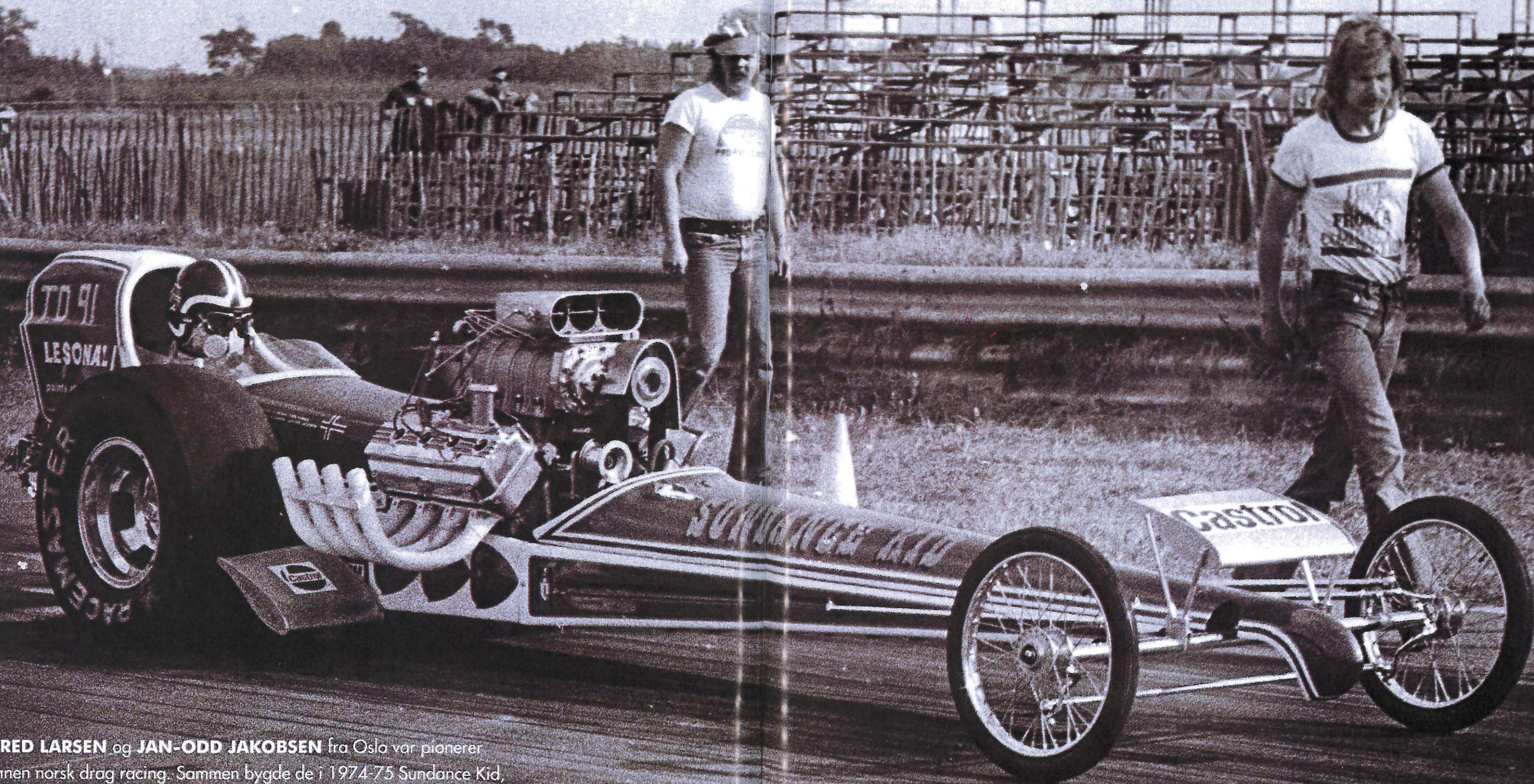


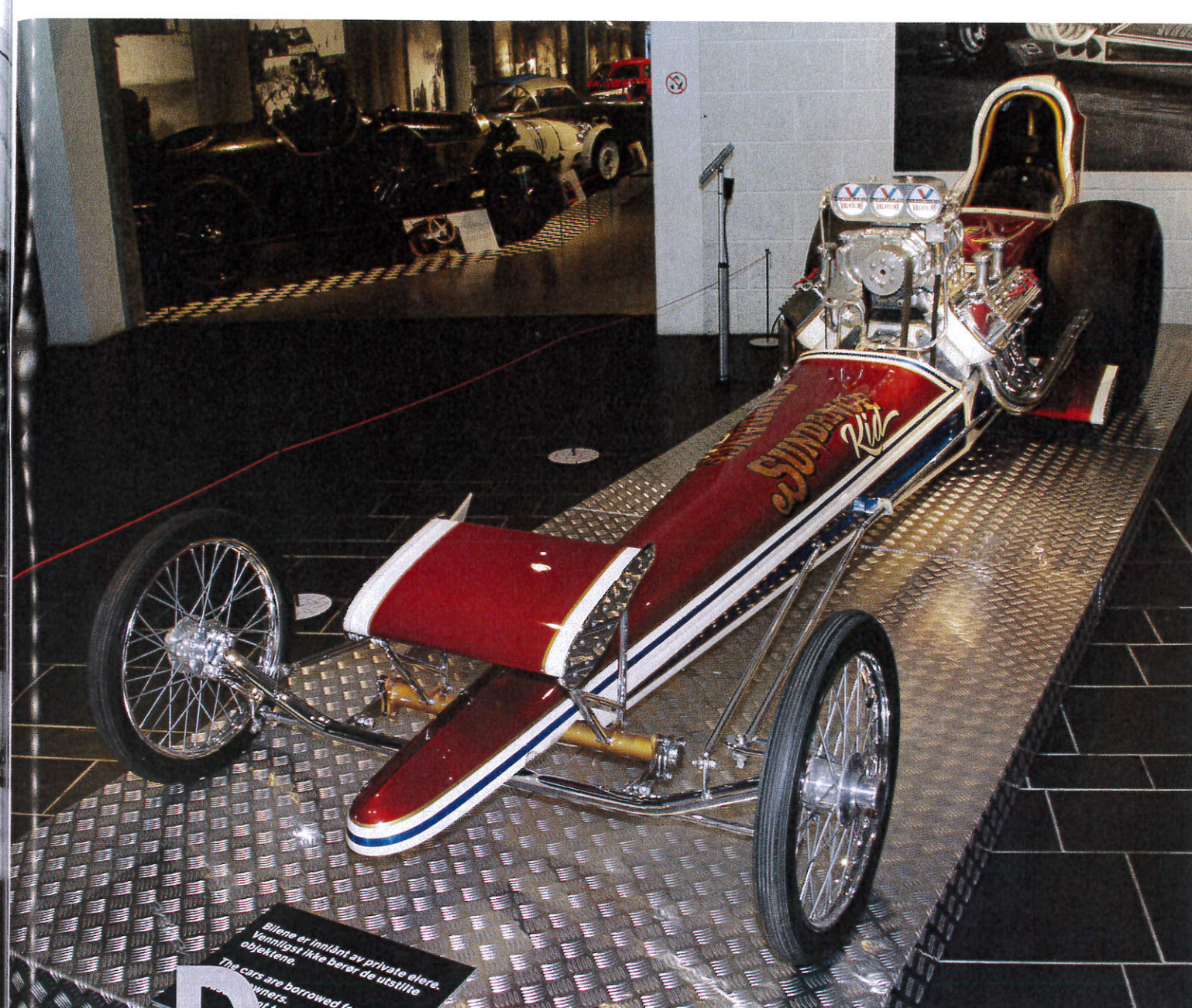
Sundance Kid-teamet kjørte ti løp i 1975-76, deriblant mange i England. Her på Snetterton med mekanikerne Ludvig Bjørnstad (med kledelig hodeplagg) og Jan-Odd Jakobsen for et drag.



**FRED LARSEN** og **JAN-ODD JAKOBSEN** fra Oslo var pionerer innen norsk drag racing. Sammen bygde de i 1974-75 Sundance Kid, Norges første dragster. Nå er bilen restaurert av dansken **FRANK MOSEGAARD** og den var noe av "stjernen" på Norsk Vegmuseums motorsportsutstilling på Hunderfossen i fjor.

# SUNDANCE KID NORSK DRAG HISTORIE





Bilene er innlånt av private eiere. Vennligst ikke berør de utstilte objektene.  
The cars are borrowed from private owners. Please do not touch the exhibited objects.

Drag-racing kom til Europa i 1963, da man kjørte den første Drag Fest oppvisning med amerikanske deltagere i England. Sjokkerte engelskmenn fikk oppleve Mooneyes-dragsteren og Mickey Thompsons Harvey Aluminium Special som var en skikkelig moderne "slingshot" dragster med kompressormatet Ford 427.

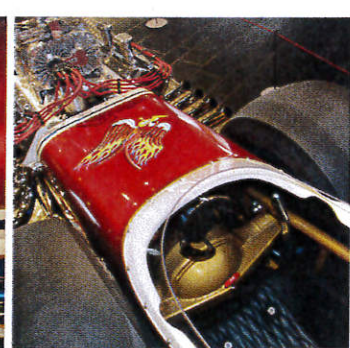
Året etter ble en voldsom "invasjon" da NHRA tok over hele

ti toppførere for å introdusere sporten på en skikkelig måte i Europa. Med toppnavn som Don Garlits og Tommy Ivo i Top Fuel fikk man for første gang oppleve nitro-racing i England. Den tre uker lange turneen samlet over 100.000 tilskuere.

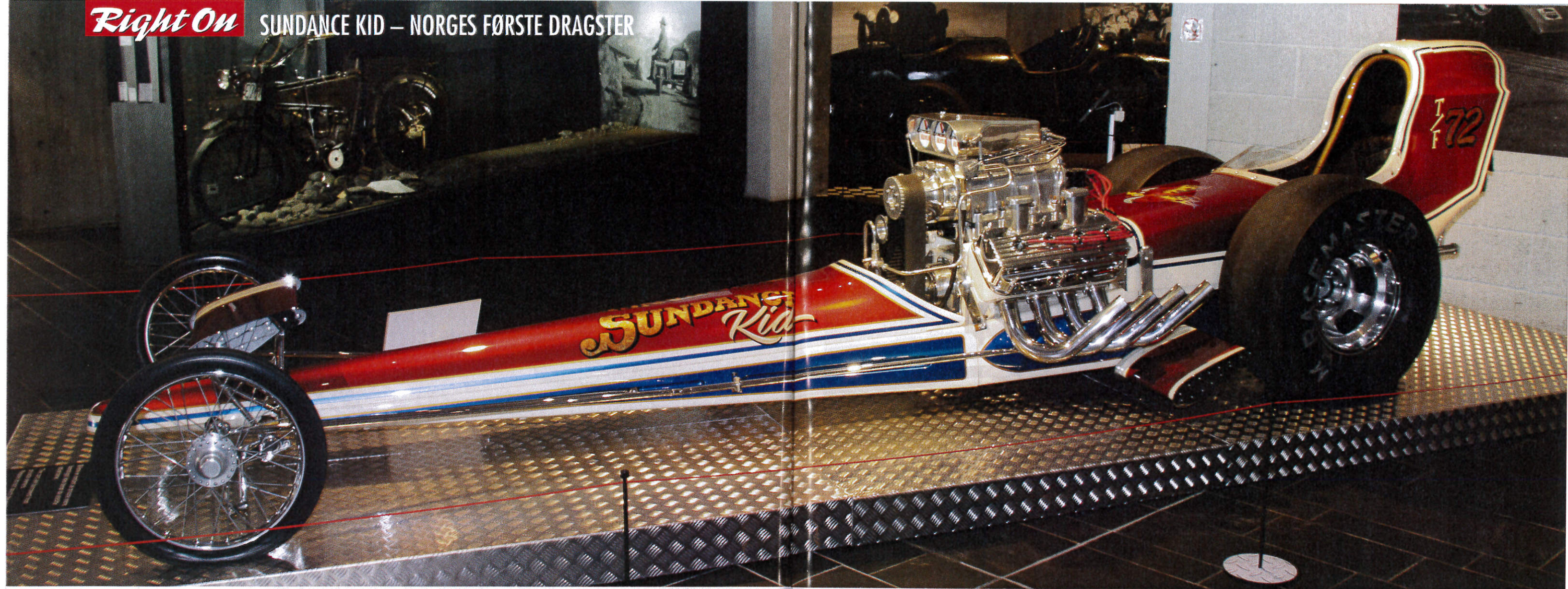
I 1968 kom så sporten til Skandinavia, da First Go ble kjørt på Scandinavian Raceway i Anderstorp. To top fuelere var tatt over fra England, og Dennis Priddle og Clive Skilton sjokker-

te og inspirerte alle tilreisende. Løpet startet voldsom aktivitet i garasjer over hele Skandinavia.

Fred Larsen var USA-patriot, kjørte Ford Mustang '69 med 428 Cobra Jet og drømte om drag racing. I 1970 kjøpte han den gamle Nobe-raceren og bygde den om til dragbilen Hot Lemon med Chrysler 331-motor. Med den deltok Fred på svenske løp et par år før han solgte bilen til Jan-Odd Jakobsen. Meningen var å skaffe seg en





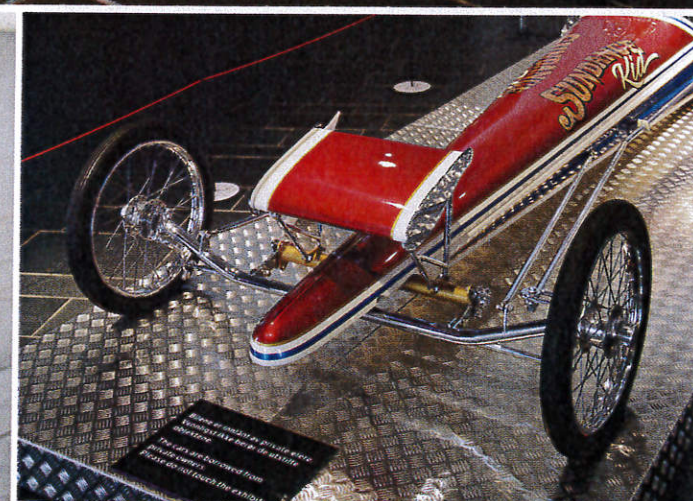
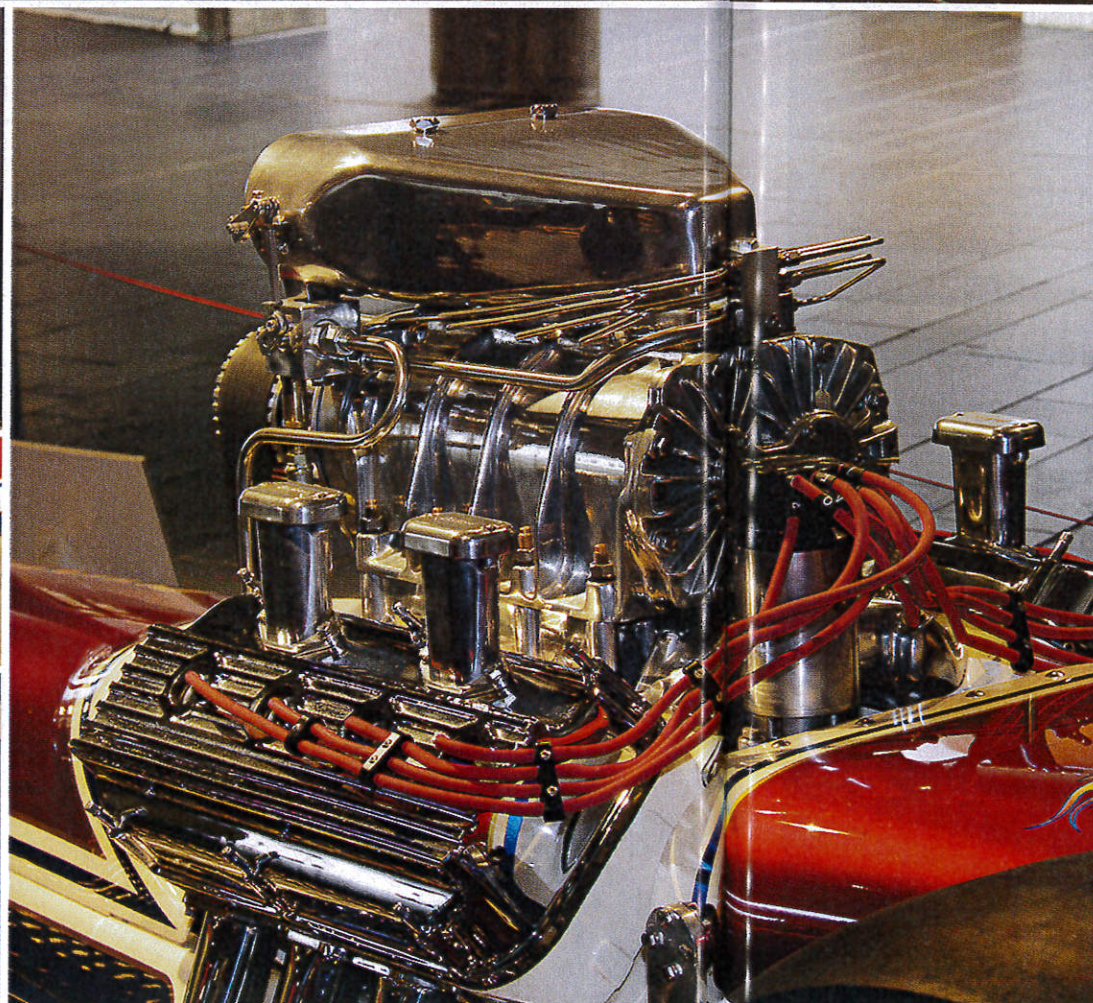


skikkelig top fuel dragster og kjøre et tobils-team, men i stedet ble Hot Lemon parkert og Jan-Odd ble med på satsingen.

Man fant ut at Santa Pod-eieren Bob Phelps gjennom firmaet FGR hadde bygget tre kopier av den engelske top fueleren "Commuter" som Tony Densham kjørte. Denne var igjen en kopi av Mickey Thompson-dragstern fra 1963 med et annet karosseri som kapslet inn veltebøylen.

Merkelig nok hadde de tre engelske byggesetta havnet i Sverige og to skulle snart gå videre til Norge. Fred og Jan-Odd kjøpte det ene og Åge Kristiansen og Lasse Anundsen det andre som skulle bli til Injected Norwegian, en bensindragster med Hilborn-sprutet small block Chevy. Fred og Jan-Odd sikret litt høyere.

Det engelske byggesettet var ganske rutsete og alt annet enn ferdig. Byggesett var nok en reell betegnelse. Man bestemte seg for en kompressormatet motor, og Björn Andersson som hadde bygd og kjørt Sub Sonic, Sverige første top fueler, hadde bygd en Opel Manta funny car og var i ferd med å



bytte motor. Dermed var hans kompressormatata 398 Chrysler Hemi til salgs. Det var en ideell pakke for et par entusiastiske nordmenn i tidsnød.

Med litt støtte fra Lesonal og Castrol debuterte man på Mantorp Park i august 1975. Mens Björn Andersson lastet 70% nitro og kjørte 7.95 i sin Funny, nøyde det norske teamet seg med metanol på tanken og noen forsiktede 10-sekunders kjøring i debutet.

Det viste seg raskt at den engelske konstruksjonen ikke var optimal, og vinteren ble benyttet til å forbedre bilen. Premieren 1976 gikk langt bedre og man kjørte 8.38 på Mantorp i mai. Senere på året forbedret man det til 8.30 på Bulltofta. Ved årets siste løp på Santa Pod blandet man for første gang inn litt nitro i drivstoffet og noterte 7.90 i et testdrag, som dermed ble det Norges første 7-sekunders drag.

Da var eventyret over. Sundance Kid var en stutt, gammel 60-talls konstruksjon og sjanseløs mot en moderne bakmotor-dragster. Fred og Jan-Odd skilte lag. Fred beholdt motor, mens

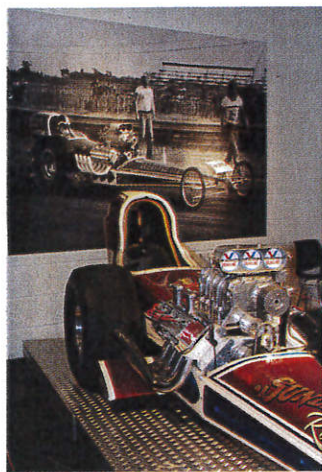


# Right On SUNDANCE KID



Jan-Odd overtok bilen. Fred kjøpte en ny bakmotordragster fra USA og debuterte den på First Go i Fyresdal i mai 1978. Bilen ble året etter solgt til Ludvig Bjørnstad.

Sundance Kid skulle aldri mer dukke opp på strippen i denne utgaven. Etter mange års rundvandring ble den kjøpt av dansken Frank Mosegaard som driver et stor bilakkeringsverksted på danske vestkysten. Frank har restaurert mange biler, men en top fuel dragster hadde han ikke hatt før han fant Sub Sonic i Sverige. Jobben som er gjort

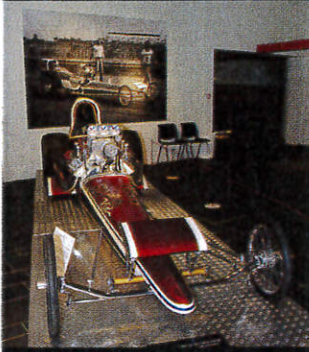


er strålende der Ray Hill har stått for lakkdekor.

Da veggmuseet på Hunderfossen skulle arrangere sin historiske motorsportutstilling var Sundance Kid et selvfølgelig trekkplaster. Der tronet den i inngangspartiet, og det vil den kanskje også gjøre i framtiden. Staten har nå endelig godkjent planene for utbygging av museet på Hunderfossen og museumssjefen Geir Stormbringer mener Sundance Kid har sin naturlige plass i en nasjonal samling av historiske racebiler.

# Right On

FAKTA



## SUNDANCE KID DRAGSTER

EIER: Fran Mosegaard, Danmark  
KAROSSERI: FGR glassfiberkopi av Commuter.

RAMME: 144 tommes FGR-kopi av Mickey Thompsons Harvey Aluminium Special, krom-moly rør.

MOTOR: Chrysler 354 boret og stroket til 398, i sin tid bygget av Björn Andersson, Team Sub Sonic, Stockholm. Crankshaft Co veiv, Howards veivstaker, Venolia stempler, Engle rullekam, Summer Bros. kamdriving, Sig Erson løftere, Donovan vippearmer og rustfrie ventiler, Bowers 6:71 kompressor (i dag Weiland) med Cragar driving, Enderle innsprøyting, Vertex magnettenning.

TRANSMISJON: Crawlerglide clutch.  
FORSTILLING: Stiv røksel med torsjonsfjæring.

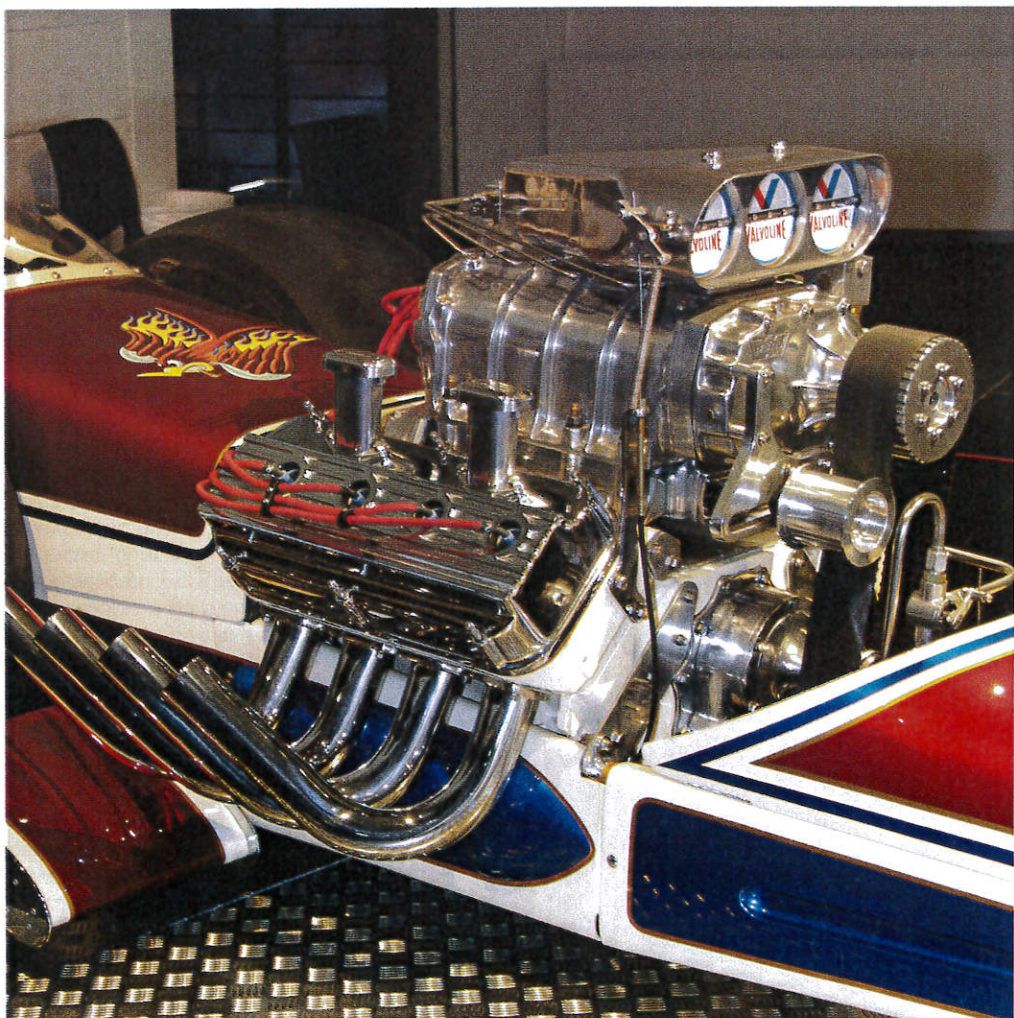
BAKSTILLING: Fast montert Ford 9-tommer, Zoom spole, 4.56:1 utveksling.

BREMSER: Mercedes skiver med Girling calipere bak.

HJUL: 17 MC-felger foran med Dunlop 2.75x17, Ansen slot mags med MH Racemaster 13x31x15.

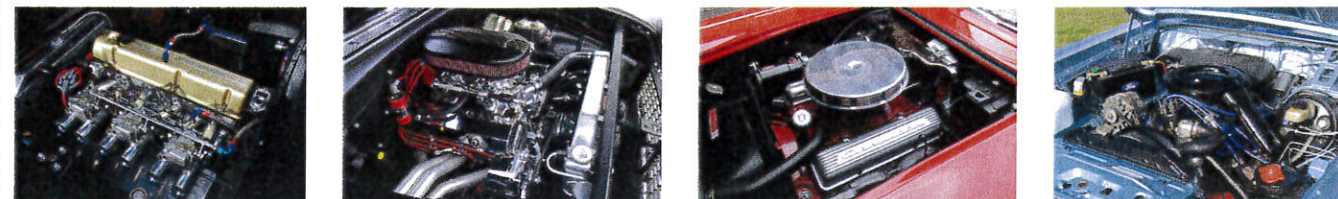
LAKK: Mosegaard Lakk og Ray Hill.  
INTERIØR: Ikke mye.

DIVERSE: Sundance Kid var opprinnelig et byggesett fra engelske Fiber Glass Repair (Bob Phelps som også eide Santa Pod Raceway). Bygget i 1974-75 av Fred Larsen og Jan-Odd Jakobsen. Restaurert av Frank Mosegaard. Dragsteren har i forhold til sin opprinnelige versjon fått ny droppet framaksel og nytt frontkarosseri.



# MOTOROVERHALING - SPESIALVERKSTED MASKINERING - TRIMMING

BE OM VÅR PRISLISTE, TELEFON 69 15 51 33



Åpent: Mandag-torsdag 07-15 Fredag 07-13

# SARPSBORG MOTORVERKSTED

SPESIALVERKSTED FOR MOTORER

Elvegata 5B, 1724 Sarpsborg E-post: sarpsborg@motorverksted.no  
www.motorverksted.no

# US AUTOGLASS

se våre nettsider: [www.usautoglass.no](http://www.usautoglass.no)



Du leverer vel ikke inn grombilen din hvor som helst? Ikke hverdagsbilen heller for den saks skyld...

Det er vi som har lang erfaring og mestrer glass til din amcar.

usautoglass.no

Jensen Autoglass AS  
"sikkerhet på sikt"

Jensen Autoglass AS  
Fyrstikkbakken 2, 0667  
Oslo. Tlf. 977 64 555

Graneggen  
Bilglass og Solfilm

Graneggen Bilglass og Solfilm  
Haakon VII's gate 27 b, 7041  
Trondheim. Tlf. 73 90 19 70