs Cunninghams team. Mellom 1948 og 1966 kjørte de flere enn 80 biler i mer enn 200 Amerikanske og Europeiske arrangementer. Resultatet var mer enn 350 topp tre plasseringer i 11 forskjellige sportsvognklasser, ingen andre Amerikanske team har til nå vært i nærheten av det samme.

Briggs Swift Cunningham

Briggs Swift Cunningham arvet i sin tide en god slump penger, som ble brukt på hans store interesse for biler og båter. Han var utdannet fra Yale universitetet og bosatte seg i Connecticut at Greens Farm. Før andre verdenskrig var han en aktiv seiler, og deltok i flere regattaer. Ved utbruddet av andre verdenskrig, var han allerede midt i førti årene. Han utdannet seg til pilot og ble med i Civil Air Patrol som pilot og drev med overvåking av undervannsbåter. Etter krigen ble han oppfordret av sine venner til å opp interessens igjen for biler og motorsport.



Cunninghams første race etter krigen 2 oktober, dette var også det første løpet arrangert av Sports car club of America (SCCA) samt det første løpet arrangert på Watkins Glen race track utenfor New York. Cunningham ble nummer 2 i løpet, han deltok med sin "Bu-Merc". Ramme og motor fra en Buick rekke åtter med et karosseri fra en Mercedes Benz SSK.

I 1949 importerte Cunningham den første Ferrari til Amerika (serie nummer fire av alle Ferrarier)- en 166 Spider Corsa, denne modellen hadde et forholdsvis enkel karosseri, med sykkel skjermer, dermed et "pre-war" design. Han kjørte løp med denne i 49 og 50 sesongen på Watkins Glen. Dessverre var det denne bilen hans venn Sam Collier ble drept i på Glen i 1950. I et av løpene på Glen møtte Cunningham Midget Car Champion Phil Walters og mekaniker Bill Frick. Cunningham ble meget fasinert av deres prosjekt Fordillac, prosjektet demonstrerte at en high performance løps bil kunne bygges av amerikanske komponenter. Cunningham hadde planer om å delta med en bil på Le Mans i 1950, men arrangørene kunne bare godta biler fra "kjente" produsenter, som et resultat av dette preparerte Cunningham to Cadillacs som faktisk endte på tiende og ellefte plass i løpet. Rett etter dette grunnla Cunningham the B. S. Cunningham Company of West Palm Beach. Han kjøpte opp Frick- Tappers Motors og Phil Walters fra Frick-Tappers Motors ble daglig leder i firmaet samt også sjåfør.

Biler Cunningham bygde.

Første prototypen til Cunningham var en Healey Silverstone med Cadillac motor. Neste prosjekt ble Cunningham C-1 med tube frame og De Dion bakaksel med bremses inn mot kronhjul, typ E-type. Etter denne første prototypen ble Cunningham oppmerksom på den nye Chrysler 331 Hemi motor. og fikk kjøpe en av de første prototypene av denne motoren gjennom en gammel skolekamerat som var sønn til KT Keller, Chryslers president på den tiden. I tidlig utviklings fase kom denne motoren opp i 270 hester, Cunningham koblet denne til en Cadillac 3 speed Gearbox. Denne kombinasjonen ble brukt i løpsbil Cunningham C2. De vant på Elkhart Lake samt Watkins Glen, men ble bare nummer 18 på Le Mans det året, de var faktisk helt oppe på annen plass det året, etter C- Type Jaguaren som vant.



Samtidig med satsingen på motorsport, produserte nå Cunningham også sine første "standard biler" Cunningham C3, karosseriene ble sendt fra Vignale i Italia og i hovedsak montert på en C2 ramme. I følge Cunningham kjøpte de karosseriene i Italia for 2700 dollar og solgte bilene for 10000 dollar, dette tilførte mer penger i kassen for å bruke på racing. C3 karosseriet var så vakkert at det ble en av de to amerikanske biler som ble utstilt på Museum of modern art i 1953. (Den andre var Studebaker Starliner).

I løpet av bare 3 år utviklet Cunningham og Walters C-4R utgaven for racing, i denne perioden fikk de mye hjelp av Chrysler til å utvikle motoren. Walters jobbet tett på Chrysler sine motoringeniører, motoren utviklet 325 hester og kostet den nette sum av 60000 dollar. Motorene var meget driftssikre dersom man ikke dro over lovlig turtall. Ryktet sier at en av bilene eid av Bob Williams ble kjørt 32 år i løp, uten å bli overhalt.

C-4R var mye lettere enn C2, C-4RK Coupe var 200 pund tyngre enn roadster utgaven. Coupe utgaven var utviklet i samarbeid med spesialisten i aerodynamikk Dr Wunibald Kamm, og hadde 4 mph høyere topphastighet enn roadster utgaven. Ingen av sjåførene likte Coupe utgaven pga at Coupeen var trang og veldig varm, samt hadde dårligere akselerasjon og sleit mer på bremsene.

I tre år dominerte C-4R utgaven amerikansk racing, med 15 førsteplasser, 5 andre plasser, samt 5 tredjeplasser, dette i konkurranse med europeiske toppmerker som Jaguar og Ferrari. De fleste oppfattet det som disse bilene med forholdsvis store motorer hadde store fordeler på banen, men det viste seg at biler med 3 eller 3,5 l motorer med samme dekk dimensjoner og bremseareal var de bilene som vant mest. Det ble ganske snart klart at biler med store motorer ikke umiddelbart var noen fordel.

Dette kom klart frem i lang løp som for eksempel Le Mans, i 1952 kom Cunningham/Bill Spear på fjerde plass totalt men best i sin klasse. I 1953 kom Cunningham/Sparks på syvende plass totalt, Benett/Moran kom på tiende plass totalt. Den nye C-5R som ble kjørt av Fitch/Walters kom på tredje plass totalt og best i sin klasse. På Le Mans I 1954 fikk teamet en ny tredjeplass totalt og best i sin klasse denne gang med teamet Spear/Johnston. I disse tre årene på Le Mans ble Cunningham med 5.4 liters V8 motorer, slått av biler med motorer på mellom 3 og 3.5l motorer.

Cunningham C-5R var det første karosseriet som aerodynamikken fikk en større innflytelse på. Briggs Cunningham selv var overbevist om at skulle man oppnå større hastighet, måtte teamet jobbe mer med aerodynamikken på karosseriet. Den engelske spesialisten på aerodynamikk Reid Reilton ble Irid inn i teamet for å jobbe sammen med body designer Bob Blake. C4-R karosseriet hadde en mye lavere front enn C4, og hadde 60 km høyere topphastighet med samme vekt og motor. De målte en topphastighet på 186 mph. På samme tid merket også teamet en ustabilitet i karosseriet ved 150 mph, under spesielle værforhold, det vil si mye vind. Teamet ble litt usikker på dette og prøvde isteden å teste forskjellige støtdempere, men karosseriet var meget aerodynamisk men noe utsatt for sidevind. På Le Mans i 1953 greide de allikevel ikke å oppnå samme gjennomsnittshastighet som Jaguar, skivebremsen som Jaguar hadde utviklet var overlegne de gamle trommelbremsen de andre teamene hadde. Inspeksjonen av bremseskoen på bilen etter løpet, viste at de fremdeles godt med bremsebelegg på de massive 17 inch bremseskoene. Dermed viste det seg i ettertid at Cunningham kunne ha satsset enda hardere og muligens slått Jaguar.

12 timers løpet på Rheim banen 14 dager etter Le Mans, ledet Cunningham over C type



Selv om ikke vinden hadde spilt en faktor på Le Mans, gjorde det derimot på Rheim banen dette året, John Fitch rullet rundt fem ganger i sin C5 Cunningham. Heldigvis var han i stand til å bøye seg under dashbordet i det han begynte å rulle rundt. Minutter senere satt han langs banen å ventet på hjelpemannskaper skulle komme å bandasjere noen mindre kutt han hadde fått i hodet, han kunne ikke huske noe av hendelsen.

På Le Mans i 1954 hadde ikke teamet fått ferdig C-6R, og C-5R hadde ikke blitt reparert enda, dermed ble 2 stk C4 påmeldt sammen med en 375 Ferrari. Denne Ferrarien var litt spesiell, den hadde fått montert Cunningshams eget design vannavkjølte bremses. Ferrarien fikk tidlig i løpet problemer med en ventilløfter og gikk dermed bare på 11 sylindere, i tillegg fikk den problemer med difrensialen, men det verste var at Cunningham ble fortalt at et annet team hadde fått en bedre bil. Dermed ble 375 den siste Ferrari som Cunningham kjøpte, senere ble denne bilen solgt til Sherwood Johnstone som kjørte sporadiske race med den.

C-6R var nå snart ferdig utviklet, men ting gikk ikke som planlagt siden de ikke fikk anledning til å kjøpe inn skivebremses fra Dunlop. Som en kompensasjon for dette siden Cunningham hadde sette for seg å utvikle den ultimate løp bil med skivebremses, C-65R fikk montert en Offenhauser motor. I løpet av sesongen 1954 fikk teamet sin 3 seier på Sebring banen med en OSCA kjørt av Stirling Moss og Bill Lloyd. OSCA bare med en 1500 cm³ motor vant totalt etter at to stk Lancia sportsvogner fikk motorproblemer.

Etter Le Mans i 1954 fikk Cunningham følgende tilbud fra Sir William Lyons, dersom du stopper å bygge dine egne så vil ditt team få tilgang til de beste løpsbilene fra Jaguar. Cunningham vurderte tilbudet men takket nei, senere måtte han innrømme at det nok hadde vært billigere å få tilgang til Jaguar sine løps biler, enn å bygge sine egne løpsbiler.



I begynnelsen av 1955 sesongen, deltok Cunningham på NASCAR Speed Week på Daytona Beach med en D-Type Jaguar og sin egen noe eldre utgave C-4R. Walters hadde en toppfart på 164 mph i sin D-Type, mens Cunningham selv nådde 149 mph i sin C-4R. I løpet på Sebring banen kjørte Walters sammen med den engelske Grand Prix stjernen Mike Hawthorn, de vant løpet foran paret Phil Hill/Carroll Shelby i en Ferrari Monza. På tredje plass kom en annen bil fra Cunningham teamet, en Maserati kjørt av Sherwood Johnstone og Bill Spear.

På Le Mans i 1955 deltok Cunningham teamet med en D-Type Jaguar og Cunningham sin egen C-6R. John Fitch kjørte for Mercedes teamet og Mercedes deltok med sin fantastiske 300 SLR, team kamerat var Pierre Levegh, som startet racet for Mercedes. Det litt spesielle i det her var at Fitch var en meget dyktig pilot og med sin P-51 Mustang hadde vært i flere luft fighter med tyske flyvere under den andre verdens krig.

Redaktøren minner om at vi nå snakker om Le Mans 1955, den verste ulykken i motorsportens historie (Red anmerkning).

I andre timen av 24 timers løpet, traff Levegh Lance Macklin`s Austin Healey, men den følge at Mercedesen til Levegh dro av banen og opp på hovedtribunen og drepte 83 tilskuere. Walters som kjørte D-Type Jaguaren for teamet hadde akkurat blitt passert an Mercedesen til Levegh og var den første som så hva som hendte. I neste runde kom Walters inn i depoet og fortalte at han ikke var istand til å kjøre noe mer. Cunningham overtalte han til å fortsette å kjøre, men Walter følte seg i elendig form, men han lot seg overtale og kjørte noen timer til han fikk et motorhavari. Etter dette deltok aldri Walter i noe race.

Walters fortalte senere at dette var en forferdelig opplevelse, at motorsporten skulle drepe så mange uskyldige tilskuere.

Ifølge Sherwood Johnstone var Walters en av de største talentene på denne tiden, han va rikke i tvil om at hadde han fortsatt sin racing karriere, ville han med stor sannsynlighet vært med i kampen om et Formel 1 tittel. Han ble tilbudt et Formel 1 sete hos Ferrari lenge før Phil Hill.



OSCA sjåfør Frank Bott bekreftet også Walters fantastiske talent, han var nesten på samme nivå som Fangio, men det spesielle var at Walters ikke ønsket noen form for oppmerksomhet. Etter hvert race tok han på seg hatten og bare forsvant.

Le Mans 1955 endte med at som før nevnt, D-Type Jaguaren fikk motorproblemer etter 8 timer, og Offenhauser motoren på C-6R ødela et stempel etter 20 timer. Senere fikk C-6R installert en D-Type motor, og etter en kollisjon i et løp, fikk den også montert en D-Type front, dermed ble den veldig lik en D-Type Jaguar.

Det var mange ting som forandret seg for Cunningham i 1955, han kjøpte flere Jaguarer til sitt eget team, han fikk Jaguar distribusjonen for nord øst delen av USA, samt distribusjonen av Maserati for USA.

Etter Le Mans i 1955 kjøpte Cunningham kjøpte Cunningham to nye Maseratier samt en Porsche 550 Spyder. Sherwood Johnstone var nå første fører og ble SCCA nasjonal champion i klassen C-Modified. I de fem årene Johnstone kjørte for Cunningham, så var det nok fighten mot Phil Hill i Ferrari Monza han vill bli husket for. Som team eier var selvfølgelig Briggs Cunningham hele tiden opptatt av hvem den beste sjåføren var. Både kjente og mindre kjent sjåførere fikk muligheten i hans team. Frank Bott var en ukjent sjåfør som fikk muligheten i Cunninhams team, han fikk kjøre en av OSCA bilene, denne hadde kun en 1100 cm³ motor. I et av løpene på Sebring banen, lå han foran The Maestro (Fangio) i en runde før Fangio dro opp på siden av Frank Bott, gav en honør og dro forbi i si 4,5 l Maserati. Etter løpet fikk Bott gratulasjoner av The Maestro. Selv om Cunningham selv kjørte all bilene han eide og deltok i løp med, så var det de små OSCA bilen med mindre motorer som han hadde størst sans for. Han ble selv SCCA nasjonal mester for klasse F-Modified med en OSCA 1500 cm³, samt 3 plass i 1959 i samme klasse med en OSCA 750 cm³.

Briggs Cunningham fortsatte racing med sitt team fram til 1965, men det skal jeg komme tilbake til i et kommende Motorhistorikeren.





Denne historien om Briggs Swift Cunningham og hans team har jeg oversatt til norsk fra Automobile Quarterly volum 28 nummer 1. AQ var en bok som ble utgitt som tittelen sier, hvert kvartal, og holdt en meget høyt nivå både på journalister og fotografer som jobbet der. Inntekten kom kun fra abonnement ingen reklame. AQ ble grunnlagt i 1961 av L. Scott Bailey, han var ene eier og sjefsredaktør i mange år. Etter at Scott Bailey solgte AQ for en del år siden, hadde publikasjonen flere eiere og sjefredaktører. Det må vel sies at kvaliteten på AQ har gått ned de siste årene, det samme kan man også si om økonomien. Med 5000 abonnenter i forholdsvis høy alder samt en revolusjon i informasjons form de siste årene (internett), ble det for tungt å drive AQ. Publikasjonen ble dermed lagt ned høsten 2013. Volum 52 nummer 1 ble siste nummer. Jeg har selv vært abonnent siden 1979, og har en forholdsvis komplett samling, men mangler noen bøker i volum 1-10. Syntes for øvrig at det er meget trivelig å ta fram noen eldre utgaver og leser gjerne artiklene flere ganger. For som sagt utgavene fra 1961 til rundt 1995 holder en meget høy klasse på informasjonsnivå av forskjellig høyt kvalifiserte bilhistorikere.



Velodromloppet 2015

Per og jeg tok nok en gang turen til Karlskoga Motorstadion for å se Velodromloppet 2015, som alltid med fyldige felt i alle klasser og med mange nordmenn på startlisten. I tillegg kom det et stort antall engelskmenn i klassen for Formel Juniors.

Velodromloppet var denne gangen lagt under arrangementet Swedish Oldtimer Gran Prix, det vil si et litt ekstra påkostet Grand Prix.

For informasjon, dette året skal Swedish Oldtimer Gran Prix arrangeres på Anderstorp Raceway 20-21 mai, mer informasjon finner du på oldtimerracing.se. Nedenfor ser du bilde av en av de mer udda (som svenskene sier) historisk race cars.



Et celebret møte med "Tazio Nuvolari"



Redaktøren var så heldig å møte "Tazio Nuvolari" på Goodwood



KLUBBEFFEKTER



Pique kr 100

T- skjorte kr 70

Både pique og t-skjorte kan fåes med MHK og NMHS logo



Vognmerke kr 400

Krus kr 100



Jakkemerke kr 20

Klistremerke kr 10

3 stk klistremerker for kr 25

Prisene gjelder så lenge lagret rekker. Ta kontakt med klubbens kasserer for bestilling.



Redaktør for neste er: ?

Send inn stoff før 15. Mai.
post@mhkd.no

MOTORHISTORIKEREN