

# MOTORHISTORIKEREN

NR. 1 - MARS 2015 - 44. ÄRGANG



Medlemsblad for

Motorhistorisk klubb - Drammen

[www.mhkd.no](http://www.mhkd.no)

## Rød Mix med Lett Blanding denne gangen med noen kjente ansikter fra Museet på Burud.





# 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](mailto:post@mhkd.no) Hjemmeside: [www.mhkd.no](http://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](mailto:jarsan@online.no)

### Nestformann:

Arnt Ivar Lund  
Sparavollen 105, 3021 Drammen  
Tlf. 32 83 98 65 - 934 18 559  
[arllund@online.no](mailto:arllund@online.no)

### Sekretær:

Svein Hansen  
Bergliveien 15, 3023 Drammen  
Tlf. 32 82 05 90 - 908 41 240  
[sv-han3@online.no](mailto:sv-han3@online.no)

### Kasserer:

Stian Olsen  
Møllenhofveien 21B, 3055 Krokstadelva  
Tlf. 952 37 272  
[stian.olsen@ebnett.no](mailto:stian.olsen@ebnett.no)

### Styremedlem I:

Steinar Ludvigsen  
Blåveisbakken 33, 3050 Mjøndalen  
Tlf. 995 86 493  
[steinarludvigsen@msn.com](mailto:steinarludvigsen@msn.com)

### Styremedlem II:

Tor Stein Hella  
Ringveien 37B, 1386 Asker  
Tlf 66 79 01 34  
[t-s-hell@online.no](mailto:t-s-hell@online.no)

### Varamann:

Lars Erling Livrud  
Jonas Lies Vei 53, 3022 Drammen  
Tlf. 404 77 912  
[lars@fresvik.no](mailto:lars@fresvik.no)

### Forsidebildet:

*Kiosken på Burud by night*

### Redaktør for dette nummer har vært:

Per Langøy og Kjell Ødegård

## 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:

Svein Hansen.....908 41 240

### Valgkomite:

Jonny Hornbøll Olsen.....907 23 902  
Geir Åge Lia.....480 77 572

### Burudkomite:

(utvidelse/ny sammensetning kommer)  
Steinar Ludvigsen.....995 86 493  
Svein Hansen.....908 41 240  
Odd Runar Holm.....992 51 011  
Tom Laugerud.....917 00 083  
Arnt Ivar Lund.....934 18 559

### Museumskomite:

Kjell Thon.....901 66 954  
Ole Nybø.....930 31 736  
Svein Erik Finnerud.....928 33 117

### Kiosk:

Cecile Larsen, Bjørn Sønju, Lars E Livrud

### Bladdistribusjon:

Jon Aase, Kåre Johnsen, Lars Aspedokken

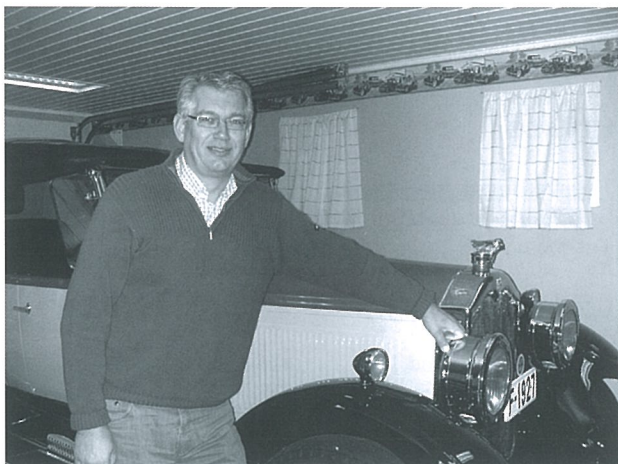
### Redaktører i 2015 er:

Mars: Kjell Ødegård/Per Langøy  
Juni: Svein Erik Finnerud  
September: Torbjørn Formo/Terje Finnerud  
Desember: S.E. Finnerud / K. Thon

Send innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for leserne til redaksjonen, eller helst til redaktøren for neste blads hjemmeadresse. Tips mottas også med takk. Annonsering under Kjøp og Salg er gratis.



## Formannen har ordet:



Det går jammen fort. Synes ikke det er lenge siden bilene ble parkert for vinteren. Nå begynner vårfølelsen å komme. Lengre og lysere dager også, gjør at vi ser våren nærme seg og det begynner å krible i armer og ben for å komme ut på veien igjen med de gamle kjøretøy.

Har dere fått gjort alt som stod på planen for vinteren da? For egen del må jeg vel si, ja jeg er i rute. Neste uke går Healeyen til Runar Lund for montering av kalesje og da er det ikke mye som skal gjøres før den er klar til

sommerens utflukter. Vi merker allerede at det blir en enda mer aktiv sesong på Burud i år enn i fjor. Stadig flere vil besøke oss, og vi skal også arrangere noe nytt til sommeren. Brannbiltreff siste helgen i august blir spennende. Dette viser også at flere må bidra med omvisninger og være behjelpelig når noe skjer på senteret vårt.

Det blir artig å se hvordan værgudene blir å hankses med til sommeren, Etter den knallsommeren i fjor kan det fort komme nedturer her nord. Vi får bare håpe.

Til sommeren blir det tre-fire langturer med Healeyen. Vi har planer om å ta en tur til Vestlandet for å se hvordan Buicken har det i sitt nye hjem. Vi skal til Bornholm en tur med symøtet til Hilde. Alle der har gamle sportsbiler. Vi skal kjøre Bornholm Rundt og skal være der ei uke. Deretter blir det å kjøre Sverige hjemover. Videre har vi meldt oss på Norgesløpet som starter i Sauda og ender på Sola. Til slutt skal vi på Healey treff i Sverige, så her blir det aktivt.

Tor-Stein deltar på LMK's årsmøte. Det blir spennende å se hvilken vei LMK har tenkt å gå etter at Tom T. Græger har sluttet. Det blir interessant å se fremover.

Da er det bare å ønske dere en fin påske. Skal dere ikke til fjells håper jeg dere benytter mye av tiden i garasjen og tar siste innspurt før sesongen.

Jan Roger





*Kongsberg Automobilselskap*

KONGSBERG, 17. February 2015

# GOTTLAND 2015

**22. - 30. JUNI 2015**



## SOMMERTUREN 2015

Kongsberg Automotive er kjent for sine årlige sommerturer. Det startet med en prøvetur sommeren 2005 med blomstringstur til Hardanger. Dette ga mersmak og året etter slo vi til med tur til York og Aidensfield. Siden dengang har vi vært på tur både i Danmark og i Sverige flere ganger. Slottsturen i Danmark 2012 står nok for de fleste som høydepunktet. Interessen for disse turene har vært stor og opp i mot 50 biler har vært med på turene.

Sommerturen 2015 går til Gotland i Sverige. Dette er en øy sørøst for Stockholm som er et av Sveriges mest populære feriemål. Visby er en spennende by hvor tiden har stått stille. Innenfor bymurene fremstår den som en middelalderby og er et reisemål verd turen alene. Vi har reservert hotell og ferge for 40 biler og til nå har 36 biler meldt seg på.



*"Visby är rosorna och ruinernas stad, sägenomspunnen och med en romantisk historisk aura. En idyllisk småstad och samtidigt Gotlands största tätort med cirka 25.000 året-runt-boende. Staden var ett turistmål redan för över hundra år sedan och är idag ett av Sveriges mest välbesökta resmål."*

Turen går over 9 dager og reisen fra Kongsberg til Visby er lang, ca. 615 km, men blir delt opp i to overnattinger underveis. Ruten går på fine veier av høy standard og det vil ikke være så slitsomt å gjøre turen. Det går ferge fra Nynäshamn sør for Stockholm til Visby på Gotland. Fergen ta 3 1/2 tilme og går fem ganger om dagen.

Turkomiteen's utskremte har vært på prøvetur og funnet egnede steder for overnatting. Gode og trygge parkeringsplasser til bilene har vært prioritert ved valg av overnatting underveis.

Vi kjører hovedsakelig på hovedveier, men unngår så langt det er mulig å kjøre på motorveier. Fra Karlstad til Nynäshamn går turen mest på mindre, fine idylliske veier. Første overnatting blir i Karlstad, den neste i Nyköping. Fra Nyköping er det bare ca. to timers kjøring til Nynäshamn og fergen til Visby.

I Visby skal vi ligge på Scandic Hotell. Dette hotellet ble i sin tid flyttet fra Lillehammer til Visby. var OL hotell i 1994.

På Gotland skal vi være med på flere aktiviteter. Vi samarbeider Gotlands Veteranbilkubb og skal være med i løpet "Gotlandsrundan", som kan sammenlignes med våre løp, som Kongsbergknekken og Spiralløpet.

Dessuten skal de være guide for en annen tur rundt på øya.

Visby er veldig spesiell med sin gamle arkitektur og spennende restauranter. Vi skal spise på et par særegne restauranter. Den ene er er innredet i et hus som tidligere har vært hjemmet til en prest på middelalderen. Der får vi servert mat som var typisk på den tiden, og klienteller har tidsriktig antrekk.

Et annet sted er en "Munkekjeller". Maten er god og stemningen er spesiell.



Rune Larson kjører "Kungen"

## Gunnar Hagerud

Før i Motorhistorikeren har jeg omtalt Gunnar Kittilsen og hans legendariske røde Volvo PV med gule Minilite felger og av alle ting med et Mustang symbol i grillen. Men det var ikke bare GK som kjørte Volvo PV, en annen stor Volvo PV bygger og kjører var Gunnar Hagerud. Han var en stor mentor og motortrimmer for alle som kjørte Volvo i racing her i landet på 60 og 70 tallet, fra før nevnte Gunnar Kittilsen til den noe yngre fartskongen Ola Rustad og sønnen Tommy Rustad.

GH var født på Eidskog og oppvokst på Kongsvinger. Like etter krigen i 1946 begynte GH å følge litt med på motorsykkelsporten, han var selvfølgelig utdannet bilmekaniker. Året etter kjørte GH sitt første speedway løp, speedway karrieren gikk over ni år. Dette var samtidig som Leif "Basse" Hveem kjørte, men GH kjørte aldri mot "Basse" i et løp. Basse kjørte nemlig i racing klassen mens GH kjørte i standard klassen. GH vant kortbane NM på Dælenenga i 1950, og gjentok bedriften på langbane i Tønsberg i 1951 og 1956.

GH jobbet hos Volvo på Kongsvinger og i 1958 debuterte han med Volvo på bane. Fram til 1970 hvor han avsluttet sin aktive racing karriere og gikk kun over til å bygge motorer, var det PV og Amazon som gjaldt. Etter 1970 jobbet GH mest med å bygge motorer for Ola og senere Tommy Rustad



Bilde fra Bjerkeracet midt på sekstitallet, Gunnar Hagerud i PV'n lengst til venstre. Legg merke til hvor mange det er på tribunen, Bjerkeracet var meget populært på den tiden.



Kan du skaffe annonser som ønskes trykket i  
**Motorhistorikeren?**

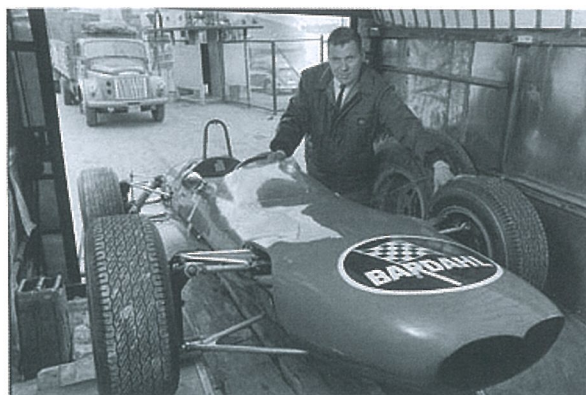
Ta kontakt med:  
**Tor Stein Hella**  
Telefon 90609884

**Priser for hele året 2015**

Helside	Kr 2700,-
Halvside	Kr 1800,-
Kvartside	Kr 900,-
Åttendelsside	Kr 450,-
Annonseinnrykk 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](http://www.norsk-tipping.no).

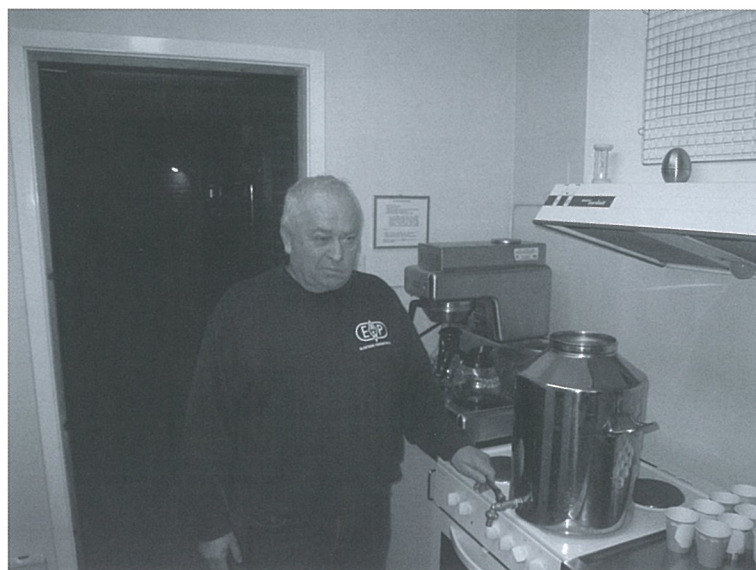
Vi oppfordrer deg til å knytte deg til ordningen allerede i dag, og du gjør det på en av følgende måter:

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](http://grasrotandelen.no) eller [norsk-tipping.no](http://norsk-tipping.no).
4. Norsk Tipping Mobilspill.

Mer informasjon finnes på [www.grasrotandelen.no](http://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



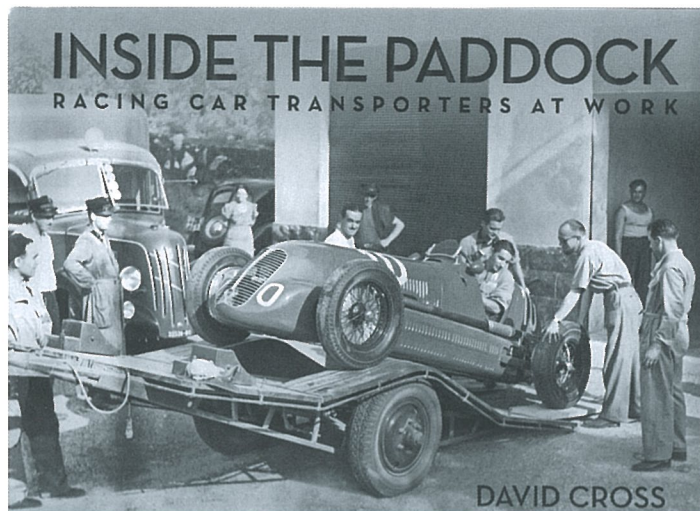
### En tilfeldig Burud onsdag 2014



## Fiat Bartoletti Transporter

### 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 Allan Mann Racing sin Transporter for deres Racing Cars. Trucken er en Fiat Bartoletti Transporter med plass til tre biler pluss reservedeler. På planet ser vi to stk. Shelby Cobra Daytonas fra Allan Mann Racing, samt en Shelby Cobra Daytona fra Scuderi Filipinetti. Her er teamet på til Le Mans i 1965.

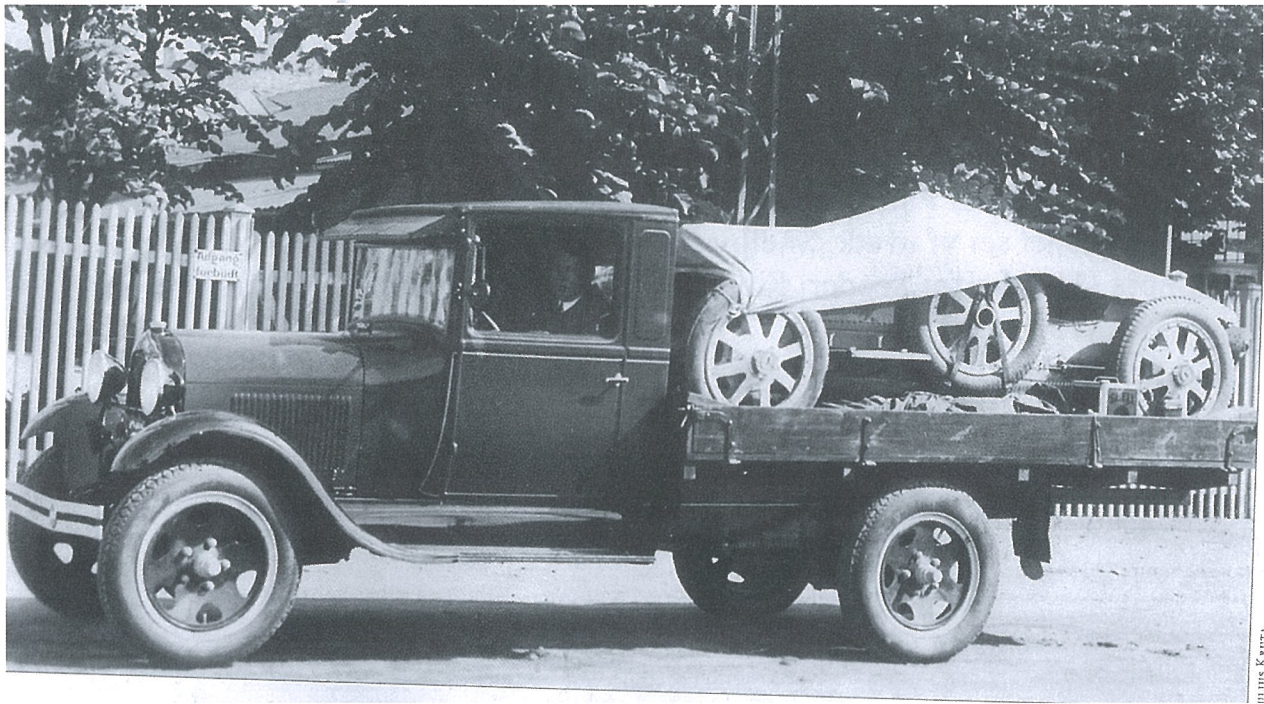
Vakrere kan det vel vanskelig bli.



## En liten fristelse for racing car transporters entusiaster.

### JOHN ERIC ISBERG

Som vi ser av bildet nedenfor, var ikke alle Race Cars Transporters like lukseriøse. På bildet har vi en liten norsk kuriositet, John Eric Isberg frakter sin Bugatti Type 51 bak på planet på sin Ford AA lastebil. Om det var "Blåen" eller "Gråen" sier teksten ingenting om, ei heller hvor bildet er tatt, mest sannsynlig er det vel tatt i Oslo et sted, kanskje Herr Thon kan gi noen utfyllende opplysninger.



John Eric Isberg på vei til et nytt race, muligens til Bjerkebanen.

## NORMANN BILVERKSTED AS

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



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

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



Velkommen til oss!

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



## Nyttig tips om verksted.

For oss som bruker vinteren til å mekke på et eller annet på vårt kjøretøy, er det alltid kjekt å ha noen til å hjelpe seg når tiden eller kompetansen ikke strekker til.

Jeg har vært så heldig å hatt fantastisk god hjelp av Tor Stein Hella når jeg har ”møtt motgang” eller ikke hatt tid.

I tillegg har jeg hatt veldig god kontakt med Jaguar-miljøet og spesielt Finn Åge Pettersen i nærheten av Sarpsborg. Han har bla a satt en Jaguar V12 motor inn i en XK 150. Nydelig utført og bilen går som en skikkelig racer. Han er meget god på alt med Jaguar og BMW.

Da vi møttes en gang i høst nevnte jeg for han at jeg kunne tenke meg å få overhalt gearboksen på Triumph'en. Da foreslo han å ta kontakt med en kar som driver med sportsbiler i Moss og som har god erfaring med slikt.

Tiden gikk og etter hvert var gearkassa ute og klar. Jeg tok kontakt med vedkommende på telefon og møtte en veldig hyggelig kar (det er vi jo alle som driver med gammelt kjøretøy, ikke sant). Bare ring på forhånd så møtes vi i verkstedet, var beskjeden. Jeg driver nå mest på hobby-basis, ser du, uten noe fast åpningstid. Kan det bli bedre??

Jeg fikk lempet kassa inn i Landroveren og dro som avtalt til han rett før jul.

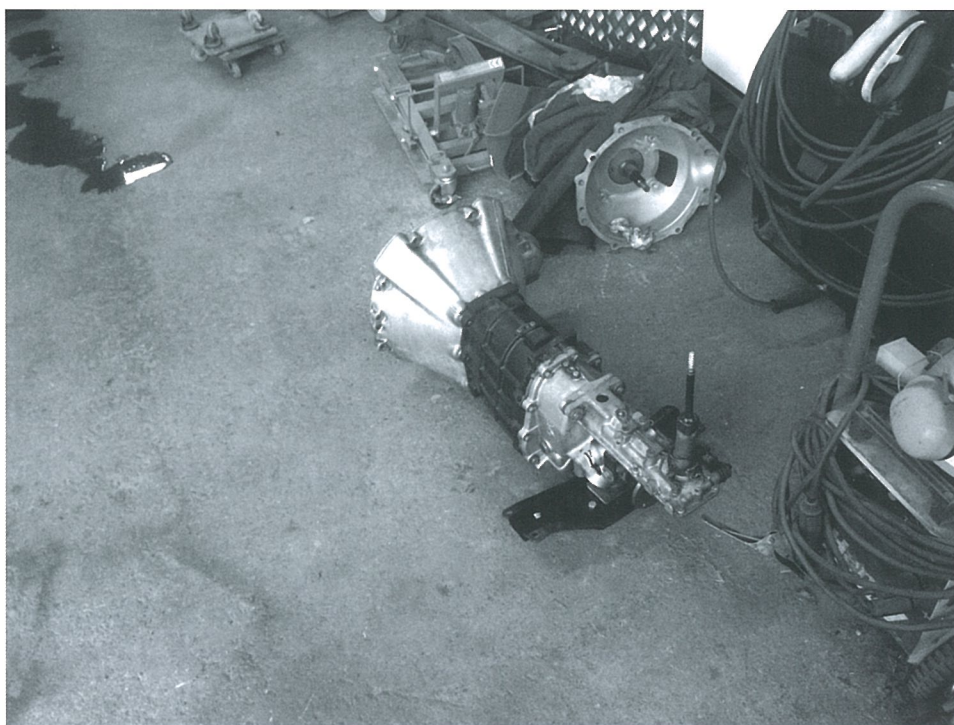
Der møtte jeg det som kan karakteriseres som et drømmested for hobby-mekkere.

Her var motorer i forskjellige nivåer av overhaling samt et par sportsbiler av britisk opphav. Verkstedeieren selv kjører Morgan+8. Han er for tiden i gang med å ”lage seg” en oppgradert 4,6l V8 som skal inn i Morgan'. Litt av et prosjekt. Ca. 250 HK i en bil på ca. 1000 Kg. Det blir spennende å se resultatet.

Vel, nå venter jeg bare på en ferdig overhalt gearkasse i slutten av januar.

For de som er interessert, så har jeg navn og adresse samt telefon nr. Jeg formidler gjerne dette. Det samme for de som trenger hjelp fra Finn Åge med Jaguar eller BMW.

Per Langøy

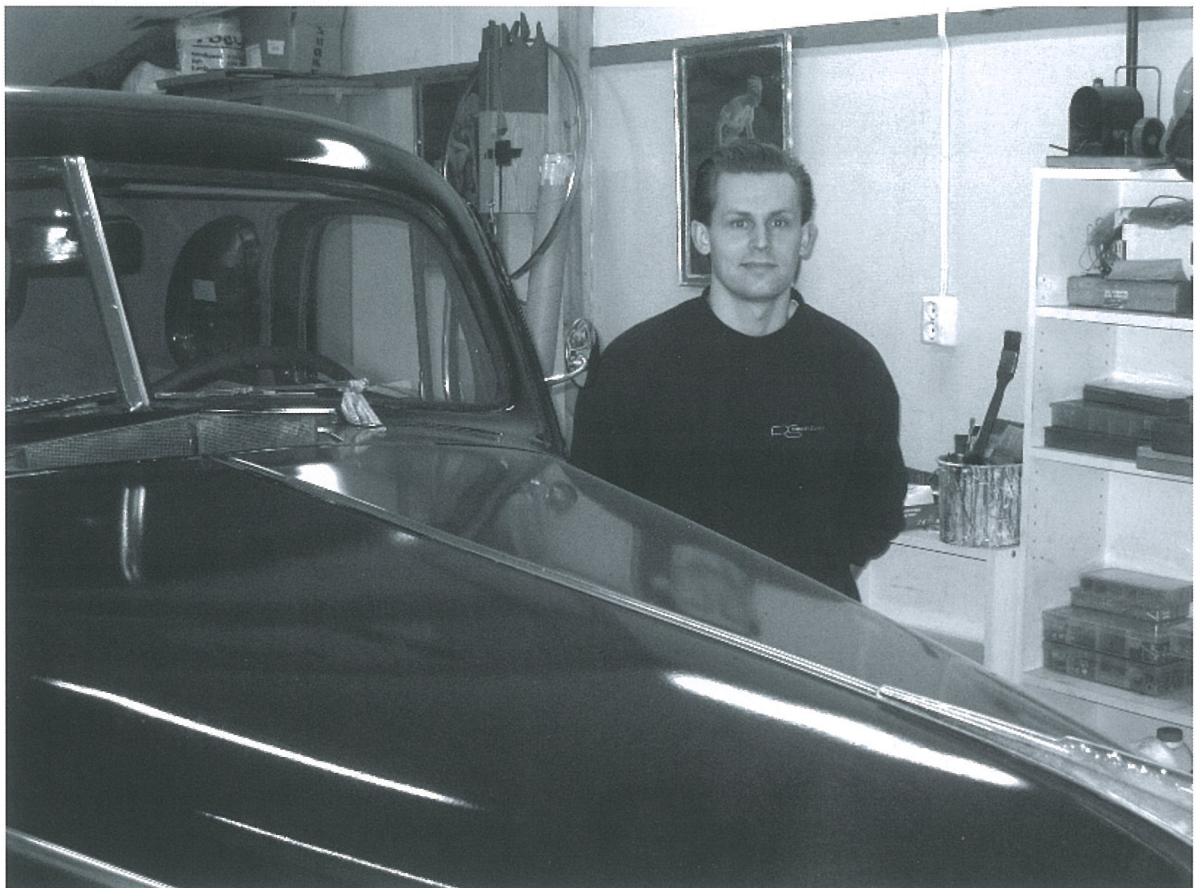




Per formidler kontakt til verkstedet



## Garasjebesøk denne gangen hos Lars og Tor Stein Hella



Eplet faller ikke langt fra stammen som det heter, Lars har kjøpt seg en 1939 modell Oldsmobile Opera Coupe Serie 60 med den største "sekseren". Bilen er produsert i Canada, og importert fra Canada til Norge i 2014. Etter en lettere mekanisk restaurering, har Lars planene klare om å registrere "Oldsen" dette året. Redaktøren gratulerer Lars med ny gammel bil, han har førøvrig planer om å selge Sierra Cosworthen.

## Volvo-biler du knapt har sett

Volvos aller første bil -som her er ute og lufter seg, finnes nok også bare på Volvomuseet i Gøteborg. Modellbetegnelsen er ÖV4, der ÖV står for "öppen vagn" mens firetallet refererer til en 4-cylindret motor. Det ble bygget 10 biler den første produksjonsdagen 25. juli 1926 og de fikk kjælenavnet Jakob, som hadde navnedag denne dagen. Bilen ble imidlertid ikke markedsført før den 14. april 1927, og det ble i tiden 1927-29 produsert totalt 996 eksemplarer av denne Volvos første modell.



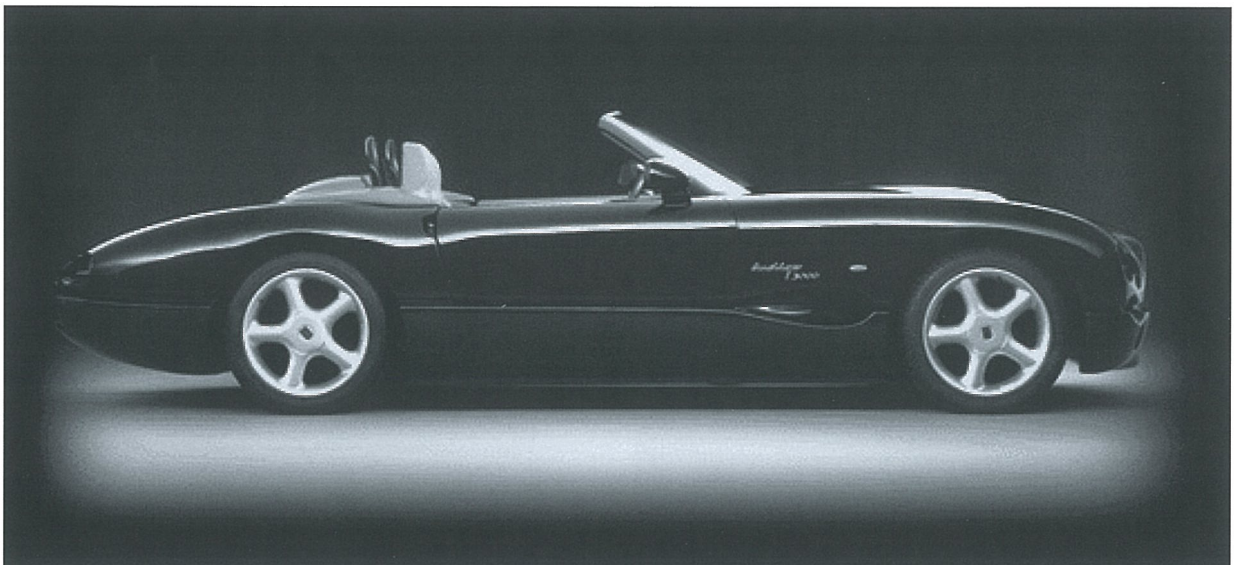
Volvo "Carioca" (PV36) var neppe representert i Norge. Den ble produsert i årene 1935-38 og det ble totalt laget bare ca. 500 biler. Den hadde en 6-cyl. sideventilet motor på 3,7 ltr., 3-trinns gearkasse, uavhengig forhjulsoppheng, og var en seks seter saloon med et luksuriøst interiør. Det var en dyr bil, som i Sverige kostet 8500 kroner.



Volvo P1900 Sport var også en sjelden forekomst, men som blir beskrevet som en gedigen fadese. Den ble derfor også bare produsert i 70 eksemplarer i årene 1956\57.



Nok en sportsbil fra Volvo så dagens lys i 1996. Bilen ble fabrikkert i lokalene til Jösse Car AB i Arvika, og hadde betegnelsen Volvo Indigo 3000. Dette var en roadster med en 6-cyl. motor på 204 hk. som fikk bilen opp i 100 km\h. på 6,5 sek. Heller ikke dette ble noen salgssuksess, og etter å ha laget kun 40 biler opphørte produksjonen.



Tekst Øivind Langeland

## **EA Metallock®**

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

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

[www.metallock.no](http://www.metallock.no) - din reparasjonspartner!

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

Nordens mest solgte motorbehandling.

# MOTOR BEHANDLING

MED PTFE

[www.qmi.no](http://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*



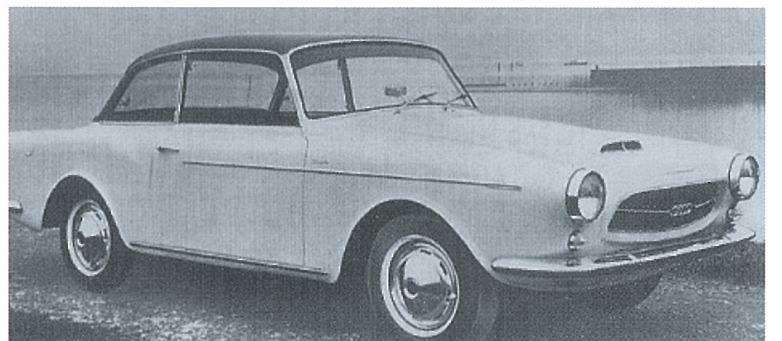
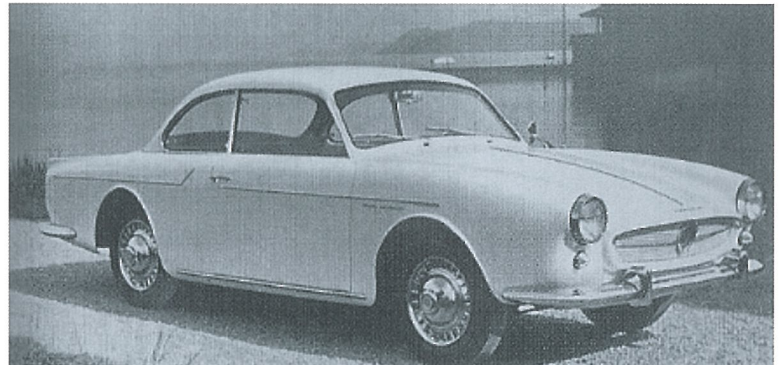
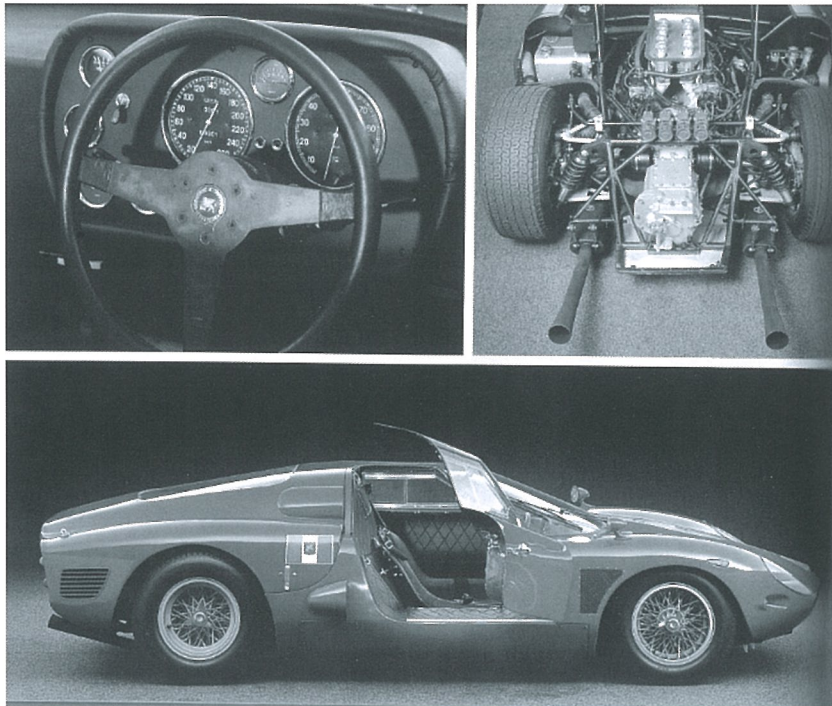
ALT I BILREPARASJON  
OG EØS KONTROLLER



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



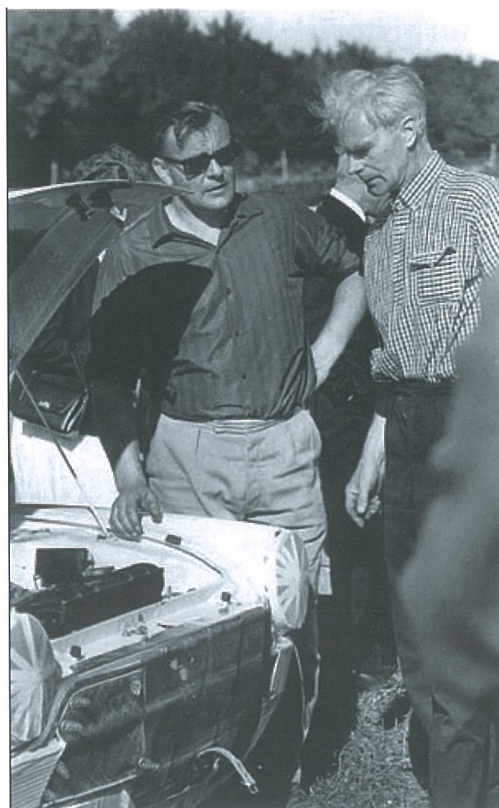
## En liten utfordring for Herr Thon



En tidlig påskequiz: Øverst ser vi en Italiensk sportsbil, det er ikke Ferrari, Lamborghini, Maserati, Det Tomaso, Bizzarrini eller ATS. Over til høyre ser vi en kjent tysk sportsbil med karosseri fra Beutler. Nede til høyre ser vi et annet tysk merke med karosseri fra Beutler. Til venstre kjent amerikansk bildesigner, jobbet for Errett Lobban Cord.



## Trond Schea (rip)

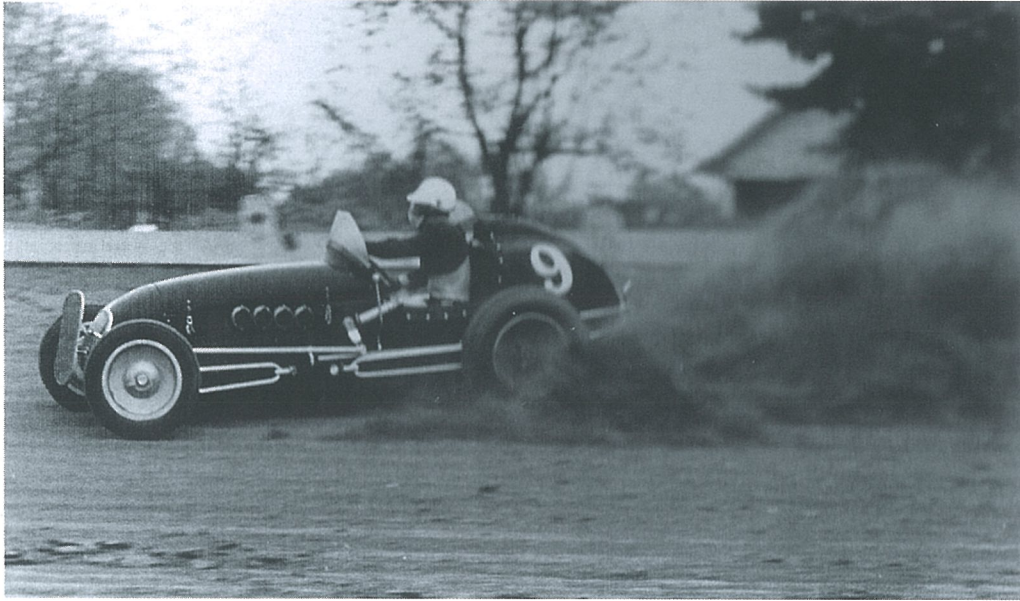


Trond Schea født 13 november 1930, død 16 august 2014. På bildet til høyre over ser vi Schea sammen med sin legendariske mekaniker Greger Strøm i Danmark 1965. På bildet nede til venstre Schea sammen med sin gode venn og harde konkurrent Odd Moseby i Trondheim etter "Leangen Grand Cup" i 1967. Nede til høyre Kanonloppet i Karlskoga i 1965



**Redaktøren har i mange år bruk tid på å fordype seg i amerikansk racing fra 1920 til 1950 tallet (great dirt-track drivers) og vil fra dette nummer av Motorhistorikeren dele sin kunnskap om dette med andre medlemmer i Motorhistorisk klubb Drammen, først ute er:**

## **Johnny Thomsen**



Når amerikanske fans diskuterer great dirt track drivers fra femtitallet, er ofte navn som Jud Larson, Tommy Hindershitz, Jimmy Bryant, Mike Nazaruk og Bobby Grim nevnt. Få nevner faktisk Johnny Thomsen. Noe av grunnen er kanskje at Johnny Thomsen var en meget beskjeden mann, han var alltid meget diskre tilbaketrasket i depoet, men skrev høflig sin autograf dersom noen ønsket det. Som klisjeen sier, han lot høyrebeinet på gassen snakke for seg.

Det hele startet i 1936 da var Johnny 14 år og fikk se en midget racer like ved der han bodde. To år senere kjørte han racing med sin egen selvbygde racer. Under andre verdenskrig jobbet JT som Crew Cheif på et amerikansk bombefly av typen B25. For sin innsats under krigen, ble Johnny høyt dekorert for sitt mot.

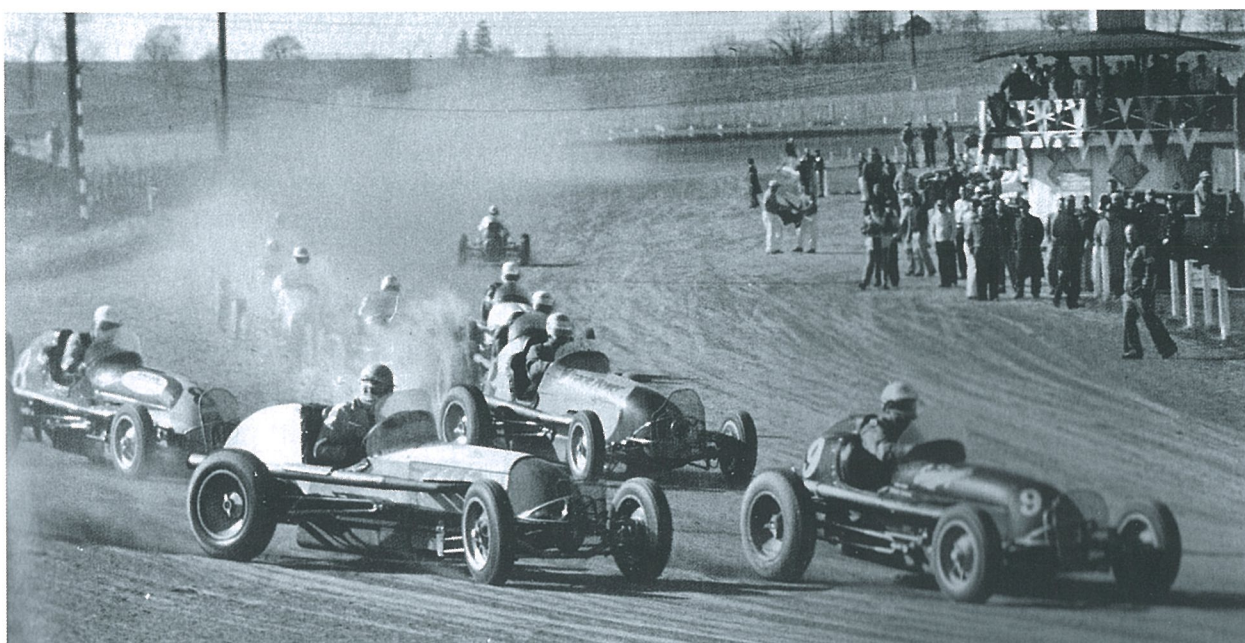
Etter andre verdenskrig var over, startet han opp sin karriere som midget racer igjen. I 1947 begynte det å ta av litt, han ble nummer tre i sluttstillingen for Bay State Midget Racing Association. I 1948 vant han 32 løp, og tok den mer prestisjetunge tittelen New England midget title, det samme gjentok seg i 1950.

Damer og racing har som alle vet hørt sammen, og en kveld etter et av løpene i 1950 kom en ung dame fram og spurte om JT autograf. Hennes navn var Evelyn Peterson. Hun skulle senere bli hans kone.

I 1952 tok JT tittelen i AAA Eastern Midget Championship, etter dette gikk JT opp en klasse og startet racing med Sprint Cars. Både pengepremiene og risiken var høyere i denne klassen. I hans første løp i denne klassen kjørte han en Nyqvist Offy, hans første seier i denne klassen kom på Altamont banen i New York i 1953.

I 1953 debuterte JT i Indy 500 og ble nest sist, senere på året kom han inn i teamet til Sam Traylor, dette teamet besto av tre biler. Han tok en overlegen seier i siste løp i Richmond Virginia, og forhåpningene for neste sesong var store.

Kombinasjonen Thomsen-Traylor ble en stor suksess helt til Sam Traylor la ned sitt team i 1958.



Andre kjørere i teamet var blant andre 1956 Indy vinner Pat Flaherty, Wally Campell og Van Johnsen samt flere andre toppkjørere.

Sesongen 1954 startet meget bra stort sett var han blant de tre beste i alle løp. Ved slutten av året var han uhyre rask i sin Traylor-Offy og hadde slått fullstendig Knock Out på regjerende sprint car mester Hinnershitz.

Innimellom fikk han også muligheter til kjøre noen løp i Championship serien, det vil si den serien som kun ble kjørt på fast dekke. Han kjørte forskjellige biler i hvert løp, og fikk også anledning til å start i Indy 500 med H.A. Chapman sin Offy powered Roadster, hvor han til slutt ble nummer 24.

Under kvalifiseringen til Indy 500 satte han ny runderekord og slo Bill Vukovich gamle rekord og kvalifisert til slutt inn på fjerdeplass.

I selve løpet fikk han problemer med bilen på runde 168, men legenden sier at det var ikke mange som hadde sett en dirt track racer kjøre Indy 500 på denne måten.



Under Indy 500 i 1955 kjørte han i team med den mye eldre Manny Ayulo , som dessverre døde etter et uhell på treningen. JT kjørte en eldre dirt track racer og hadde flere problemer med bilen, og greide "kun" å kvalifisere inn på 134.11 mph og ble dermed sist på kvalifiseringen.

Under løpet kjørte JT seg opp fra siste plass til å bli nummer fire. Han var bare 7 sekunder unna pallplassen, hadde løpet vart et par runder til, hadde han sannsynlig tatt sin første pallplass i Championship serien.

En uke senere i Milwaukee kom både pallplassen og seieren i Championship serien. JT vant

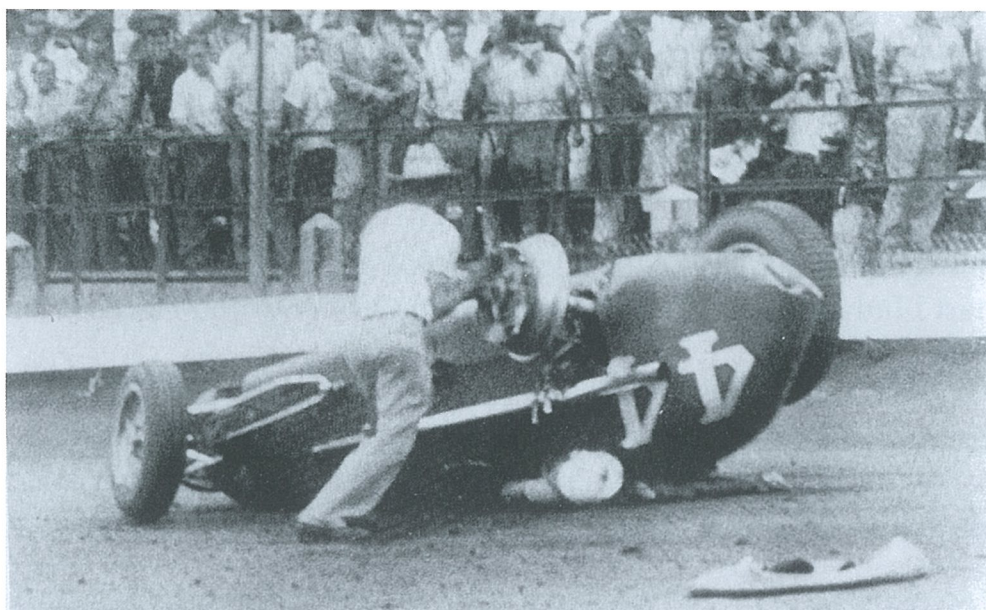
løpet med en gjennomsnittsfart på 98.844 mph.

Neste løpet var på den beryktede Langhorne banen, en av de største utfordringene her for førerne var støv som ble virvlet opp av bilene. Tidligere vinnere av Langhorn var blant andre store navn som Foyt, Larson, Holland , Nalon, og selvfølgelig Jimmy Bryan. Men var det noen som kunne hamle opp med Jimmy Bryan på Langhorne, ja så var det nettopp JT.

På en regnfull dag 19 juni 1955 ,startet JT fra beste start spor, det vil selvfølgelig si at han hadde best treningstid. I 44 runder kjørte han sin dirt car racer on the limit med full sladd. Plutselig traff en av konkurrentene Jerry Holt sin Walcott Special autovernet, og ble kastet tilbake inn i banen foran JT.

JT hadde ingen mulighet til å unngå et sammenstøt med Jerry Holt sin Walcott Special. JT sin dirt racer ble kastet fem meter opp i luften og gikk rundt og JT ble liggende under bilen, med hode og nakke i klem. Denne første som kom til var Clint Brawner , Jimmy Bryan sin mekaniker. Han greide på mirakuløs måte å få rullet bilen litt på siden og holde JT sin nakke og hode i stabil stilling til ambulanse personellet kom, dette reddet mest sannsynlig JT sitt liv. Dette medførte en del brudd i skulder og ribben, og det ble ikke noe mer racing på JT før utpå høsten. Han avsluttet sesongen med tre andre plasser, og som hans mekaniker Joe Langley sa det, det virket ikke som hendelsen på Langhorn påvirket JT i det heletatt.

Sesongen 1956 ble en liten nedtur for JT, under Indy 500 spant han ut av banen i det han prøvde å unngå å treffe en annen konkurrent.



På banen i Milwaukee uken etter bestemte han seg for å ta igjen det tapte fra uken før på Indy 500. Og som hans mekaniker Joe Langely sa det, ingen har noen gang kjørt en eldre Roadster som en Sprint Car Midget. JT endte på andre plass i løpet, han klaget på litt under styring på bilen, hadde han ikke hatt dette, var han sikker på at han skulle ha vunnet.

Uken etter var han klar for den legendariske banen Langhorne, men etter bare ni runder røyk det et stempel i motoren til hans Sprint Car Racer, og han måtte bryte løpet. JT hadde denne sesongen noen fantastiske dueller med Hinnershitz og Larson, og ved sesongslutt hadde han bare Hinnershitz foran seg på resultatlista.

I fritiden drev faktisk JT med noe helt annet enn Midget Racers, av alle ting drev han faktisk med ponni oppdrett, og hadde kjøpt seg en forholdsvis stor farm i Boyertown i Pennsylvania. Han hadde faktisk veldig liten omgang med andre fra racing miljøet utenfor sesongen. Etter Sweikerts død i et Sprint car race, forlot JT Schmidts team og meldte overgang til Racing Associates Team som ble sponset av D-A Lubricant. Her fikk han den dårligste roadster i teamet og greide kun en tolvte plass i Indy 500 i 1957, i noen andre race på fast underlag valgte han faktisk å kjøre teamet Dirt Car Racer.

Den 2 juni 1957 var han igjen tilbake på Langhorn banen, i dårlig vær og regn. Samme værforhold som var to år før da han ble skadet. JT var i kjempeslag denne dagen, allerede etter 25 runder, hadde han tatt igjen all unntatt de fire beste ved en runde. I runde 41 hadde han tatt alle igjen med en runde. Ved halvkjørt løp hadde han en gjennomsnittshastighet på 103 mph. På runde 61 punkterte JT på høyre hjul bak, bilen gikk i spinn og på merkelig vis kom ryggende inn i depoet. Han kom ut igjen på tredje plass og "slipp streama" bak Larson og Eddi Sachs, for så å ta teten igjen i neste runde.

25000 sto som trollbundet på tribunen og så JT sin fantastiske kjøring. 5 runder før slutt kjørte Larson av banen og det gule flagget kom frem. En tydelig irritert JT var utålmodig for å starte løpet igjen, og når det grønne flagget endelig kom var det full race igjen noen ganger på to hjul i svingene. Når JT kom i mål stoppet klokken på 59.53.74 og med en gjennomsnittsfart på 100.194 mph. Dette var første gangen noen hadde kjørt Langhorn 100 miles på under en time. Mange av fansen på tribunen tenkte faktisk på at hvor fort kunne dette ha gått dersom JT ikke hadde punktert og ikke hadde oppstått en gulflagssituasjon. Endelig etter mange skuffelser, hadde JT vunnet Langhorn 100 miles.

I neste løp uka etter på Williams Groove Race Track i Pennsylvania tok han en klar seier og satte ny runderekord. I sesongens siste løp "Hoosier Hundred" i Sacramento, var han helt overlegen helt til han kom borti løpsbilen til Bryan og ble involvert i en voldsom smell. Heldigvis var dette siste løpet for sesongen og han hadde hele vinteren å komme seg på. Under Indy 500 i 1958 fikk han problemer med styringen grunnet en kollisjon med flere biler allerede på første runde. Han greide å henge med i 52 runder, men da var det slutt.

Uka etter var han tilbake på Langhorn, hans favoritt bane, han spant to ganger under løpet og mistet også i racet et hjul. Selv med disse problemene tok han en seier med god margin til Hinnershitz. JT og hans gule Traylor Offy Roadster var helt overlegen i løpet. Følgende løp i Champ Car Serien vant han det året, Springfield, DuQuoin, Syracuse og Sacramento. Dersom JT ikke vant et løp, var han alltid ydmyk for seierherren og ønsket vedkommende

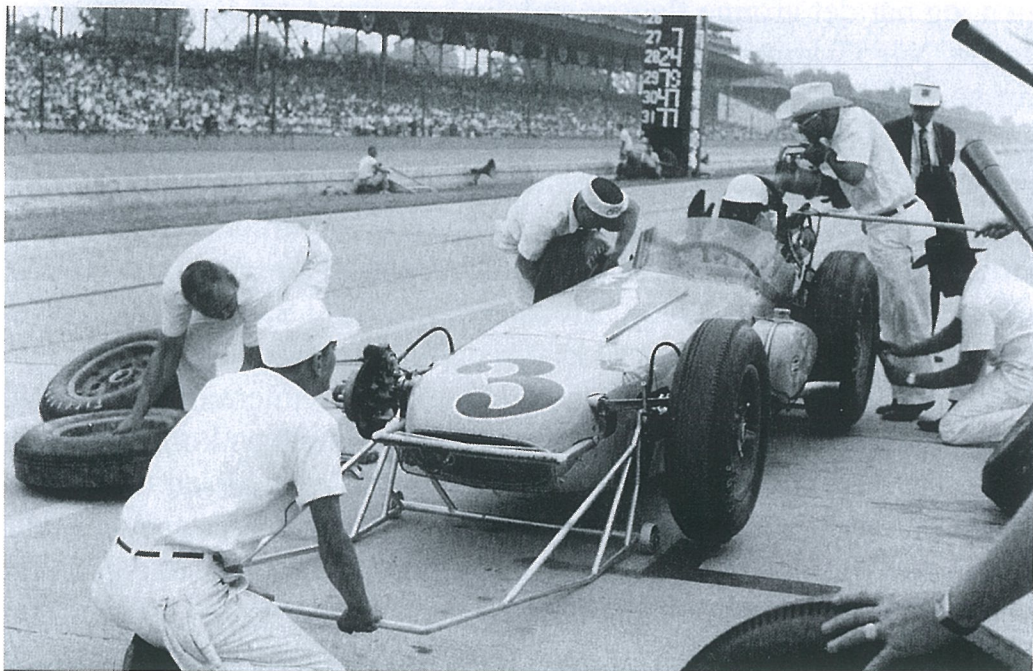


I September samme år , nærmere bestemt den 28, ble det arrangert et løp på Trenton banen i New Jersey. Roger Ward ledet hele løpet, men om annen plassen var det en hard fight mellom Jimmy Reece, Bettenhausen og JT. På siste runde prøvde Reece å passere JT for å ta andre plassen. Reece og JT lå side om side inn i siste sving, Reece mistet kontrollen over bilen og den skar ut i autovernet, med den følge dessverre at han omkom. Dermed led han samme skjebne som mang andre løps kjørere på denne tiden.

14 dager senere var JT tilbake på banen i Sacramento og på sin vei til sin fjerde Champ- Car seier den sesongen. Hans fantastiske kjøring dette dagen, ble sammenlignet med hans oppvisning året før på Langhorn banen.

Da sesongen 1958 var over , var JT blitt nummer 3 i National Driving Championship serien , og hadde vunnet USAC Eastern Sprint serien.

I 1959 var JT for første gang raskest under kvalifiseringen til Indy 500, han kvalifiserte inn på 145,908 mph. Han kjørte en av de best preparerte bilene fra Racing Associates Roadsters, men i løpet gikk det ikke så bra. JT ledet de 200 første miles og det var kun Rathman, Ward og Flarity som greide å følge han. Men etter halvkjørt løp, måtte han redusere farten, han hadde fått problemer med høyre torsjonsstag. Fansen hadde lagt merke til at han stadig vekk måtte slippe rattet og riste løs hendene. Vibrasjonene i forstillingen hadde fått hendene hans til å sovne. På denne tiden var fremdeles dekke på Indianapolis Raceway av brostein. Selv om han hadde disse problemene greide han å komme i mål som nummer tre, kun slått av Rathmann og Ward .



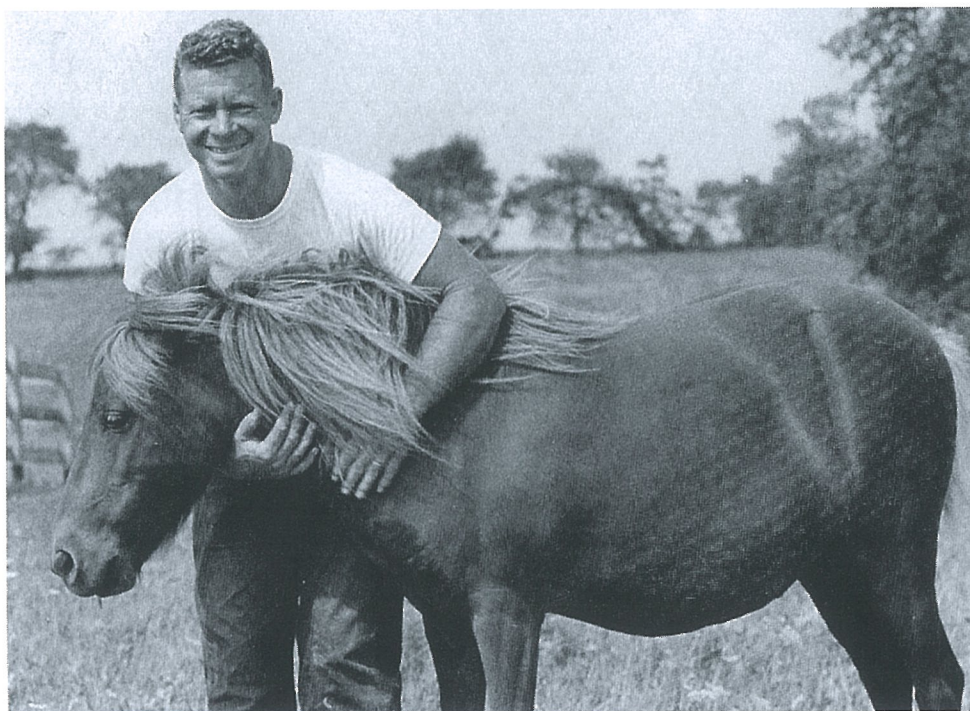
Uka etter vant han på Milwaukee Raceway, men syv dager senere på sin favoritt bane Langhorne dro han av banen og traff et tre, denne gangen heldigvis bare med noen ribbensbrudd.

Senere på sesongen på Williams Grove Raceway skulle han oppleve en av sine verste avkjøringer så langt i karrieren. Under Sprint Car Racet rullet bilen rundt tre ganger og JT ble selvsagt kastet ut av bilen, uten belter som det var den gangen, og unngikk så vidt å bli truffet av sin egen bil. Denne smellen medførte et ødelagt kne og brukket ankel, men greide likevel tredje plassen i National Championship dette året.

Nå er vi kommet fram til 1960 og dessverre nærmer hans karriere seg slutten.

Det var stilt store forventninger til Indy 500 det året med Jim Rathman, Ward ,Sachs ,Troy Ruttman og Johnny Thomson på start streken.

JT kvalifiserte som nummer 6, men gikk etter et par runder raskt opp i teten. Sachs fikk problemer med tenningssystemet etter 132 runder og måtte bryte, to runder senere fikk Ruttman problemer med difrensialen og han måtte også bryte. Med bare 35 runder igjen lå JT på tredjeplass kun 30 sekunder bak Ward og Rathman, men nærmet seg stadig de to i front. Etter 30 runder hadde avstanden blitt redusert til kun 15 sekunder, og JT tok nå inn 1.8 sekunder pr runde på tet duoen. Med kun fire runder igjen og med kun syv sekunder opp til Ward og Rathman, fikk han et motorhavari med et brent stempel og det var sluttkjørt for hans del. JT endte til slutt på femte plass, bak Rathman, Ward samt Don Branson og Paul Goldsmith som passete han på siste runde på grund av motorproblemene. Dette skulle vise seg at dette ble JT siste mulighet til å vinne det legendariske Indy 500.Han ble enormt skuffet av å ha slik utur etter å ha prøvd så mange ganger å vinne dette legendariske løpet. Etter dette slet JT med motivasjonen og hadde problemer i de to neste løpene med konsentrasjonen. To løp som det skulle vise seg ble hans siste race.



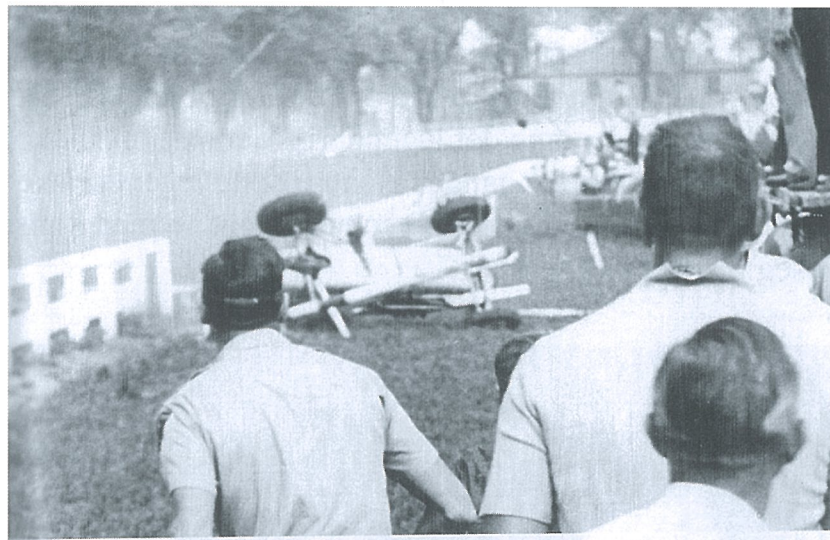
Johnny Thomson drev av alle ting med oppdrett av ponnier i fritiden

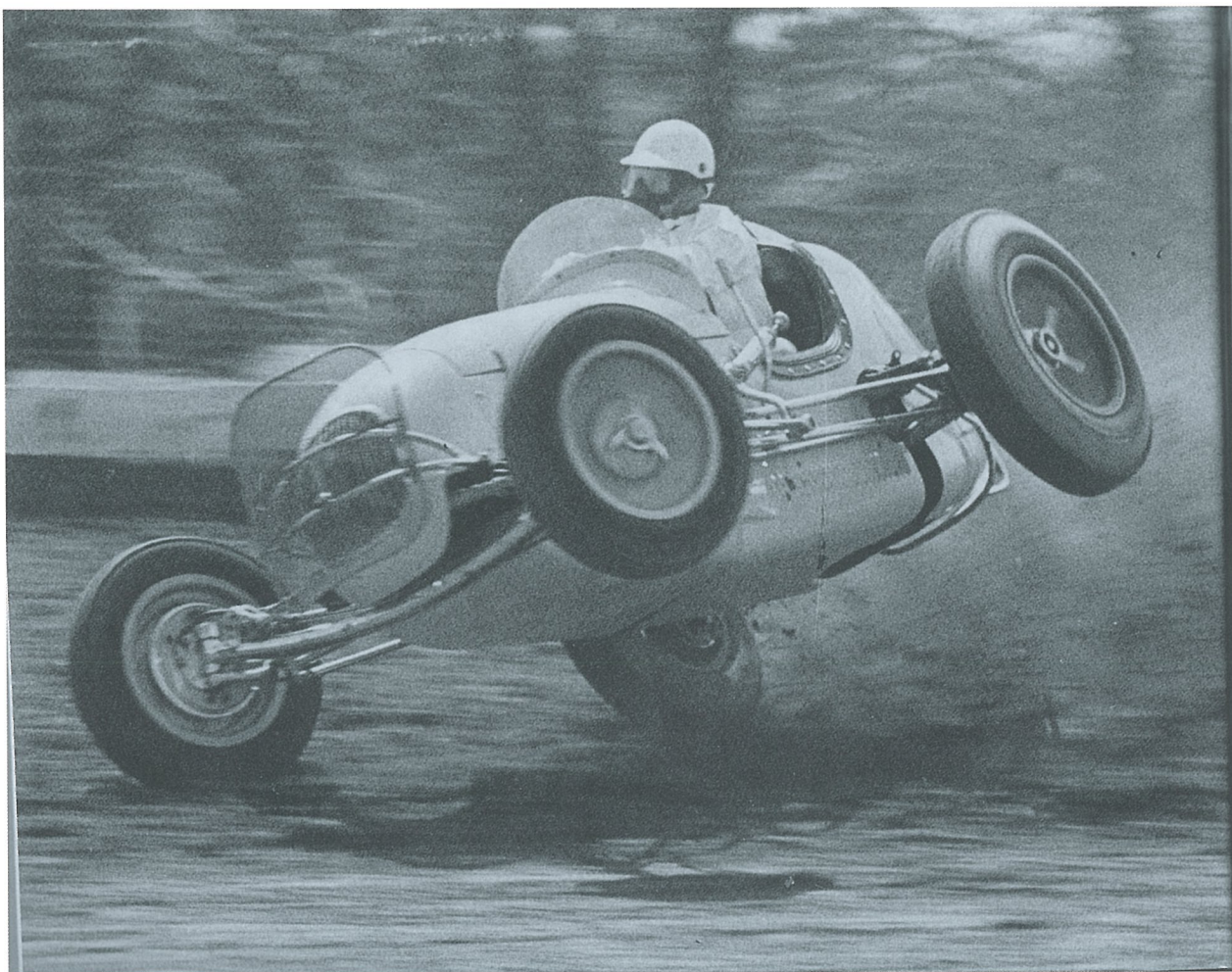


Den 11 september skulle han kjøre et nytt løp denne gangen på Syracuse Race Track. Han kjørte en Champ Car fra teamet Hoover Motor Express Special og ble i dette teamet gjenforent med sin gamle mekaniker Joe Langley. JT kvalifiserte in på første plass, men fikk problemer med dekkene i det varme og tørre været, og endte på en forholdsvis skuffende fjerde plass.

To uker senere i et sprint race på Allentown Pennsylvania Fair, var JT totalt ute av form på trening og kvalifiserte for første gang kun in til semifinalen. Til gjengjeld vant han denne og kvalifiserte seg dermed til hoved racet senere på dagen.

Dessverre skulle dette bli Johnny Thomson sitt siste race, på tredje runde i finalen skar bilen inn i autovernet mot indre bane og slo rundt flere ganger. Han var i koma når han ble trukket ut av bilen, og hans venstre bein var omtrent revet av. På sykehuset ble det konstatert omfattende indre skader, legene vurderte også å amputere benet for å prøve å redde JT, i fem timer kjempet legene for livet til Johnny, men dessverre til ingen nytte. JT døde senere på kvelden, og en stor race karriere var over.





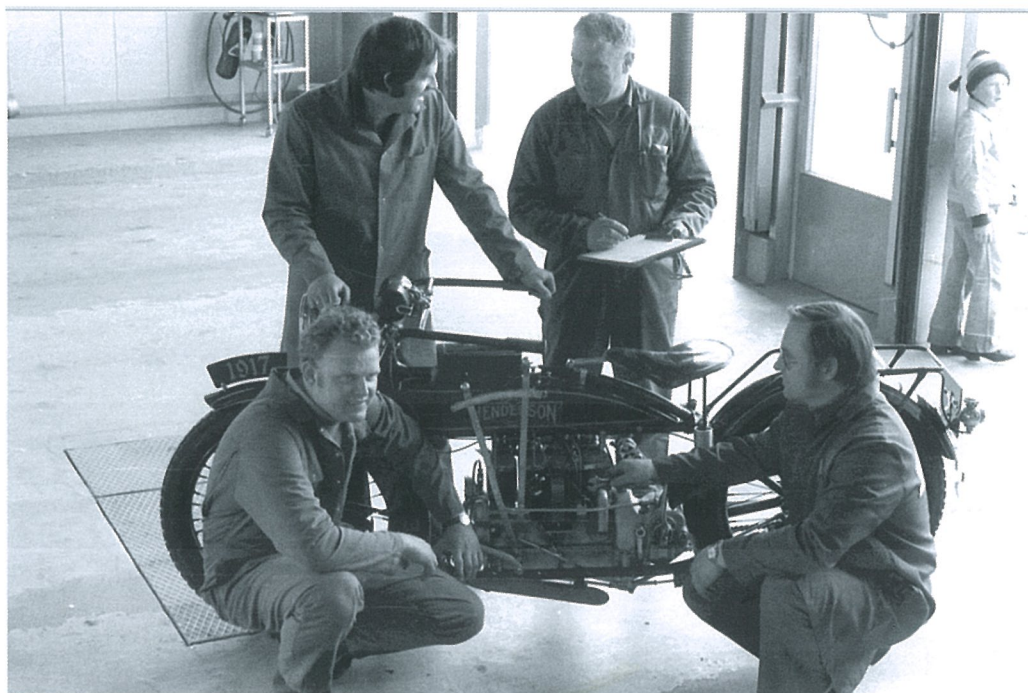
Denne historien om Johnny Thomsen har jeg oversatt til norsk fra Automobile Quarterly volum 28 nummer 2. AQ var en bok som ble utgitt som tittelen sier, hvert kvartal, og holdt en meget høyt nivå både på journalister og fotografer som jobbet der. Inntekten kom kun fra abonnement ingen reklame. AQ ble 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.



## Nostalgisiden denne gang tar oss tilbake til Vårsjekken 1977

Både Web redaktør og redaktører av Motorhistorikeren har vært så heldig å få ta del i Øivind Langeland sin fantastiske bildesamling som dokumentere klubbens første år. Bildene denne gangen kommer fra vårsjekken 1977 på gamle biltilsynsstasjonen på Rundtom. Her ser vi biltilsynsman og klubb medlem Per Bergem i samtale med klubbens legendariske tekniske komite: Stående Ragnvald Ødegård (RIP), sittende på huk fra venstre Jan Sandholt og Fridgeir Normann (RIP).



Erling Thorbeck (RIP) får utført bremsesjekk på bakhjula på sin 1929 modell Essex. Komite medlem Ragnvald inspiserer resultatene av bremsetesten på instrumentene på veggen.



## *GP de Monaco Historique 2014*



Redaktøren valgte å ta med seg Maserati'n denne gangen til Monaco  
(Det er lov å drømme)



ERA = English Racing Automobile



## 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: Svein Erik Finnerud  
Send inn stoff før 15. Mai.  
[sefinner@online.no](mailto:sefinner@online.no)

**MOTORHISTORIKEREN**