

NORMINOR

NR. 103 • september 1996

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



” Opplev at du føler
lykke, lykke over å
ha fått nye venner,
venner for livet. ”

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 Anton 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. oktober 1996

Oplag: 1000 eksemplarer

Tryk. Centraltrykkeriet, Odense, Danmark

LOKALGRUPPER

NORGE

Oslo A-707 Terje Sunnaas, Box 37, Høyseter, N-0705 Oslo 7,
tlf. priv. 22 29 29 49, jobb 22 64 77 51.

Klubmøde: 1. tirsdag i måneden kl. 18.00. Møtested mai - sept.: Rodeløkken Kafe,
Bygdøy. Okt. - apr.: hos Terje Sunnaas. Ring et av styremedlemmerne på
forhånd i telfelle det er spesielt program

SVERIGE

Norra Sverige A-1642 Christer Wiberg, Terrängvägen 2 A,
S-902 38 Umeå, tlf. 090 135 607.

Jämtland A-1074 Kåre Torfjäll, Fjäl 1200,
S-830 30 Lit, tlf. 0642-61026.

Dalarna A-838 Thomas Eriksson, Kråkbergsvägen 4,
S-792 00 Mora, tlf. priv. 0250-15445, arb. 13530.

Göteborg A-1169 Matz Lundgren, Nedra Kvarnbergsgatan 4,
S-411 05 Göteborg, tlf. 031-139 250.

Väst Sverige A-1808 Erling Holmin, Skoftebygatan 55,
S-461 54 Trollhättan, tlf. 0520-72 907.

DANMARK

Nordjylland A-1160 Mogens Bjerre, Industrivej 40,
DK-9690 Fjerritslev, tlf. 98 21 24 50.

Randers A-120 Anton Kamp, Østergade 17, Asferg,
DK-8990 Fårup, tlf. 86 44 32 00.

Midtjylland A-2047 Svend Thorup, Egeparken 10, 1. tv.,
DK-8600 Silkeborg, tlf. 86 81 32 47.

Klubmøde: 1. tirsdag i måneden kl. 19.00 i Medborgerhuset, Søjvej 3, Silkeborg.

Østjylland A-738 Per Madsen, Frederikslystvej 18,
DK-8723 Løsning, tlf. 75 65 04 09 eller 40 78 97 59.

Sdr. Jylland A-216 Johannes Juhl, Lindvej 8, Overjerstal,
DK-6500 Vojens, tlf. 74 54 74 96.

Klubmøde: Se under Als-gruppen.

Vestjylland A-1903 Karl Ove Sønderby, Sandgårdsvej 4
DK-6880 Tarm, tlf. 97 37 29 42.

Als A-697 Poul Iversen, Mosevænget 5,
DK-6440 Augustenborg, tlf. 74 47 21 81.

Klubmøde: Se i arrangementskalenderen

**Sydfyn
og øerne** A-1757 Lars Mikkelsen, Lundsgårdsvej 8,
DK-5463 Harndrup, tlf. 64 88 12 03.
Klubmøde: Sidste mandag i måneden kl. 19.30 på Brobyværk Kro.

**Nordvest
Sjælland** A-881 Max Christensen, Dalvænget 133,
DK-4340 Tølløse.
Klubmøde: 1. tirsdag i måneden. Nærmere oplysninger hos kontaktpersonen.

København A-1259 Dirk Tønnesen, Hampetoften 6, Ganløse,
DK-3660 Stenløse, tlf. 42 18 37 28.
Klubmøde: Sidste tirsdag i måneden kl. 19.00 (ikke maj, juni, juli og august) i
Medborgerhuset Pilegården, Brønshøjvej 17, indg. B

Sydsjælland H-386 Ketty Rasmussen, Sorøvej 484, Rislev
DK-4700 Næstved, tlf. 53 73 65 49.
Klubmøde: 1. søndag i måneden kl. 19.30 på Sorøvej 484.

**Lolland-
Falster &
Møn** A-1461 Dennis Hansen, Skovtoften 19
DK-4800 Nykøbing F, tlf. 54 85 93 43.

FORMANDENS SIDE

Så er det igen tid til et nyt nummer af Norminor. Somme tider føles de 2 måneder der er mellem bladene blot som 14 dage.

Siden sidste blad er der blevet afholdt en del mindre træf samt et sommertræf. Jeg vil her benytte lejligheden til at sige tak til A-2083 Urban Mattsson og hjælpere for et veltilrettelagt og godt gennemført sommertræf. Sommertræffet 1997 bliver i Norge, tid og sted er på nuværende tidspunkt ikke fastlagt.

Vores kasserer A-1188 Henrik Nielsen kan p.gr.a. andet arbejde ikke længere afse den fornødne tid til at være kasserer og der er derfor fundet en ny. A-1679 H. Barkum har sagt ja til at overtage posten. Da han er ny på posten skal der selvfølgelig lidt tid til at komme ind i tingene, der kan jo opstå lidt problemer, så der bliver lidt længere ekspeditionstid på nogle ting; men vi vil gøre alt for at det kommer til at gå rimelig let og smertefrit.

Ellers er der bare tilbage at håbe på at det gode sommervejr (som jo kom efter at de fleste havde holdt ferie) vil fortsætte en tid endnu, så der kan blive flere gode ture og oplevelser med Morrisserne.

God eftersommer

A-1264 Herluf Knudsen

September

Week-enden den 20.-22.
Höstträff i Trollhättan
Västsverige

Tirsdag den 24.
Klubmøde på Pilegården,
Brønshøjvej 17, indgang B,
kl. 19.00.
København

Søndag den 29.
Besøg på Ole Sommer's bil-
museum, Volvo i Nærum,
Nærum Hovedgade 1,
kl. 11.00.
København

Oktober

Søndag den 13.
Klubmøde hos Jens og Tina,
tlf. 75 85 37 33.
Østjylland

Søndag den 27.
Løvfaldstur. Mødested på
Torvet i Hillerød, kl. 9.00.
København

Tirsdag den 29.
Klubmøde på Pilegården,
Brønshøjvej 17, indgang B,
kl. 19.00.
København

November

Søndag den 10.
Klubmøde hos Kaj og
Birte, tlf. 75 84 09 57.
Østjylland

VÄSTSVERIGE



Vi vil tacka Urban Mattsson och Jämtlandsgruppen för en fin genomförd sommarträff i Uppsala 1996.



HÖSTTRÄFFEN

kommer att vara i Trollhättan i stället för Horten, den 20.-22. september på Stenrösets Camping, samma ställe som sommarträffen 1993.

För bokning av hytta ring 0520 - 70 710.

A-1808 Erling Holmin

KØBENHAVN

Kommende arrangementer

Tirsdag den 24. september kl. 19.00

starter vi klubmøderne på Pilegården op, efter vi har afholdt klubmøder forskellige steder i sommerens løb.

Søndag den 29. september kl. 11.00

mødes vi på Ole Sommer's bilmuseum, som er beliggende hos Volvo i Nærum. Her er virkelig noget at komme efter, der er mange smukt restaurerede biler. Jeg er sikker på at vi sagtens kan få et par spændende timer til at gå her.

Søndag den 27. oktober kl. 9.00

mødes vi atter på Torvet i Hillerød, hvorfra årets sidste arrangement foregår. Det er lykkedes at få Karen Kisling, Hillerød til at arrangere turen, så vi ser frem til en spændende udflugt.

Siden sidst

Vi har afholdt mødeaftener forskellige steder, bl.a. Langelinie i København, Vikingemuseet i Roskilde, Slotskroen ved Frederiksborg Slot i Hillerød. Da der har været et pænt fremmøde de fleste gange, vil vi fortsætte med det til næste år.

Nordsjællandsturen gik også ad de små veje, det er nu engang det kønneste, gennem små landsbyer. Formiddagskaffen blev indtaget ved den gamle Hammermølle i Hellebæk, de medbragte klemmer blev spist i høj sol ved den smukke Esrum Sø, alt i alt en smuk og afvekslende tur, vi savnede dog nogle Morris folk fra det nordsjællandske.

På gensyn
A-1259 Dirk Tønnesen



Ord efter träffen

Nu några veckor efter årets sommarträff kan det vara dags att summera.

190 personer, 63 Minors, 1 Minor från cirka 1930, lite regn på fredagen - tyvärr mitt i grillningen - en campingplats som helst skulle vilja att vi var där varje helg, en radiostation som i över en veckas tid avslutade sina program med "Tacka vet jag Morris Minor!", flera besök av oorganiserade Minorägare med frågor om hur man kan bli medlem, en orkester som undrar när de kan få spela för oss igen... ja, det är många saker som bitit sig fast i minnet efter årets träff.

Ett annat minne var den kvalitét som var på bilarna som visades upp i år. Jag har inte varit med så många gånger än, men jag har inte tidigare sett t ex så många low-lighters samlade som i år.

Jämtlandsavdelningen och jag vill gärna tacka alla som kom till årets träff i Uppsala. Vi hoppas att ni hade det trevligt och att ni fick många trevliga minnen med er hem.

Campingplatsens personal bidrog mycket aktivt till att underlätta att träffen fungerade och de tillsammans med alla andra leverantörer och sponsorer är värda ett stort tack från oss!

Ett av skälen till att vara i Uppsala var att skapa lite uppmärksamhet om NMMK och att det faktiskt finns en klubb i Sverige för oss som håller på

Leverantörer och sponsorer till årets sommarträff:

Uppsalaöl
Zeunerts Bryggeri
Birsta Partyervice
Bröderna Edstrand
Länsförsäkringar Uppsala
Länsförsäkringar Stockholm
Länsförsäkringar Södermanland
Länsförsäkringar Västernorrland
Dalarnas Försäkringsbolag
Jämtlands Länsförsäkringsbolag
Länsförsäkringar Göteborg och Bohus län
Barnens Hus
Åkersberga Hyresmaskiner AB
Gerdin & Persson
NNP Allman
Selecta
Inlandsbanan
Uppsala kommun, Turistbyrå
Fyrishovs Camping
Ingegärd Borén, Tunabergsskolan

Peter Wester - mannen bakom The Moggy Challenge Cup - är värd ett särskilt varmt tack för sitt bidrag till träffen!

med Morris Minor. Det gav ett visst resultat och vi har nu pratat om att ha någon liten träff under hösten för de som bor kring Stockholm/Mälardalen. Det kan innebära att Jämtlandsklub-

ben blir lite större men som det stod i senaste Minor Monthly: "Every Morris Minor owner is my brother".

A-2083 Urban Mattsson

ALLA VINNARNA VID SOMMARTRÄFFEN 1996

2 Door original

1. A-839 Simon Marsbøll
2. A-1928 Lars V Jørgensen
3. Anita Källås

2 Door öppen

1. A-1666 Fredrik Tigerberg
2. A-1585 Peter Holmin
3. A-1047 Kåre Torfjäll

4 Door original

1. A-1919 Bo-Göran Thorin
2. A-292 Otto Knudsen
3. Evy Rydergård

4 Door öppen

1. A-1808 Erling Holmin
2. A-1446 Jan-Erik Mårtensson
3. A-1134 Göran Grape

Van öppen

1. A-1985 Tormod Gausel
2. A-707 Terje Sunnaas
3. A-045 John Boklund

Pick Up öppen

1. A-1937 Hans Ole Aarup Pedersen
2. A-1540 Lars Hernes

Traveller öppen

1. A-1264 Herluf Knudsen
2. A-897 Mikael Eriksson
3. A-1481 Steen B Nielsen

Tourer original

1. A-1660 Sören Kallin
2. A-016 Jens Chr. Jensen

Tourer öppen

1. A-153 Egil Lundanes
2. Claes Krook
3. Tomas Bellgran

Distance Driver

A-153 Egil Lundnes, Ålesund,
1050 km.

The Morris Push

1. Jämtlandsavdelningen
2. Osloavdelningen
3. Team Danmark

Minder fra eftersommertræffet

hos Meta og Anton Kamp i Asferg

Sidst på eftermiddagen om fredagen var der dækket op til hyggeligt samvær. Teltene var på plads, bilerne puttede sig skinnende ved siden af, grillen var tændt og børn og voksne satte sig forventningsfulde til »camping-langbordet«. En hyggelig week-end lå forude og nu hvor næsten alle var mødt frem skulle der spises, drikkes og snakkes.

Lørdag formiddag gik turen til Randers, hvor valget stod imellem bysletretur i den charmerende by med gamle huse og markedsstemning, eller ekspedition i »Regnskoven«, hvor fritflyvende kæmpesommerfugle, krokodiller og planter gav en eksotisk oplevelse.

Efter køreturen dukkede flere deltagere op og i løbet af eftermiddagen var

deltagerantallet på ca. 50 voksne og 25 børn.

Traditionen tro skulle hjernevindingerne udfordres med »føleposer«, »blindkørsel« med codriver, samt en »fejlfindingsbil«, hvor enkelte uoriginale komponenter var installeret. Der blev leget, konkurreret og hygget i det varme sensommervejr.

Om aftenen blev alle mand bænket i Anton's hal, hvor slagtermester Bjarne som vanligt serverede en pragtfuld middag og hvor Anton og Meta stod for uddeling af præmier og lotteri med fine præmier. Snakken gik livligt til over midnat, hvor folk efterhånden faldt om i teltene.

Søndag var der mulighed for at deltage i Meta's uldværksted. Mange børn fik filtet og hygget om bordet

Fire svenske Morriss'er havde fundet vejen til Asferg.



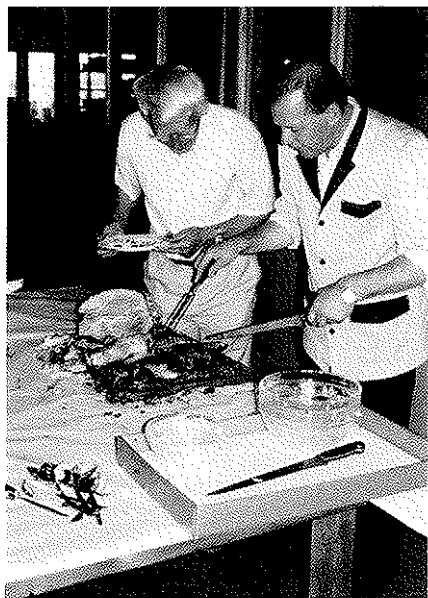


Børnene og de voksne morede sig herligt med »blindførsel«





Slagtermester Bjarne havde igen i år sørget for alletiders middag. Anton måtte som sidste mand op og konstatere at vi ikke kunne spise op, hvor gerne vi end vil!



med sæbevand. Der var plads til både store og små og alle fik hjælp til marie-høns, bolde eller kaniner fremstillet i fin bløduld. Det er skægt at filete i uld og har du ikke prøvet det, så skal du måske overveje at deltage i næste eftersommertræf, hvor Anton og Meta lukker dørene op for hele familien til en hyggelig og alsidig week-end med Morrissen i centrum.

Med denne hilsen vil vi gerne takke for en god og hyggelig week-end og et fint arrangement.

*Simon, Jonas, Morten og
Kirsten Westermann*

Hei alle Morkisentusiaster

Som en av de som har vært med i klubben siden den startet, kan jeg vel kanskje kunne kalles en nestor innen NMMK. Jeg har oplevd økende og synkende medlemstall, stigende og synkende popularitet, missunnelse og misstro, men mest av alt gleden av å ha så mange gode venner innen klubben.

I skrivende stund sitter jeg og tenker tilbake på sommertreffet i Uppsala. Til alle dere som var til stede, takk for sist. Til alle dere som ikke hadde anledning og opplev noe stort og gledelig.

Se mennesker som legger sin sjel i å tilrettelegge en minneverdi stund som sommertreffet er. La meg her få

takke alle dere som i år hadde jobben med å holde treffet. Dere gjorde en utmerket jobb.

Sommertreffet er høydepunktet hvert år hvor medlemmene av NMMK av forskjellige grunner stiller.

Noen kommer dit med nyoppussette biler (hei, hei Herluf) som skinner så man nesten blendes. Andre kommer med bilen slik den har blitt etter mange års bruk og er fornøyd med det. Mest entusiastiske er kanskje de som kommer i en annen type bil (hei, hei Hans, Kjell) med det for øye å treffe gamle venner. Noen kommer i håp om å vinne klassen sin mens andre kommer bare for å delta.

I våre statutter står det blandt annet

Uppsala grillning fredag kveld



Hyggestund i »Minor Heaven« hos Terje Sunnaas



at vi skal ta vare på og utbrede interessen for bilen Morris Minor. Har vi lykkes? Personlig synes jeg ja. Sommertreffet er som sagt høydepunktet for NMMK hvert år, men for mange medlemmer er andre treff lokale høydepunkt. Innen Oslogruppa har vi primustreff på vinteren, vi har mønstring på Ekeberg (utstilling, delesalg). Vi deltar på Motorhistoriske dager på Magnor og på Biri samt har høsttreff i Horten vekselvis Trollhättan.

På de fleste av disse treffene er det de samme som møtes, men av og til dukker det opp nye mennesker med Morris som glir rett inn i »gjengen« (hei, hei Anne, Sara og Johnny). Det er beundringsverdig. Man kjøper et mer eller mindre »vrak« og i løpet av relativt kort tid har man fått seg en fin bil til å kjøre til treff i.

Hva forventer disse menneskene? Jeg tror de ønsker seg å bli akseptert som de er. At vi ønsker dem velkomne inn i klubben og tar imot dem med åpne armer uten stillingstagende til hverken det ene eller det andre.

Hva er egentlig det viktigste for oss innen NMMK? Er det å dykke ned i sin egen bil og pusse og gnikke? Jo vist. Jeg vil hevde at det sosiale vel kanskje er det aller viktigste. Hadde vi som mennesker ikke hatt det hyggelig i sammen hadde vel ikke klubben hatt noen fremtid. Innen Oslogruppa er som medlemmer av en stor familie. Vi møtes hos Terje hver første tirsdag i måneden på »Minor Heaven«. Utover det omgås vi også privat, vi har blitt venner for livet. Hit er vi velkomne om vi har vegen forbi. Vi kan snakke om alt ikke bare om biler men også personlige ting som man kan trenge hjelp til å løse. Våre barn har fått venner for livet, interesse for »Morrison« og kan med det holde liv i klubben etter oss.

I Norminor kan vi fra tid til annen lese om uoverenstemmelser i tolking av reglemannet vårt. Skal bilene helst være originale eller kan de bygges om og tilpasses dagens trafikk. Hva skal godtas som orginalt og hva skal ikke

godtas. Skal klubben sentralt hjelpe lokalgruppene økonomisk eller skal de klare seg selv? Disse og andre saker er rett som det er diskusjonsemner innen klubben. Kanskje egner vi for mye tid til å finne på forandringer. Jeg synes personlig klubben fungerer meget bra som den gjør og at man ikke bør forandre for forandringens skyld. (Dette avsnittet er ikke ment som inlegg i en diskusjon).

Nei kjære venner, la oss i stedet egne tiden vår til det sosiale. La oss glemme uoverenstemmelser som kan gjøre at noen

kan tenke seg å melde seg ut av klubben. La oss istedet hjelpe hverandre, rekke ut en hand, smile og se at verden smiler tilbake. Opplev at du føler lykke, lykke over å ha fått nye venner, venner for livet.

sommerhilsner fra
A-005 Olav

*Motorhistoriske dager på
Magnor. Fam. Lind.*



MORRIS MINOR

*Når man melder sig, som
nyt medlem, er det selvfølgelig
som ejer af en lille*

Morris.

*En i Århus moderigtig
2 dørs Minor 1956, sort med
udvendig bagagebærer . . .
sådan!*

- Det er selvfølgelig godt nok . . .
men man stiller sig selv spørgsmålet,
er det ikke for snævert . . . kun Morris
Minor og 1000'inder?

Jeg har taget mit udgangspunkt i
min anden Morris, med efternavnet
Marina. Den ikke bare kommer fra
samme koncern, har også samme
motor, men her hører det så også
op, for rent konstruktivt er den jo
en lille perle, og var en
revolution dengang
den kom frem.

Den er i
besidelse af

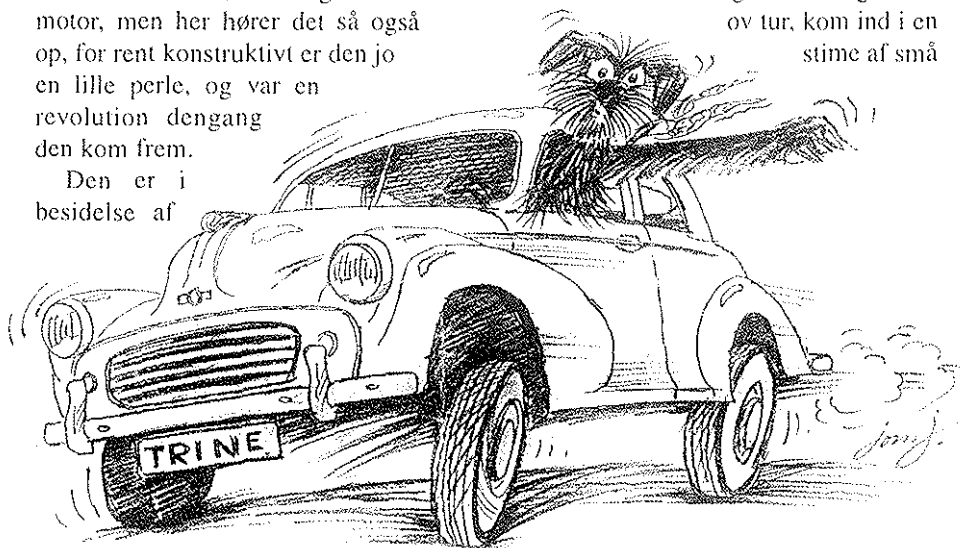
eller hva'

helt fantastiske køreegenskaber takket
være det konstruktive, der nu også er
overført til alle de nye moderne biler
med respekt for sig selv.

Når man først har prøvet den rig-
tigt, er det helt uforståeligt, at englæn-
derne kunne tabe alt dette på gulvet.

- Og man kan endnu mindre forstå
nogen finder en boble fantastisk . . . nå
jeg skylder lige at tilføje, at for mig er
biler kun dem hvor motoren ligger der
hvor motorer skal ligge.

Det forstærkede og støttede yderlig
mine tanker, da jeg under min daglige
rute ud gennem Marcelis skoven til
vor vanlige wuffffeligwooo-
ov tur, kom ind i en
stime af små



Mascot'er der trods antallet ikke fylder ret meget . . . men herlige er de også i flok.

- Det var ikke noget for en rughåret hønsehund, selv om jeg på det kraftigste forklarede at det var små hundehuse, disse små hurtige tingester.

Og her er min idé så . . . hvad om man optog disse små hundehuse, Marina'erne, og måske endda Monaco'en (rutebilen) i Morris kredsen - var det ikke en idé?

I må indrømme dette vil give lidt mere alsidighed. Jeg kommer fra den største gammelbilsklub DVK, hvor netop de mange forskellige biler var,

og er det spændende . . . man bevæger sig jo stadigvæk indenfor identiteten.

Jeg tror nemlig disse fine biler mangler et tilholdssted, og det ville vel også virke foryngende . . . hvis det sidste ikke er fremmedord?

Et sådant samarbejde kunne eksistere uafhængigt, og alligevel kunne man gøre brug af hinanden.

I mit arbejde skal der fostres nye tanker og idéer hele tiden, så det var en latent idé der her kom frem i dagens lys. Og en ny udvikling er vel ikke det værste . . .

Med venlig hilsen fra et nyt medlem.

Jørn Jakobsen

Studenterfest i Malmö

I begyndelsen af juni måned var vi inviteret til studentergilde i Malmö, da et medlem af familien skulle blive student den 5. juni.

I Sverige er der åbenbart en tradition for, at man henter de nyudklækkede studenter i gamle køretøjer, som så er blevet pyntet op i dagens anledning. Og vi blev spurgt, om vores Morris eventuelt måtte bruges til det, hvis det

ikke lykkedes at fremskaffe et andet køretøj af ældre årgang. Dette sagde vi selvfølgelig ja til.

Vi ankom til Malmö 2 timer før alle løjerne skulle begynde. Da det ikke var lykkedes at fremskaffe en egnet veteranbil, primært p.gr.a. ublu udlejningspriser, ja så måtte Morrissen træde frem på scenen, og den blev i lyn-tempo pyntet med birkeris samt bånd og balloner i de svenske farver.

Studenten blev hentet på skolen, og så gik det ellers gennem Malmö's gader med de pyntede biler og med flittig brug af hornet, som traditionen byder sig.



Her ses Peter og Søren ved vores pyntede Traveller i Joelsgatan i Malmö.

Sådan en svensk studenterfest var en utrolig spændende, festlig og farverig oplevelse. Det var helt anderledes, end det jeg har oplevet med studenter i Danmark. Vi kunne lære en del af

svenskerne om, hvordan man gør sådan en dag til en spændende og uforglemmelig oplevelse for de unge nyudklækkede studenter og studiner.

A-1293 Jens E. H. Kjeldsen

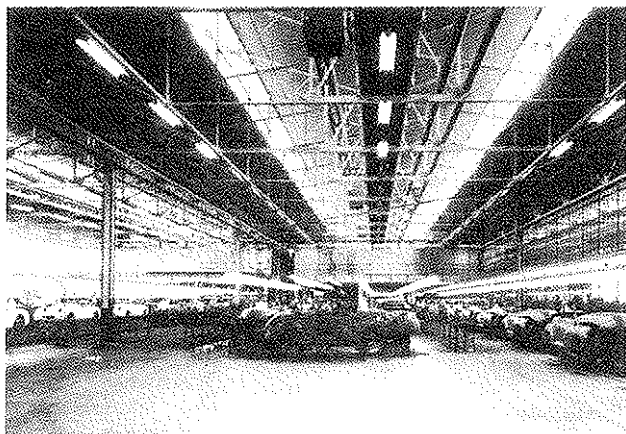
Nuffield-koncernen

DOMI udgav sidst i 50-erne et lille hæfte, der fortalte om hvad Nuffield-koncernen rummede - og det var ikke så lidt endda.

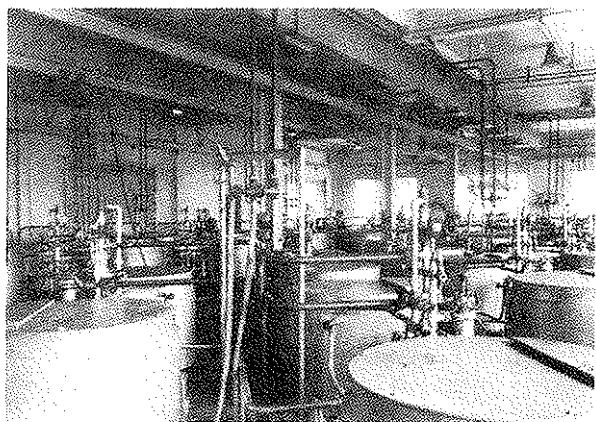
Morris var en initiativrig herre, der forstod at tage en chance på det rigtige tidspunkt. Han startede sit imperium i 1893 som selvstændig cykelsmed, og det blev allerede inden første verdenskrig til produktion af både motorcykler og biler. Under depressionen mel-



Hos Morris Motors i Cowley har man bygget et nyt malerværksted, der har kostet 60.000.000 kroner. Arbejdet er stærkt automatiseret, og fra dette kontrolbord styres og kontrolleres arbejdsprocesserne på de forskellige malerlinier.



Et interiør fra Morris Motors nye malerværksted.



Centralblandingsrummet eller »mejeriet«. Hver af de 52 beholdere rummer 455 liter maling og 26 forskellige farver kan blandes på samme tid. Omkring 13.620 liter maling bruges ugentlig.



Glimt fra den fuldautomatiske motorfabrik i Coventry. Alle motorer passerer prøvebænkene, der ses her.

lem de to verdenskrige slog Morris til! Han var overbevist om, at selvom folk næsten ikke havde nogle penge, så vil de være et stort marked for biler - men kun hvis de var billige nok, selvfølgelig. I 1920 tilbød Morris en billig bil, og alle grinede ad ham - han skulle nok gå fallit hurtigt. Men alene i 1920 blev der produceret og solgt 1000 biler, hvilket steg til hele 53.000 alene i 1925 !

Det fortsatte med forrygende fart, og i 1948 blev Minoren introduceret, som det vel er de fleste bekendt.... 1948 var også året, hvor der indledtes forhandlinger om sammenlægning med Austin. De faldt på plads i 1951 (samtidig med at Morris nr. 2 millioner forlod fabrikken), og i juli 1952 oprettedes British Motor Corporation -

en af verdens største bilproducenter på den tid.

Sidst i 50-erne bestod Nuffield-koncernen af 16 virksomheder, og en gennemgang af dem giver et indtryk af hvad cykelsmeden havde drevet det til :

Morris Motors Ltd.

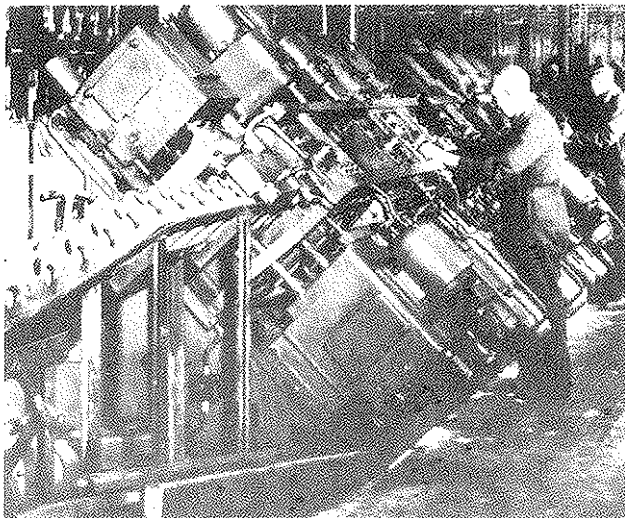
(Cowley) :

Samlefabrik for vores allesammens Minor, men også for Wolseley, Riley og MG.

Wolseley Motors Ltd. Tractor and transmission branch

(Birmingham) :

Samlefabrik for de mindste Wolseley-modeller og Nuffield traktoren. Desuden fremstilles der gearkasser og bagtøj til hele B.M.C's program.



Fuldautomatisk værktøj producerer gearkasser på Tractor and Transmissions Branch, Birmingham.



Radiator Branch. Her samles kølere på samlebånd.

M.G. Car Compagny

(Abingdon) :

Samlefabrik for M.G. og Austin sportsvogne.

Riley

(Coventry) :

Samlefabrik for visse Riley modeller

Morris Radiator Branch

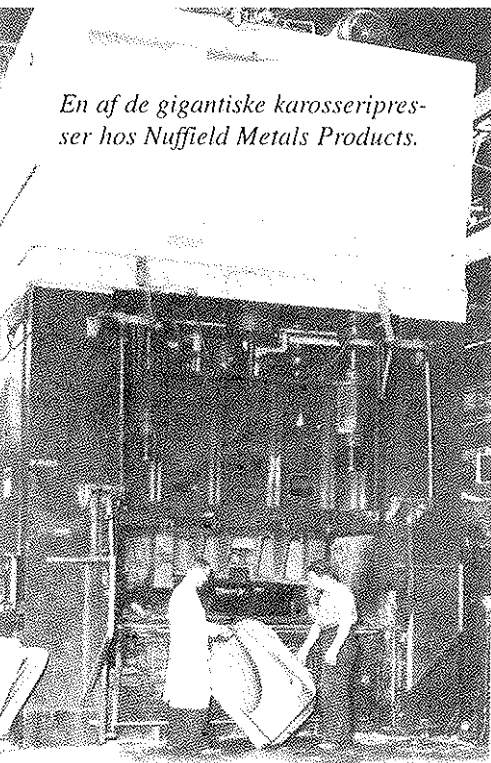
(Oxford) :

Produktion af kølere, lydpotter, benzintanke, m.m.


Morris Engines Branch

(Coventry) :

Produktion af nye motorer og reparati-



En af de gigantiske karosseripres-ser hos Nuffield Metals Products.



Et vue over den ene ende af Nuffield Export's pakkehal for MGA. Embal-lagen gør det muligt at stable MG vognene i bunden af skibene.

on af brugte. Der fremstilles også reservedele til udgåede modeller.

Morris Commercial Cars Ltd.

(Birmingham) :

Produktion af varevogne og lette last-biler samt dieselmotorer til både biler og traktor.

S.U. Carburetter Company Ltd.

(Birmingham) :

Produktion af karburatorer og benzinpumper, også til andre bilfabrikker (f. eks Rolls Royce og Jaguar).

Morris Bodies Branch

(Coventry) :

Produktion af karosseridele.

Nuffield Exports Ltd.

(Cowley) :

Eksportafdelingen. Leverede bl.a. til DOMI i Danmark.

Nuffield Mecanizations Ltd.

(Birmingham) :

Producerer køretøjer til den engelske regering, bl.a. tanks under krigen. Udviklingsarbejde.



På BMC Service's reservedelslager findes over 100.000 reservedelsnumre og lagerets samlede værdi er ca. 150 millioner kroner. Der ekspederes daglig 1.125 ordrer på i alt 90.000 linier. Til ekspeditionen anvendes 7.250.000 hul-kort om året. Hver uge sendes der 1.250 tons reservedele.

Nuffield Metal Products Ltd.

(Birmingham) :

Produktion af karosseridele.

Nuffield Tools and Gauges Ltd.

(Coventry) :

Fremstiller værktøjer og måleinstrumenter.

Nuffield Acceptances

(London) :

Finansieringsselskab.

The Nuffield Press Ltd.

(Cowley) :

Fremstiller tryksager og emballagemateriale for BMC.

Nuffield House

(London) :

Varetager detail-eksportsalg.

Sådan

pilles en Minor fra hinanden

NMMK har købt en 2-dørs Minor fra 1958. Den skal renoveres og indregistreres inden træffet i 1998, hvor den bliver hovedgevinst i klubbens jubilæumslotteri. Renoveringen følges her i NORMINOR. Der er indtil videre følgende sponsorer :

Nordisk Morris Minor Lager
Morris Minor Specialværksted
Bred Autolak
Terje Sunnaas.

Motor og gearkasse

Det vil ofte være en fordel at fjerne motor og gearkasse uden at adskille dem - det kan man gøre når det hele er afmonteret. Men selvfølgelig er det fjollet at pille alt ud hvis man kun skal skifte koblingspladen. I det tilfælde kan man overveje om man vil tage gearkassen eller motoren ud alene. Det vil nok være en fordel at gennemgå alle tre muligheder :

Motor og gearkasse sammen.

Sørg for at der er god plads omkring bilen. For ikke at komme galt afsted under de forskellige manøvrer plejer jeg lige at afmontere stelforbindelsen fra batteriet. Det kan også være smart at starte med de ting, der foregår i kabinen, inden man bliver alt for møjbeskidt. Herinde starter man med at fjerne alle messingskruerne på pladen over gearkassen - det kan kræve en slaghammer og en masse rustløsner, da møtrikkerne ikke er af messing, men almindeligt jern...ja, man tænker nogle gange sit om de der englændere... Nå, fjern også kraven omkring gearstangen. Når bundpladen er løsnet og fjernet, kan man nemt komme til at fjerne de tre skruer der holder gearstangen. Sæt den lige i frige gear først. Skru speedometerkablet af og studér den sindrige anordning, der overfører koblingspedalens bevægelse til trykledet inde i gearkassen. Det er nødvendigt at fjerne to skruer i langvangen og to skruer på gearkassen sammen med et par splitter, det er det hele. Under gearkassen sidder der et lille kabel, der sikrer at motoren ikke ryger ind og

ødelægger køleren under hårde opbremsninger. Det skal afmonteres på gearkassen. Boltene til gearkassens gummiophæng fjernes ligesom boltene til stelforbindelsen (et kraftigt kabel, der er gået til stel via en af de fire bolte, der holder gearkassens »tværvange«)

Nu skal du ind under bilen. Når du senere skal til at hive motor og gearkasse ud vil gearkassen komme til at stå skrå, og olien vil løbe ud. Du kan enten fange det, når det løber ud, eller en gang for alle tappe olien af. Læg evt. nogle klude til at afbøde slaget, hvis gearkassen skulle falde ned, når hele molevitten senere skal løftes ud.

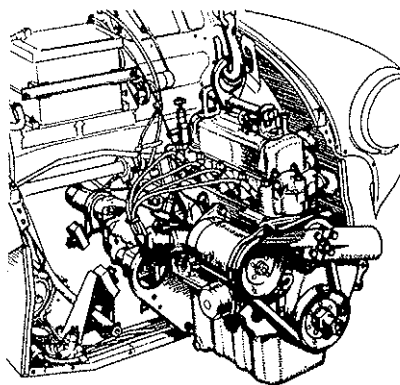
Pil motorhjælmen af eller pil splitten ud af den arm, der holder hjælmen, når den står åben. Hvis det ikke allerede er sket, så skal fronten af. Det betyder kofanger, køler og alt det der, som det tidligere er beskrevet. Husk splitten på den stang, man trækker i fra kabinen for at åbne hjælmen - det glemmer jeg altid selv. Tag gummislangerne af på motoren, så er de da i det mindste ikke i vejen mere. Nu skal ledningerne til starter, dynamo, strømfordeler og eventuelle elektriske følere afmonteres. Så er der gummislanger til varmeapparat og benzinpumpe og kabelforbindelserne til choker og speeder. Husk at mærke ledninger o.s.v., hvis du ikke er helt fortrolig med hvor de skal sættes på igen senere.....

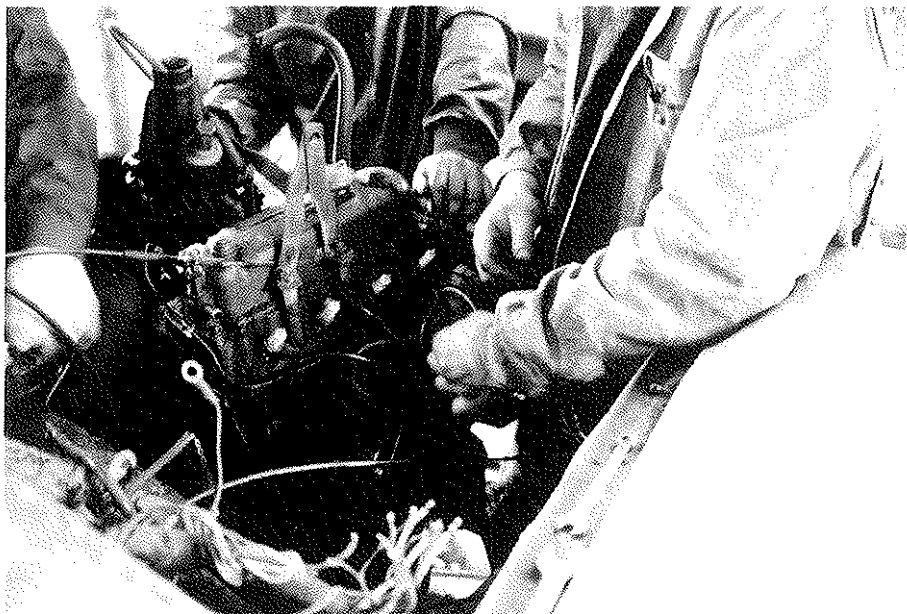
Du skal have fundet ud af hvordan du løfter hele molevitten ud. Hvis har prøvet ene mand med donkrafte, træstolper og eder og forbandelser at løfte maskineriet ud. Den metode

prøvede jeg kun en gang! Så købte jeg en talje og siden har det faktisk ikke voldt mig problemer. Det kan lade sig gøre hvis man har en hjælper, men jeg vil fortsætte beskrivelsen som om man har en talje.

Vi er ikke blevet færdige med at løsne motoren. Der er en stabilisatorarm fra topstykket til torpedopladen, lige under hjørnet af batterihylden. Den skal af, og så skal møtrikkerne på gummiophængene fortild af, og det skal være på undersiden af selve tårnet. Man kan også løsne det ene tårn, men der er specielt en drilagtig møtrik i den forbindelse - den sidder gemt af vejen inde ved forhjulophængets stabilisatorarm.

Så skulle vi være klar til at løfte. D.v.s. jeg fjerner normalt karburator og strømfordelerdækslet for ikke at beskadige noget, når der bliver hevet i det reb, motoren løftes op i. Et kraftigt tov vikles om motoren. Det er vel ikke nødvendigt, at fortælle hvor vigtigt der





Motoren blev afmonteret alene på vores lotteri-morris. Og selvfølgelig var der lige en ledning vi havde glemt. Der blev ikke brugt talje, men maskulin råstyrke da motoren blev hevet ud.

er, at det sidder ordentlig, så det ikke begynder at glide senere. Taljen monteres; og sørg nu for, at det er muligt at hejse motoren så højt, at man kan pufse bilen væk uden motor/gearkasse er i vejen. Først løftes der indtil motoren giver slip ved gummiophængene. Bilen skubbes lidt baglæns indtil bundkarret går på motorrummets forreste kant. Det vil være nødvendigt at »hjælpe« gearkassen lidt. Nu kommer der en fase, hvor det hele går lidt snert på, men det kan lade sig gøre. Løft motoren lidt igen og ryk bilen indtil bundkarret igen går på. Sådan bliver man ved indtil gearkassens bagerste kant kommer fri af ophænget - så bli-

ver der bedre plads. Man vil nu opdage, at gearkassen hænger temmelig meget skråt, så man skulle jo nok alligevel have tappet det der olie af, som manden skrev om.....Nå, resten er mere eller mindre ligetil når først man har fået det hele lirket fri. Sænk motoren ned på gulvet og gå ind og hent en øl - du har ærligt fortjent den.

Gearkassen alene

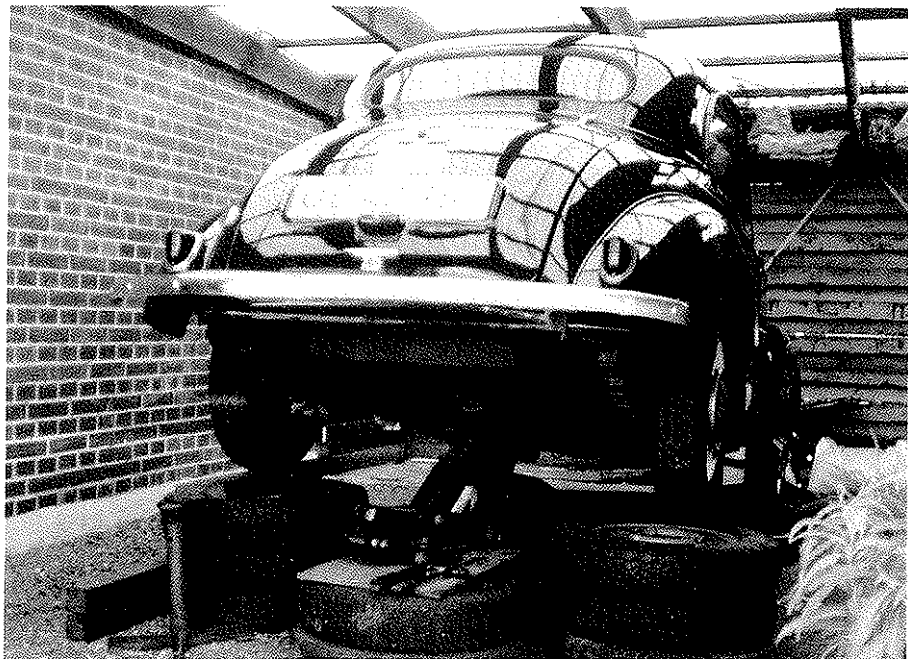
Batteriets stelforbindelse pilles af. Fjern dækplade, koblingsanordningen, speedometerkabel og gearstang inde fra kabinen - husk frigear. Tap eventuelt olien af - afmonteringen kan lade sig gøre uden, men for alle tilfældes

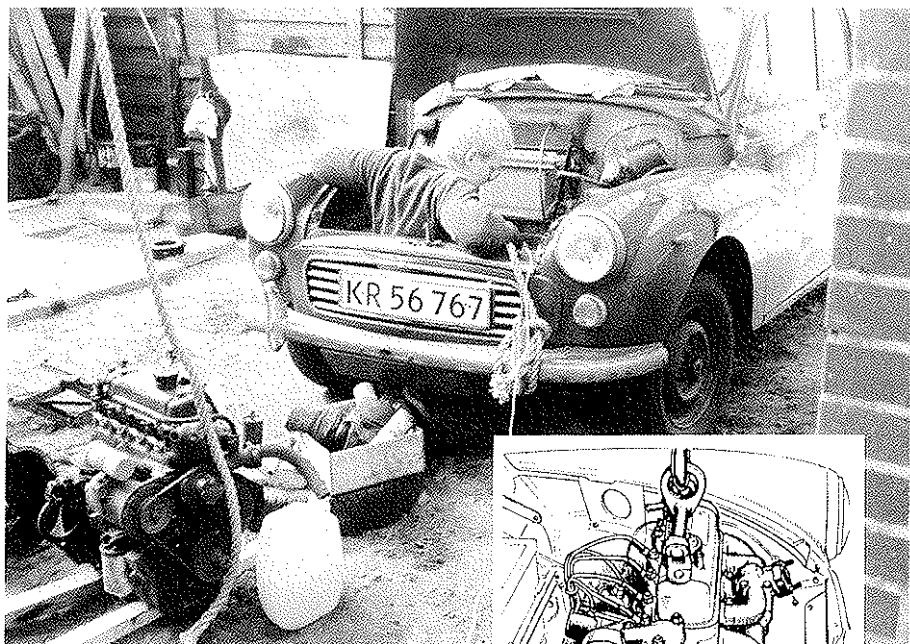
skyld..... Fjern så mange af de bolte, der holder motor og gearkasse sammen, som du kan nå ude fra motorrummet. Fjern starteren. Løft bilen så højt op, at du får ordentlige arbejdsvilkår - du skal nemlig ligge og rage rundt inde under bilen.

Af med kardanakslen - det er nemt, den sidder kun med fire bolte bagtil op mod differentialet. Fjern de bolte mellem motor og gearkasse, som du ikke kunne nå fra motorrummet. Læg et eller andet under bundkarret som understøttelse, når motoren om lidt kun har sine forreste ophæng og stabilisatorarmen at hænge fast i. Fjern de fire bolte, der holder gearkassens »tværvange«. Du får nu gearkassen i hove-

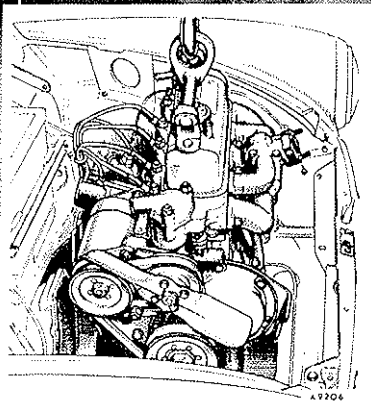
det, hvis du ikke har taget dine forholdsregler. Jeg plejer at understøtte den fortil med en donkraft på hjul, så kan jeg koncentrere mig om den bagerste montering. Den plejer iøvrigt altid at drille. Det hele går temmelig snart på langvangerne. Der er er også bremserøret ind til hovedcylinderen, som man skal passe på. Det kan lade sig gøre at lirke gearkassen ud uden at beskadige dette rør, men det kræver lidt omtanke. Når det hele er løsnet skal gearkassen skubbes bagud indtil den slipper motoren. Den hænger med højgearsakselen gennem centrum af svinghjulet i et leje i motorblokken. Dette leje tjekker du nu ! Det koster en bagatel, men hvis det er knust, og du

Mere plads behøver man ikke når gearkassen skal ud!





Det kan lade sig gøre at afmontere motoren uden at fjerne fronten. Men køleren skal ud. Motoren skal drejes nede i motorrummet inden den løftes op.



ikke opdager det, vil der komme en forfærdelig larm når du træder på koblingen senere - det hele virker tilsyneladende, men det larmer. Og så skal du have motoren eller gearkassen ud igen.....hurra ! Nå, men gearkassen ligger nu på gulvet og lækker olie. Hold den vandret, eller tap olien af.

Motoren alene

Alle ledninger, kabler o.s.v. skal af, som det er beskrevet tidligere. Det gider jeg ikke skrive en gang til. Sæt en støtte under gearkassen og fjern bolterne der forbinder motor og gearkasse.

Af med starteren. Så skal der et reb om motoren og motorophængene løsnes. Nu løftes motoren en smule indtil gearkassen netop begynder at give sig. Så trækkes motoren fremad og den slipper gearkassens aksel gennem koblingspladen. Der skal nok lirkes lidt så motorophængene slipper. Når akslen har sluppet strålerne i koblingsskiven kan motoren løftes en smule og holdes skråt så bundkarret kan komme forbi forreste tværvange i motorrummet, mens bilen skubbes baglæns.

A-839 Simon Marsbøll

Speedometer

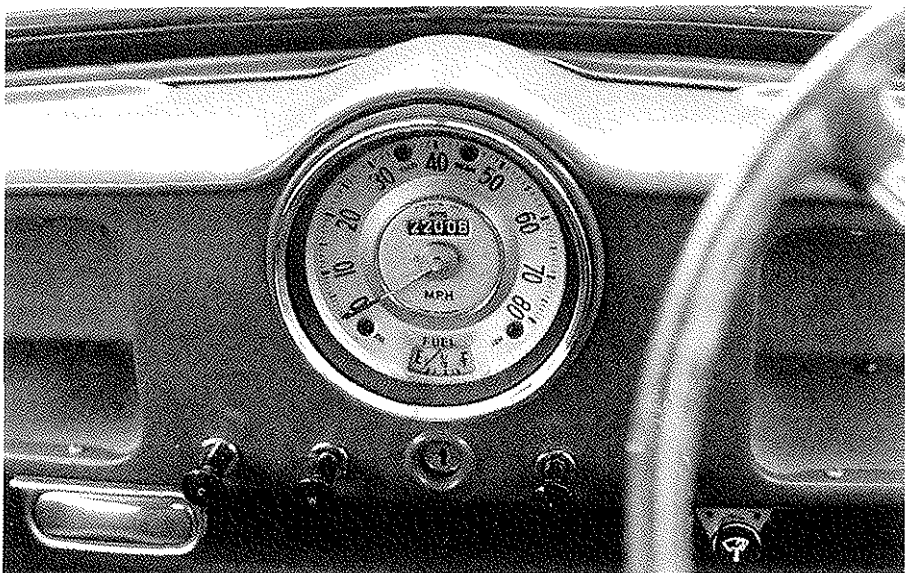
*Efter et par henvendelser
om hvilke speedometre,
der hørte til hvilke
årgange og modeller, har
jeg fundet en liste i Ray
Newell's bog "The
Original Morris Minor"*

Smith, der lavede speedometrene til
Minoren, benyttede en nummerkode,
som er synlig på forsiden. Der kan
f.eks. stå : SN4423/07 940. Listen

gør os kun i stand til at finde ud af
hvad den første del af denne kode
dækker over og kun for personbiler
med 1098 ccm motor (der er en anden
liste, men den dækker kun modeller
for lande, hvor hastigheden måles i
miles pr. time.). Desuden har jeg selv
nogle speedometre som har et tal efter
skråstregen, som overhovedet ikke
eksisterer i følge listen.....

Listen ser ud som følger :

ID-kode	Farve	Model	Stelnummer
SN4477/31	bronze	2-dørs	990289-1082279
do	sort	4-dørs	990289-1082283
do	do	Cabriolet	990289-1082716
do	do	Traveller	990289-1082536
SN4419/05	do	2-dørs	1082280-1206703
do	do	4-dørs	1082284-1206703
do	do	Cabriolet	1082717-1206703
do	do	Traveller	1082537-1206703
SN4423/07	do	Alle modeller	1206703-fremad



I oktober 1954 blev instrumentbordet ændret og speedometeret placeret i midten. Dette speedometer er broncefarvet og kan kendes på, at det skal have fire kontrollamper. Billedet er fra Ray Newell's bog »Original Morris Minor«

Serie MM har i følge datidens reservedelskataloger kun en type speedometer. Men igen kan jeg fra mit eget beskedne lager se små forskelle i den benyttede kode. Instrumenterne ser ellers iøvrigt identiske ud.

Serie II fortsatte med det gamle speedometer indtil opdateringen i oktober 1954, hvor hele instrumentbrættet blev ændret og speedometeret blev placeret i midten. Dette speedometer er broncefarvet og kan kendes på, at det skal have fire kontrollamper.

Typebetegnelsen for Serie II's speedometer er AJA 5063, men hvor det står, ved jeg ikke. Udseendet ændrede sig ikke da Morris Minor 1000 blev introduceret i oktober 1956, men udvekslingen var en anden for at kom-

pensere for det nye bagtøj. I oktober 1957 røg blinkindikatoren ned på den sokkel, der bar blinklys/hornkontaktarmen, så herfra har speedometeret sandsynligvis 3 kontrollamper. Det er dog også muligt, at kontrollampen blev i speedometeret indtil marts 1959, hvor hornkontakten blev flyttet til rattets centrum, og der kom en grøn kontrollampe for blink i spidsen af afviserarmen. Det er i hvert fald sikkert, at der kun var 3 kontrollamper herefter.

Det er en smule kaotisk med speedometrene og deres forskellige numre, så hvis der sidder et medlem med oplysninger om emnet, var det måske en ide med et indlæg her i bladet.

A-839 Simon Marsbøll.

Morris Minor - næsten veteran

Engang var Morris Minor eller Morris 1000, som den også kaldes, bare en bil. Endda en ikke særlig anerkendt en af slagsen. Sådan er det ikke mere. At køre Morris Minor er blevet en livsstil for mange, som er så heldige at eje sådan et køretøj.

Morris Minor udgik af produktion i 1970, og der er mindre end 2000 af dem tilbage i hele Norden. Ca. 1200 af dem, der er tilbage, kører i Danmark, og mange af ejerne er medlem af Nordisk Morris Minor Klub, som for eksempel Otto "Natmekaniker" Knudsen fra Otterup.

- På det værksted jeg var i lære, var alle Morris-fans, så da jeg blev 18, skulle jeg bare eje sådan en. Alle mine kammerater grinte af mig, men i dag er det noget lidt andet. Jeg har haft en masse forskellige Morris'er, det

kostede omkring 1000 kroner at købe en gammel en dengang, så satte jeg den i stand og kørte i den et par måneder, inden jeg solgte den for 6.000.

Familien Knudsen er netop hjemkommet fra et Morris-træf i Uppsala, og godt trætte er de af den lange køretur. Minoren er ikke voldsomt komfortabel.

- I år ville vi godt med, det var jo bare lige ovre i Sverige - mente vi. Men det viste sig at være en køretur på 830 kilometer, det er altså langt i sådan en bil. Jeg er øm bagi allerede inden vi når Ejby!

Børnene Eva og Rasmus ømmer sig samstemmende, der er ikke den bedste affjedring i sæderne.

Den Minor familien Knudsen har nu, er fra 1957, og yderst velholdt. Sidste år blev den på et træf kåret som bedste originale firdørs, men

i år blev den kun nummer to. - Nu gider jeg heller ikke mere, siger Otto Knudsen, den er til salg!

- Ja, det har den jo været i tre år, indskyder fru Knudsen, det ender nok med, at du beholder den alligevel.

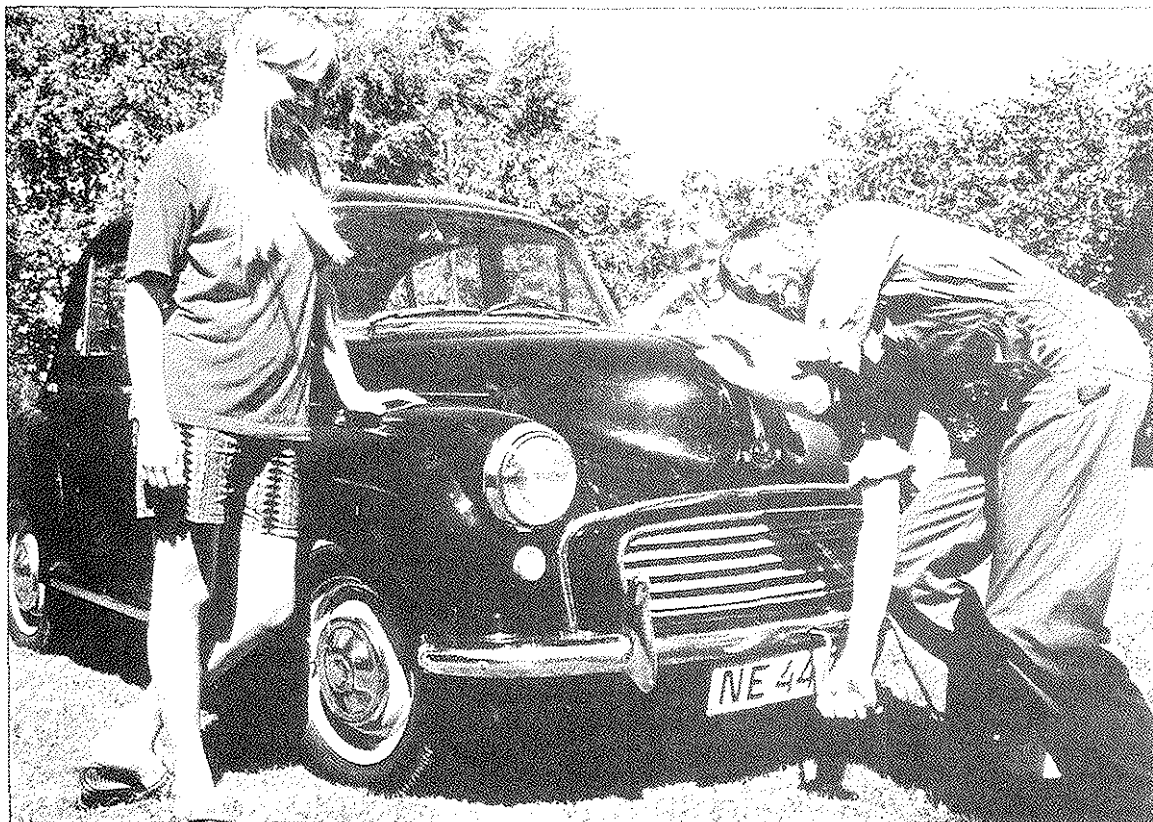
Morrisen har kun plader på et par måneder hver sommer, det meste af tiden står den "opstaldet". Men når den skal med på træf bliver den pudset og poleret. Det er hyggeligt at møde alle de andre Morris'er, synes familien, og sjovt at køre ture sammen så mange biler af samme slags. Der er ved træffene lagt mest vægt på socialt samvær, selv om klubbens formål er at udbrede kendskabet til Morris Minor, snakkes der om meget andet end biler.

- Nu må du jo endelig skrive at den er til salg. 40.000 koster den. Bilen har 37

velarbejdede heste og bremserne er med garanti blokeringsfri!

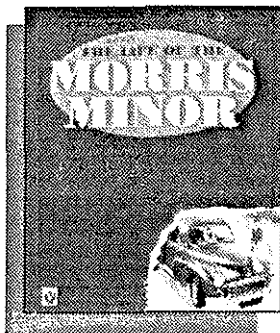
Man skal køre med en anelse forsigtighed, når man er på vejene med sådan en gammel bil.

- Bare vi tager det stille og roligt, så går det fint. Der var godt nok et langt stykke deroppe i Sverige, med en hældning nedad på 7 %. Der var jeg ved at blive lidt nervøs. Til gengæld var det vældig morsomt, da vi skulle køre fra færgen i Frederikshavn. Lige uden for færgen, med 100-vis af biler bagved gik Morris'en i stå og ville ikke starte. Så måtte jeg ud med håndsvinget for at få den igang. Så kigger de jo noget alle sammen. Men det er da praktisk med sådan et håndsving, det burde alle biler have. Når bare den er startet, så kører den fint - men 830 kilometer, det var altså lige lænet nok.



33

"Når jeg bliver bilminister, så skal alle biler igen have håndsving" siger Otto "natmekaniker" Knudsen, og demonstrerer hvordan det virker, selv om han mener det er en lidt dårlig reklame for en mekaniker at stå med et håndsving. Eva og Rasmus se tålmodigt på, de er blevet vant til lidt af hvert efter mange år med gamle Morris'er.



secret

THE LIFE OF THE MORRIS MINOR

by Karen Pender
Published November/December 1995
Price £12.99
ISBN 1 874105 55 3

There are few cars as well-known and as well-loved as the Morris Minor, that most British of institutions. But, despite our affection for the car universally known as the Morris Minor - even though it was renamed the Morris 1000 in later life - do we *really* know the car at all? Here's a refreshing exposé of the Minor's secret life, a look at the influences from around the world - from fridges to locomotives - which affected Alec Issigonis and his design team and resulted in a car so perfectly right for its time. A look at the Minor's extraordinary influence on society, including contemporary reactions to the new Minor, how it provided employment, why songs and poems have been written about it, how it's been TV star, family car, police car, builder's pick-up, grocer's van, custom car and classic car. All this and, much more, makes Karen Pender's book unique and a delightful revelation of just how much we didn't know about the Minor.

CONTENT

Chapter 1: DESIGN & DESIGN INFLUENCES - Alec Issigonis, the Mosquito, American influences, European influences, debut, Minor versus the rest, design changes • Chapter 2: SELLING THE MORRIS MINOR - export or die, sales grow with postwar prosperity, the decline of public transport • Chapter 3: THE MORRIS MINOR PROVIDES EMPLOYMENT • Chapter 4: WHO BOUGHT THE MORRIS MINOR? • Chapter 5: PRODUCTION ENDS • Chapter 6: THE MINOR AND THE ENVIRONMENT • Chapter 7: ENDURING POPULARITY - classic status, poetry & songs, TV star • Chapter 8: POST-SCRIPT - a summary of the Minor's life, influence and success • Appendix 1: THE MINOR'S WOLSELEY AND RILEY SISTERS • Appendix 2: SPECIFICATION AND PERFORMANCE OF THE MINOR AND ITS CONTEMPORARIES • Appendix 3: SALES DATA ON THE MINOR AND ITS CONTEMPORARIES • Appendix 4: PRODUCTION CHANGES BY YEAR • GLOSSARY OF TERMS • BIBLIOGRAPHY • INDEX

THE AUTHOR

Karen Pender lives in the town of Swindon in England. A longtime Morris Minor devotee, Karen's been a member of the Morris Minor Owner's Club for over ten years. As a part time PhD student, Karen has studied the history of transport for several years (in fact, this book started out as a dissertation for her first degree) and is currently researching the history of the design of electric trams (streetcars)

SPECIFICATION

Hardback • 250 x 210mm (portrait) • 96 pages • over 90 colour and black and white photographs and illustrations

TRADE ORDERING

Veloce publications are represented and distributed to the UK book trade by - Biblios Publishers Distribution Services Ltd., Star Road, Partridge Green, West Sussex RH13 8LD, England. Tel: 01403 710971/ Fax: 01403 711143. Veloce books are also available from specialist wholesalers. Biblios Trade Orderline 01403 710851

RETAIL SALES

Veloce books are stocked by or can be ordered from bookshops and specialist mail order companies. In case of difficulty we can supply direct (credit cards accepted)



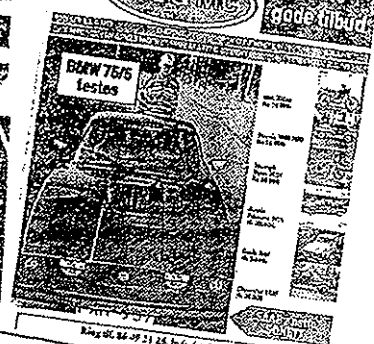
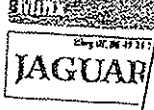
Veloce Publishing Plc., Godmanstone, Dorset DT2 7AE, England
Tel: 01300 341602 • Fax: 01300 341065



0-100 600
andre
gode tilbud

**Kør med os tilbage...
til de tider...**

**- hvor rigtige biler blev lavet, dengang de
ikke skulle ligne hinanden som to dråber
vand og hvor computerteknikken ikke var
opfundet.**



Læs i efterårets 4 udgivelser

Austin Healey, Alfasud, VW
pick up, SS 1936, Thunder-
bird, Chevrolet 1939, 2CV,
Matchless, Aermatic og NSU
MC prøvekøres.
Vi fortæller om maskinerne og mæn-
dene, der kørte dødsdromer, om po-
litiets motorcykler om konkurrencen
BSA og Nimbus i 1930'erne og om
Nimbus's nye model, som køberne
klagede over og som fabrikken tabte
store summer på.
+ over 30 spalter med køb og salg.



Prøv os i 4 måneder for kun kr. 60:- (norm. pris kr. 116:-)

Navn: _____

Gade/vej _____

Post nr. _____ By _____

Check vedlagt Ønsker girokort vedlagt næste nummer

- eller bestil det på tlf. 48 47 54 24

Klassisk Bil & MC, Grønholtvangen 6, 3480 Fredensborg

KØB OG SALG SIDERNE

SEDAN

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 66. Hvid med rødt indtræk og sorte nr. plader. Kørt 160.000 km. Ingen rust i karosseriet, men skærmene skal skiftes. Pris: 6.800 kr.

Henv.: Ole Knudsen, Ringsted,
tlf. 53 62 85 84.

Sælges: Morris Minor 1000 2-dørs, årg. 61. Due blå, sorte nr. plader. Bilen har kørt ca. 150.000 km. Skal synes. Sælges for højeste bud.

Henv.: Niels Jørgensen, Skjoldsvej 11,
3000 Helsingør, tlf. 49 21 60 75.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 64. Old english white med rødt indtræk. Restaureret meget seriøst. Der er ofret for ca. 50.000 kr i materialer. Sælges kun gr. nyt projekt for ca. 40.000 kr nysynet.

Henv.: Torsten Pedersen, tlf 64 72 35 07, eller
Morris Minor Specialværksted,
v/ Peder Mikkelsen, tlf 64 47 26 04.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 71. Rød, sorte nr. plader. Sidst synet i februar 89.

Henv.: Henri Hansen, Stubyvej 28,
4760 Vordingborg, tlf. 53 78 20 66.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 69. Pris: 6000,- kr.

Henv.: Andersen, Skjoldagervej 76, 1. tv.,
2820 Gentofte, tlf. 39 65 32 50.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 67. Mørk blå, i god stand.

Prisidé: 8.500 kr.
Henv.: Bodil Lund, Søkildevej 32, 8680 Ry,
tlf. 86 89 04 93.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 71. Totalt istandsat og synet i november 95. Malet i Almond Green, monteret med træk men ellers original hele vejen igennem. Mange reservedele medfølger. Pris: 25.000 kr.

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

Sælges: 2 stk. Morris Minor Cabriolet. Den ene er årg. 63 og dansk registreret, den anden er årg. 52 og fra Californien.

Henv.: Per de Blanck,
Vangedevej 238 A, 1. tv., 2820 Gentofte, tlf. 40 20 12 18.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 66, kørt 51.000 km. Grøn. Karossen er svejset helt op med bl.a. ny tværvange. Sælges usamlet, prisen taler vi om.

Henv.: Hollensen, Strandvæng 11,
5700 Svendborg, tlf. 62 20 84 00.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 68. Old english white. Nysynet med træk. Bilen er totaltrenovert i 95, totalt adskilt til maler. Nye måtter, Michelin dæk, kobling m.m. Bilen står som ny. Pris: 39.800 kr.

Henv.: A-976 John Pedersen, Marienlystvej 33, 8200 Århus N, tlf. 86 24 66 87.

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.

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

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 67. Postkasserød, med soltag. Synet i november 95. Pris: 20.000 kr.
Henv.: A-2096 Klaus Mørk, Vibevej 4, 5540 Ullerslev, tlf. 65 35 16 54.

Sælges: To stk. Morris Minor 2-dørs, årg. 66 og 68, begge med synsfri sammenkobling og køreklare. Begge biler skal synes. De kan bese på lift.
Henv.: Jørgensens Auto, Birkholmvej 59, Ejlbj, 5471 Sønderø, tlf. 64 84 12 37.



Sælges: Austin 1300 GT, årg. 70. Synet i august 95. Motoren er en original fabriksrenoveret GT-motor og den har kørt 1000 km. Alle lejer i gearkassen er skiftet. Dobbelt karburator med forkromede luftfiltre og topdæksel. Alt er repareret og renoveret i mindste detalje. En masse nye og brugte dele kan følge med, bl.a. en pumpe til hydrostatic-affjedringen. Billedokumentation og motorpapirer medfølger. Sælges for 35.000 kr.
Henv.: Olav Krøigaard, Grejs Bakke 14, 1. th., 7100 Vejle, tlf. 75 85 34 27.

TRAVELLER

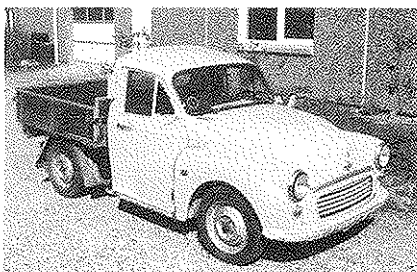
Sælges: Morris Minor 1000 super Traveller, årg. 70. Blå, synet den 12. august 96. Skydevinduer i siden. Mange nye dele bl.a. frontrude, hjullejer for, tandstang, bremse tromler, bakker, lygter, blinklys og nr. pl. lys. Undervognsbehandlet.
Henv.: A-1091 Karla og Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00.

Sælges: Morris Minor 1000 super Traveller, årg. 69. Rimelig stand.
Henv.: Advokat Marie Hunaus, Jægersborg Allé 14, 2930 Charlottenlund, tlf. 39 64 49 46.

Sælges: 2 stk Morris Minor Traveller med glasfiberskærme. Træværk og karosseri skal renoveres. Med papirer. Prisen er rimelig.
Henv.: Kristen Nielsen, Møllebakken 40, 7760 Hurup Thy, tlf. arb. 97 95 11 14 el. priv. 97 95 22 14

PICK-UP

Sælges: Morris Minor 1000 super Pick-up, årg. 70. Hvide plader, trælad, synsfri sammenkobling, forkromede fælge. 1300 Marina motor. 1100 motor kan medfølge. Skal synes. Prisdé: 25.000 kr.
Henv.: A-1283 Kurt Emshof, Neikilsvej 16, Ø. Velling, 8900 Randers, tlf. 86 46 75 55.



Sælges: Morris Minor 1000 super Pick-up, årg. 70. Skal synes. Sælges for højeste bud.
Henv.: Chr. Tromholt, Spangen 50, Mejlby, 9881 Spentrup, tlf. 86 44 10 56.

Byttes: Ønskes: renoveret Van eller Pick-up. Skal være original.
Haves: 3 stk Van, urestaureret. En af dem har helt ny og ubrugt ramme og 1 stk. original Pick-up, urestaureret.
Henv.: Kristen Nielsen, Møllebakken 40, 7760 Hurup Thy, tlf. arb. 97 95 11 14 el. priv. 97 95 22 14

RESERVEDELE

- Sælges: Div. reservedele til Minor: Hjelme, dæk, bagaksler, gearkasser, skærme, døre, m.m. Priser fra 20 kr.
Henv.: A-2034 Søren Christiansen, Tordensgårdsvej 14, 5700 Svendborg, tlf. 62 22 33 37.
-

- Sælges: Mange brugte reservedele billigt til salg. Jeg har næsten alt. Ring og hør!
Henv.: A-1283 Kurt Ernhof, Neikilsvej 16, Ø. Velling, 8900 Randers, tlf. 86 46 75 55.
-

- Sælges: Roof rack (tagbagagebærer) til Traveller. Stålramme med træribber. Fabriksnyt. Pris: 2000,- Skr.
Henv.: Piers, Malmö, tlf. + 46 40 42 31 65.
-

- Sælges: Nyt anhængertræk til Traveller, komplet 1100,-
Hjælmemblem n/ spids 10,-
Ny blæser til bagrude, 12 V 110,-
Temp. måler, mrk. Motometer, 3,5 cm i diameter. 40-120° med rød lampe. komplet 175,-
Tagbagagebærer til Traveller, som ny 200,-
Henv.: A-1091 Karla og Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00.

KØBES

- Købes: Morris Minor Van i godt skick. En Traveller kan også vara av intresse.
Henv.: James Hollingworth, Råsundavägen 162, S-171 30 Solna, tlf. int. + 46 (0)8 83 63 80, fax int. + 46 (0)8 82 39 10, E-mail-adress: jhp.ab@comwell.se

CAMPINGVAGNE

- Sælges: Adria IMV 330 SLB, årg. 83. køl, varme og fortelt. Pris u/ syn 17.500. Med syn 18.500 kr.
Henv.: A-1091 Karla og Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00.
-

- Sælges: MKP Petit, årg. 60. sort nr. pl. 1/4 vægtafgift. Hvid. Totalt istandsat indvendigt og udvendigt med bl.a. nyt fortelt.
Henv.: A-923 Andreas Nielsen, Pottevej 48, 6500 Vejens, tlf. 74 54 75 84.

CLASSIC autotransport

☎ 40 11 18 97

Carsten Hansen

Zinniavej 20, 2770 Kastrup

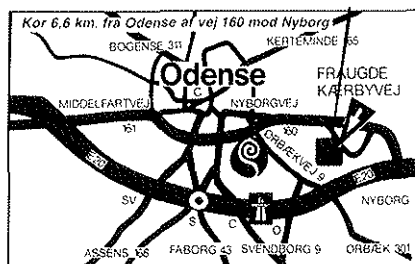
tlf. 35 52 66 25

Hverdage kl. 16.00 - 23.30

Week-end kl. 6.00 - 23.30

Max. 3 tons. Længde 5.5 m.

Fortrinsvis transport på Sjælland, men andet kan aftales.



Europæisk Automobilmuseum

Fraugde Kærbyvej 203

5220 Odense SØ. Tlf /fax 65 95 18 80

Europæisk Automobilmuseum belyser med ca. 80 europæiske køretøjer trafiksituationen i halvtredserne. »Bilens guldalder«. Tillige udstillinger af gammelt værktøj, bilsalgsbrochurer, bilens udvikling m.m. En spændende oplevelse for hele familien.

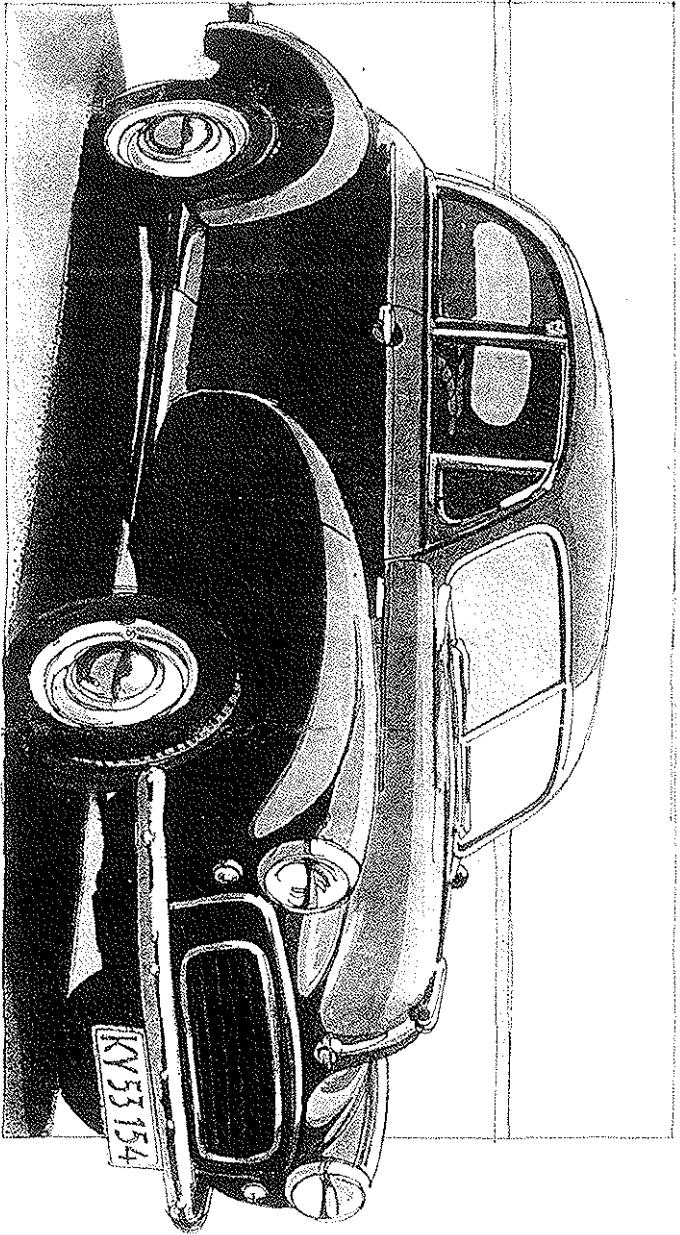
Åben:

Søn- og helligdage fra Skærtorsdag til 30/9
kl. 10.00 - 17.00

Daglig fra 1/7 til 25/8

kl. 10.00 - 17.00

50% rabat til NMMK medlemmer, mod forevisning af medlemskort.



Tegningen er indsendt af Jørn Jakobsen i Århus. Det er Jørns egen bil. Læs iverigt artiklen på side 17.