

# NORMINOR

NR. 100 • marts 1996

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Læs om det store restaureringsprojekt  
og NMMK's lotteri til sommertræffet  
i jubilæumsåret 1998

## Bestyrelse

### Formand

A-1264 Herluf Knudsen  
Postboks 28  
DK-5200 Odense V

### Næstformand

A-839 Simon Marsbøll  
Gl. Kongevej 16  
DK-7442 Engesvang

### Sekretær

A-992 Peder Mikkelsen  
Pejrupvej 30  
DK-5560 Årup

### Kasserer

A-1188 Henrik Nielsen  
Østerled 20, I. tv.  
DK-5000 Odense C

### Redaktør

A-232 Morten Westermann  
Tværgade 42  
DK-5750 Ringe  
Tlf. 62 62 26 32

### Distributør

A-841 Lars Westermann  
Ruevejen 8  
DK-5750 Ringe

### Teknisk redaktør

A-120 Antan Kamp  
Østergade 17  
Asferg  
DK-8990 Fårup

### Revisor

Lars Skovly



*Stiftet i Oslo den 18. september 1978*

### Klubbens adresse:

Nordisk Morris Minor Klubb  
Postboks 28  
DK-5200 Odense V

### Postgiro:

3 36 47 12

### Kontingent pr. kalenderår:

A-medlem  
(medlem med bil) ..... 180 dkr

H-medlem  
(husstandsmedlem ..... 50 dkr

# NORMINOR

NMMK's medlemsblad

Stof til bladet sendes til redaktøren.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer:

**20. april 1996**

Oplag: 1000 eksemplarer

Tryk. Centraltrykkeriet, Odense, Danmark

# LOKALGRUPPER

Gruppe	Kontaktperson	Telefon
<b>NORGE</b>		
Oslo	A-707 Terje Sunnaas - Box 37 Hovseter - N-0705 Oslo 7	Jobb (22) 64 77 51 priv (22) 29 29 49
	Klubbmøte: 1. tirsdag i måneden kl. 18.00. Møtested mai-sept: Rodeløken Kafe, Bygdøy. Okt-apr: hos Terje Sunnaas. Ring et av styremedlemmerne på forhånd i tefelle det er spesielt program.	
<b>SVERIGE</b>		
Norra Sverige	A-1642 Christer Wiberg - Terrängvägen 2A - 902 38 Umeå	090 135 607
Jämtland	A-1074 Kåre Torfjäll - Hornsgatan 11A - S-832 42 Frösön	
Dalarna	A-838 Thomas Eriksson - Kråkbergsvägen 4 - S-79200 Mora	0250-15445 Bost. 13530 Arb.
Göteborg	A-1169 Matz Lundgren - Nedra Kvarnbergsgt. 4 - S-41105 Göteborg	031 139250
Väst Sverige	A-1808 Erling Holmin - Skoftebygatan 55 - S-46154 Trollhättan	0520-72907
<b>DANMARK</b>		
Nordjylland	A-1160 Mogens Bjerre - Industrivej 40 - DK-9690 Fjerritslev	98 21 24 50
Randers	A-120 Anton Kamp Nielsen - Østergade 17, Asferg - DK-8990 Fårup	86 44 32 95
Midtjylland	A-2047 Svend Thorup - Egeparken 10, 1. tv. - DK-8600 Sikeborg	86 81 32 47
	Klubmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.00 i Medborgerhuset, Søvej 3, Silkeborg.	
Østjylland	A-738 Per Madsen - Frederiksløstvej 18 - DK-8723 Løsning	75 65 04 09 40 78 97 59
Sønderjylland	A-216 Johannes Juhl - Lindevej 8, Overjerstal - DK-6500 Vojens	74 54 74 96
	Klubmøde: Se under Als.	
Vestjylland	A-1903 Karl Ove Sønderby - Sandgårdsvej 4 - DK-6880 Tarm	97 37 29 42



**DANMARK**

Gruppe	Kontaktperson	Telefon
<b>Als</b>	A-697 Poul Iversen - Mosevænget 5 DK-6440 Augustenborg Klubmøde: se arrangementskalenderen.	74 47 21 81
<b>Sydfyn og øerne</b>	A-1757 Lars Mikkelsen - Lunds- gårdsvej 8 - DK-5463 Harndrup Klubmøde: Den sidste mandag i måneden kl. 19.30 på Stenstrup Kro.	64 88 12 03
<b>Nordvest Sjælland</b>	A-881 Max Christensen - Hagested- vej 18 - DK-4532 Gislinge Klubmøde: Den første tirsdag i måneden. Nærmere oplysninger hos kontaktpersonen.	53 46 34 82
<b>København</b>	A-1259 Dirk Tønnesen - Hampetof- ten 6 - Ganløse - DK-3660 Stenløse Klubmøde den sidste tirsdag i måneden kl. 19.00 (ikke juni og juli) Brønshøjvej 17, indg. B, Medborgerhuset Pilegården.	42 18 37 28
<b>Sydsjælland</b>	H-386 Ketty Rasmussen - Sorøvej 484-486, Rislev - DK-4700 Næstved Klubmøde: Den første søndag i måneden kl. 19.30 på Sorøvej 484.	53 73 65 49
<b>Lolland-Fal- ster &amp; Møn</b>	A-1461 Dennis Hansen - Skovtoften 19 - DK-4800 Nykøbing F.	54 85 93 43

# FORMANDENS SIDE

Dagene bliver længere og arrangementskalenderen begynder at vokse; men tingene er gået anderledes her i Danmark. Kong Vinter vil ikke give slip, men mon ikke vi efter den sidste omgang her, har fået den part af vinteren som vi skal have.

Noget af det, der er lige op over, er generalforsamlingen, som jo afholdes i Oslo, lørdag den 9. marts. Vi lovede sidste år, at prøve om vi kunne ramme uden for den week-end, hvor der er stumpemarked i Herning - det gik desværre ikke.

Så er der også kommet begrundelser til de 3 forslag til vedtægtsændringer, som Københavnsgruppen har fremsat (se på side 7). Man undrer sig i Københavnsgruppen over, at vi har trykt for-

slagene i bladet. Her må vi henvise til paragraf 4 - 1 i vore love og vedtægter. Samtidig må det være rart for dem, som ikke kommer til generalforsamlingen, at vide lidt om hvad der skal foregå - måske at nogen endda siger, at her vil jeg gerne have et ord med og beslutter sig til at deltage!

Sommertræffet ser ud til at være på plads - træfpladsen er fundet og det ser spændende ud (se længere fremme i bladet). Håber at se rigtig mange medlemmer til dette arrangement.

*A-1264 Herluf Knudsen*

## Mindeord

I dybeste sorg fik vi meddelelsen forleden, af Mette, at hun havde mistet sin mand, Christian Martensen og sine 2 børn, Ole Christoffer 12 år, og Eva 10 år, ved en tragisk bilulykke ved Holbæk, den 30. januar. Christian Martensen og børnene var på vej hjem fra Forum i København, hvor Ole Christoffer havde kørt Mini seks-dagesløb.

Vi lærte Mette og Christian at kende i forbindelse med erhvervelsen af deres Morris Minor 1000 cabriolet, og har haft mange gode timer sammen med dem og vore klassiske biler.

Christian og Mette kender vi som meget vellidte mennesker, som med deres lyse, åbne og positive sind, hurtigt skaffede sig venner, deriblandt os.

For os er det en ufattelig tragedie og ganske uforståeligt, at de tre ikke er mere. Æret være deres minde.

*Ruthy og Oluf Søgaard*

**Marts**

**Lørdag den 9.**  
Generalforsamling i Oslo.  
*Oslo*

**Torsdag den 21.**  
Bowlingtur  
*København*

**Tirsdag den 26.**  
Klubmøde, Pilegården  
*København*

**April**  
**Søndag den 7.**  
Klubmøde hos Per Madsen  
*Østjylland*

**Søndag den 21.**  
Smøremøde i Hvidovre  
kl. 12 - 15  
*København*

**Lørdag den 27.**  
Biludstilling i Silkeborg  
*Midtjylland*

**Maj**  
**Week-enden den 3.-5.**  
Fjorden rundt, minitræf.  
*Vestjylland*

**Lørdag den 4.**  
Veteran Marknad i Höör

**Søndag den 12.**  
Forårstur til Stevns  
*København*

**Lørdag den 18.**  
Tjolöholm Classic Show.  
Tilmelding til Erling Holmin,  
tlf. 0520-72907  
*Väst Sverige*

**Week-enden den 24.-26.**  
Minitræf,  
Randbøldal Camping  
*Østjylland*

**Juni**  
**Søndag den 16.**  
Classic Autojumble på  
Gavnø Slot kl. 10-18

**Week-enden den 31.5-2.6**  
Biltræf 1996

**Week-enden den 28.-30.**  
Super Træf 1996

**Juli**  
**Week-enden den 12.-14.**  
Sommertræf i Uppsala  
*Jämtland*

**August**  
**Week-enden den 9.-11.**  
Regatta-træf i Silkeborg  
*Midtjylland*

# GENERALFORSAMLING 1996

*Fra Københavns-gruppen har vi modtaget følgende kommentarer til vedtægtsændringerne, som blev fremsat i sidste nummer af Norminor.*

Det er med stor undren, at vi ser vore forslag til vedtægtsændringer offentliggjort i klubbladet inden generalforsamlingen, endvidere at styrelsen giver deres kommentarer, men OK, hvis det ikke kan være anderledes, men hvad skal vi så drøfte på generalforsamlingen?

## **Styrelsen efterlyser begrundelse for de stillede forslag**

**Ad. 1:** Det er kommet lokalklubben i København for øre, at styrelsen har været ude og investere i endnu et EDB-anlæg, det på trods af at styrelsen på sidste generalforsamling, blev kritiseret for at bruge for mange af klubbens midler på EDB-udstyr. På Københavns Afd. sidste klubmøde, blev de ca. 25 fremmødte medlemmer enige om, at der måtte mere styr på klubbens økonomi.

**Ad. 2:** Vi mener at lokalklubbernes kontaktpersoner i allerhøjeste grad har pligt, til at møde op til generalforsamlingen, bl.a. som repræsentant og talefører for lokalklubben og dennes medlemmer, økonomien bør i hvert fald ikke være årsag til fravær, derfor mener vi det er rimeligt, at færgebilletten refunderes, især i betragtning af at styrelsen ønsker at afholde generalforsamlingen i Norge.

**Ad. 3:** Man må gå ud fra, at også styrelsen i NMMK ønsker aktive lokalkubber, hvis det er tilfældet er det vel også rimeligt at man støtter disse økonomisk, bl.a. til leje af lokaler, video, TV, porto, kuverter m. m.- et tilskud på kr. 500,- ville gøre tilværelsen lettere for os. Det koster at holde et højt aktivitetsniveau.

## **Spørgsmål til styrelsen**

Når man nu ønsker denne debat i klubbladet, havde det så ikke været rimeligt, om styrelsen havde oplyst medlemmerne om hvad det nye EDB-udstyr havde kostet, lige så vel som at årsregnskabet også burde have været med, så også det kunne have været debatteret i bladet. Er det rimeligt at en klub af vores størrelse skal have 3 EDB-anlæg, med den teknologiske udvikling der finder sted på dette område, ville det nok være billigere at leje udstyret.

På sidste generalforsamling lovede styrelsen, at man ville sørge for at datoen for generalforsamlingen fremover ikke ville kollidere med stumpemarkedet i Herning, ikke desto mindre lægger man generalforsamlingen på samme dato.

*Lokalbestyrelsen i København*

# NORDISK MORRIS MINOR KLUBB

REGNSKAB FOR 1/1 - 31/12 1995

## INDTÆGTER

Kontingter _____	88.739
Krus _____	700
Glas _____	240
Askebæger _____	245
Zippo _____	750
Klæbemærker _____	55
T-shirt _____	1.580
Sweat-shirt _____	5.970
Grill-emblem _____	570
Jakkemærker _____	450
Kalender _____	429
Gaver ( sommertræf '94 ) _____	3.000
Diverse indtægter _____	25
VARESALG IALT _____	102.753
Renter bøger/giro _____	509

INDTÆGTER IALT

103.262

Lars Skovly  
Revisor Lars Skovly

## UDGIFTER

Varekøb _____	7.291
Varekøb ialt _____	7.291
Norminor - trykning _____	38.569
Norminor - Porto _____	7.979
Udgifter blad ialt _____	46.548
Kalender _____	1.625
Kalender - porto _____	3.036
Medlemskort - porto _____	335
Medlemslister _____	8.306
Gebyr vedr. kontingent _____	1.385
Kørsel/telefon _____	1.965
Porto _____	2.724
Kontorhold _____	4.454
Udgifter vedr. generalforsamling _____	2.156
Kontorudgifter ialt _____	25.986
Pokaler _____	2.665
Plakater _____	1.156
Sommertræf ialt _____	3.821

OMKOSTNINGER IALT

83.646

Resultat

19.616

UDGIFTER IALT

103.262

Herluf Knudsen  
Formand Herluf Knudsen



**NORDISK MORRIS MINOR KLUBB**

STATUS PR. 31/12-1995

AKTIVEROmsætningsaktiver:

Kassebeholdning	1.339	
Girobeholdning	33.971	

Varelager:


T-shirt 58 á 60	3.480	
Sweat-shirt 14 á 180	2.520	
Te - Krus 38 á 35	1.330	
Jakkemærker 59 á 25	1.475	
Askebæger 4 á 35	140	
Zippo Ligther 21 á 150	3.150	
Klæbemærker 502 á 4	2.008	14.103

Inventar:

Primo saldo	4.113	
- afskrivning	2.755	1.358
Primo saldo computer	20.699	
Tilkøb computer	20.144	
- afskrivning	18.760	22.083

**AKTIVER IALT****72.854**PASSIVEREGENKAPITAL:

Saldo 1/1 - 1995	81.430
Regulering varelager	-6.677
Årets resultat	19.616
Afskrivning på inventar	-21.515

**PASSIVER IALT****72.854**


*Lars Skovly*  
Revisor Lars Skovly

*Herluf Knudsen*  
Formand Herluf Knudsen

## AFSKRIVNINGER

Udarbejdet for regnskabsåret 1995

	PRIMO	AFSKRIV.	ULTIMO
<u>FØLGENDE AFSKRIVES OVER 5 ÅR. 1. ÅR 1991</u>			
1 Kopimaskine	1.400	1.400	0
1 EDB-anlæg	8.768	8.768	0
<u>FØLGENDE AFSKRIVES OVER 5 ÅR. 1. ÅR 1992</u>			
1 EDB-anlæg	11.931	5.964	5.967
2 Kontorstole + 2 computerborde	2.713	1.355	1.358
<u>FØLGENDE AFSKRIVES OVER 5 ÅR. 1. ÅR 1995</u>			
1 EDB-anlæg	20.144	4.028	16.116
TOTAL	44.956	21.515	23.441

*Lars Skovly*  
Revisor Lars Skovly

*Herluf Knudsen*  
Formand Herluf Knudsen

Klubudstyr.

2	stk.	Hvide Klubflag
1	"	Gult Banner(MINOR MEETING)
1	"	Stempelkarussel
3	"	Stempler for do.
1	"	Stempelpude
4	"	Brevvægte
1	"	Pengekasse (Metal)
2	"	ALPD stempler
2	"	Lysbillede-karusseller
3	"	Lysbilleder
4	"	Skrivemaskiner
4	"	Walkie-Talkier med ladeagragat
1	"	Adapter for videobånd
8	"	Videobånd
1	"	Garagereol
1	"	Kopimaskine
75	"	Papskuffer for NORMINOR
1	"	Gravørpen
3	"	Telefonsvarere
2	"	Kontorstole
2	"	Terminalborde
3	"	Computeranlæg
1	"	Lysbord
1	"	Konceptholder
1	"	Hulmaskine
1	"	Disketteboks
7	"	Brevbakker
1	"	Hængemappestativ
Div.		Ringbind
Div.		Kuverter og papir.

# Sommertreff 1996

*Välkommen till Uppsala och 1996 års sommarträff  
Som framgått av tidigare Norminor kommer 1996 års  
sommarträff att ske i Uppsala 12-14 juli.*

Uppsala är en mycket gammal stad och var redan före kristendommen en religiös plats i Sverige. Här avhölls det stora nioårsbloten och det fanns många asatempel. Efter kristendomens intåg förvandlades Uppsala till kyrkans centrum i Norden. Uppsala är än idag ärkebiskopens säte i Sverige.

Staden har alltså gamla anor och även omgivningarna har mycket att bjuda besökaren på, bruksorter i norra Uppland med bevarade miljöer från 1700- och 1800-tal, slott längs Mälarens vikar från Sveriges storhetstid på 1600- och 1700-talet samt stora jordbruksbygder. Många medeltidskyrkor finns i omgivningarna med intressanta målningar.

Det finns som synes mycket att se kring Uppsala och för den mer modernt inriktade finns det en museijärnväg med ånglok och allt. Några mil söder om Uppsala finns Skokloster med ett intressant bilmuseum.

Träffen kommer att vara på Fyrishovs camping, alldeles intill Fyrishån och Fyrishovsbadet. Där finns Sveriges största äventyrsbad med rutschkanor,

bastu, solarium, inom- och utomhusbassänger, relaxavdelning med bar mm. Som boende på campingen har du 50% rabatt på inträdet till badet.

De som tältar eller har campingvagn / husvagn kommer att bo på ett avskilt område där vi också kommer att ha den gemensamma grillningen på fredag kväll. För den som vill hyra campingstugor finns det två typer att välja på. Den dyrare typen har kök och sovrum, dusch och toalett. Den billigare typen har dusch och toalett i en gemensamhetsbyggnad intill. Exakta priser kommer jag att skriva om i nästa nummer av Norminor.

Programmet för träffen är fortfarande på planeringsstadiet men vi hoppas kunna få till en trevlig träff.

För den som tänkt sig en semesterresa i samband med träffen tänkte jag rekommendera några ställen längs vägen till eller från Uppsala.

## Från Danmark

Kommer du via Helsingborg rekommenderar jag att du avstår från E4:an i stora delar. Den är motorväg nästan



hela vägen och inte riktigt Morrisvänlig. Åk i stället via glasriket i Småland där det finns glashyttor överallt eller via Borås upp mot Vättern. En resa längs Vättern är att rekommendera - vilken sida du väljer spelare mindre roll. Åker du på den östra sidan och har tid ska du stanna i Gränna och ta färjan över till Visingsö för ett besök. Där åker man mest med häst och vagn och där finns bl.a. minnen från Tycho Brahes tid. Om tiden inte räcker till det ska du i alla fall fortsätta till Motala och i hamnen där besöka bilmuséet.

Åker du på den västra sidan ska du naturligtvis besöka Hjo och gå en stund på strandpromenaden och piren.

Åk gärna småvägarna genom Södermanland, landskapet före Mälaren och Stockholm. Vägarna smälter in i landskapet och du kan minnas hur det var när Morrissen var ung.

Därefter kan du välja att åka E4 genom Stockholm vidare mot Uppsala eller också välja vägen Strängnäs - Sigtuna via en hög bro över Mälaren och sedan gamla vägen in till Uppsala. Ett tredje alternativ är att åka via Eskilstuna - Västerås och sedan gamla E18 en bit mot Stockholm innan du svänger av mot Uppsala.

## Från Norge

Om du kommer från södra Norge så kan du åka in via Halden och sedan upp genom Sverige på västra sidan av Vänern. Om du gör det så ska du inte missa akvadukten i Håverud. Det är intressant att se! Väljer du att åka söder om Vänern och är intresserad av stationära motorer, traktorer och gamla

motorredskap ska du leta reda på Rubens traktormuseum i närheten av Skara.

Kommer du till Sverige via Karlstad rekommenderar jag att du t. ex. gör en avstickare ner till Askersund och att du kör andra vägar än E18. Stanna gärna till i Arboga och gör ett besök i gamla stadskärnan!

## Från norr

Här finns det många alternativ men ta gärna vägen som passerar Gysinge. Vattenfallen och den gamla bruksmiljön är väl värd att besöka. Fortsätter du vidare härifrån mot Uppsala kommer du direkt fram till Fyrishovs camping. Alternativt kan man svänga ut i Gävle mot Upplandskusten och besöka Karlholmsbruk. Lövsta och Forsmark. I Lövstabruk är hela miljön 1700-tal och du åker rakt igenom på bruksgatan. Minnessvärt! Sväng sedan mot Uppsala i Gimo. Kommer du från nordväst är det naturligt att åka längs Dalälven fram till Gysinge och där svänga av mot Uppsala.

Vilken väg du än kommer så är du hjärtligt välkommen till Uppsala och årets sommarträff! Gå därför genast ut i garaget och gör bilen i ordning för resan!

Välkomna!

*A-2083 Urban Mattsson*

# MIDTJYLLAND

## Biludstilling

Midtjyllands-gruppen har den 27. april 1996 udstilling i Medborgerhuset, Søvej 3. Silkeborg. Kultur Service Bureauet vil lave en dag hvor foreninger får mulighed for at præsentere sig for byens borgere, og for at hverve nye medlemmer.

Vi stiller op med en bod, samt biler ude - og vi har lånt Antons lille Minor Junior, til en konkurrence for børn, hvor de skal køre en bane igennem.

Er der nogen, som har biler vi må låne eller noget andet, som kan bruges til sådan en udstilling, så kontakt venligst Svend Thorup, tlf. 86 81 32 47 eller Søren Nielsen, tlf. 86 82 90 97 eller Simon Marsbøll, tlf. 86 86 57 74.

*A-2047 Svend Thorup.*



## Regatta-træf

*Find din kalender frem, for om lidt skal du sætte et kryds i den !!*

I 1996 fylder Silkeborg 150 år, og det bliver fejret efter alle kunstens regler. Og den store og meget flotte ildfestregatta bliver større og flottere end nogensinde. Sammen med en masse musikarrangementer m.v. er dette i sig selv nok til at aflægge Silkeborg et besøg, men Midtjyllandsgruppen har besluttet at afholde et REGATTA-TRÆF, netop når festen er på sit højeste - i weekenden 9 - 11/8 1996. Så se lige at få sat det kryds i kalenderen !

Træfpladsen bliver på Jyllandsringens Camping ca. 4 km fra Silkeborg. Vi starter indtjekningen kl. 12.00 fredag d. 9/8. Selve programmet kommer til at indeholde kortegekørsel, udstilling af bilerne, konkurrencer, stumpemarked og udflugt, men p.g.a. de mange aktiviteter i byen, har vi ikke tænkt os at arrangere spisning. Så folk kan benytte fællesgrillen eller tage ind til byen og spise og/eller feste natten lang, hvis de har lyst til det - der er kæmpifyrværkeri hver aften.

Træfavgiften bliver altså meget lav, men den og det mere detaljerede program offentliggør vi senere. Reservér allerede nu en plads - ring til Svend Thorup eller Simon Marsbøll.

# FJORDEN RUNDT

Den 3.- 5. maj 1996.

Vi mødes på Nr. Lyngvig Camping i løbet af fredagen. Der vil være fælles grill ca. kl. 19.00. Det er jo ikke nemt at sige hvordan vejret vil blive, så jeg har aftalt med camping-ejeren at vi kan være indendørs om nødvendigt, men vi håber på godt vejr.

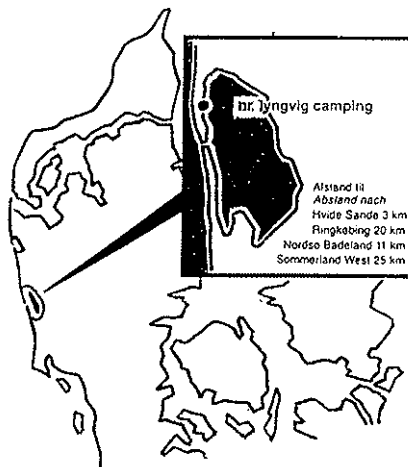
Vi starter lørdag kl. 10.00 med at køre Ringkøbing Fjord rundt (ca. 125 km). Der vil være stop undervejs, inden vi kører til Tarm, hvor vi spiser på Bechs Hotel ca. kl. 11.30 - 12.00. Vi kører fra Bechs Hotel kl. 13.10. Vi ankommer til Fahl Kro kl. ca. 13.30, hvor vi skal møde naturvejleder Tage Madsen. Han vil tage os en tur med ud på Tipperne, hvor han vil fortælle om fuglelivet. (Husk støvler)

Efter turen på Tipperne kører vi til Hvide Sande med ankomst ca. kl. 16.00. Her vil vi stille bilerne op til fotografering.

Derefter er programmet frit til fælles hygge på campingpladsen, eller hvad man nu har lyst til. Søndagen vil blive brugt til fælles morgenkaffe, indendørs hvis det er nødvendigt, samt hjemrejse.

## Priser:

Tur på Tipperne, spising, samt grill-kul. 50,- kr pr. voksen og 20,- kr. pr. barn.



## Camping pr. døgn.

Voksne	kr 45.00*
Barn u. 12 år	kr 25.00*
Hunde	kr 10.00
Strøm	kr 17.00
Gl. hytter, 3-4 pers.	kr 200.00
Nye hytter, 3 pers.	kr 250.00
Hytter, 5 pers.	kr 350.00
Bruspolet, 5 min	kr 6.00

\* 15% rabat til træfdeltagerne.

Ønsker man at leje hytter skal man også kontakte campingpladsen hurtigst muligt på tlf. 97 31 12 31.

*Sidste frist for tilmelding er den 22. april 1996 til:*

Karen og Karl Ove Sønderby  
Tlf. 97 37 29 42  
Telefax 97 37 29 42  
Mobil(tlf. 40 81 14 13

# ØSTJYLLAND

## Klubmøde

Søndag den 7. april afholdes klubmøde hos undertegnede. Tilmelding på tlf. 40 78 97 59 eller 75 65 04 09.

## Minitræf

Østjyllands minitræf den 24.-26. maj afholdes på Randbøldal Camping.

Nærmere om programmet i næste Nummer.

Den 3.-5. maj kan jeg anbefale at tage til Vestjyllands minitræf, Fjorden Rundt.

*A-738 Per Madsen*

# KØBENHAVN

## Torsdag den 21. marts

Bowlingtur. Vi tager ud og spiller bowling hos Big Bowl i Valby. Vi starter kl. 19.00 med højreb og bowler fra kl. 21 - 23. Prisen er 159.00 kr. Tilmelding senest den 14. marts til Per de Blanck på tlf. 40 20 12 18 eller 44 47 08 47.

## Tirsdag den 26. marts

Klubmøde på Pilegården.

## Søndag den 21. april

Smøremøde, Frihedslust Allé 2, 2650 Hvidovre kl. 12-15.

Kom og få råd og vejledning i vedligeholdelse af din Minor. Også mulighed for at få bilen op på lift. Husk selv at medbringe motorolie.

Medbring selv kaffe. Øl og vand kan købes. Tilmelding til Kaj Andersen på tlf. 36 77 16 15.

## Søndag den 12. maj

Forårstur til Stevns, Højrup Kirke, Stevns Museum. Herefter kører vi til Rødvig motorbådmuseum, vi kører ad små veje. Husk at medbringe madkurv mm.

Mødested ved Scandic Hotel, Ave-døre Havnevej, Hvidovre kl. 9.30. Afgang kl. 10.00.

## Søndag den 16. juni

Classic Autojumble på Gavnø Slot. Tilmelding til bestyrelsen senest den 26. april. Tilmeldingsblanket udleveres på klubaftenen den 26. marts.

# TJOLÖHOLM CLASSIC SHOW

## Lördagen den 18. maj 1996



### KLASSIKER PÅ TJOLÖHOLM

Utställningen äger rum som tidigare på slottet Tjolöholms marker, 15 km söder om Kungsbacka vid E6:ans avfart nr 58. Det unika slottet i Tudorstil och den vackra miljön brukar locka många besökare.

### Veteranfordonutställning

På slottets vackra gräsmattor visas klassiska bilar och motoreyklar. På särskilda fält finns märkes- och specialutställningar.

### Concours de Charme

Den populära tävlingen där inte bara bilens eller motoreykelns skick utan också förarens och passagerarnas tidsrogna klädsel är avgörande.

De som har något intressant att berätta om sitt fordon bör skriva det på sin anmälan, dels för domarna i tävlingsjuryn, dels så att vår konferencier kan berätta det för publiken.

### Marknad

Det första besökarna möter är marknaden. Där säljs och köps allt som hör till hobbyn, både nytt och begagnat.

### Utställare måste vara på plats senast kl. 9.30 den 18. maj

Utställningen är öppen för besökare mellan kl. 10 och 18.

Under denna tid kan utställarna inte köra till eller från utställningsområdet.

De veteranfordon som inte vill vara »fastlåsta« hela dagen kan parkera gratis på speciell bevakad veteranparkering, men betalar då vanlig besöksentré.

### Mat & dryck

Stiftelsen Tjolöholms Slott äger alla rättigheter till försäljning av mat och dryck, både i sin restaurang och utomhus, varför vi som arrangörer tyvärr inte kan påverka detta.

### NMMK medlemmer

Vil Du vara med med din Morris Minor på Tjolöholm Classic Show? Jag får förmodligen ett utrymme, där det är plats med 20 fordon. Ring mej snarest på tlf. 0520 - 729 07.

Finns det någon som har tidsenlig klädsel? Det vore väldigt trevligt i så fall.

*A-1808 Erling Holmin*



# VETERAN MARKNAD 1996

Veteran- & Prylmarknad  
**Veteranbilsektionen**  
**Club 69 i Höör**

**4 MAJ 1996**  
**kl. 7.00 - 15.00**

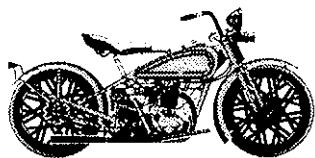
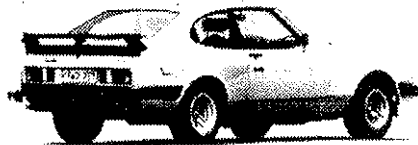
**Upplysningar: Tel 010/211 86 24**



**BACKAGÅRDEN**  
**HÖÖR**

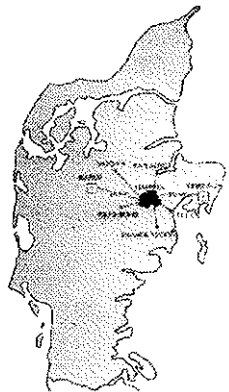


**BACKAGÅRDEN**



1927 Harley-Davidson Roadster

# Biltræf 1996



## International bil & motorcykel træf

Capri entusiasterne og Junior chamber Hammel afholder stort show i week-enden d. 31/5-2/6 1996.

Vi forventer et stort opbud af forskellige bilmærker og motorcykler. Desuden vil der være stumpemarked og diverse boder.

Der er ankomst fredag d. 31/5 fra kl. 16.00 hvor vi hilser dig/jer velkommen.

Har dette fanget jeres interesse så skriv / Fax. / Ring til flg.

Hanne Jørgensen Skolevangsvej 115, 8450 Hammel Tlf. 86969013

Finn Bundgård Gl. Frisenborgvej 9, 8450 Hammel Tlf. 86969898

Fax. 86969897



JUNIOR CHAMBER  
HAMMEL



Forhåndstilmelding for NMMK-medlemmer senest den 16. marts 1996

Sæt kryds

Ønsker overnatning i eget telt : fre/lør : lør/søn : nej

ønsker morgen mad : lør : søn : nej

festmiddag Lørdag aften : ja : nej

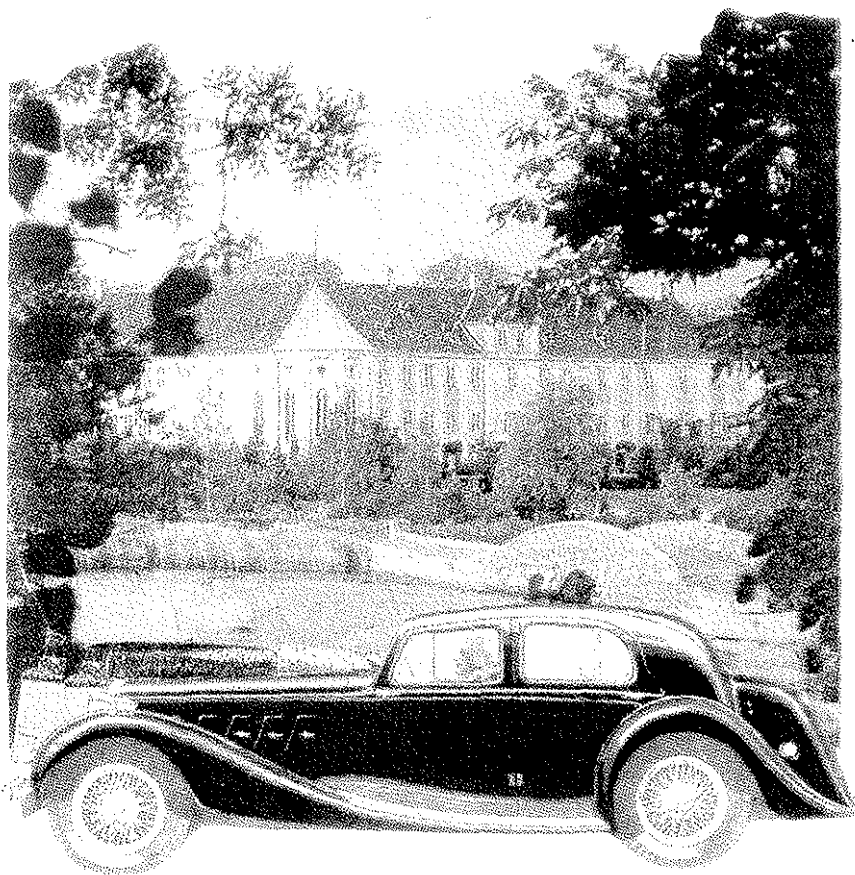
Navn,Adr.,Tlfnr. \_\_\_\_\_

Pris for dette enestående arrangement KUN Dkr. 199,-  
(incl overnatning)

Pengene kan sendes pr. brev eller indbetales på Giro nr. 900-5625

# Gavnø Slot

## 1996



søndag d 16. juni kl. 10 - 18

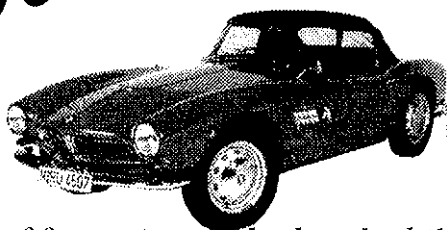
**Classic Autojumble & Concours De Charme**

**Arrangør:** MG Car Club Danish Centre - Svend Carstensen - Gavnø Slot

28.-29.-30. juni

# Super Træf 1996

Arrangeret af



BMW Club Danmark

*Weekendtræf for registrerede danske bilmærkeklubber!*

## Invitation.

Nu har I chancen for at deltage i et af Danmarks største biltræf for bilmærkeklubber nogensinde.

BMW Club Danmark ønsker at samle danske bilentusiaster og deres familie til en hyggelig weekend med en masse oplevelser. Derfor har vi arrangeret Super Træf 1996 - et biltræf på en anderledes og hyggelig måde.

Træffet afholdes på Randsbøldal Camping v. Billund i Jylland. Et meget centralt sted beliggende i meget lækre naturomgivelser med masser af muligheder for at opleve seværdigheder.

Selve træffet bliver blændet op allerede fredag eftermiddag, hvor der er mulighed for hyggeligt samvær klubberne imellem på den moderne campingplads med overnatning i eget telt eller campingvogn. Det er selvfølgelig tilladt først at komme lørdag, men der sker noget allerede tidligt på morgenen. Lørdag starter med fælles morgenmad, hvorpå vi starter op på en konkurrence i slalomkørsel på Vandel Flyvestation. Herefter bliver man sendt ud på en køretur i den skønne omkringliggende natur med afstikker til nogle spændende seværdigheder. Børn kan eventuelt i stedet benytte friluftbadet eller andre faciliteter på campingpladsen. Om aftenen køres bla. weekendens flotteste biler mv. bedømt af deltagerne selv. Lørdagen slutter vi af med en kæmpe grillfest med bla. helstegt okse på spyd, præmieoverrækkelser, levende musik og meget andet til vi ikke orker mere. Søndag er stillet helt frit, men der vil blive mulighed for at se sig omkring i det sydljyske og opleve nogle spændende seværdigheder, som vi vil forsøge at skaffe billige entrébilletter til.

Deltagergebyret til dækning af overnatninger, leje af festtelt, orkester, præmier mv. bliver kun kr. 110,- for voksne og kr. 60,- for børn under 13 år. Fødemiddagen lørdag koster kun kr. 90,- for voksne og kr. 50,- for børn. Drikkevarer købes i festteltet til fornuftige priser. Morgenkomplet inkl. kaffe kr. 35,- for voksne og kr. 25,- for børn. Mad kun forudbestilling og betaling.

Tilmelding sker ved at sende tilmeldingsblanketten med en frankeret og adresseret svarkuvert, på 5,- kr. inkl. deltagergebyr til undertegnede senest 1. april '96! Omkring d. 20. april udsender vi et komplet program og deltagerbeviser til alle tilmeldte.

Med ønske om et vellykket arrangement med stor tilslutning.

BMW Club Danmark

c/o Jesper Torkelsen, Nyboesgade 2, 7100 Vejle. Tlf. (aften): 75 72 16 72 Fax: 75 72 16 34

# Jubilæum i 1998

*Vind en nyrestaureret Minor !*

Nu starter opvarmningen til klubbens 20 års jubilæumstræf i 1998 - samme år som Minoren fylder 50 år. Klubben har indkøbt en 2-dørs Morris Minor årgang 1958, og den kan DU vinde synet og indregistreret på træffet i Danmark i 1998 !

## Lotteriet

Der er kun en betingelse for at deltage i lotteriet: Du skal være medlem af NMMK - sådan ! Kun NMMK-medlemmer kan købe lodder, og bilen udleveres kun hvis vinderen er NMMK-medlem. Når gud og hver mand IKKE kan deltage, hænger det sammen med to ting : for det første er det vel meget rimeligt at kræve medlemskabet, og for det andet undgår vi en gevinstafgift på 17,5 % af gevinstens værdi, når der kun er mulighed for deltagelse for en lukket kreds.

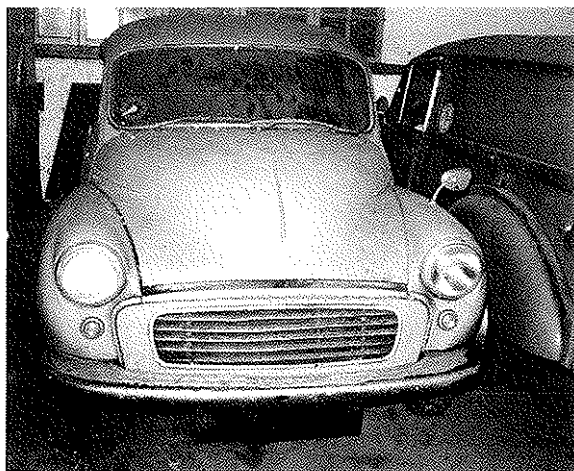
Der findes en uvildig person (der ikke er NMMK-medlem) til at udtrække vinderloddet på sommertræffet i 1998 - det bliver i øvrigt i Tarm i Vestjylland. Så er der ingen der kan pege fingre, hvis f.eks. et medlem af bestyrelsen eller den arran-

gerende lokalgruppe skulle vinde bilen - alle NMMK-medlemmer skal kunne deltage.

De nærmere detaljer om pris på lodderne, hvordan de købes o.s.v. venter vi med til bilen er klar; den er nemlig urestaureret i dag !

## Bilen

Vi har fundet en 2-dørs årgang 1958. Den har farven sage-green og den har grønt indtræk. Den har kørt 112.000 kilometer, og der har ikke tidligere været svejset i den. Der vil blive udstedt certifikat på den, så vi kan restaurere den til de originale specifikationer.



## Økonomi

Der er lavet nogle sponsoraftaler, da klubbens økonomi ikke uden videre ville kunne bære projektet alene :

### Nordisk Morris Minor Lager

v/ Anton Kamp leverer pladedelene.

### Morris Minor Specialværksted

v/ Peder Mikkelsen udfører pladearbejdet.

### Bred Autolæk

v/ Svend Erik Christensen lakerer bilen til kostpris.

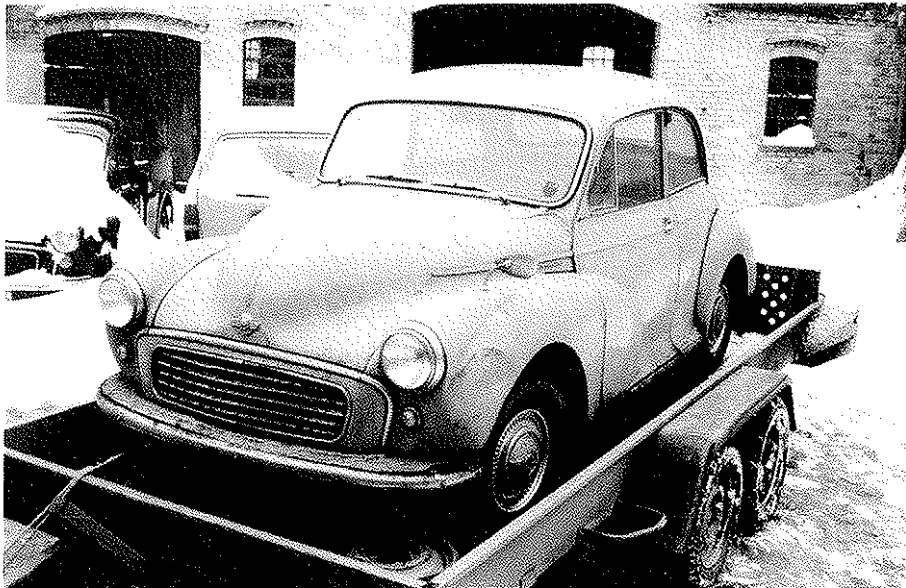
**Bestyrelsesmedlemmerne** og andre som melder sig som interesserede laver

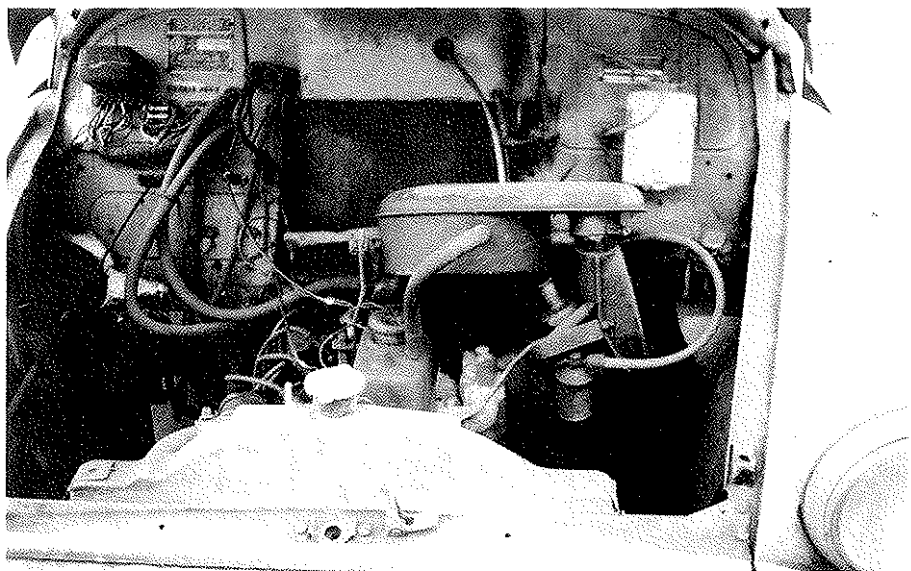
resten (d.v.s. adskiller og samler bilen, tjekker og renoverer om nødvendigt motor, gearkasse o.s.v.).

Bestyrelsen har aftalt, at sponsorerne gør deres udgifter op, og når indtægten fra salg af lodder foreligger, får sponsorerne først dækket op til 1/3 af deres udgifter. Er der herefter stadig overskud, bliver det fordelt ligeligt mellem sponsorer og NMMK.

Indtil videre er der brugt 5.500 Dkr. til indkøb af bil og transport til Peder Mikkelsen. Herudover vil der komme udgiften til lakering og materialer i øvrigt. Hvor meget det løber op i finder vi ud af hen ad vejen. Så snart bilen er færdig bliver den synet og dansk indre-

*Vel ankommet til Peder Mikkelsen. Vi kan allerede nu bede Anton om at finde nye kromdele, skærme og en grill . . .*





*Motorrummet var møjbeskidt, men oliefilmen har forhindret rust, så der skal muligvis ikke svejses ret meget her. Vores bil har rullegardin for køleren. Sæderne er gået i syningerne, men det må kunne repareres. Til gengæld skal der nye måtter og ny hattehylde i - glasset i speedometeret er smadret*





*Anton - find lige en bagkofanger . . . .*

gistreret, så den kan komme med til så mange træf som overhovedet muligt inden 1998. Der skulle ikke være nævneværdige udgifter i forbindelse med en eventuel eksport til hhv. Sverige eller Norge, da bilen er så gammel som den er.

### **Og hvad får klubben så ud af dette initiativ ?**

- **sponsorerne og klubben** får mulighed for at reklamere alt det de orker - jo mere, jo bedre, for så får flere mennesker at vide, at klubben eksisterer, og at en Minor stadig kan renoveres.

- **Hele forløbet** vil blive fulgt nøje og refereret her i bladet, så medlemmerne kan læse hvordan en sådan bil renoveres og hvad det koster.

- **Et medlem** bliver en bil rigere, og vi får et ordentligt trækplaster til jubilæumstræffet.

I kan med andre ord godt begynde at spare sammen til en hel masse lodder - tænk hvad det kan blive til, hvis man bare lægger et par kroner til side hver dag indtil sommeren 1998 !

*A-839 Simon Marsbøll*



# MINOREN

## og konkurrenterne

Antallet af solgte Minorer i Danmark i årene 1966, 1967 og 1968 var altid lavere end salget af :

VW type 1, Morris Marina, Morris Mascot, Fiat 850 og Opel Kadett, samt en række mærker, der indlysende appellerede til et andet publikum, f.eks. flere Volvo og Ford modeller. Minoren solgte nogenlunde lige så godt som Austin 1100+1300, Austin Mini, Vauxhall Viva, Fiat 600, Renault 8 og 10 blandt potentielle konkurrenter til det samme publikum. Alle andre mærker og modeller lå under Minoren i salgstal.

Man kan spørge sig selv om en masse i denne sammenhæng. Var det f.eks. prisen, der var afgørende for, at VW solgte langt bedre end Minoren? Tilsyneladende ikke, fordi selv den billigste VW var dyrere på det tidspunkt. Det kan heller ikke have haft noget at gøre med rummelighed, acceleration, tophastighed, kabinestøj, brændstofføkonomi eller vægtafgiften. På disse områder var de to mærker sammenlignelige, hvis da ikke Minoren var bedre! - Men det ved vi jo godt her i NMMK.....

Vi skal nok have fat i forhold som reklameindsats, service og vanetænkning i Nuffield-koncernen. Personligt er jeg ikke i tvivl om, at Minoren kunne have udkonkurreret VW'en, hvis

ikke englænderne i den grad havde hvillet på lauerbærerne og nærmest opført sig arrogant i forhold til bilejerne! Udgangspunktet var jo særdeles gunstigt i 1948, 1949 og 1950, men allerede i 1951 havde VW'en overhalet. Minoren burde have haft en kraftigere motor ret hurtigt, eftersom alle lovprieste bilens køreegenskaber men beklagede motorstørrelsen. Men skulle man have mere effekt ud af motoren, måtte man ty til producenter uden for Nuffield-koncernen, f.eks. ALTA-konversion. Da motoren endelig blev udskiftet, var det med den svage 803 ccm fra Austin - de kunne stort set have sparet sig ulejligheden. Først i 1956 - 8 år efter introduktionen - kom der reelt flere kræfter.

Det var som om fabrikken opgav Minoren og ikke satsede massivt på den. Tidlige reklamer viser Oxforden som den model der markedsførtes kraftigst. Alligevel solgtes der dobbelt så mange Minors i perioden 1948 - 1954, oplyser Karen Pender i sin bog fra 1995 : »The secret life of the Morris Minor«.

William Morris kunne slet ikke lide bilen og nægtede overhovedet at køre i den i reklameøjemed! En åndsvag holdning for en virksomhedssejer over for et af virksomhedens egne produkter. Da bil nummer 100.000 til export

Billedet er lånt i Paul Skilleter's bog »Morris Minor - The World's Supreme Small Car«.



Lord Nuffield kører Morris Minor nr. 100.000 ud fra fabrikken.

fra Nuffield-koncernen løb af samle-båndet i 1950, skulle Lord Nuffield (= William Morris) selv køre bilen ud af fabrikken under kraftig pressedækning. Bil nr. 100.000 var tilfældigvis en 4-dørs Minor. Manden var ikke opmærksom på, at der var tale om en venstre-styret bil, så han satte sig ind i passagersiden og ledte desperat efter rat og pedaler, alt imens pressen tog billeder...pinligt ! Det hjalp selvfølgelig ikke på Williams antipati for den stakels Minor, som Paul Skilleter udtrykker det i sin bog »Morris Minor - The World's Supreme Small Car«.

Og Alec Issigonis havde han også et underligt forhold til. De traf kun hinan-

den to gange på trods af Issigonis' succes med Minor, Mini o.s.v. William kaldte konsekvent Issigonis for »ham udlændigen« (Issigonis' far var græsk og moderen tysk. De flygtede til England i 1922 fra Smyrna (nu Izmir). Issigonis var da teenager.). William Morris var altså ikke manden, der pressede på for at reklamere for Minoren.

Ud over den ringe reklameindsats var arrogancen hos hele den engelske bilindustri stærkt medvirkende til, at Minoren tabte i kapløbet med konkurrenterne. Karen Pender nævner i sin bog som eksempel, at eksportmodeller til skandinavien blev afsendt fra England uden varmeapparat. Jeg kan

tilføje, at først en gang i 60'erne fik eksportmodellerne nøglehul i førersiden!

Jeg er imidlertid ikke i stand til at udtrykke problematikken omkring englændernes arrogance smukkere end Mogens Damkjær gør det i Skandinavisk Motorjournal nr. 1 fra januar 1963. Et par citater : »Mange engelske vogne....udstyres upraktisk, tankeløst, uhensigtsmæssigt og med suveræn foragt....Endnu efter så mange års forløb har man ikke følt trang til at rette det håbløse viskerarrangement.....er det ikke lige stærkt nok, at kun den højre dør er forsynet med lås, beregnet for en nøgle ?...*(så beskriver Damkjær hvordan man må kravle ind til førersædet, og han fortsætter :)* ...I årevis skal ejeren igennem dette nedbrydende ritual, blot fordi fabrikken ikke vil gøre sig den ulejlighed at anbringe låsen i venstre side på de venstrestyrede vogne«.

Damkjær omtaler også problemer i kabinen : »Askebægeret er anbragt så langt til højre på forpanelet, at køreren lige så godt kan aske på gulvet. Ud fra denne betragtning er askebægeret af så ringe format, at et kuvertaskebæger ved en højfornem middag nærmest er en spand i sammenligning«. Om friskluftsystemet skriver han : »Det er lykkedes at få både motordunst og støv fra forhjulene frem til friskluftindtaget, men her kommer den særlige engelske form for teknisk filosofi ind i spillet igen på den måde, at man dimensionerer friskluftanlægget så småt, at det næsten ikke fungerer, og på den måde slipper man for både støv og motordunst«.

Damkjær's afsluttende bemærkninger er nøgleord i denne sammenhæng : »...det kan gøre et almindeligt menneske aldeles rasende, at man sjusker i den grad med en i øvrigt fortræffelig vogn, og man må undres, når man sammenligner med de konkurrerende vogne i samme prisklasse, for de er alle udstyret anstændigt ....Helt tosset er det imidlertid, at alle disse fejl er så små i teknisk henseende, at de kunne rettes uden nævneværdige omkostninger ....det er jo tilsyneladende en model, som fabrikken selv anser for at være færdig og uden interesse, siden man ikke retter så åbenlyse fejl.« Damkjær stiller spørgsmålstegn ved, om en nation der tager criket-spillet alvorligt overhovedet burde have lov til at producere biler ....

Der er for mig at se ingen tvivl om, at Damkjær her har fat i den væsentligste årsag til, at Minoren solgte dårligere end flere andre mærker. Hvordan ville man ikke selv have det med at købe en ny bil, hvis man i årevis havde set sin nabo kravle ind i passagersiden i sin bil, låse døren op i førersiden, kravle ud igen, gå rundt om bilen og først da sætte sig ind på førerpladsen? Man ville nok ikke tage pågældende mærke og model med i overvejelserne i første omgang, vel?

Så er der hele problematikken omkring service og reservedele. Her haltede Minoren alvorligt bagefter flere steder. Det var i følge Karen Pender helt vildt i U.S.A. I Danmark var forholdene i bedste fald acceptable, men folkene bag VW havde helt sikkert mere styr på tingene. VW-ejere fik ord-

net deres bil hurtigere uden at det kostede mere. I følge Karen Pender er der mange ingeniører hos BMC og British Leyland der er overbeviste om, at Minoren kunne have solgt bedre end VW'en, hvis bare den havde været bedre markedsført, bedre serviceret og fået rettet småfejl.

De nævnte problemer gav efterhånden Minoren et dårligt ry, omend ingen betvivlede dens pålidelighed. Øgenavne som »Morris træls« og »jordmoderbil« dukkede op : Den var træls, men den kunne altid starte. (»træls« er jysk, og selvom det er umuligt, kan det vel nærmest oversættes med »uspændende«).

I Hvem-Hvad-Hvor fra 1970 var der en gennemgang af de mest populære mærker og deres udvikling gennem de seneste 10 år. Om VW stod der : »Den lille VW lever stadig i bedste velgående. Vognen har nu i de 10 år været best-

seller, uden man har fundet det nødvendigt at foretage større ændringer, og der vil nok gå nogle år endnu inden denne, over 30 år gamle, grundkonstruktion forsvinder fra markedet.« Alt dette kunne i virkeligheden være sagt med samme ret om Minoren, Men her er hvad der stod : »Denne model, der praktisk taget ikke har ændret sig de sidste 10 år, er som grundkonstruktion væsentligt ældre. Der er ingen tekniske udskjelser i Morris 1000, og den sælges vel hovedsageligt p.g.a. pris og tilforlidelighed«.

Jo - Minorens tid var forbi i 1970. Men det hører selvfølgelig med til historien, at Mini'en overtog en hel del af markedet - den ene model konkurrerede med den anden.

### Konkurrenterne

Hvis vi koncentrerer os om f.eks 1968, var salgstallene følgende :

*Tallene i tabellen stammer dels fra »Statistik over registreringer af nye automobiler«, der udgives af Automobilimportørforeningen og dels fra det officielle katalog over den 20 internationale automobiludstilling i Forum 1968.*

Mærke	salgstal	pris (Dkr.)	HK
Morris Minor	1952	15720	51
M. Mascot + A. Mini	7163	ca. 16000	ca. 40
Morris Marina	4521	19990	51
Vauxhall Viva	1867	16659	56
VW 1200+1300+1500	8111	16325 - 22674	42 - 53
Opel Kadett	2955	?	54
NSU Prinz 4L	1005	14779	36
Renault 4	1156	16985	32
Fiat 850	3137	14996	42
Fiat 600	1459	12499	32
Fiat 1100	946	17995	53



Fem 50'er-biler samlet på havnen i Faaborg. Fra venstre er det Morris Minor 1000, Ford Anglia, Renault 4CV, VW 1200 de Luxe og Lloyd 600 Alexander TS

Personbiler (kun modeller billigere end 20.000 taget med)

I følge oplysningerne fra det officielle katalog over den 20 internationale automobiludstilling i Forum 1968 var følgende modeller billigere end Minoren :

- Austin Mini 850
- Fiat 500, 600 og 850
- Morris Mascot
- Moskvitch
- NSU Prinz

Skoda 1000 MB og Octavia  
Trabant  
ZAZ

Blandt disse solgte kun Mascot/Mini og Fiat 850 bedre! Biler som Citroen 2 CV, Honda 600, Renault 4, Simca 1000, Sunbeam Imp og et par Skoda og Wartburg-modeller kostede kun lidt mere end Minoren, men heller ingen af dem solgte bedre. Så blandt de billige biler klarede Minoren sig i virkeligheden ganske godt - Nå jo, så var

År	Renault 4 CV	Ford Anglia	VW type 1	Opel Olympia	Morris Minor
1950	111	132	129	510	109
1951	65	63	554	573	85
1952	117	128	1360	964	232
1953	314	519	4220	5208	1056
1954	674	1286	5435	5458	1054
1955	1646	1222	5408	4501	777
1956	1097	2311	5318	4303	741
1957	1097	2541	6024	5871	1041
1958	1062	2904	6325	6505	913
1959	2646	3450	9461	7363	ca. 1151
1960	2710	2577	13591	-	927
<b>Pris 1956</b>	8512	10945	9610	12505	10445 (Serie II)

Tallene er fra »Statistik over registreringer af nye automobiler«. Priserne er fundet i »Hvem Hvad Hvor«.

der jo lige den der VW 1200....I følge Karen Pender var fabrikkens fortjeneste nede på 9 £ pr. bil, da produktionen stoppede!

Minoren var ikke den eneste model, der blev udkonkurreret af VW. I 50'erne var salgstallene for nogle af de mest populære mærker i Minorens klasse: Se ovenstående tabel.

Opel Olympia var den eneste, der kunne holde nogenlunde trit med VW selvom den var noget dyrere. I starten af denne periode var Minoren sammen med Opel Olympia dyrere end de øvrige i tabellen, men stadig blandt de 7 billigste mærker på markedet. Det er forståeligt, at Renault 4CV solgte bedre end Minoren. Den var jo væsentlig billigere i en tid hvor folk ikke havde så mange penge. Den kørte op til 20 km/l benzin og havde fine køreegenskaber, der af visse betegnedes som »sportsbetonede«. Den havde 4 døre og uafhængig affjedring på alle 4 hjul. Den var simpelthen billig i både ind-

køb og drift.

Det skal lige nævnes, at 1 liter benzin i 1949 kostede 0,74 Dkr. og danskernes middelårsindtægt lå på godt 4000 Dkr. Det svarer vel til, at benzinen i 1996 skulle koste 35 - 40 Dkr/l., så det var vigtigt, at få en brændstoføkonomisk bil. Selvfølgelig blev benzinen relativt billigere med tiden, men man kan alligevel undre sig over Angliaens større salgssucces i forhold til Minoren, for den kørte ikke mere end 10 - 12 km/l. Måske har den nye models mere moderne design, gode køreegenskaber og komfort spillet en rolle - den skulle bl.a. have en meget lydsvag motor.

Under alle omstændigheder, så blev Minoren dårligt markedsført og fabrikken forsømte modellen. Produktet var i orden, men englænderne forspildte deres chance, og det kan ikke undre, at der i dag ikke længere er en fabrik, der hedder Morris.

A-839 Simon Marsbøll

# MORRIS MAJOR

*Ole Kirk Vium har sendt os disse billeder og  
nogle linjer om sin teori!*



På side 18 i Norminor nr. 99 er afbilledet en Morris Major fra 1958, fra Paul Skilleterers bog.

*Er det mon rigtigt?*

Mon ikke det er en der har haft to biler. Konen har haft en Ford Anglia eller Perfect, men er blevet påkørt bagfra og han selv har ikke kunnet komme forbi et vejrtræ og har fået ødelagt sin Morris forvogn. Begge ødelagte biler

er kommet hjem i garagen, og han har med stor dygtighed fået flækket resterne sammen til en to-dørs Morris / Anglia.

Sjældent bruges billeder af andre mærker end Morris i vort blad, men dette af en Ford Anglia / Perfect underbygger min teori.

*A-1588 Ole Kirk Vium*

# Strøtanker i snestorm

På vej på arbejde d. 19/2 1996 var der snestorm. Pyt, tænkte jeg. Jeg har jo været på to Primus-træf, så jeg ved godt, at der må snekæder til. Efter 2 timer havde jeg kørt 45 km. - det gik langsomt, men sikkert fremad. Så holdt jeg pludselig bagerst i en 7 km. lang kø af biler uden snekæder... Okay, jeg vendte bilen for at køre hjem igen, men efter et par kilometer holdt jeg der den ondelynemig igen.... 10 x (\$!!)!! Ved et lykketræf lå der et hotel på strækningen mellem de to blokerede steder. Der sidder jeg i skrivende stund, og jeg har netop fortæret Nordeuropas største Wienersnitzel - jeg har intet at give mig til !

Selv militærets bæltekøretøjer sidder nu fast på hovedvej A-13, siger de i radioen, så jeg må se frem til at skulle overnatte her. Tankerne fiser rundt, godt hjulpet på vej af en øl. Jeg har netop afrundet et par artikler til NORMINOR nr. 100. Tænk en gang: 100 numre af vores klubblad! Det må jo betyde at jeg efterhånden har været med i ...øh..bob-bob....12 år! Du godeste ! Jeg husker stadig tydeligt mit første møde med andre Morris'er. Jeg havde ydmygt holdt mig i baggrunden de første to år. Min Minor var et studie i farver - mest rustrød....Jeg studerede dengang, og økonomien var meget stram; der var i hvert fald ikke råd til en lakering.

I 1986 var der minitræf ved Fårup

Sø Camping, og jeg befandt mig lige i nærheden. Jeg husker endnu, at jeg diskret spankulerede ind og tjekkede de fremmødte biler - hold kææææft hvor var der mange. Det gik op for mig, at der faktisk var tale om helt almindelige mennesker, så jeg vovede mig indenfor. Det blev selvfølgelig et hyggeligt træf, og der var ingen, der så skævt til min bil - okay, den vandt heller ingen præmie selvfølgelig. Men det gjorde jeg selv, da jeg slog den daværende formand med nogle brøkdeler af et sekund i en skift-et-hjul-hurtigst konkurrence. Samme år var der sommertræf ved Øster Hurup - der måtte jeg op. Stadig ingen penge, og jeg husker, at jeg måtte forlade campingpladsen lørdag aften og overnatte i bilen på en øde strand i nærheden.

Næste år holdt jeg lav profil. Dorthe havde fået arbejde, og vi havde købt et hus - det var billigere end en lejlighed !!! Nå, der var selvfølgelig meget, der skulle laves: carport, værksted, reserveredslager o.s.v. I 1988 fandt vi penge til at komme til sommertræf i Halden, Norge. Det var klubbens tiende sommertræf. Der var nu mere styr på økonomien, og Morris'en blev shinet op. Det blev til flere besøg på minitræf, og vi har været til alle sommertræf siden 1988.

Jeg kom med i bestyrelsen - som kasserer, gud bedre det. Jeg har ikke forstand på økonomi og regnskaber, for





*Her sidder den fattige student ved Utherslev Mose og studerer blishønenes adfærd.*

det interesserer mig ikke, og jeg nåede aldrig at fatte, hvad i himlens navn det var, der foregik....betryggende, ikke sandt ? Nå, men jeg blev bragt ud af min elendighed, da bestyrelsen gik til Odense. At det så senere gik galt igen, er en anden historie. Nu er jeg da gudskelov ikke kasseret mere. Nu skriver jeg mest indlæg til NORMINOR - så er det de andre medlemmer, det går ud over...hee, hee, hee. Så kan de bare selv lave nogle indlæg, æv bæv ! Jeg har vel efterhånden besværet almuen med ca. 35 indlæg - gud fri mig vel. Og jeg har stadig mange ideer. Gad vide hvornår jeg brænder ud i Morris-sammenhæng? Forhåbentlig ikke foreløbig, for jeg skal have restaureret en 4-dørs, en Van og en Bindingsværk - og jeg vil

også have en cabriolet. »Du vil ha', og du vil ha'«, kan jeg høre Dorthe sige. Jeg må have lagt en ordentlig strategi, så jeg får hende til at foreslå, at vi skal have en cabriolet.....Det kræver noget tankevirksomhed (uha, uha). Måske kræver det også, at jeg opnår en alder på mindst 150 år. Jeg har nu ikke noget imod at blive gammel. Tænk på alternativet...

Hold op mand ! Nu er driven uden for vinduet vokset op til tagrenden ! Ja, så kommer jeg da ikke hjem i dag....Måske skulle man snuppe en bajer mere ?...

*A-839 Simon Marsbøll*

# En lille tur til Frankrig

En dag i forsommeren 1994 kom min nabo og fortalte, at de havde lejet et hus i en by der hed Monpazier i Frankrig, og spurgte samtidig om jeg kunne køre noget af deres bohave derned på min Pick-up, den var jo som født til det.

Øh-joh, det kunne jeg da godt, men så skal jeg da først have skiftet Chassisrammen, hvis jeg skal helskindet frem og tilbage. Okay. Chassisrammen blev bestilt og den havde jeg ca. 1. juli hvorefter arbejdet kunne begynde. Det kom godt nok til at tage længere tid end beregnet, selvfølgelig kom der diverse andre reparationer til af forskellig art, og ens faste arbejde kostede også en hel del tid og så er en gårdsplads ikke den ideelle arbejdsplads at arbejde på, når det er regnvej, men vi havde aftalt, at jeg skulle køre her fra Humlebæk d. 14/10-94, så til sidst var det lidt stresset.

Undervejs havde vi prøvelæsset ladet med det der skulle med, hvilket resulterede i at bilen ville blive omkring 3,5 m. høj. Ikke særligt interessant at skulle køre med Efter lidt hjemmegymnastik kom jeg i tanke om, at genboen havde en udmærket trailer, som jeg nok kunne låne, hvilket jeg også kunne, fint.

Efterhånden tog bilen form igen, og endelig, Onsdag den 12/10, to dage før afrejsen kunne jeg starte motoren igen. Den startede første gang efter at have stået under en pressenning i 3 måneder.

Mens jeg stod og nød motorlyden kom genboen ind og kiggede på, og så ville han bare lige fortælle, at jeg ikke kunne låne traileren alligevel. SÅ SKULLE DA FANDEN STÅ I DET. Hvad nu?

Efter 10 minuters spekulation med humøret på eksplosionsniveau måtte jeg erkende, at den eneste løsning på det problem var at jeg købte en selv. Efter en kort telefonrundsørgsel kørte jeg op til Viggo i Græsted og så på en 500 kilos trailer, og forelagde ham problemet. Jamen det er ikke noget problem var svaret, den er synet og indregistreret i morgen eftermiddag og den koster 4600,00 kr. incl. alt. Ja tak sagde jeg.

Torsdag efter fyraften for jeg så op og hentede traileren og kørte hjem så jeg kunne få læsset al habenguttet. Det kom til at tage næsten 5 timer, inden det var pakket godt nok, og næste morgen måtte jeg lige skaffe plads til den barneseng, jeg havde glemt.

Om fredagen skulle jeg på arbejde og på vej til arbejde spekulerede jeg som en gal på, hvad jeg kunne have glemt at spænde fast eller hvad jeg havde overset. Det var trods alt en lang tur den skulle ud på, og det var mange skruer og bolte, der havde været afmonteret. Men da bilen kørte fint og intet raslede, mente jeg, at det kunne ikke være helt tosset. Desuden havde jeg diverse værktøj og andre elementære ting med.

Vi havde på forhånd aftalt, at jeg ville køre efter fyraften af hensyn til trafikken. Jeg ville helst forbi Hamburg om natten, så klokken 16,30 startede jeg bilen og fandt ud af at passet stadig lå i Humlebæk.

Måske ret typisk for mig. Så til Farum i en fart og låne mors bil, den kan køre lidt stærkere, (det er også kun en japaner). Endelig på vej.

Turen ned over Sjælland var uinteressant, men ombord på færgen vakte den nogen opsigt blandt enkelte Tyskere der spurgte om hvor langt jeg skulle med den oppakning. De kiggede underligt på mig da jeg sagde at jeg skulle ca. 850 km. syd for Paris og at jeg regnede med at være der søndag middag. I den Tyske told havde jeg regnet med en vis interesse for oppakningen, men de var totalt ligeglade, så det gik dejligt hurtigt, så derefter var det bare derudaf.

For ikke at risikere for meget satte jeg tempoet til 80-90 i timen, hvilket passede fint med lastvognene, så jeg kunne ligge i læ af dem. Det sparer en masse benzin, man skal bare huske at kigge efter temperaturen på motoren.

Efter ca. 4 timers begivenhedsløs kørsel og 1 tankning var jeg midtvejs mellem Hamburg og Bremen og ret træt, så ind på et Raststætte for at sove. Hvordan gør man det i en pick-up? Jo, man lægger sig på siden med næsen ind i ryglænet på førersædet og skinnebenene bøjet ind under instrumentbrættet på dertil anbragt oppakning, men jeg har trods alt ligget bedre.

Kl. 7 om morgenen var det lyst og dermed slut med at sove, så kunne man

lige så godt komme afsted, så efter et oliecheck m. m. gik det videre sydover mod Bremen, Osnabruck, Dortmund, Düsseldorf og Aachen. På den strækning er der enkelte steder nogle ganske flotte scenerier, men gennemgående er det et trivielt område med megen skov at køre igennem og de tyske motorveje meget ensformige.

En ubehagelig og ret farlig ting på motorvejene er at det kræver en meget nøjagtig afstands- og hastighedsbedømmelse af bagvedkørende, hvis du vil overhale under sikre omstændigheder.

Guderne må vide hvordan de får en VW Golf 1100 til at køre så stærkt dernede. Ved 1-tiden var jeg nået til Aachen ved grænsen til Belgien, hvor jeg var klar med indholdsfortegnelse over læsset og mit pas, men det var tolderne komplet ligeglade med, bare kør.

Hvad angik benzin blev det en fast rutine, at når bilen havde kørt 200 km. skulle jeg tanke det næste sted jeg kom til. Der skulle ikke ta's chancer, det blev ca. 19 liter pr tankning. Belgien er et ret trist land, hvad natur angår, i det område jeg kørte, plus der var en konstant hørm fra diverse fabrikker, og hvis de tyske motorveje er dårlige er det i intet forhold til de Belgiske, de er slidt meget hule af lastvognene, hvilket resulterer i, at en trailer slingrer konstant.

Ca. kl. 5 ankom jeg til den franske grænse, hvor der ingen problemer var, til gengæld fandt jeg derefter ud af at de franske motorveje er de bedste jeg nogensinde har kørt på, men det koster. I alt måtte jeg betale ca. 740 dkr. for en



strækning på omkring 1600 km. Trafikken uden for byerne i Frankrig er behagelig uden møven og masen som i Tyskland og hastighedsforskellene er ikke så store som i Tyskland og Belgien. En anden ting er deres tankstationer. De ydede en service som jeg troede var umulig. Inden man havde stoppet motoren, var der en på vej ud for at tanke bilen for dig samt checke olie, vand og pudse ruder og altid med en rar kommentar om bilen, What a nice car, What a lovely car osv. Mægtigt hyggeligt indtil en sagde: What a fine car, You have, What kind of a Peugeot is it. Den sved lidt i øregangene, men alle steder en fin betjening. Der kunne de danske »servicestationer« lære noget.

Det jeg gruede mest for på turen, var når jeg kom til Paris. Det spekulerede jeg meget på, hvordan det ville gå, men okay, der måtte da være skilte ved ringvejen. Det var der også. Og vejen var spærret, så jeg var nødt til at følge strømmen ind mod byen i myldretiden, sikke noget lort. Til sidst drejede jeg af ved en tankstation og spurgte efter hjælp og efter lidt snakken om tingene (jeg kan ikke et kvidder på fransk) blev løsningen at fortsatte ad motorvejen til enden, vende om og tage afkørslen på udvejen. Bare læg dig i den venstre vognbane (5-spors motorvej). Som sagt så gjort, men efter 45 min. og 500 meter kom jeg til en overkørsel mellem motorvejene, hvor der manglede en kæde, så tog jeg chancen og kørte imellem og trådte på sømmet og lukkede øjnene og kørte ind i trafikken i modsat retning. Om intet andet virker

på de franske biler, så virker ihvertfald horn og bremses, der var i det mindste ingen buler i min bil bagefter. Derefter kom jeg helskindet igennem Paris trods en infernalsk trafik. Derefter gik det hele uden problemer, bilen kørte stadigvæk perfekt og vakte stadig opsigt. Jeg tror aldrig jeg har vinket til så mange mennesker på så kort tid. Naturen var dejligt afvekslende uden de helt store oplevelser, til gengæld var de efterhånden 20 graders varme en stor behagelighed.

Omkring 50 km. nord for Bordeaux skulle jeg dreje af mod øst, og sikke en omvæltning. Fra at køre på motorvejene til landevejene er der en verden til forskel, det må mindst være 20 år siden de veje har set en ny belægning, ialt var 6 pærer sprunget da jeg kom hjem, og hvad angår afjedringskomfort på de veje i en Pick-up, glem det.

Til gengæld er der et utal af særdeles hyggelige små byer med hver deres lokale vine som i mange tilfælde smager fortræffeligt, ligesom jeg aldrig mødte andet end venlighed og imødekommenhed, hvis jeg f.eks. spurgte om vej.

Søndag den.16/10 kl. 11,30 efter 1873 km. uden et eneste problem med bilen ankom jeg til Monpazier, nærmere betegnet lige midt på torvet i strålende solskin og godt 20 graders varme, og hvor var der bare skønt. Livet dernede foregår i et helt andet (langsomt) tempo end det gør her, nok ikke så dårligt for helbredet heller.

Og priserne på ens fornødenheder er ganske billige - 1 flaske god rødvin kan købes for ca. 15 dkr. og alle øvrige



madvarer er billige og meget friske og i butikkerne kan man sagtens gøre sig forståelig med tegnsprog og engelsk og ellers finder de en, der kan engelsk.

De følgende dage gik så med diverse ture rundt i omegnen i den skønne natur + diverse restaurantbesøg, deres Confit de Carnard (and) er formidabel og koster heller ikke dyrt.

Efter 4 skønne dage var det desværre nødvendigt at vende næsen hjemad igen, så fredag kl. 12,30 måtte jeg sige tak for denne gang og begynde hjemturen. Traileren, havde jeg fundet ud af, kunne ligge med bunden i vejret oppe på ladet. Det var en rar ting af hensyn til tempoet, som jeg på motorvejen satte op til 110 -120 km. i timen. Turen hjem var begivenhedsløs, nu kendte jeg vejen og bilen kørte jo problemfrit - og dog - i Bergerac, en by før motorvejen forsvandt tilbagetræksfjederen til koblingspedalen, men på et Renaultværksted fik jeg en fjeder der kunne bruges og den sidder der forøvrigt endnu.

Trods det højere tempo sparede jeg 3 tankninger på vejen hjem i forhold til nedturen (totalvægten på vej ned var iøvrigt 1645 kg. ifølge brovægten i Rødby), hvilket sammen med tempoet gjorde at lørdag aften kl. 9,30 parkerede jeg bilen hjemme i Humlebæk.

En forskel var også at Paris tog 45

min. at komme rundt om hjemad i stedet for de tre timer på vejen ned.

Hvad kan man så lære af sådan en tur?

Kun dette at en Morris Minor på alle måder sagtens kan hamle op med nutidens blikdåser, så længe du ikke skal stresse afsted med 280 km i timen og hvad angår økonomi ligger den lunt i svinget. Benzinøkonomien ned til Frankrig var 13,24 km/l og på hjemturen 14,45 km/l. Hvad kan man ønske mere, og på 4498 kørte kilometer ændrede oliestanden sig ca 1 millimeter, det samme som ingenting. På hele motorvejsstrækningen ned til Monpazier skiftede jeg ikke gear en eneste gang på bakkerne, og dem var der trods alt nogen af, godt nok kører jeg med en 1300 cc. motor, men jeg synes stadigvæk det er godt klaret. Det siger lidt om hvad et godt drejningsmoment betyder.

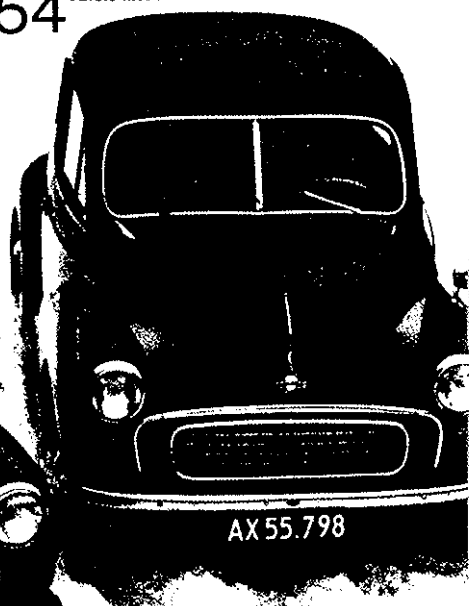
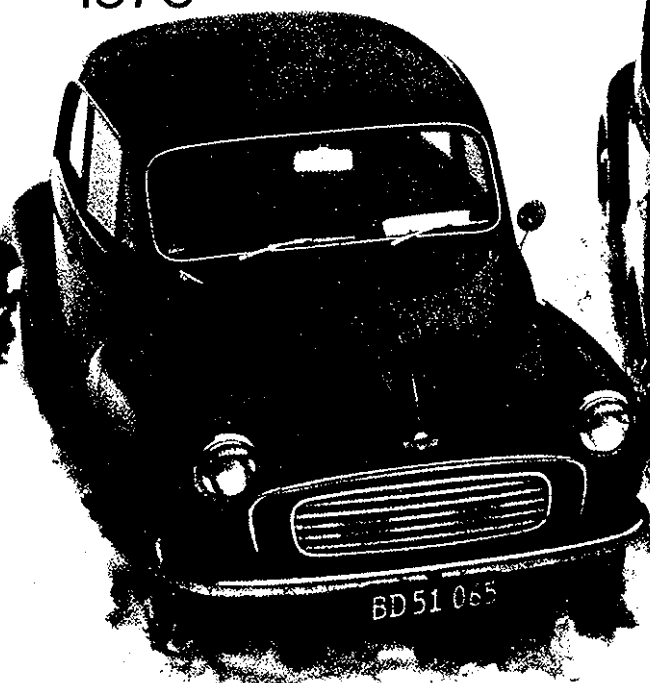
Jeg har siden gjort turen en gang til i min mors Nissan Cherry for at hente en del af tingene hjem igen, og aldrig har jeg sejlet så meget som på hjemturen, et problem jeg aldrig havde med Morrisen. Derudover er charmen og den venlighed man bliver mødt med en enorm forskel på de to biler. Næste gang tager jeg Morrisen igen, ingen tvivl om det.

*A-1923 Klaus M. Sivertsen*

Denne bil-duel er taget fra »Bilen og båden« nr. 3, marts 1970.

Argang  
1970

Argang  
1954 Første model: 1948



# LANDEVEJENS

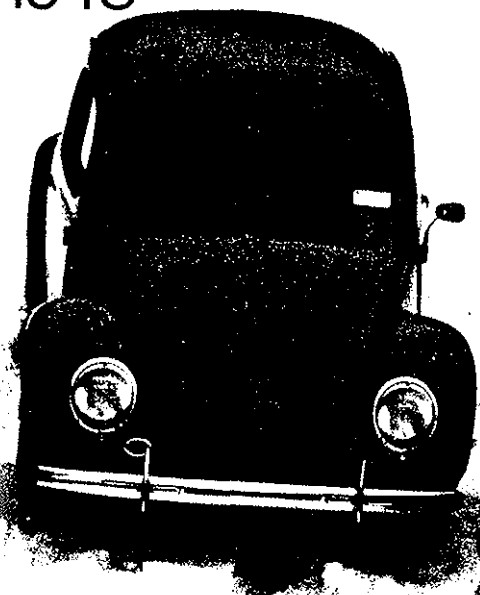


Tekst: BENT ELSNAB  
Foto: ARNE MAGNUSSON

Denne BIL-DUEL kunne være skrevet for over 20 år siden og med ganske få tilføjelser være benyttet i dag - uden at nogen ville opdage det. Den handler om bilverdenens »veteraner«: VW 1200 type I og Morris 1000 Super, som begge kom på gaden, før mange af 70'ernes bilkøbere kunne knappe deres egne bukser. De er ikke ændret væsentligt siden, hvilket tydeligt

fremgår af præsentationsbilledet. Det er de gamle modeller i midten. Morris'en til venstre har 16 år på bagen, men kører flint endnu - tunet! Folkevognen er 22 år og havde kørt over 600.000 km, før den blev skænket til Danmarks tekniske Museum i Helsingør. Hvordan - og hvorfor - kører de stadig? Holder de trit med tidens krav? Det får De svar på her.

Argang  
1948 Første model: 1938



Argang  
1970



# „EVERGREENS“

Der slås kraftigt på styrke og pålidelighed for VW 1200 og Morris 1000 Super. Og det er ikke nogen tilfældighed. Begge har været i produktion en lille menneskealder, så man kan med nogen ret slå sig til tåls med, at børnesygdomme er et overstået stadium.

Og det er unægtelig et godt kort at have på hånden i en tid, da nye bilmodeller synes at slippe hurtigere og hurtigere gennem fabrikkernes kvalitetskontroller.

Til denne BIL-DUEL med Morris 1000 Super valgte vi VW type 1 i 1200-udgaven, som pris- og udstyrs-

mæssigt svarer nogenlunde til den engelske klassiker. Selv om Folkevognen er ment som en skrabet version, er den cirka 1.200 kroner dyrere end Morris'en. Priserne på gaden er: VW 1200 - 19.232 kr., Morris 1000 Super - 17.995 kr.

#### Blev aldrig nogen konkurrent

Da Alec Issigonis i årene umiddelbart efter 2. verdenskrig lavede skitserne til den bil, der i efteråret 1948 blev præsenteret som Morris Minor, var grundideen at skabe en engelsk folkevogn, som skulle være en pendant til den tyske, der blev skabt al-

lerede i slutningen af trediveerne og gik i produktion i 1939.

Det lykkedes nu aldrig. Selv om der til dato er produceret ca. 1,7 millioner af Morris'en, udgør det kun en tiendedel af VW-produktionen i samme tidsrum. Danmark hører til Morris'ens absolut bedste markeder, og det siges at være danskerne og en enkelt anden nations skyld, at den endnu er i produktion.

Her i landet er VW 1200 en beskeden succes. Den tegner sig for 25 procent af VWs type 1-salg. Mest solgt er 1300-modellen.

(Fortsættes næste side)



## LANDEVEJENS »EVERGREENS«

(FRA FORRIGE SIDE)

### Indretning og udstyr

Betegnelsen udstyrsgallerier passer ikke ligefrem på disse veteraner, men trods den tilsigtede skræbthed må vi betegne VW 1200 som bedst udstyret. Mest savnes en benzinpåfyldnings, selvparkerende viskere og et tilsvarende varmesystem. Ligeledes kollisionssikrede forsæder, solskærm i højre side, lyskontakter i dørene, motorhjelmslås samt 100-meters-kalibrering af kilometertælleren.

Et plus i VWs udstyr er indstillingsmuligheder på forsædernes ryglæn. Det kan man ikke i Morris 1000, ligesom man savner kollisionssikringen af forsæderne, som burde være et simpelt krav i dag. Længderetningsindstillingen i Morris'en krævede bjørnekrafter, og vi savnede stærkt en effektiv defroster i venstre side. Ligeledes kunne vi ønske en kontakt på ratstammen for op- og nedblænding samt overhalingsblink. Man savner muligheden for indbygning af ratlås, armlæn, solskærm i højre side samt kølevandstermometer.

### Pladsforhold

Selv om Morris 1000 er Issigonis' første masseproducerede konstruktion, fornægter den ikke sin skaber. Trods sin konventionelle opbygning er den rummeligere end Ferdinand Porsches VW, skønt dens total længde er 31 cm mindre. Ikke dårligt set i 1946.

Føreren har en ganske behagelig armstilling i Morris 1000, men der er lovlig kneben plads til langbenede ved pedalerne. Forsæderne er udmærkede, der er glimrende loftshøjde og overraskende fin plads til bagsædepassagerernes ben. I bredden er der kun plads til to voksne, og adgangen til bagsædet er ubekvem.

VW 1200 har lovlig kort afstand til rattet, men til gengæld passende langt til pedaler og fodbræt. Forsæderne er udmærkede, loftshøjden god foran, men udpræget dårlig ben- og hovedplads til de tre mennesker, der efter bredden kan være bag.

Bagagepladsen er ringe i begge biler. Et lille rum med upraktisk facon bag i Morris og et lige så lille af endnu mindre anvendelig facon foran i VW 1200. Et ekstra minus til VW, at bagagerummet åbnes indefra, så man ikke kan låse af under værktødsbesøg.

Passagererne i VW råder over et fortræffeligt rum bag bagsædet, der let rummer en kuffert, foruden et handskerum samt pakkehyld foran. Morris 1000 har to handskerum samt pakkehyld, men hylden bag bagsædet kan ikke anbefales, da den er utilstrækkeligt forsenket.

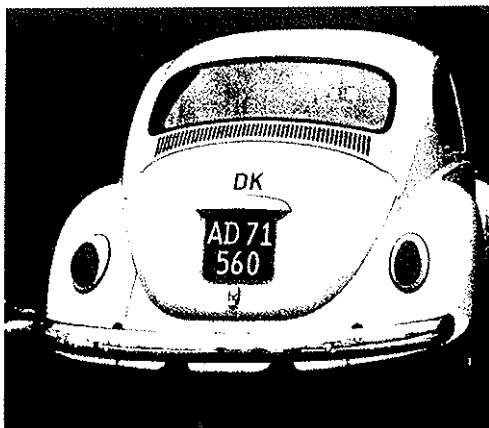
Udsynet er ikke tilfredsstillende i nogen af bilerne. Køreløset er bedst på Morris, men til gengæld er vinduesviskerne bedst i VW. Bortset fra motorstøjen, der sandelig også er siem nok, forekommer der ikke meget anden støj i Folkevognen. Morris har en påfaldende vindstøj omkring hjørnestolperne og trækruden og mekanisk støj fra gearkasse og bagtøj, specielt ved påløb.

### Motor og gearskifte

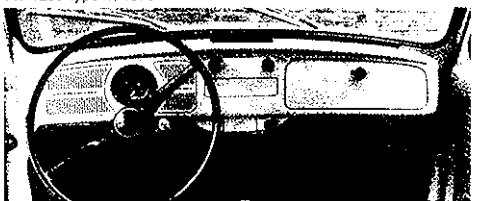
Motoren i VW er den mest omgængelige. Letstartet, meget hurtigt varm, meget effektiv automatchoker, god smidighed og villig til acceleration. Men motorstøjen er generende høj, specielt over 100 km/t.

Morris er ligeledes letstartet, men urimeligt længe om at blive så varm, at det kan mærkes på varmesystemet. Den er meget følsom over for chokerdosering, men i varm tilstand særdeles smidig. At den alligevel ikke virker sær-

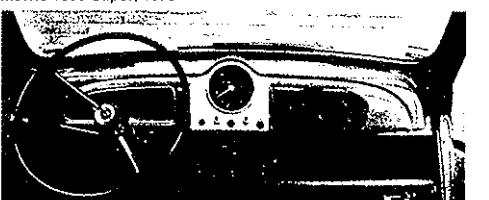
(Fortsættes side 68)



VW 1200 type 1, 1970

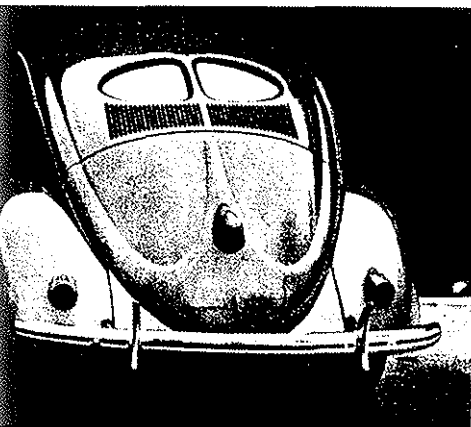


Morris 1000 Super, 1970

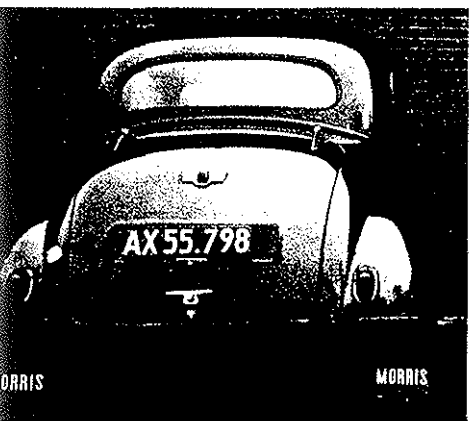
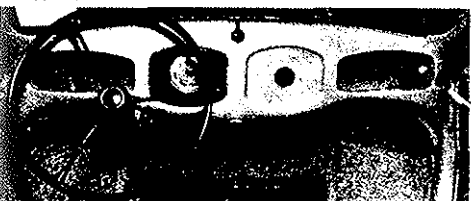


Årene er gået næsten sporløst hen over VW type 1. Lygter, bagude og motorkruksklappen er ændret. Interiørmæssigt er der nærmest kun sket en rendyrkning. Man kan blot undres over, hvor handskerummet i førersiden fra 48-modellen er blevet af i mellemtiden.

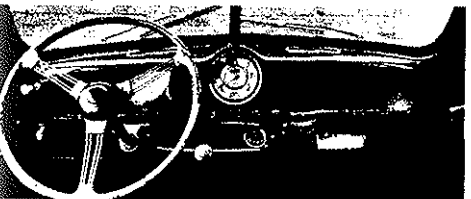




VW type 1, 1948



Morris Minor, 1954



Der skal også ses meget godt efter for at finde ændringer på Morris 1000 udover ruderens størrelse. Indvendigt er intet direkte ændret. Varmeapparat forbedret, klap foran højre håndskerum samt andre knapper og rat. To instrumenter i 54-modellen er ekstra-udstyr.

## TEKNISKE SPECIFIKATIONER

	VW 1200	Morris 1000
Pris .....	19.232 kr.	17.985 kr.
Motorplacering ..	Bagi	Foran
Transmissionsform .....	Baghjulstræk	Baghjulstræk

### MOTOR

Cylindre .....	4, boksermotor	4 i række
Kølesystem .....	Luft med blæser	Vand, ikke lukket system
Boring .....	77 mm	64,6 mm
Slaglængde .....	64 mm	83,7 mm
Slagvolumen .....	1192 cm <sup>3</sup>	1098 cm <sup>3</sup>
Kompressionsforhold .....	7,0:1	8,5:1
Ventilsystem .....	Stødstangsaktive, hængende	Stødstangsaktive, hængende
Karburator .....	Enkelt faldstrøms type Solex 28 Pict.	Enkelt halvvaldstørmstype SU HS 2
Benzinpumpe .....	Mekanisk	Elektrisk
Antal hovedfjeder ..	4	3
Maksimal effekt .....	41,5 SAE-hk ved 3900 o/m	51 SAE-hk ved 5100 o/m
Maksimalt drejningsmoment .....	3600 o/m	44 DIN-hk ved 5000 o/m
Ydelse pr. liter slagvolumen .....	9,0 SAE-kgm ved 2400 o/m	8,3 SAE-kgm ved 2500 o/m
Ydelse pr. liter slagvolumen .....	34,8 SAE-hk	46,4 SAE-hk

### BREMSER

Foran .....	Tromlebremser	Tromlebremser
Bagi .....	Tromlebremser	Tromlebremser
System .....	Hydraulisk fodbremse, ingen trykregulering, enkelt kredsløb	Hydraulisk fodbremse, ingen trykregulering, enkelt kredsløb

### MÅL

Længde .....	407 cm	376 cm
Bredde .....	155 cm	152 cm
Højde, ubelastet ..	150 cm	151 cm
Akselafstand .....	240 cm	218 cm
Sporvidde for .....	131 cm	128 cm
Sporvidde bag .....	135 cm	128 cm
Mindste frihøjde, belastet .....	15,0 cm	17,0 cm

### VÆGTFORHOLD

Typegodkendt egenvægt («tør») ..	725 kg	750 kg
Tilladt totalvægt ..	1150 kg	1075 kg
Bagagekapacitet, kørekklar og med 4 personer à 70 kg ..	120 kg	20 kg
Vægteffekt «tør» ..	17,5 kg/SAE-hk	14,7 kg/SAE-hk

### PRODUCENT

Volkswagen-Werk,	British Leyland
Wolfsburg,	Motor Corporation
Vestfyskland	Oxford, England

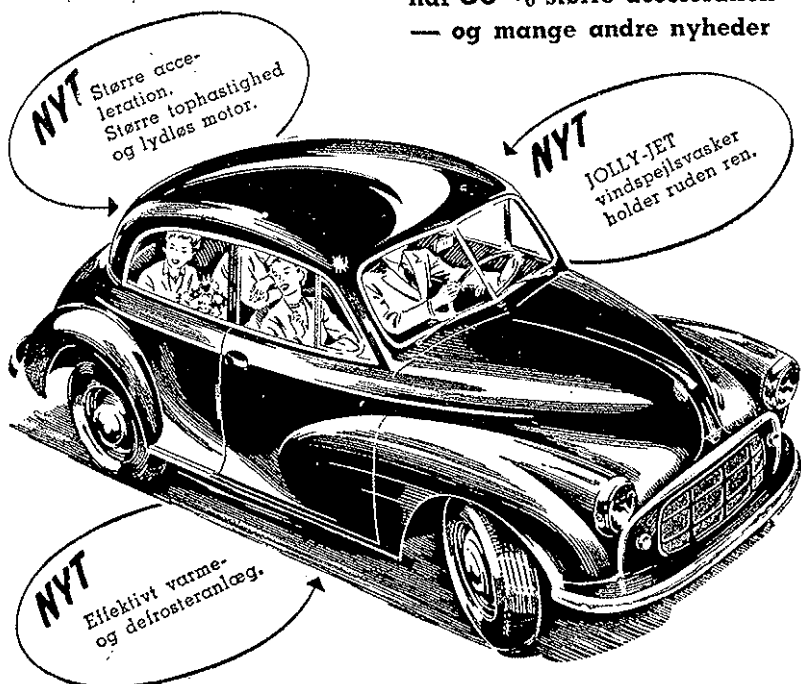
### IMPORTØR

Skandinavisk Motor Co., A/S,	DOMI A/S,
Østerbrogade 135, 2600 Glostrup	Sdr. Ringvej 35,
2100 Kbhvn. Ø	

# Den nye 2-dørs **MORRIS** *Minor 1953*

— med den lydløse motor

har 30% større acceleration  
— og mange andre nyheder



Nu kan De få den vogn, De har ønsket Dem. En robust, sikker, manøvreedygtig vogn med rigelig plads til 4 personer og deres bagage! Ring til den nærmeste DOMI-forhandler og aftal tid for en prøvetur allerede i dag, og oplev selv denne vogns forbløffende ydeevne og konstater det lave benzinforgbrug. Han giver Dem alle oplysninger og vil gerne hjælpe Dem med købstilladelse og bevillingstilsagn.



Selv når bagagerummet er fyldt — og der skal meget til — er reservehjulet let tilgængeligt.

Ved en karrosserikonkurrence på Earl Court udstillingen i London fik en MORRIS MINOR udstillingens eneste guldmedaille i sin klasse, der omfatter indtil 50 pct. dyrere vogne.

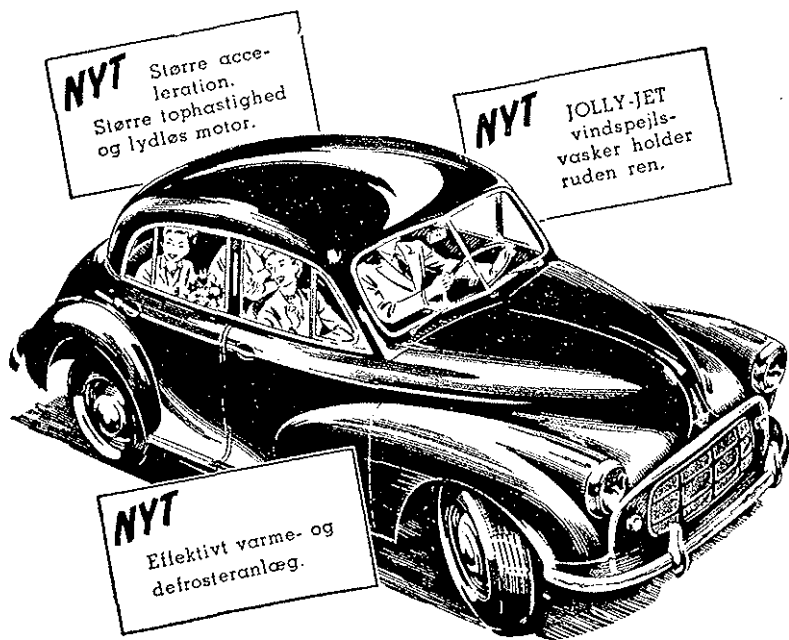
Med købstilladelse, incl. omsætningsafg. af fabrik

**kr. 11.230.-**

MORRIS MINOR Cabriolet samme pris.  
MORRIS MINOR 4-dørs Saloon kr. 11.905.

Uden købstilladelse samme priser + tilføjet ved dollarpræmiering.





Den nye 4-dørs MORRIS MINOR 1953 har  
**30% større acceleration**

Denne MORRIS MINOR 1953  
 er Deres i eftermiddag —

Inviter Deres familie ud på en prøvetur med den nye MORRIS MINOR. Der er god og rigelig plads til 4 voksne og deres bagage. Mærk, hvor fast vognen ligger på vejen, hvor sikkert og legende let De manøvrerer. Når turen er endt, og De endnu engang glæder Dem over det gedigne udstyr og vognens fornemme engelske linier, så kontrollér selv det lille benzinforsyning! Kvalitet, komfort, kraft . . . driftssikkerhed, økonomi.

Ring straks til nærmeste DOMI forhandler og aftal tid for en prøvetur. Han giver Dem alle oplysninger, og det er ikke umuligt, at han kan hjælpe Dem med indkøbstilladelsen.

Ved en karrosserikonkurrence på Earls Court i London fik den nye 4-dørs MORRIS MINOR udstillingens eneste guldmedaille i sin klasse, der omfatter indtil 50 % dyrere vogne.

Med købstilladelse, incl. omsætningsafg., af fabr.

kr. **11905.-**

Uden købstilladelse: samme pris + tillæg ved dollar-præmiering.

**MORRIS** *Minor 1953*

med den lydløse motor . . .

# KØB OG SALG SIDERNE

## TRAVELLER

Sælges: Morris Minor 1000 Bindingsværk, årg. 59. Totalrenoveret i 1993. Original blå farve. Meget fint træværk. Der er lige monteret nyrenoveret motor, fra Nordisk Morris Minor Lager, i bilen. Pris: 45.000,- kr.

Teknisk forespørgsel vedr. bilen kan rettes til Morris Minor Specialværksted v/ Peder Mikkelsen, tlf. 64 47 26 04.

Henv.: Heine Thorsen, tlf. 75 39 61 21, eller 75 39 60 86

---

Sælges: Morris Minor 1000 super Bindingsværk, årg. 68. Original Old English White, med sort indtræk. Meget fint træværk. Bilen er synet for 2 år siden og er i øvrigt pæn og velholdt.

Teknisk forespørgsel vedr. bilen kan rettes til Morris Minor Specialværksted v/ Peder Mikkelsen, tlf. 64 47 26 04.

Henv.: Kirsten Ramsing, tlf. 30 51 42 02.

---

Sælges: Morris Minor 1000 super Bindingsværk, uden papirer. Har stået i en lade i mange år. Noget rusten. Sælges for højeste bud.

Henv.: Ole Madsen, tlf. 64 73 26 44.

---

Sælges: Morris Minor 1000 super Traveller, årg 70. Old English White. Km 120.000. Synsfrit træk, nye måtter, ny toppakning. Ved evt. salg bliver den nysynet. Pris: 49.995,- kr.

Henv.: A-1091 Erik og Karla Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00, efter kl. 16.00.

---

Sælges: Morris Minor Traveller, bordeaux rød. Træværk OK, rust i vanger. Uden syn 15.000 kr.

Henv.: Jan Leslie Sørensen, Neergårdsmindvej 6, 8500 Grenå, tlf. 86 33 91 24.

---

## SEDAN

Sælges: Morris Minor, årg. 69. Dueblå. Ny køler og udstødning, sorte nr. plader. Dette køretøj bruges hver dag og har tjent mig trofast i 2 1/2 år, men trænger nu til en kærlig »gør-det-selv« hånd. (Fire nye skærme + bremserep.) Hovedcyl. er skiftet. Motoren går fint, kobling OK. 85.000 km eller 185.000 km, jeg tror selv på det første, på grund af god benzinøkonomi og minimalt olieforbrug. Kom og få en prøvetur. Prisen på dette køretøj aftaler vi sammen.

Henv.: A-2029 Leif Dinter, Nordgade 14, 8900 Randers, tlf. 86 41 33 69.

---

Sælges: Morris Minor 1000, årg. 59. Kørt i alt 66.000 km. Total renoveret i 94. Bordeauxrød. Står som fabriksny. Pris: 39.800,- kr.

Henv.: Karl Klyhn, Storegade 24, 6430 Nordborg, tlf. 74 49 02 05.

---

Sælges: Morris Minor 2-dørs, årg. 71. Totalt istandsat og synet i 95. Malet i Almond Green, monteret med træk men er ellers original hele vejen igennem. Mange reservedele medfølger. Pris: 30.000,- kr.

Henv.: A-2034 Søren Christiansen, Tordensgårdsvej 14, 5700 Svendborg, tlf. 62 22 33 37.

---

Sælges: Morris Minor 1000, årg. 69 til reservedele, (papirer følger med). 1500,- kr. 2 gearkasser, pr. stk. 500,- kr. 948 cc motor, 1000,- kr.

Henv.: Hans Sørensen, 6700 Esbjerg, tlf. 75 13 28 52.

---

Sælges: Morris Minor 1000 Cabriolet, årg. 63. Skal synes og istandsættes. Pris: give mig et bud!

Henv.: A-1353 Per de Blanck, tlf. 40 20 12 18.

---



Sælges: Morris Minor 2-dørs, årg. 56. Delt for-  
rude, ny type grill.

Henv.: A-438 Kaj Larsen, tlf. 75 84 09 57  
eller 40 83 09 57

Sælges: Morris Minor 1000 4-dørs, årg. 57.  
Bilen har kørt 75.000 km. Bilen er  
meget velholdt og er i original stand.  
Originalklassevinder 1988 og 1992.  
Sælges med eller uden syn for højeste  
acceptable bud. Medfølger ca. en last-  
bilfuld nye og brugte reservedele.

Henv.: A-292 Otto Knudsen, Stenløkkevej 29,  
5450 Otterup, tlf. 64 82 38 04.

## RESERVEDELE

Sælges: Da det kniber med pladsen i værkstedet  
og du måske mangler nogle brugte  
stumper, har jeg lavet denne liste:

Dør, sedan	300,-
Dør, pick up / Van	300,-
Bagdøre, Traveller	300,-
Bagskærme, Traveller	150,-
Forskærme stål	200,-
Bagskærme, glasfiber	200,-
Bagskærme, stål,	
Pick-up/trælåd - sæt	200,-
Bagstykke, Pick-up, rusten	300,-
Nye støddæmpere,	
Pick-up / Van, sæt	400,-
Motorer, 950, 1100, 1300 cc, fra	500,-
Gearkasse, 950 cc	1200,-
Front spoiler	200,-
Baglygter, super	150,-
Differentiale (sedan)	200,-
1 sæt skivebremser, bagtøj og gearkasse fra Marina (endnu ikke ombygget til MM)	500,-
Karburator, luftfilter og varmeapparat til 948 cc Tag til bindingsværk	

1 1/2 ton af alt muligt andet, fra 1,- kr.  
Henv.: A-1163 Søren Ninn Rasmussen,  
Hybenvej 12, 9550 Mariager,  
tlf. 98 54 23 41.

Reserve dele sælges:

Bremsecylinder, bag, ens. 1 stk	324,00
Bolt, forfjeder - svingarm. 2 stk	39,85
Møtrik for do. 5 stk	2,25
Pakning til bagaksel. 2 stk	8,25
Bundmåtteunderlag, 2-dørs. 1 sæt	371,00
Platiner. 2 sæt	26,75
Ventilslibesæt, 1100 cc. 1 sæt	124,75
Bundplade, motorrum, højre. 1 stk	165,00
Bundplade, motorrum, venstre. 1 stk	165,00
Batteri, Danbrit, 60 amp. + til ven. 3 stk	390,00
Batteri, Danbrit, 60 amp. + til høj. 3 stk	390,00
Oliefilter, PH 2869, til 1300 cc. 3 stk	80,00
Oliefilter, CH 816 PL til 1100 cc. 6 stk	32,00
Tufanega håndrens, 4,5 l. 3 stk	187,50
Clips til pynteliste omk. kølergitt. 20 stk	3,80
Kromliste under fronthjelm. 1 stk	413,10
Motiv på fronthjelm, øverst. 1 stk	348,30
Forskærme, vens., ny m/ pasn.-fejl. 1 stk	400,00
Bagskærme, højre, ny, sr. MM og H. 1 stk	590,00
Forr. bagfj.fæste m/ montpl., hjr. 1 stk	180,00
do . ven. 1 stk	180,00
Rep.-stk. B-stlp., van / picku., hjr. 1 stk	195,00
do . ven. 1 stk	195,00
Sparkepl., 4-d. / van / picku., hjr. 1 stk	139,50
do . ven. 1 stk	139,50
Rep.-stk. tværvange, u/ dn.kr.besl. 1 stk	177,25
do . m/ dn.kr.besl. 1 stk	270,00
Bundpanel, bag., inderste, højre. 1 stk	130,50
Bundpanel, bag., inderste, venstre. 1 stk	130,50
Bag. bagfj.fæste, sal. / trav. højre. 1 stk	195,00
do . ven. 1 stk	195,00
Rep.-stk. bag dør, saloon, højre. 1 stk	168,75
do . venstre. 1 stk	168,75
Bundpanel, yderste, højre. 1 stk	221,25
Rep.-stk. indsk. bag. del. sal., hjr. 1 stk	210,00
do . venstre. 1 stk	210,00
Rep.-stk. indsk. n.forr. del. sal., hjr. 1 stk	126,00
do . venstre. 1 stk	126,00
Motor, 1100 cc, kører godt	800,00
Glasfiberforskærme h + v	100,00
Glasfiberbagskærme, traveller. 4 stk	50,00
Motor, 1300 cc til renovering 1 stk	250,00
Motor, 1100 cc, skal have ny krumtap, ellers perfekt	400,00

Alle priser er pr. stk og incl. moms.

Desuden vil der på grund af udlandsrejse, den 6.  
april fra kl. 9.00 være et groft udvalg af brugte  
reservedele til Morris Minor + andre effekter,  
f.eks. 1 stk 2-dørs med plader og et svejseværk.  
Kom og byd, eller ring inden for at være sikker  
på at få delen du mangler.

Henv.: A-1923 Klaus M. Sivertsen, Gl. Strand-  
vej 116 A, 3050 Humlebæk, tlf 30 45 05  
81, fax 42 19 29 92, (bedst aften).

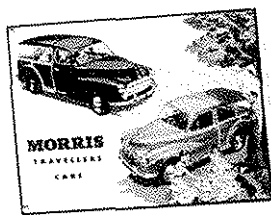
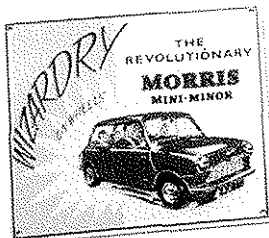
Sälges: Diverse reservedelev till Minor: hjulme, däck, bagakslar, gearkasser, skärme, dörrar mm. Priser från 50,- kr.  
 Henv.: A-2034 Søren Christiansen, Tordensgårdsvej 14, 5700 Svendborg, tlf. 62 22 33 37.

Sälges: Diverse reservedelev  
 I bagtöjsklocke, komplett 400,-  
 I benzinpump 100,-  
 I fälg 145 x 14 35,-  
 I MM motor (står fast) 100,-  
 I Bosch tudehorn 12V 500 Hz. Det är 12,5 cm i diameter, sort og i original emballage (köpt som beset), 250 kr. Nypris: 480 kr.

Henv.: A-1091 Erik og Karla Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00, efter kl. 16.00.

Sälges: 1 sæt brugte glasfiberskærme til sedan, 1098 cc motor  
 Marina motor  
 Henv.: A-438 Kaj Larsen, tlf. 75 84 09 57 eller 40 83 09 57

Købes: Diverse dele til Morris Minor, årg. 53:  
 Kofangerhorn  
 Kromskinner til kofanger, for og bag  
 Kromliste til frontrude og bagrude  
 »Morris Minor« emblem til siden af fronthjelm  
 Henv.: tlf. 86 82 14 48 (træffes om aftenen)



## Morris Emaljskyltar

Likesom Morris är dessa skyltar förstklassigt engelskt hantverk. De är gjorda av stålplåt som beläggs med upp till 12 lager emalj i olika färger för att få fram det önskade motivet. För varje skikt bränns skyltarna vid 800 graders ugnsvärme.

Format: BMC 22 x 22 cm, Taxi 19 x 25 cm, Minor 18 x 26 cm och 51 x 36 cm, Mini 22 x 25 cm och 40 x 46 cm, S & S 20 cm Ø, Traveller 20 x 25 cm. Skyltarna kostar 250,- Sv. kr / st. Porto tillkommer. Ring eller skriv så ger jag upplysningar om skyltar, porto-kostnad, betalnings-möjligheter etc.

Minor och Mini finns i större format och kostar då 757,- Sv. kr / st. + porto. Kan endast skickas inom Sverige.

Förutom Morris finns många olika engelska och europeiska bilmärken och andra transportmotiv. Kompletta lesta eller bilder på enstaka skyltar kan skickas eller faxas.

Gunnar Andersén,  
 tel. 0521 - 13141 el. 0303 - 772060  
 PL. 8490, 471 75 Hjärleby, Sverige.  
 PG 498 27 06 - 6.



## VENTEDE NERVØST

Første mand ved kirken var gommen selv. Thomas Helmig ankom i sin lille lys-turkise Morris Minor 1000, der også fungerede som bryllupskaret, og dulmede nerverne med en Prince-cigaret, inden han gik ind i kirken for at vente på sin brud, Heidi Andersen. Hun blev kørt til døren af sin far, Bjarne, i en åben Triumph-sportsvogn model 1958 og var så ivrig efter at komme ind i kirken, at hun i skyndingen glemte sin brudebuket. Den lille forglemmelse blev dog rettet inden dørene gik op og brude-marchen lød.



