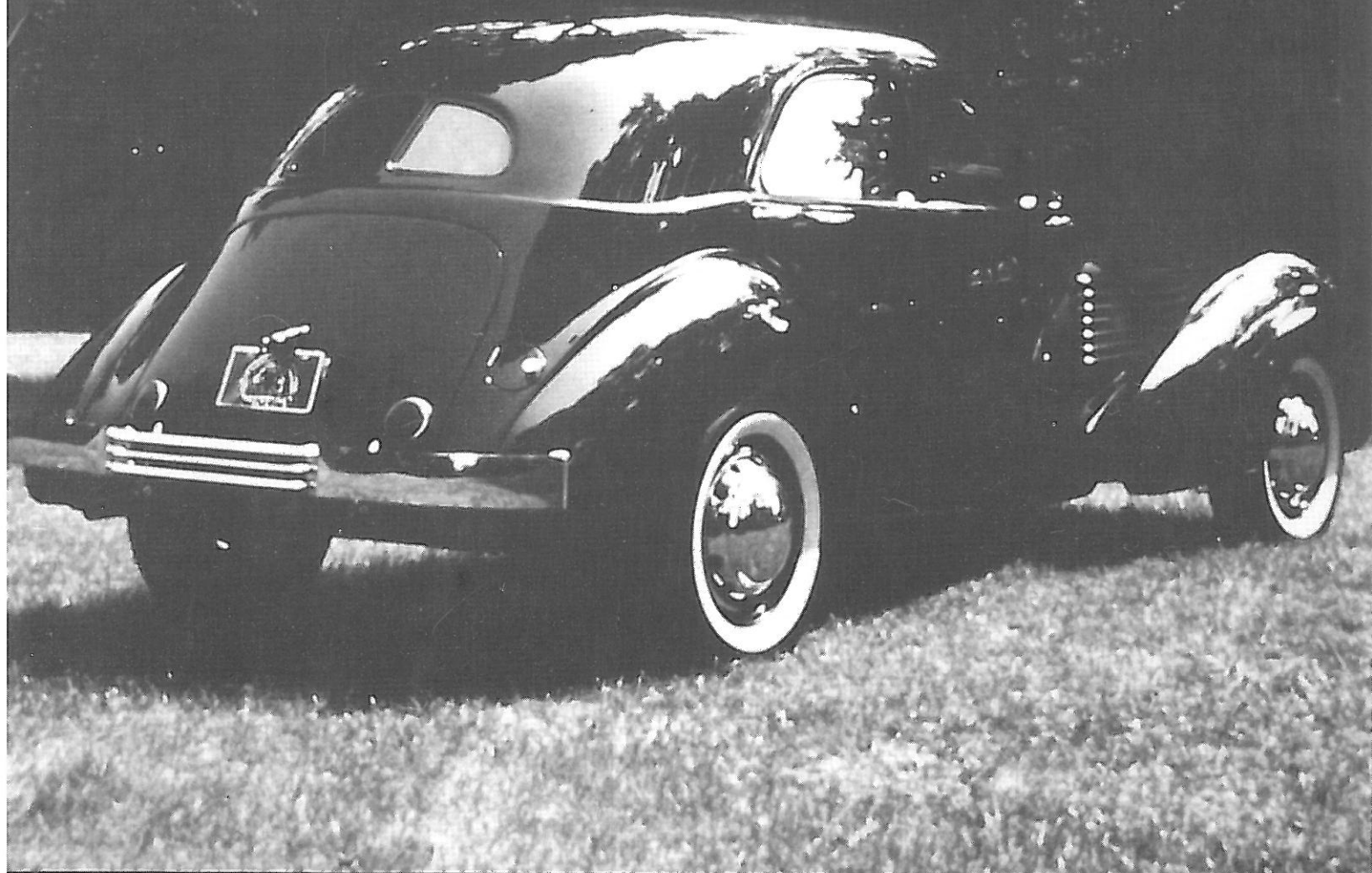


MOTOR HISTORIKEREN

Nr. 3 - 1989



ORGAN FOR
MOTORHISTORISK KLUBB DRAMMEN
OG HALLINGDAL VETERANBILKLUBB





STIFTET
18. OKT. 1972

Motorhistorisk Klubb ~ Drammen

POSTBOKS 2193, (STRØMSØ)

3003 DRAMMEN

BANKGIROKONTO 2200.07.28865

Formann: Kjell Ødegård, Loesmoyn. 50, 3300 Hokksund 03-753583 (P)
 Nestformann: Alf Bryhn, P.b. 169, 3430 Spikkestad 02-855347 (P)
 Sekretær: Jan Sjetelig, Blåveisv. 11, 3470 Slemmestad 02-850070 (P)
 Kasserer: Bjørn Thønte, Løkkev. 38, 3050 Mjøndalen 03-878508 (P)
 Styremedl.: Harry Stensrud, Evjegt. 1, 3050 Mjøndalen 03-876136 (P)
 Styremedl.: Tor-Stein Hella, Ringv. 37, 1370 Asker 02-790134 (P)

FORMANNENS ORD

Når dette leses er sommeren over oss med forhåpentligvis godt sommer-
 vær. Støvet er børstet av våre biler, og sesongens første arrange-
 ment, Drammensløpet har vi lagt bak oss, med vanlig god deltagelse.
 Men, hvor var du?? da Drammensløpet gikk, du som aldri er på et
 medlemsmøte, du som nesten aldri kjører et løp, hvor var du ??? Du
 som aldri viser deg. Ta med venner og kjente, kom på medlemsmøtene
 våre, og du som har noe å kjøre med, vis frem bilen din i våre løp.
 Bli med i det gode miljøet i klubben.

Vi har godt fremmøte på våre medlemsmøter, men vi har plass til fler.

Dere har nå mottatt vår nordiske løpskalender. Bruk den, og legg ferie-
 turen deretter.

Med dette ønsker jeg dere en god sommer. Vi ses på Åmot og Krøderen,
 en spesiell invitasjon gis til deg, som vi ikke ser ellers .

Forsiden viser designeren Gordon M. Buehrigs egen 1936 Cord 810
 fotografert under 32. Auburn - Cord - Duesenberg Festival i
 Auburn, Indiana 1987.

Gordon Buehrig, som utvilsomt er en av historiens mest vesentlige
 bildesignere, fyller 85 år 18. juni. I den anledning har jeg
 forsøkt å lage en relativt fyldig historie om Buehrig og noen av
 hans designere.

Neste nummer av Motorhistorikeren kommer til septembermøtet og vil
 forhåpentligvis være fullt av aktuelt stoff fra alle sommerens
 begivenheter hvor MHK og HVK- medlemmer deltar. Men det avhenger
 blant annet av at DU sender inn litt stoff før 5. august.

TIL DA: Ha en riktig god sommer!

MOTORHISTORIKERENS ADRESSE:

IVAR ENGERUD
 KRØPPANMARKA 111
 7039 TRONDHEIM

- 3 -

MATHÉ[®]-Universal-Additive

Vernunft ins Öl
MVG[®]
MATHÉ-ADDITIVE
VERTRIEBS GMBH

Carl-Benz-Straße 10-12
D-3040 Soltau
Telefon: (0 5191) 160 04
Telex: 924 116 cemue d
Telefax: (0 5191) 8 82 20



Otto Mathé am Steuer seines Porsche Typ 356-1500 cm³-Super, mit dem er 100 000 km ohne Ölwechsel fuhr (nur alle 10 000 km gefillert!)

MVG · Mathé-Additive Vertriebs GmbH · Postfach 13 61 · D - 3040 Soltau



Otto Mathé
in seinem Porsche-Eigenbau -
dem Vorgänger der
Porsche-Monoposto-Rennwagen.



HAR DU TRØBBEL MED ULYD FRA BAKAKSEL, GEARBOKS, STYRING ELLER MOTOR?

I SÅ FALL RING MEG PÅ TELEFON 07-915600 (J), 07-888075 (P).

Jeg har en del prøvevarer fra dette tyske firmaet, som drives av veteranbilentusiasten Dierk Muller. Additivene er utviklet av Porsche-racerførereren Otto Mathe, som hadde en særdeles fargerik og suksessfull karriere før og etter krigen. Noe av suksessen kan nok tilskrives hans unike oljetilsetninger som han har produsert i sitt lille firma i Innsbruck fram til i fjor. Da var Otto Mathe 84 år og overlot rettighetene og produksjonsteknologien til Muller.

Vi var hos Dierk Muller sist sommer, og han var svært interessert i at noen medlemmer med kjøretøyer som hadde slike problemer skulle få forsøke produktene. Nø! derfor ikke dersom du har lyst til å forsøke!

Vi kommer tilbake med Otto Mathes historie og produktbeskrivelse i neste nummer, og jeg håper at vi kan få med noen praktiske erfaringer fra medlemmene. Ring da vel!

- 4 -

Gordon M. Buehrig

ROLLING SCULPTURE

"I was born in the small town of Mason City, Illinois on June 18, 1904, the son of Fred and Louis Buehrig."

Slik starter Gordon Miller Buehrig forordet til sin selvbiografi "Rolling Sculpture". En tittel som mer enn noe annet beskriver hva mesterparten av hans lange liv har dreid seg om: Designen av noen av bilhistoriens vakreste biler; rullende skulpturer av merkene Stutz, Auburn, Cord og Duesenberg.

Den 18. juni fyller Gordon M. Buehrig 85 år, så hva er vel mer passende enn å gratulere med dagen og tegne et aldri så lite portrett av en av bilhistoriens mest talentfulle designere.

Allerede på college tok interessen for biltegning overhånd. Han tok kontakt med en av Detroit's karosseribyggere, Clarence Wexelberg, som ga gode råd om veien til å bli en virkelig bildesigner. Tegning, kunst, tre- og metall-sløyd var basisfagene som opptok unge Gordon frem til avslutningen på college i 1924.

De følgende årene ble en omflakkende tilværelse. Først ble han ansatt på Gotfredson Body, som bygde karosserier for Peerless, Jewett og luksus-bilen Wills Sainte Claire. Deretter var Dietrich Incorporated, Packard og General Motors arbeidsgivere for korte perioder. Harley Earle hadde nettopp startet oppbyggingen av GMs sentrale designavdeling, det etter hvert så berømte "Art and Colour Department", hvor Gordon ble ansatt som deres fjerde designer. Arbeidet hos GM førte ikke til noen eksepsjonelle resultater. Men ser du tilfeldigvis en 1929 Buick Sedan kan du jo vite at Gordon Buehrig har designet instrumentpanelet!

Hans ungdommelige sinn søkte imidlertid stadig nye utfordringer. Etter kun noen måneder forlot han GMs team for å bli karosseridesigner for et historisk, men akk så problemfylt firma: Stutz Motor Car Company i Indianapolis, Indiana. Økonomien for sportsbilprodusenten var fatal etter en mislykket introduksjon av Blackhawk-modellen, og dette ga ikke mye rom for utviklingsarbeid.

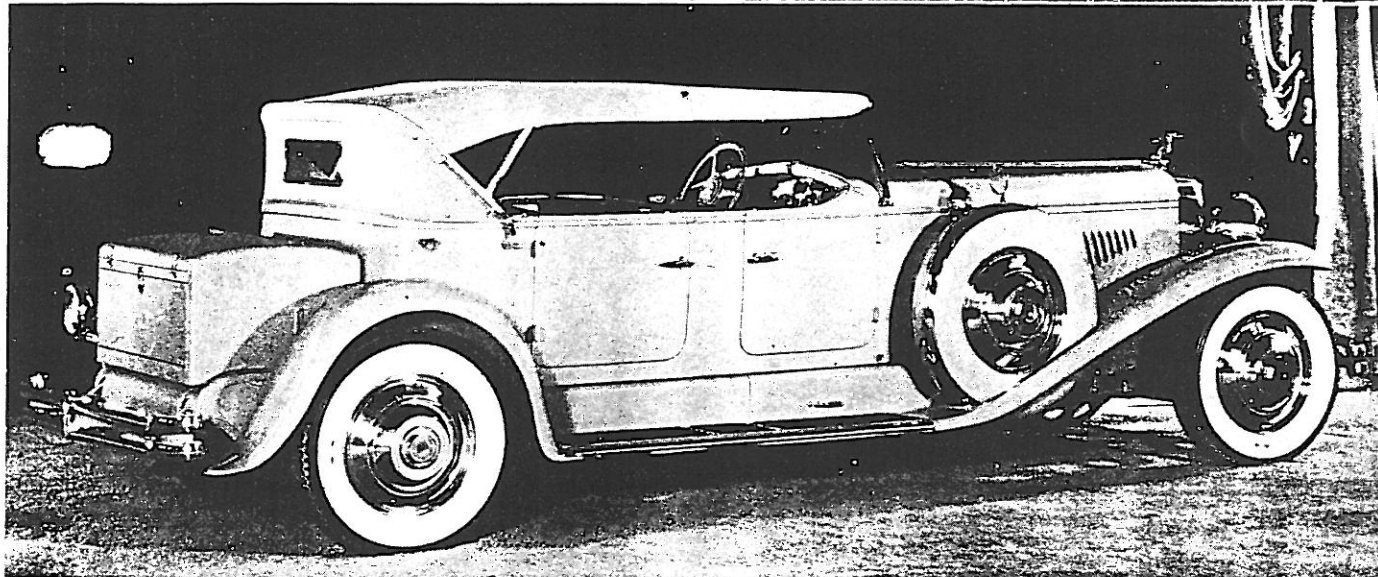
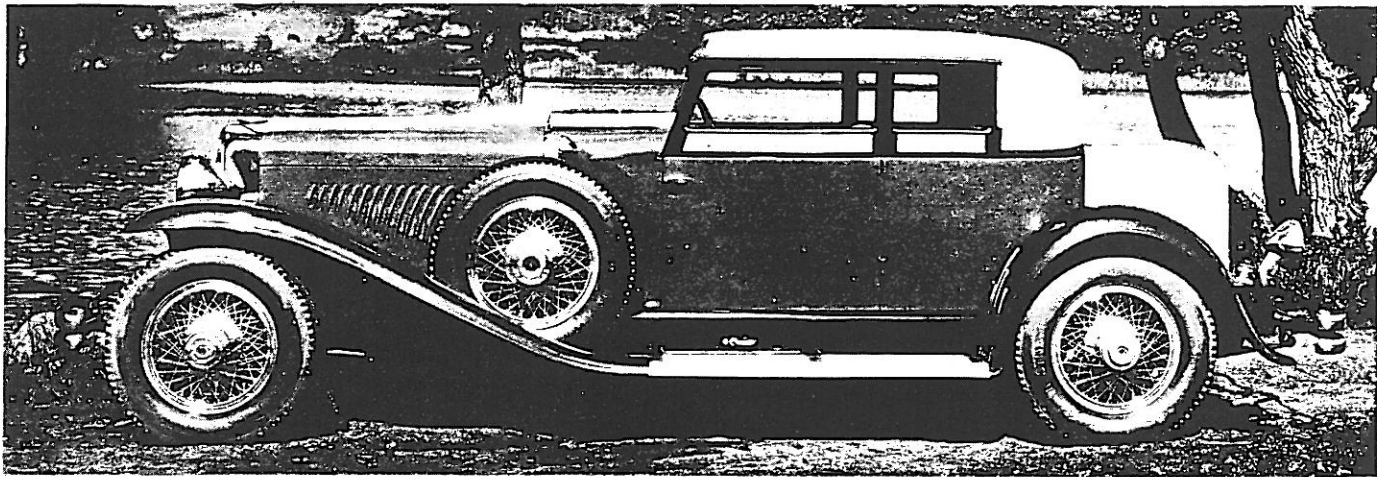
Selv om det gikk mot slutten med Stutz, trang han ikke dra langt for å skaffe seg nye utfordringer: Duesenberg hadde nettopp lansert USAs mest prestisjefylte bil, og nå var de ute etter en designer. Etter en samtale med vice-president Harold T. Ames i Duesenberg Incorporated, ble han i 1929 ansatt som sjefsdesigner, i en alder av 25 år!

De følgende åtte år markerte nærmest en sammenhengende designtriumf for Buehrig, i hvert fall sett i ettertid. Firmaenes økonomiske tilstand fikk det sikkert ikke til å føles slik da det sto på som hardest i Depresjonsårene. Det er jo paradoksalt at historiens mest fantastiske luksus-biler ble produsert i den mest problemfylte økonomi i nyere historie.

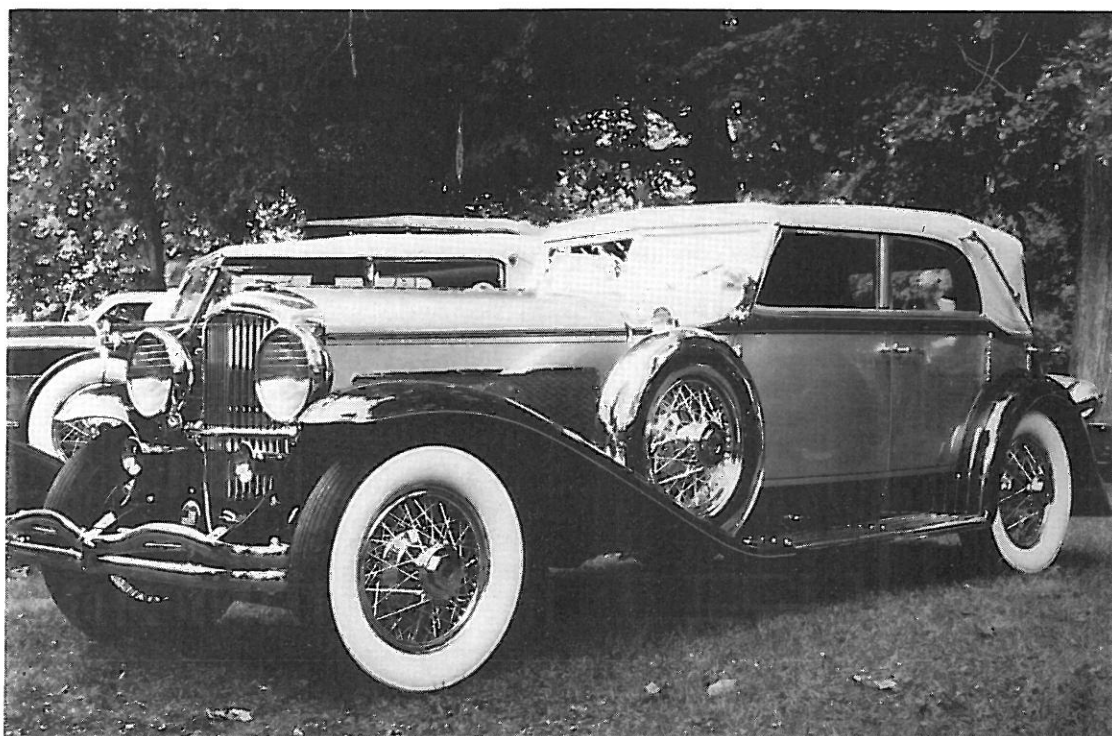
Duesenberg

Duesenberg kjøpte alle karosserier til Model J fra de beste karosseribyggerne i USA og Europa, hvorav mange av de mest berømte var tegnet av Gordon Buehrig. I alt ble de 470 chassisene påbygd 175 forskjellige karosserityper! Ved ankomsten til Duesenberg hadde Al Leamy (Cord L29-designeren) tegnet den nydelige fronten med skjerm, radiator, panser, støtfangere, lykter, horn og instrumentpanel.

En front som han likte så godt at han (nesten) aldri forandret på disse. Ved siden av Gordon Buehrig ble Herb Newport og Alex Tremulis ansatt som designere fra 1932. Vi skal her bare nevne og vise noen av de mest ettertraktede utgavene som er signert Buehrig.



Over sees to av Gordon M. Buehrigs Duesenberg-designer: en Victoria Coupe bygd av Judkins og Gary Coopers Derham Tourster. Under ser vi Keith Browns nydelige 1933 J Derham Convertible Sedan.

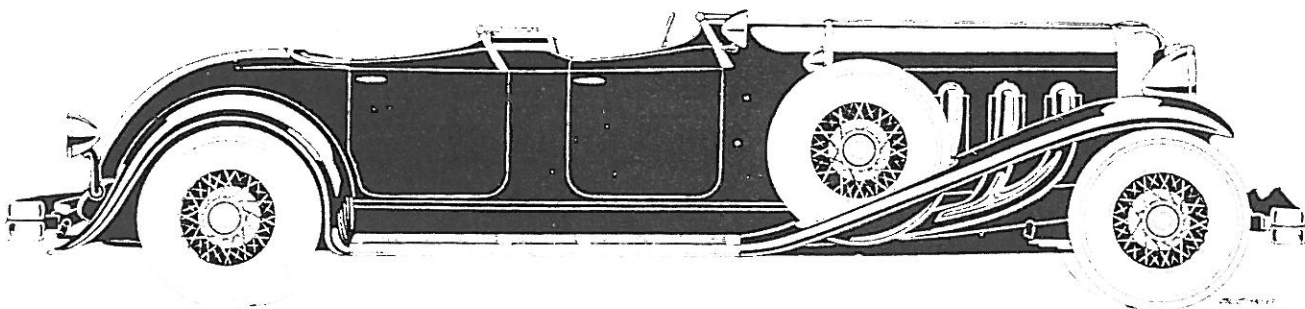


Etter å ha tegnet en ganske ordinær coupe som ble bygd av Judkins, bygd Judkins to Victoria Coupeer med et meget spesielt interiør. For Auto Salon i Chicago 8-15 november 1930 hadde man tatt fram to nye typer: Murphy Beverly Berline og Derham Tourster. Beverly Berlinen ble meget populær og bygd i "hele" 12 eksemplarer.

Derham Tourster-designen er Buehrigs egen personlige favoritt, og mange entusiaster mener det samme. Bygd på det lengste chassiset med en meget lav profil, både med kalesjen oppe og nede, var den et imponerende syn. Det syntes også Gary Cooper, som så bilen på Los Angeles Auto Show samme år og kjøpte den på stedet!

En del av effektene som ble brukt var blant annet å gjøre baksetet smalere enn fronten, samtidig som det ble holdt på samme plan som forsetet. Kalesjen ble derfor også svakt smalere bakover. Karosseriet slutter like bak bakakselen og fullføres av en lav og lang koffert. Noe som tilsammen gir en nydelig linjeføring. Til sammen 8 av disse Derham Toursters ble produsert, og hele 7 av dem eksisterer fortsatt. (Det er imidlertid laget et dusin replikaer på originalchassiser!)

Foruten Derham Tourster-utgaven er Torpedo Phaeton-designen regnet som den vakreste Phaeton og noe av det mest fantastiske karosseriarbeide på Duesenberg.



Buehrigs originaltegninger av Torpedo Phaeton-modellen.

Når vi så nevner "Twenty Grand", en Rollston Arlington Sedan bygd for Verdensutstillingen i Chicago 1933, La Grande Phaeton, Derham Convertible, Rollston Convertible Victoria og to utrolige Weymann Speedstere skjønner en hvilken betydning penneføringen til denne mannen har hatt for Duesenberg. Vel er det blitt bygd mange andre fantastiske karosserier til Duesenberg, men ingen annen har så mange fullendte designere på samvittigheten.

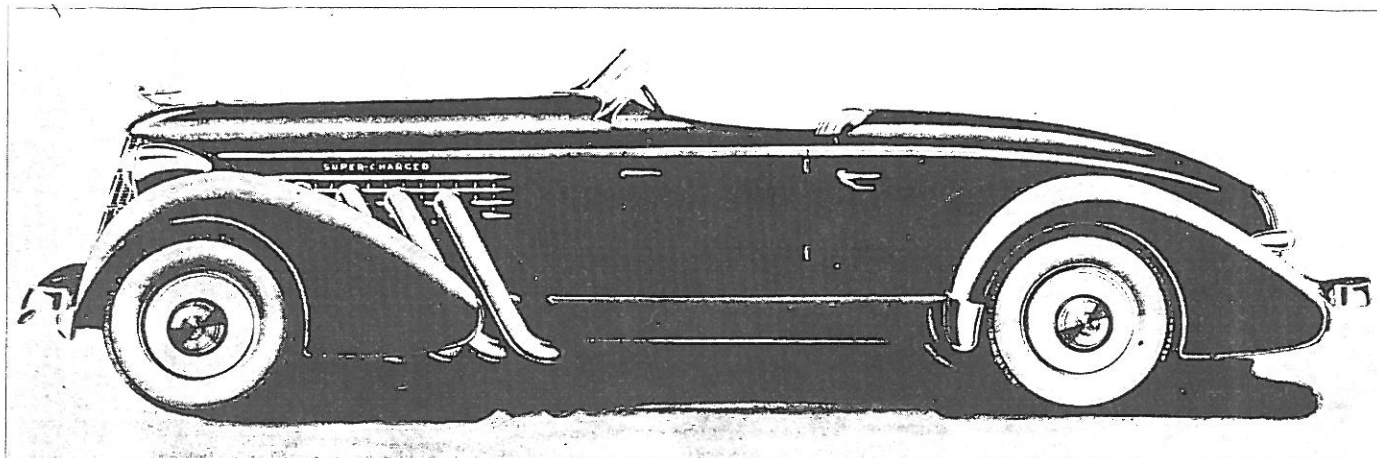
Turbulente tider

Selv om, eller kanskje på grunn av at Duesenberg bygde en av verdens fineste biler, var økonomien i Cord Corporation heller skrøpelig utover fra begynnelsen av 30-tallet. Våren 1933 skrev Buehrig til GMs "Styling Division", og Harley Earle inviterte ham tilbake fem år etter at han hadde sagt opp. Samme høst ringte Harold Ames for å diskutere en ide om en ny og mye mindre Duesenberg. En ide han hadde fått fra GMs markedsføring av La Salle under Cadillac - selv om den teknisk mer lignet Oldsmobile.

Buehrig tente og leverte sin annen oppsigelse til GM for å gjenforenes med Duesenberg på et topphemmelig prosjekt som skulle bli svært avgjørende for firmaet. "Baby Duesenberg" drevet av Auburn rekkeåtter ble tegnet, og det kom så langt som til at en fullskalaprototyp ble bygd. Her ble det imidlertid sagt stopp for prosjektet.

Markedet hadde forandret seg svært raskt. Nå hadde imperiets finansielle hjørnestein, Auburn, problemer. Noe som fikk konsekvenser for pengebruken i andre deler. Når heller ikke Auburn tjente penger, gikk det raskt mot stupet med hele Cord Corporation. Men ikke før Buehrig hadde føyd ennå noen vakre kapitler til bildesignens historie.

Blant annet fikk han ansvaret for å oppgradere Al Leamys design av Auburn før introduksjonen av 1934 modellene, deretter gikk han i gang med en speedsterdesign for 1935 modellene. Den så berømte og ettertraktede Auburn 851, som var en videreføring av en speedsterdegn han hadde gjort for Duesenberg.



Utrolig linjevaller 1935 Auburn 851 Speedster.

Men først og fremst Cord 810, utgaven som sjokkerte hele bilindustrien ved introduksjonen av 1936-modellene. Med en dristig penneføring bragte Gordon Buehrig en dramatisk forandring på oppfatningen av hvordan biler "skulle se ut".

En designmessig banebryter

For hvilke nyheter hadde den ikke å by det imponerte publikum på New York Auto Show i november 1935: Dørhengslene var dekket, det unike panseret var hengslet i bakkant, radiatoren var fullstendig skjult, og bilen manglet en tradisjonell grill. Cord hadde ingen stigtrinn, på convertible-utgaven kunne kalesjestativet skjules fullstendig, baklysene var ikke lenger frittstående og for ytterligere å forsterke inntrykket av den svøpende linjeføringen var hovedlyktene nedsenkbare i forskjermene. Alt sammen detaljer som gjorde salgsjobben lett, og som siden ble adoptert av flere og flere bilmerker.

Den ble markedsført i fire utgaver: Westchester og Beverly Sedan, en toseters Sportsman og en fireseters Phaeton. Stilmessig var Cord 810 år foran alt annet på veien, og under det skulpturerte karosseriet fant man mye spennende teknikk (etter datidens standard). Forhjulene ble drevet av en spesialbygd, 125 hk Lycoming V-8 på 4,7 liter plassert like bak forakselen. Forhjulene hadde uavhengig fjøring. Gearoverføringen skjedde ikke ved hjelp av en ordinær gearspak og mekanisk sjalting. Nei, gearvalgene ble overført elektrisk frem til gearboksen, som satt foran motoren. Selve gearingen ble utført ved å flytte en liten ring på dashbordet.

Premierevisningen

Allerede på premierevisningen ville 3600 mennesker signere kjøpekontrakten og få bilen levert umiddelbart. Over 7500 ønsket mer informasjon. Salgspotensialet syntes enormt. Problemet var "bare" at det kun var gått 15 uker fra E.L. Cord tok beslutningen om å bygge Cord til premierevisningen. Bilen var på langt nær ferdigutviklet. Selve produksjonen var knapt ofret en tanke. Likevel lovet man levering i begynnelsen av januar 1936, halvannen måned etter showet!

Det var dømt til å gå galt. De første produksjonsmodellene av Cord 810 rullet ut av fabrikken til ventende kunder 15. februar 1936, fulle av barnesykdommer. En fatal situasjon for en så spesiell bil. Selv om de mekaniske problemene etterhvert ble løst, var det mye verre å rette opp markedets oppfatning av bilene. Faktisk ble den aldri den samme, og etter drøyt halvannet års produksjon stoppet det i august 1937 på totalt 2320 biler. Et lite antall, som jo gjør den desto mer ettertraktet i dag!

Tiden etter Auburn Automobile Company

Etter konklusjonen på Cord 810/812 var det lite å gjøre i Auburn Automobile Company, så Buehrig startet å se etter et litt mer solid firma å jobbe for. Budd Company ble arbeidsplassen i noen måneder, men det ble etterhvert alt for utilfredsstillende ikke å se at det ble bygd biler av hans design. Han jobbet med en design kalt "Wowser" som kanskje kunne blitt den amerikanske folkevognen.

Etter krigen ble han ansatt av Raymond Loewy for å lede hans studio i South Bend, Indiana, hvor Studebakerdesignene ble utført. Her arbeidet også Virgil Exner på denne tiden.

"Show me a man who never made a mistake and I'll show you a man who never did anything" svarer Buehrig når ordet "TASCO" nevnes. Tasco var Buehrigs store mistak som designer, en bil som aldri kom over prototypetadiet.

Jan. 11, 1949.

G. M. BUEHRIG
AUTOMOBILE

Des. 152,320

Jan. 11, 1949.

G. M. BUEHRIG
AUTOMOBILE

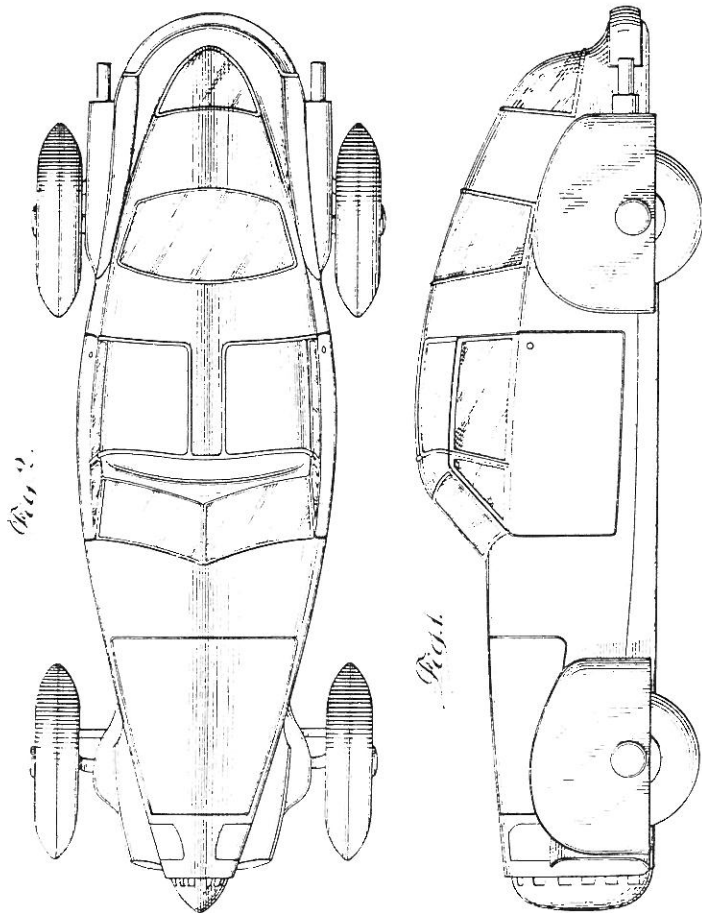
Des. 152,320

Filed Nov. 16, 1946

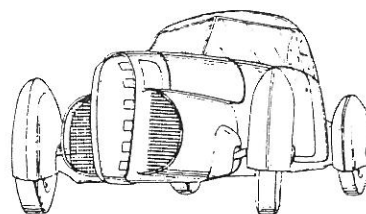
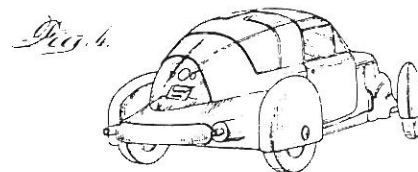
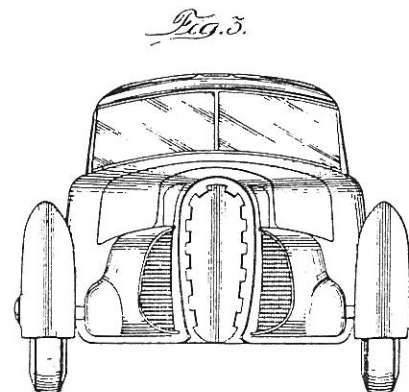
2 Sheets-Sheet 1

Filed Nov. 16, 1946

2 Sheets-Sheet 2



Inventor:
Gordon M. Buehrig
 By *Hinkle, Horton, Allberg, Hausmann & Nepper*
 Attorneys



Inventor:
Gordon M. Buehrig
 By *Hinkle, Horton, Allberg, Hausmann & Nepper*
 Attorneys

Hvorfor kan du kanskje selv se utfra patenttegnningene... Ideen med avtagbare glaasluker i taket er imidlertid tatt fram igjen på Corvette i de senere år..

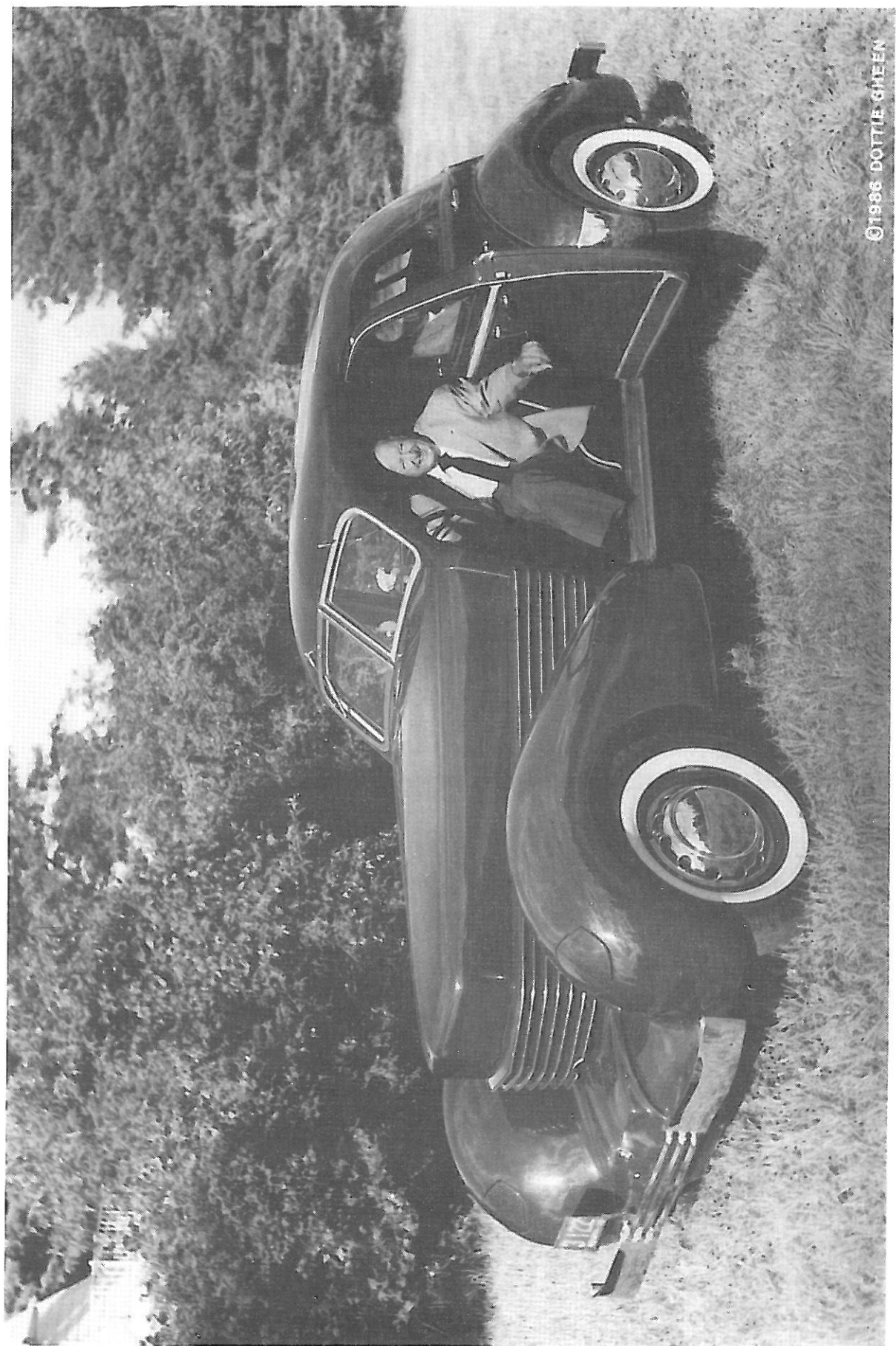
Ford Motor Company 1949-65

I 16 år (på dagen!) var Gordon ansatt som karosseridesigner hos Ford Motor Company. Her var han blant annet med på utviklingen 1951 Ford Hardtop Coupe, 1952 Ford Station Wagon, og ikke minst den nå så ettertraktede Continental Mark II

Arene som pensjonist har han fortsatt å bruke til ulike designoppgaver, nå er han for eksempel styreformann i Franklin Mint, hvor de lager detaljerte kopier av bilhistoriens fineste classicere. Deriblant hans egen Derham Tourster-design.

En personlig design

Historien vil huske Cord som en fiasko. For Gordon Buehrig derimot, må den sees på som en suksess - et høydepunkt av en artist som overgikk forretningsmannens mangler under tidspress. I dag kan han vandre blant sine rullende kunstverker og se hvilken enorm pris tusenvis av entusiaster setter blant annet på Cord 810/812. Ikke alle kunstnere har hatt den gleden....



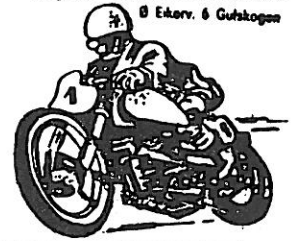
G1936 DOTTIE GREEN

Gordon M. Buehrig i sin egen 1936 Cord 810 Beverly Sedan.
18. Juni 1989 fyller han 85 år og er "still going strong".

MOTORSYKKELET *Omsetning* a/s

Telefon 83 45 08
Postgiro 55 23 34 5
Bankgiro 6138.05.06784
Ø Ekevn. 6 Gulstogen

Motorsykler - Verksted - Deler - Utstyr - Service



DT 50 MX



En virkelig «off-roader»!

GO YAMAHA ALWAYS!

Spesialbygget for det norske marked – en motorsykkel som har alle mopedens fordeler. Like velegnet på vei som i terreng. Effektiv monoschock demper, blinklys og bagasjebærer. Den tøffeste trail-mopeden, se den selv

I vår MOP-SHOP!

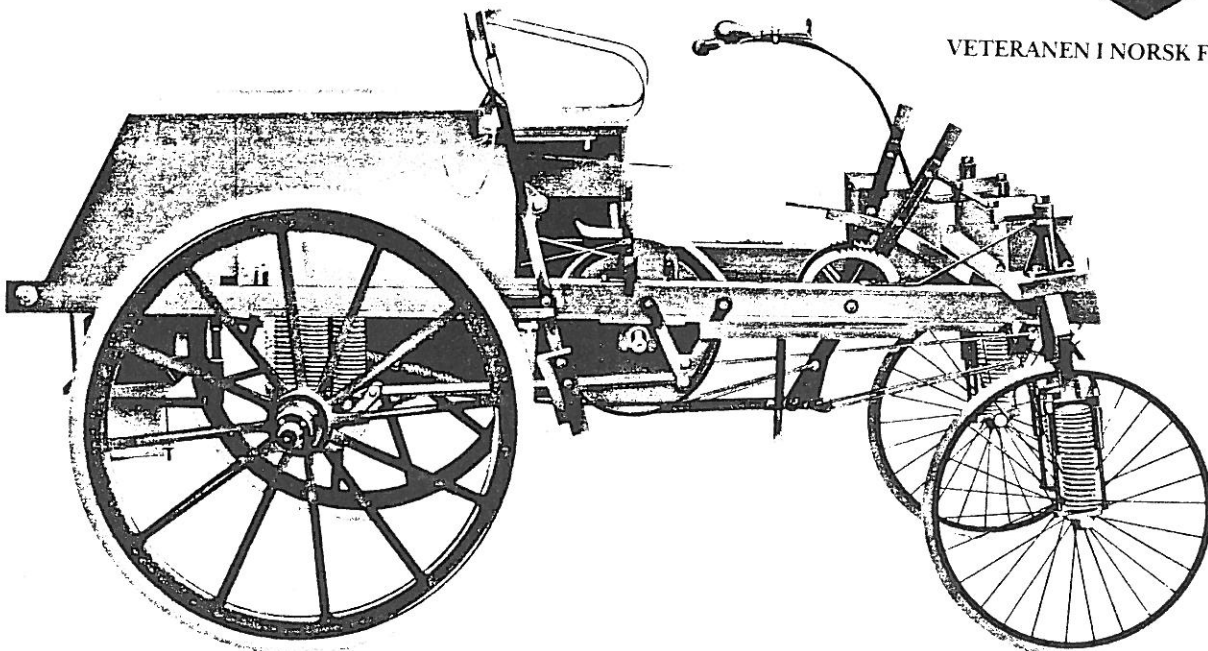
YAMAHA

Kvalitet sparer penger

Importør: HEGNA YAMAHA A.S



VETERANEN I NORSK FORSIKRING



Knight, 1895. Den én-sylindrede motoren på 1565 cc ga bilen en toppfart på 13 km/t.



Bensin – bruk kort!

Stengt stasjon – tom tank...

Et miniBankkort eller Personkort ville løst problemet. 900 bensinstasjoner med miniBankpumper er åpne – døgnet rundt – over hele landet.

MiniBankkortet kan du bruke bare i Norge. Personkortet er gyldig i Norge og 164 andre land. Kortene har flere bruksmuligheter.

La oss snakke om hvilket kort som passer best for deg.

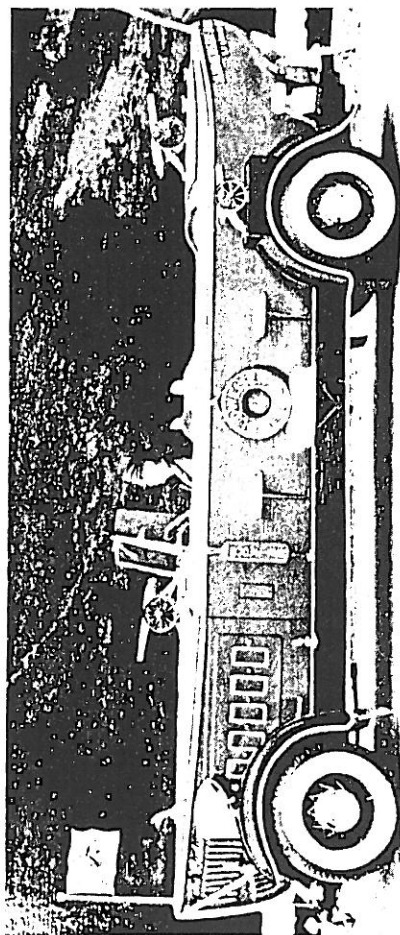


Vi er der du er... i Buskerud

- 36 bankkontorer • 36 miniBanker
- I direkte kontakt med bankenes datanlegg.
- 18 bensinstasjoner • 5 forretninger



**Sparebanken
Buskerud**



*Gruket
Kvintet*

Solo

AASS BRYGGERI-DRAMMEN

Garasjebesøk hos Knut Sommerstad

Knut er fra Holmestrand, han fant seg en kvinne fra Hillestad og flyttet til Sandsvør, nærmere bestemt Efteløst. Der har de bygd nytt hus og garasje i tillegg til en gammel restaureringsgarasje. Han er utdannet bilmekaniker i forsvaret. Han er nok godt kjent i Kongsberg-distriktet, da han i mange år har vært verksmester hos Volkswagen-forhandleren Ljosland.

Det vil si han er helfrelst Boble-fan, ja faktisk til de grader at det drypper på hans 11 årige sønn som også kan det meste om Bobler.

Ann Helen (kona) må antageligvis bli prega. Nei - fra spøk til gammelt vrak og stålorm. Knut er i dag selger ved Felleskjøpet på Kongsberg. Skulle faktisk tro han var passert 90 år når jeg hører hvor mange gamle kjøredninger han ahr og har hatt. Han har pr. i dag Folkevogn nr. 36.

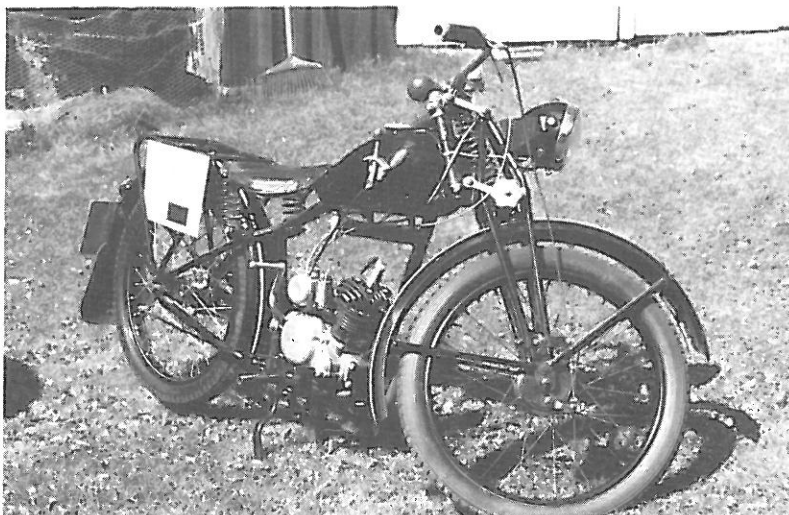
En kan Han har også masse deler og biler på låve i nabogården. Han har også hatt Essex 1927 som hans svigerfar fant i Østfold, den har havnet i Hvittingfoss. Stålormens venner har også hentet andre biler hos Knut. Bl.a. Chevrolet 1930 4dørs og en meget fin Vauxhall 14 1938.

Lagret består i dag av bl.a. VW 58-modell - det er jo greit når bygdefolket kommer og spør om han vil ha den! Han har også VW fra 1963 som kommer fra Vikersund, samt en liten nydelig motorsykkel; Durkopp 98ccm med Sachs motor fra 1937. Den er for tiden utlånt til "Ludvik".

Knuts stolthet er en VW Cabriolet fra 1955, et meget fint originalemne. Den ble hentet av en fra bygda fra Sverige for noen år siden. Knut hadde lenge vært på jakt etter en slik bil. En dag står den avertert i Drammens Tidene. Det blir etter noe krøll med telefonnummeret tilslutt kontakt. Det viser seg at den står på en låve noen hundre meter fra der han bor.

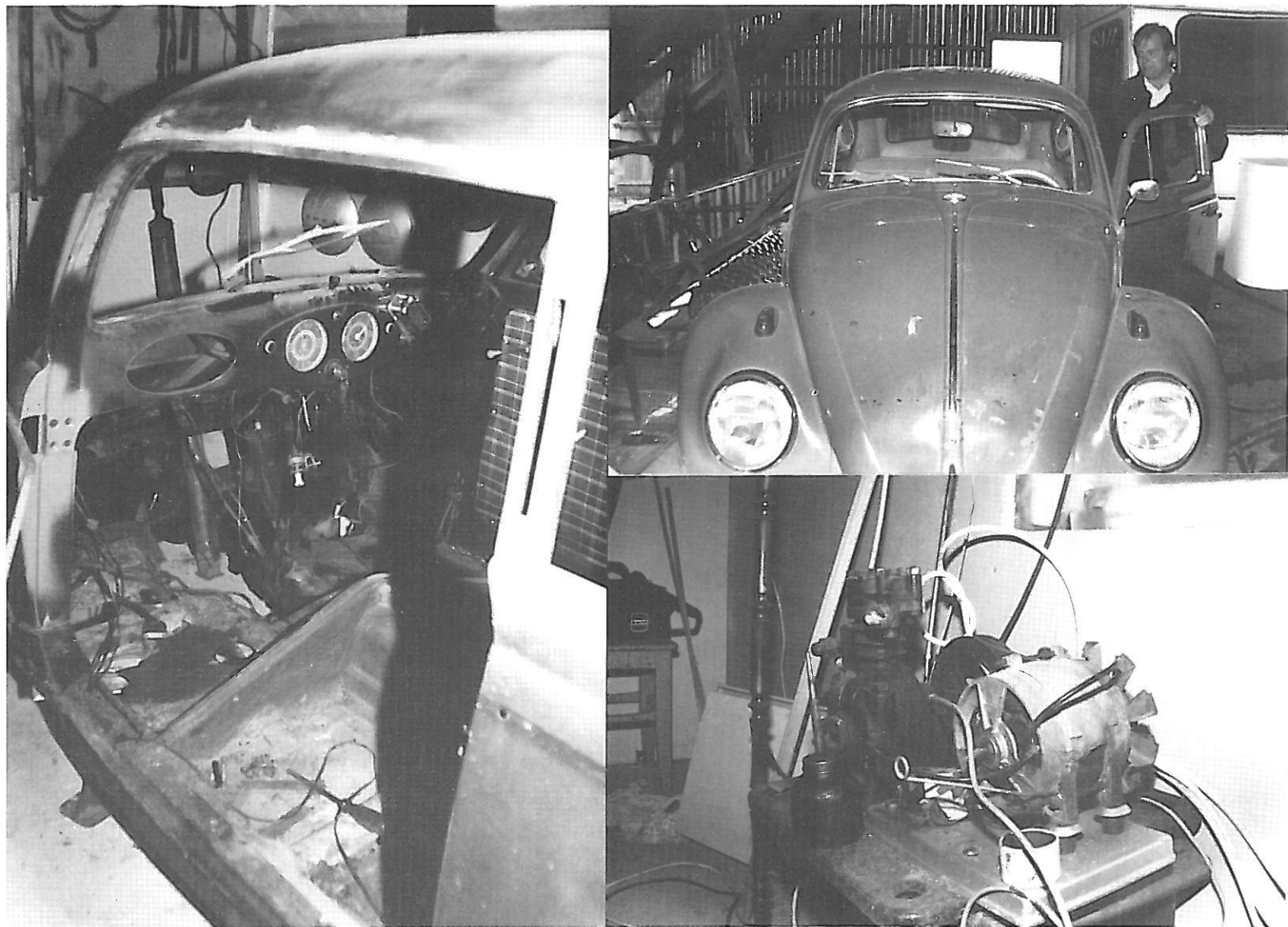
Denne Bobla har han gjort en masse med, det eneste han ikke har rørt er utvendig lakk. Knut er jo ikke bare Boble-frelst. Han har under restaurering en Opel Olympia fra 1949. Han har foreløpig gjort en kjempejobb, men har langt igjen. Det hang og sto ferdige deler over alt i verkstedet. Denne ble kjøpt fra Holmestrand midt i 70-årene.

Men kjenner jeg Knut rett, så ruller nok Opelen på veien om ikke så mange år.

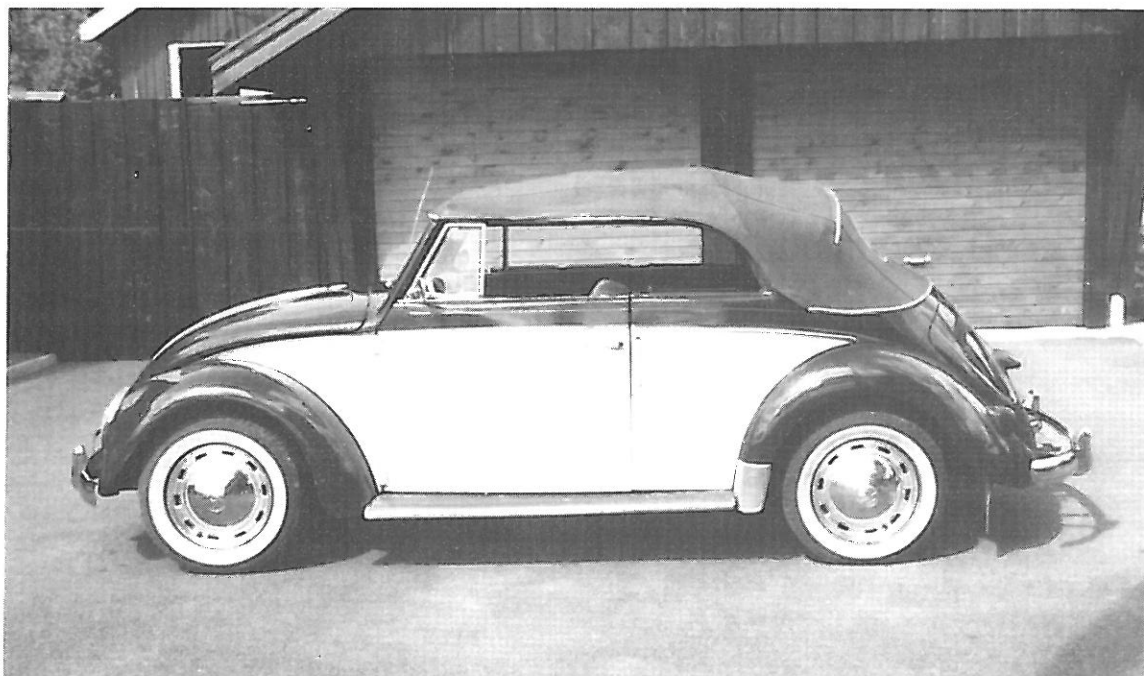


Rolf VikÅon.

1937 Durkopp



En titt inn i Knuts samlinger avslører både Bobler og en Opel Olympia 1949 under restaurering.
Under sees stoltheten; en 1955 VW Cabriolet.





SAND - SINGEL



ART. NR. 70-71

VI LEVERER ALLE TYPER SINGEL, PUKK, STØPESAND, PUSSESAND, FUGESAND, BLÅSESAND, FILTERSAND, SEMENT, FERDIGMØRTEL.

HAVEHELLER - BELEGNINGSSTEIN - FORSTØTNINGSMURER - KANTSTEIN

STIGER

i tre og aluminium

FLAGGSTENGER

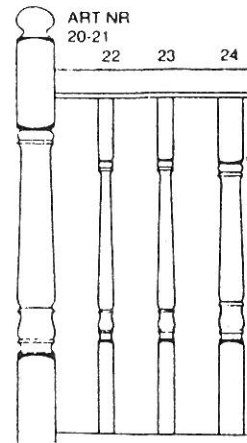
i tre, aluminium, glass-fiber. Disse kan monteres av oss.

FLAGG - VIMPLER

Dreide søyler

til utvendig og innvendig bruk.

BÅTMASTER

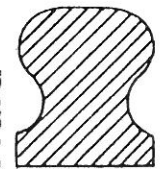


ART. NR. 20-21

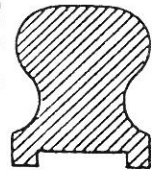
22

23

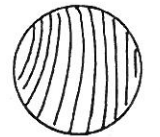
24



ART. NR 01

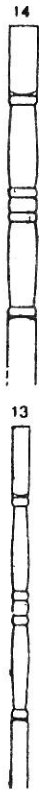


ART. NR 02

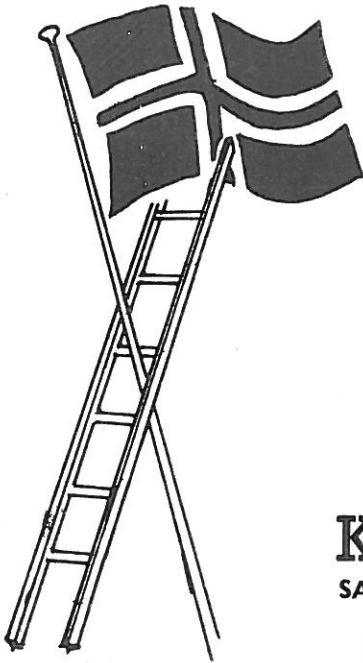


ART. NR 05

Profilerede håndreker i lam. furu



ART. NR 10-11

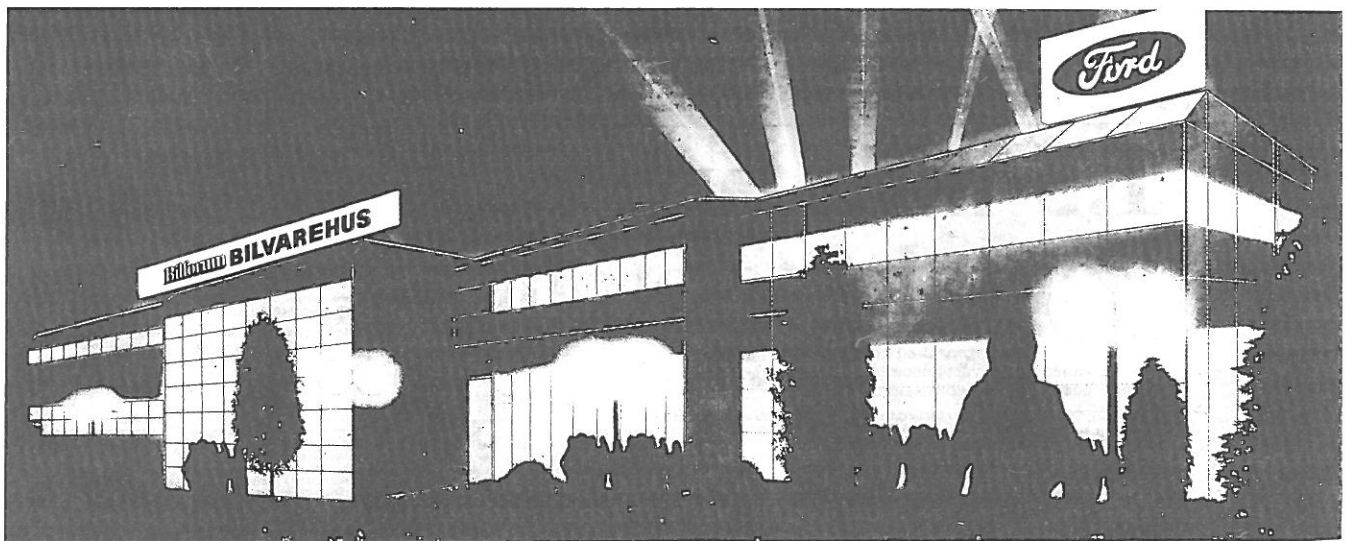
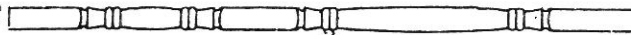


K. BERGERUD EFTF.

SANDFORRETNING — BYGGEARTIKLER

Øvre Storgate 45, DRAMMEN. Tlf 03-831955

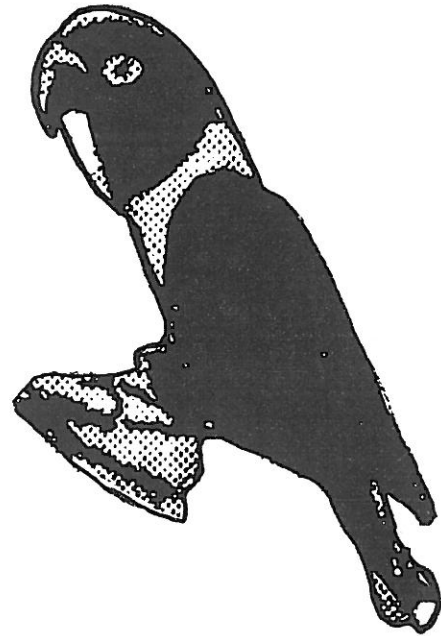
ART. NR. 42-43



Bilforum
B · I · L · V · A · R · E · H · U · S
Bj. Bjørnsonsgt. 122 Tlf. (03) 81 27 80

**Buskeruds største
bilvarehus**

*Et besøk i
ZOO Centeret
på Brakerøya
er alltid
morsomt, kanskje
det også er
lønnsomt*



Zoo Centeret på Brakerøya har:

- * **GODT UTVALG**
- * **GOD SERVICE**
- * **GOD PARKERING**

Velkommen til en hyggelig handel

DRAMMEN ZOO CENTER

ELISABETH VIKER
FAYEGT. 16 - ENGENE - TLF. (03) 83 09 25

Sladder, mobbing osv

v/Asle er denne gang fullstendig amputert. Kommer sterkere tilbake; mange skal sikkert drite seg ut i sommer!

Selges: 51 og 52 OPEL BLITZ 51 mod er komplett i deler 52 mod. er kjørbar med nytt plan
Mye deler

Kjøpes: Eksospotte til 1956 TEMPO 150ccm.

Henv: Jan Arne Pettersen, Eknes, 3055 KROKSTADELVA. Tlf 03-874338

Som et apropos til Knut Bjørhuus sitt innlegg i et tidligere nummer av avisen, der han nevnte sin fars bilforretning trykker vi denne gang en annonse som plutselig dukket opp blant en masse gamle utklipp

Buick - G.M.C. - Hansa
Brukte vogner
Bjørhuus & Co.
 Tlf. 1056
 Cappelensgt. 16 - Drammen

FAMILIETREFF.

Søndag 11.06.89, dagen etter Åmot-løpet, treffes vi på Gjerdalstangen ved Hyggen for hyggelig samvær.

Ta med Gammelbilen, M.C., nistekurv og hele familien. Kom når det passer for dere for det vil være folk der fra ca. kl. 11⁰⁰ til ut på ettermiddagen.

Det er også lov å møte opp med ny bil og vi håper på at så mange som mulig medlemmer med eller uten gammel bil vil møte opp.

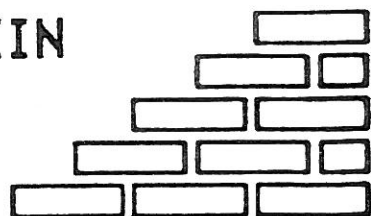
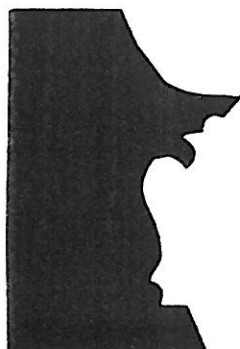
VEL MØTT ALLE SAMMEN!!!!

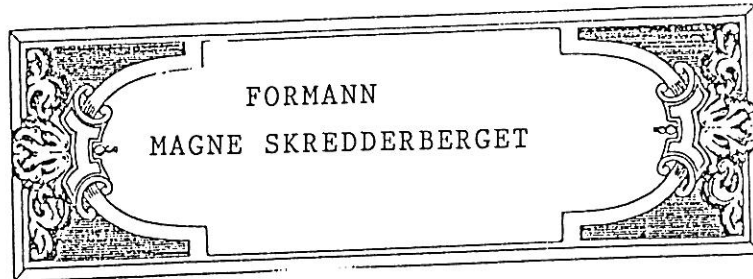
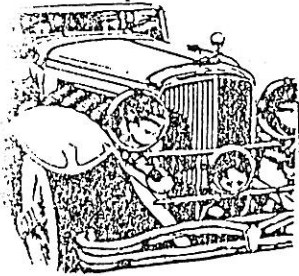
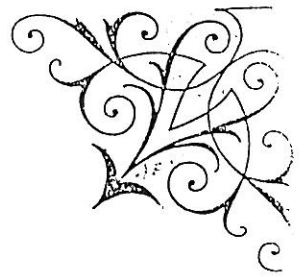
Oddleif Kvaalseth

ALT I MURING

PEISER-SKIFER-NATURSTEIN

TLF: 03-880430





Referat frå møte tirsdag 18.4.89

Møtet vart som vanligt holt på Eidsgård Hotell.

Det var møtt fram 15 stk.og det vart prata gammalbil og sykkel i lange baner.

Hallingdalsløpet og V8 treffet vart det prata om.

Formannen hadde med to videofilmer den eine frå fjordårets Sandvika Sundvolen og den andre frå eit løp for noen år tilbake som startet på Sundvolen gjekk opp Valdres til Lærdal over til Gol og nedover dalen.

Vi spiste nysteikte vafler og drakk kaffe og var ferdige ca.2200 Dette var det siste møte før sommeren og vi starter opp igjen iSeptember.

Dei som er på løp omkring ta lysbilder so har me det og vise på møtene utover vinteren.

GOD SOMMER

ANNONSE:

DODGE Coronet 1949 mod. selges.

Bilen er meget bra gått bare 54780 og er akurat godkjent Biltilsynet. Interesserte kan kontakte.

Magne Skredderberget 3550 Gol tlf. 067.75034 privat

75351 jobb

094.28582 mobil

Hallingdalsløpet vart arangert lørdag 20 mai i strålende solskinn som vanlig. Det var møtt fram 22 kjøretøy til start, og starten var på marknadsplassen og løpet gjekk op gjennom Nesbyen østsiden til Gol gjennom Gol over ved Gol kirke og innkomst ved Biltilsynet. Premieutdeling med middag og kaffe var på Solstad Hotell. Dei 12 første fekk premier og alle fekk ei spekepølse og plaket. Ved ein eller annen forglemelse hadde vi ikke att plakketter og disse blir ettersendt noe vi beklager. Vinner denne gang er frå Drammen og heiter Bjørn E Lundestad og han har dermed eit napp i vandrepokalen.

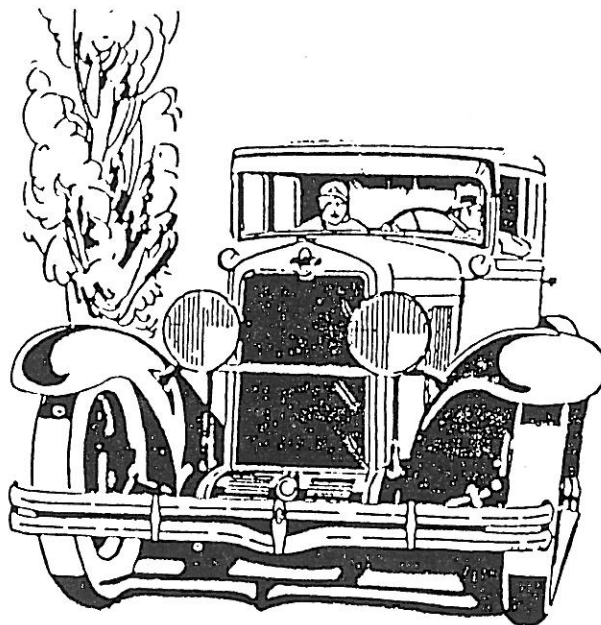
Resultatliste.

1.	Bjørn E Lundestad	Drammen	45 p
2.	Åge Solhaug	Valdres	44 p
3.	Jan Erik Finnerud	Hallingdal	43 p
4.	O.A. Bjørnødegård	Valdres	40 p
4.	Per H Bakke	Hallingdal	40 p
6.	Rolf Thingvall	Oslo	39 p
7.	Øyvind Gladhus	Hallingdal	39 p
8.	Torleif Brøto	Hallingdal	38 p
9.	Odleif Kvålset	Drammen	37 p
10.	Thomas Øye	Hallingdal	36 p
11.	Asbjørn Jukam	Valdres	35 p
11.	Ole Birger Gjevre	Valdres	35 p
13.	Jan Fred Solhaug	Valdres	34 p
13.	Birger Svarteberg	Hallingdal	34 p
15.	Halvor Lesteberg	Nummedal	33 p
16.	Torleif Laskogen	Valdres	32 p
17.	Trygve Hagabråten	Valdres	31 p
17.	Asle Wang	Drammen	31 p
19.	Erik Holde	Drammen	29 p
20.	Ivar Laskogen	Valdres	27 p
21.	Gunhild Rust og Berit	Hallingdal	26 p
22.	Gunolf Larsen	Drammen	16 p

Det var kun 8 kjøretøy frå Hallingdal som var ute denne dagen og derav startet 6 i løpet, noe som burde vært betre.

Nye medlemmer som ønskes velkommen.

Halvar Møllerplass	Granvegen 5	3550 Gol
Vidar Eiklid		3550 Gol



WANG, ASLE
GAMLEBAKKEN 28

3046 DRAMMEN

Blad i abonnement

Returadresse:

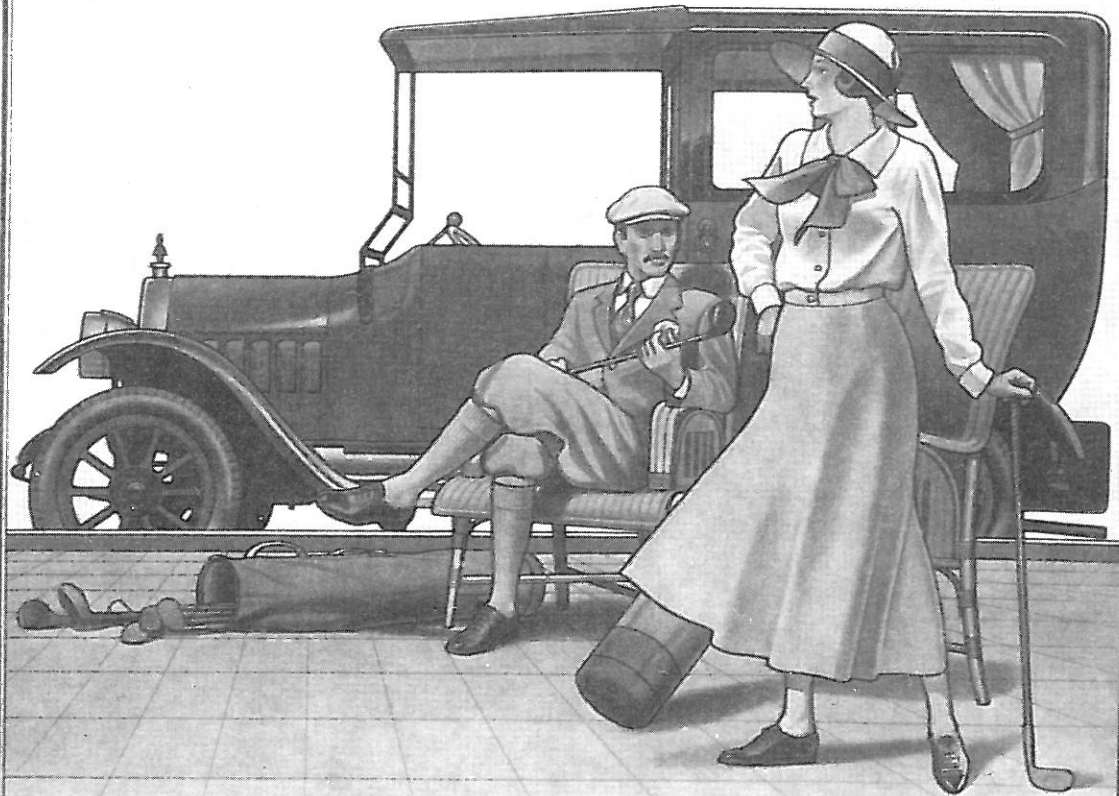
Motorhistorisk Klubb
- Drammen

POSTBOKS 2193 3003 DRAMMEN

The MITSUBISHI 1917

MODEL-A

The all-new Mitsubishi Model A. It's revolutionary. The finest blend of maximum comfort, maximum efficiency and maximum road performance. Easy shifting. Light predictable steering. Smooth acceleration. Tremendous speed! Safe and sure braking. Elegant coachwork. Luxury appointments. No other fine car is quite like the new Mitsubishi Model A.



 MITSUBISHI MOTORS CORPORATION

No. 33-8, Shiba 5-chome, Minato-ku, Tokyo, Japan.