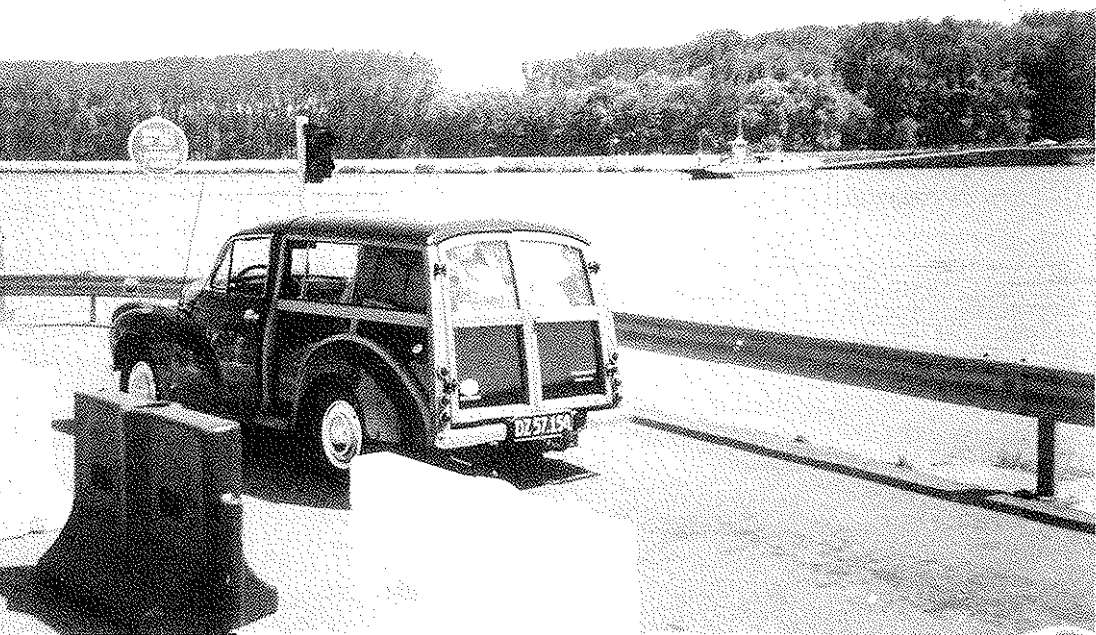


# NORMINOR

NR. 104 • november 1996

\*\*\*\*\*  
MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB  
\*\*\*\*\*

**Lotteri-Morris'en 3. del**



**Rejsebeskrivelser fra England, USA og Frankrig**

*- og masser af spændende læsning !*

## 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-1679 Hans Barkum  
Skolebakken 6  
DK-5800 Nyborg

### Redaktør

A-232 Morten Westermann  
Tvergade 42  
DK-5750 Ringe  
Tlf. / Fax: 62 62 26 32

### Distributør

A-841 Lars Westermann  
Ruevejen 8  
DK-5750 Ringe  
E-mail: lw@post4.tele.dk

### Teknisk redaktør

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

### Revisor

A-2125 Bo Marschner



Stiftet i Oslo den 18. september 1978

Medlem af: The Worldwide Federation of  
Morris Minor Car Clubs

### Klubbens adresse:

Nordisk Morris Minor Klubb  
Postboks 28  
DK-5200 Odense V

### Postgiro:

3 36 47 12

### Fax:

62 62 26 32

### 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. december 1996

Oplag: 1000 eksemplarer

Tryk. Centraltrykkeriet, Odense, Danmark

# LOKALGRUPPER

## NORGE

**Oslo** A-707 Terje Sunnaas, Box 37, Hovseter, 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-903 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, Søvej 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.

## November

**Søndag den 10.**

Klubmøde hos Kaj og Birte, tlf. 75 84 09 57.  
*Østjylland*

**Tirsdag den 26.**

Klubmøde på Pilegården, Brønshøjvej 17, indg. B, kl. 19.00.  
*København*

**Lørdag den 23.**

Temadag hos Vesterbro Vulkanisering, Ringkøbingvej 48 i Herning, kl. 10.00.  
*Midtjylland*  
*Vestjylland*

**Lørdag den 23.**

Julbord  
*Jämtland*

**Lørdag den 30.**

Juleafslutning hos Britta og Søren.  
Tilmelding på tlf. 75 69 42 77.  
*Østjylland*

## December

**Søndag den 15.**

Juleafslutning.  
Mødested på Nørresundby Torv kl. 13.00  
*Nordjylland*

**Tirsdag den 17.**

Klubmøde på Pilegården, Brønshøjvej 17, indg. B, kl. 19.00.  
*København*

## Januar

**Søndag den 12.**

Bowlingtur i Vejle.  
*Østjylland*

# FORMANDENS SIDE

Så skulle det efter kalenderen være efterår, bladene falder da også af træerne og dagene er blevet kortere. Et godt forslag til den kommende årstid må være at få checket mønstret i dækkene, eventuelt få skiftet til et af de nye lameldæk, som kan klare både sne, is og almindeligt vådt føre, uden dog at være et groft vinterdæk. Frostvædske på køleren og et check af batteriet er et par andre ting, som kan hjælpe en igennem den kommende vinter uden for mange problemer.

## Generalforsamlingen 1997

vil blive afholdt af Vestjyllands-gruppen med A-1903 Karl Ove Sønnderby i spidsen. Stedet vil blive i Tarm, som er Karl Ove's hjemby. Datoen er endnu ikke fastsat, men kommer i januar-nummeret sammen med indkaldelsen til generalforsamlingen. Jeg vil her lige minde om, at hvis man har vedtægtsændringer eller andet til generalforsamlingen 1997, skal forslaget være klubben i hænde senest den 10. december 1996. Da vi atter er tilbage i Danmark med generalforsamlingen, gælder vores tilbud om fuld refundering af færgebilletter for kontaktpersoner selvfølgelig igen.

Vores kasserer A-1188 Henrik Nielsen har p.gr.a. arbejde ikke længere kunnet afse den fornødne tid til jobbet. Derfor har A-1679 Hans Barkum overtaget kassererposten fra den 8. oktober 1996. Han har før været kasserer i andre foreninger, så vi regner ikke med de store forstyrrelser i forretningsgan-

gen. Hermed velkommen i bestyrelsen til Hans Barkum.

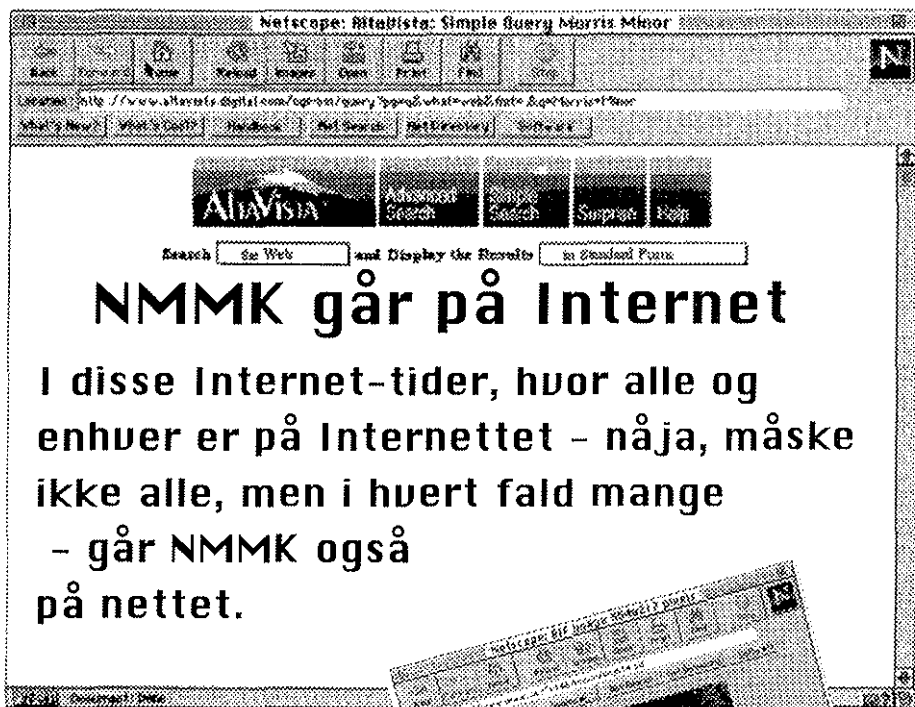
Vores revisor A-524 Lars Skovly har ligeledes ytret ønske om at blive afløst på sin post. Til dette arbejde har A-2125 Bo Marschner meldt sig. Hermed også et velkommen til Bo.

Efter at have kigget på økonomien her i slutningen af året, har vi besluttet at købe en telefax, som det blev foreslået på sidste generalforsamling. Det skulle således blive nemmere at komme i kontakt med os. Fax'en er placeret hos vores redaktør og nummeret er 62 62 26 32.

Mange venter spændt på 1998 og hvad der skal ske i det år. For vores vedkommende er et kanonsommertræf målet - noget af det samme er der tegn i sol og måne på at der skal ske i England. De foreløbige oplysninger tyder på at 50-års træffet bliver lagt sidst i juni eller først i juli. Man regner med at arrangementet skal vare 2-3 dage. Et godt råd er allerede nu at begynde at lægge lidt til side, da 1998 helt sikkert bliver et spændende år.

Da dette nummer af Norminor er det sidste i år, vil jeg sige tak til alle som har bidraget med indlæg i løbet af året, til alle træfarrangørerne og ønske alle vore medlemmer en god jul og et godt nytår.

A-1264 Herluf Knudsen



Illustrationerne er lånt fra MMOC's medlemsblad Minor Matters

I første omgang på den måde, at undertegnede vil lægge postkasse til, så medlemmer og andre med interesse for klubben kan sende E-mail til klubben - adressen kan findes på side 2 (i skrivende stund har allerede én person fundet frem til min adresse, så hvordan vil det ikke gå, når adressen bliver offentliggjort ??...). Afhængigt af interessen kan der måske senere blive tale om, at klubben får sit eget Internet-abonnement.

Mit Internet-abonnement omfatter også en privat hjemmeside på World Wide Web, så derfor pusler jeg også med planer om at etablere NMMK's egen hjemmeside. I England har MMOC og »Minor Monthly«, for blot

at nævne et par stykker, etableret sig. Planerne går på at bringe en præsentation af klubben (en lettere omskrivning af vores lille folder), samt vedligeholde en arrangementskalender på både dansk / svensk / norsk og en tilsvarende på engelsk a.h.t. vore udenlandske venner. Mere om dette emne i et senere nummer af Norminor - måske allerede det næste...

A-841 Lars Westermann

# KØBENHAVN

## Klubaftener på Pilegården

Her mødes medlemmerne fra lokalgruppen i København i vinterhalvåret, den sidste tirsdag i måneden. Medlemmer fra andre lokalgrupper er også velkomne.

Vi mødes som regel ca. kl. 19.00 i Medborgerhusets cafeteria, hvor der er mulighed for at købe kaffe, brød, mad, øl og vand til rimelige priser. Kl. ca. 20.00 går vi op i klublokalet.

Da vi ikke har nogen fast dagsorden, foregår det hele i en afslappet form, hvor vi hygger os sammen og udveksler erfaringer om vores Morris'er. Nogle medlemmer er nye og ved måske ikke så meget om reparation og vedligeholdelse, andre er rene eksperter, som ved alt og har restaureret flere biler. Så derfor - står man med et problem, vil der altid være nogen som kan fortælle hvordan man løser det.

Der er mulighed for at vise videofilm, så hvis der er nogen der ligger inde med noget af almen interesse, så kom med det.

Det er naturligvis muligt at komme med forslag om emner til klubaftenerne, forslag til udflugter m.m. Alt kan drøftes.

*På gensyn på Pilegården*

## Siden sidst

Turen til Ole Sommer's Bilmuseum i Nærum blev netop så interessant som forventet. Ole Sommer fortalte begejstret om alle sine fine biler. Selv om det var fint vejr til at gå på museum (silende regn), var der ikke mange der havde fundet vej til Nærum. Det var nu mest synd for dem der ikke kom og fik denne oplevelse.

## Bemærk

Klubaftenen i december måned er p.gr.a. jul og nytår flyttet til **tirsdag den 17. december 1996.**

*A-1259 Dirk Tønnesen*



# NORDJYLLAND

## Det skete i Nordjylland

**Grundlovsdag onsdag den 5. juni** mødtes vi hos Gudrun og Kurt i Norrup. Vejret var herligt og Kurt serverede kolde øl og vand på terrassen.

Da alle var samlet, 7 Morris'er, 1 Nimbus, 1 Jolly Jumper »and a Lousy Ford«, kørte vi ud på en dejlig tur langs Mariager Fjord og videre til Anton Kamp i Asferg. Her bød Meia og Anton på kaffe og brød i haven. Det siger vi mange tak for.

Herfra gik turen videre langs Randers Fjord, hvor vi bl.a. så det lille færgeleje ved Mellerup og den meget lille færge, som kun har plads til nogle få biler. Her valgte mange at slutte turen, mens resten tog med tilbage til Norrup, hvor vi hyggede os omkring grillen.

Vi siger tak til Gudrun og Kurt for en veltilrettelagt tur.

**Fredag den 23. august** begyndte vort 11. minitraf på Løgstør Camping. I løbet af eftermiddagen ankom træfdeltagerne. Det var meget varmt og Sonja og Kaj var næsten stegt da de nåede frem..

Da Jørgen langt om længe kom med grillen (kl. 19.00)! var vi godt sultne. Hen på aftenen gik vi en tur i bælg ragende mørke fra campingpladsen ned til havnen og gennem byen tilbage.

Vejret var herligt så vi sad ude til

midnat og ingen kunne på dette tidspunkt forudse at vi ville drukne i regn i løbet af natten.

Lørdag startede traditionen tro med en køretur ned igennem Løgstør by for at afslutte med et besøg på Løgstør Caravan Center. Over middag besøgte vi Limfjordsmuseet's arbejdende værksted, hvor bådlauret var i færd med at bygge en ny »spækt«. Herfra gik vi hen og så den nyrestaurerede drejebro i funktion. En repræsentant fra brolauget (med tandpine) og Jørgen måtte lægge fælles kræfter i for at få broen åbnet og lukket.

Resten af eftermiddagen blev brugt på afslapning, shopping og »gættekasse-konkurrence«.

Lørdag aften var der igen tændt op i grillen og under spisningen blev der solgt amerikansk lotteri med mange fine præmier.

Hen på aftenen rykkede vi op under halvtaget og hyggede os til hen på nat-ten. Tak til Simon for underholdning.

Søndag formiddag var der »skifte-tændrør-konkurrence«, og den aller-mest tålmodige vandt. Tillykke til Per Madsen.

Så var der almindeligt opbrud og de sidste forlod pladsen omkring kl. 14.00.

Vi siger endnu en gang mange tak til Jytte og Poul, fordi de stadig siger

»velkommen hjem«, når vi ankommer.

Også en stor tak til alle vore sponsorer:

**Løgstør Caravan Center**

**Egnsbank HanHerred**

**BC Isenkram**

**Minna Blomster**

**Balle's Boghandel**

**Din Tøjmand**

**Hagens Fjedre**

**NMMK Nordjylland.**

## Det sker i Nordjylland

**Søndag den 15. december** holder vi juleafslutning. Vi mødes på Nørresundby Torv kl. 13.00 (foran Nørresundby Bank). Herfra kører vi en tur til Hammer Bakker og får lidt frisk luft. Senere drikker vi kaffe og hygger os hos Anette og Kim. Der vil være mulighed for at flette julehjerter og stjerner, hvis man har lyst og som sædvanlig vil der være poser til børnene.

*Tilmelding til:*

Anette på tlf. 98 15 68 03, eller til Jørgen på tlf. 98 33 35 50.

# ØSTJYLLAND

**Lørdag den 30. november**

afholdes juleafslutning hos Britta og Søren. Britta oplyser at der ikke bliver vist lysbilleder, men derimod serveret gløgg og æbleskiver.

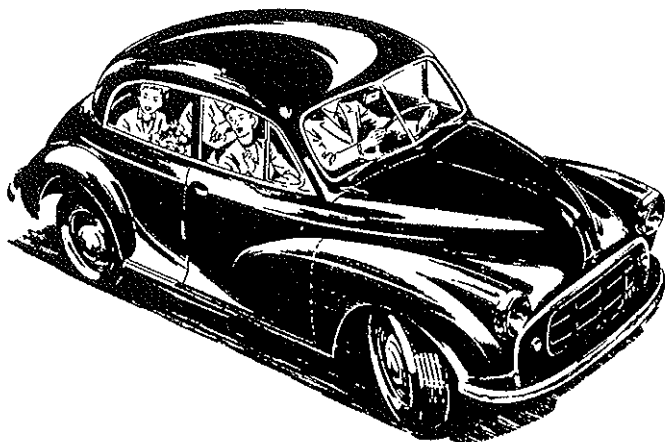
Tilmelding på tlf. 75 69 42 77.

**Søndag den 12. januar**

skal vi igen prøve at bowle. Tag med - det er sjovt!

Tilmelding senest den 7. januar på tlf. 75 65 04 09 eller 40 78 97 59.

A-738 Per Madsen



# VESTJYLLAND

Som kontakmand hevde jeg skrevet til 22 medlemmer om et træf i Herning. Ud af de 22 mødte 7 biler op og 3 havde meldt afbud. Jeg håber at vi fik et nyt medlem!

Vi mødtes hos Vesterbro Vulkanisering, fik en snak om bilerne. Medlem A-2097 Jens Kirkeby stillede sit hus til rådighed, hvor han bød på kaffe og kage. A-839 Simon Marsbøll fortalte om klubbens arbejde og formål. Vi havde en hyggelig dag. Jeg vil hermed

sige tak til Jens, Karen og Simon for deres hjælpsomhed, og tak til alle der mødte op

Jeg vil også her gøre opmærksom på vores temadag, lørdag den 23. november hos Vesterbro Vulkanisering, som vi holder sammen med Midtjyllands-gruppen, og opfordre rigtig mange til at møde op, så vi kan få en hyggelig dag!

*A-1903 Karl Ove Sønderby*



*Bilerne fotograferet foran Vesterbro Vulkanisering i Herning*

# Temadag

I vinterhalvåret er det småt med arrangementerne her i klubben. Det er næsten ikke til at holde ud at tænke på, at der nu går næsten et halvt år uden et eller andet Morris-arrangement. Det er da også derfor, Vest- og Midtjyllandsgrupperne i fællesskab vil forsøge sig med noget nyt.

Vi vil afholde en temadag, og temaet for den første dag er »Hjul«. Og der tænkes ikke på højtiden, der nærmer sig, men derimod på alt hvad der har med hjul at gøre, f.eks. nye dæk, afbalancering, bremses, hjullejer o.s.v.

Tanken er, at interesserede tilmelder sig hos en af de tre nedenstående kontaktpersoner, og giver udtryk for, hvad vedkommende helst vil beskæftige sig med. De emner, der viser sig størst interesse for, vil vi så tage op. Desuden forestiller vi os, at dem, der vil lave noget praktisk på deres bil, skal have mulighed for det på et ordentligt værksted, hvor der er folk tilstede, som ved hvad det drejer sig om. Dem, der er mere til hyggeligt samvær, kan muntre sig med den »pauseunderholdning« deltagerne opfordres til at medbringe; det kan f.eks. være billeder, blade, bøger og videoer. Vi bestiller klubbens samling af videobånd m.m. fra de forskellige træf, så der skulle nok være nogle timers underholdning der.

Vi har fået lov til at låne værkstedet hos Vesterbro Vulkanisering i Herning. Der er både lifte og computere til sporing og afbalancering af hjul. Og så

er der god varme og plads til flere biler. Det betyder også, at man kan få skiftet udstødning og andre småting - så strengt har vi heller ikke tænkt os, at man skal holde sig til dagens tema. Medbring selv værktøj og reservedele.

Hvis der er nogle, der skal have nye dæk, så meddel det venligst en af kontaktpersonerne, så de kan blive købt hjem.

## Priseksempler fra Vesterbro Vulkanisering :

Firestone 145/14	.....	436,-
<i>pr. stk. monteret og afbalanceret</i>		
Michelin 145/14	.....	617,-
<i>pr. stk. monteret og afbalanceret</i>		
Afbalancering alene	.....	100,-
<i>pr. hjul</i>		
Sporing af 4 hjul	.....	375,-

Medbring selv en madpakke, så sørger vi for, at der kan købes øl og vand. Kaffe på kanden og et stykke kringle klarer vi også. Hvis der er stor opbakning til denne idé, så gentager vi det senere, men med temaet »Lak«.

(Ja, ja - nu kommer det....)

**Datoen er den 23/11 og stedet er Vesterbro Vulkanisering, Ringkøbingvej 48, Herning. Vi starter kl. 10.00, og slutter når den sidste går hjem.....**

Tilmelding snarest og senest den 15/11 til en af følgende :

Jens Kirkeby : 97 21 36 06

Karl Ove Sønderby : 97 37 29 42

Simon Marsbøll : 86 86 57 74

*Vel mødt !*

# Omkring sommertræffet i Uppsala

*Hermed lidt kommentarer til sommerens træf.*

*Lad os straks understrege, at vi er ikke i tvivl om det store arbejde der ligger forud for et sådant arrangement, og ikke mindst under træffets afvikling.*

Vores kommentarer indeholder en del kritik, men er ment **positivt**, således at vi alle fremover kan få et bedre træf.

Vi, 2 par, var vældig opsatte på at komme afsted. Glædede os til turen op gennem Sverige og til at møde andre »Morrisser«.

Tilmeldingen til træffet (booking-en) lå helt nede bag ved, det virker ikke særlig imødekommende eller praktisk. Det er da af **betydning**, at man bliver **budt velkommen ved ankomsten** til en træfplads, ikke mindst for **folk der kommer første gang**.

**Vores idé er også et »fællestelt«.**

- Her kunne man have **officiel åbning**, samt få lidt **orientering**.
- Her kunne man **samles**, gå op og **købe en kop kaffe** eller få en **øl**.
- Her kunne man få **besvaret de spørgsmål**, man måtte have til arrangementerne.

- Her kunne være **fællesspisning og efterfølgende dans**.

Inden træffet kørte vi lidt rundt. Der er mange smukke steder og pladser, hvor et Morris træf kunne foregå. Hvorfor man havde valgt det dårligste sted forstår vi ikke. En flad græsmark med 3 toiletter og 3 brusere er for dårligt!!!

Vi har været med til mange fællesture, også udenfor Morris kredse, men denne her er den ringeste. 8 km ud af en hovedvej, 2 km ind til højre til et turiststed, hvor man kunne købe diverse turistartikler.

Vores opfattelse af en fællestur er, at arrangørerne har så meget lokal-kendskab, at de kan lede os af nogle smukke veje, hvor man ellers ikke ville komme, eller vise nogen ting, man normalt ikke ser.

I omegnen af f.eks. Skogkloster, ca. 40 km fra Uppsala, er der en skøn natur, campingmuligheder, bilmuseum og den lille yndige gamle by Sigtuna i umiddelbar nærhed.

Sluttede man så af søndag morgen med **fælles morgenmad** (igen i fællesteltet) kunne man her få lejlighed til at sige farvel til hinanden og lige veksle de sidste gode idéer.

1. Så var der også lidt arrangement til om søndagen
2. Dem der skulle hjemad, skulle ikke tænke på morgenmad, men kunne pakke deres ting sammen. Nu sivede folk afsted.

Selvfølgelig havde vi da sludret og hygget med en masse mennesker, og set på deres dejlige og flotte biler og glædet os over deres entusiasme.

Vi forventer ikke at blive holdt i hånden, men lidt **overordnet styring** ville måske gøre at **flere** fik mere ud af træffet.

Det er jo en lang køretur, færgeudgifter og benzin også, det »vægter« for os alle. Vi syntes ikke træffet var dyrt, men foreslår bare at det kunne ændres lidt her og der til **glæde for alle**.

Endnu engang **tag det ikke som en dræbende kritik, for sådan er det ikke ment.**

Foreningslivet har jo ofte trange kår, og det ville være synd, hvis en god klub med gode aktiviteter taber medlemmer i stedet for at få flere. Der skal jo mange gode oplevelser til, for at genopbygge hvad der er ødelagt på én.

### **Jubilæumstur til England**

Vi har hørt nogle små pip om ovennævnte, og vil meget gerne have lidt mere information på nuværende tidspunkt.

En tur til England er der sikkert stor interesse for, men vi er mange der må have det med i vores langtidspanlægning, så bare lidt ville være rart, det konkrete kan jo vente.

Ja, det var såmænd det hele.

Mange venlige hilsner

*Knud Kisling og Hans Kure-Bonne*

## **Kommentar**

til Knud Kisling og  
Hans Kure-Bonne

*Hver gang, der kommer bemærkninger om forbedringer/gode ideer i forbindelse med vore sommertræf, samler bestyrelsen dem op på en liste. Denne liste udleveres så til de næste arrangører af sommertræf, så de kan drage nytte af den. Listen er kun ment som en vejledning eller en samling gode råd, om man vil. Nu er jeres kommentarer taget til efterretning og vil komme til at stå på listen, der i øvrigt blev gengivet i Norminor nr. 98.*

A-839 Simon Marsbøll

Læs i øvrigt om Englandsturen på side 17.

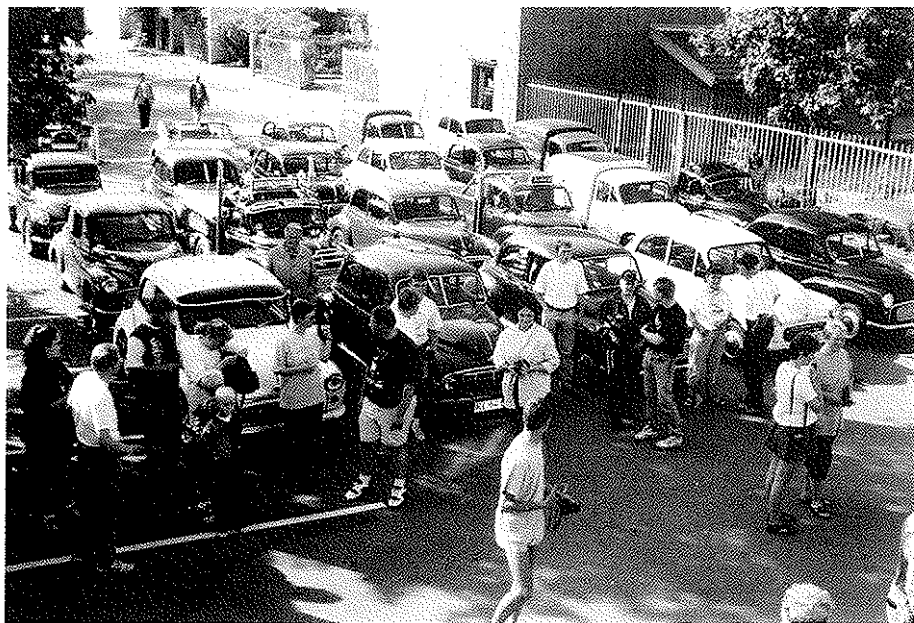
# Regattatræf 1996

*Vi synes jo selvfølgelig selv, vi lavede et hyggeligt træf i Silkeborg.*

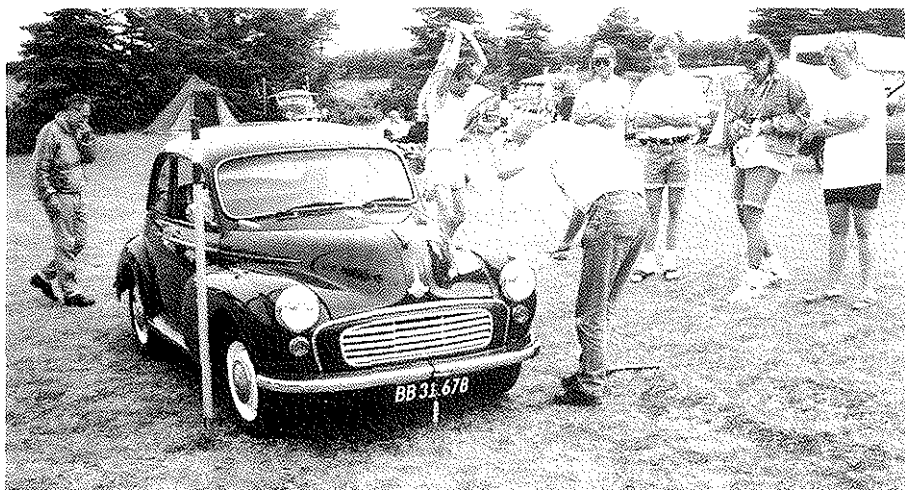
*Vi takker alle jer der kom, og håber også I havde et rart træf.*

*Vi takker også alle de gavmilde sponsorer.*

Udgangspunktet var Silkeborg by's 150 års jubilæum, med alt hvad dertil hører af fyrværkeri, sang, musik og bajere - og der var da nogle deltagere, der så ud som om, de havde taget imod tilbuddet aftenen før... Men alt dette foregik jo inde i byen nogle kilometer væk. Resten af træffet foregik efter den efterhånden velkendte skabelon med fællesgrill om aftenen og en køre-



*Vi var 22 Morris'er, da vi var flest*



*Tjaa.... Hvad skal man næsten finde på at sige til det her ?*



*Små konkurrencer hjemme på pladsen. (og lige en indforstået bemærkning til Per Madsen: Per; hør lige efter.... DYYYYT)*

tur med indskudte pauser om lørdagen (tak for øl og vand, Søgård) og forskellige konkurrencer. Der var også

nogle, der var med på en tur om søndagen til en veteranjernbane.

*A-839 Simon Marsbøll*



# Tur til England i 1998

Som det er de fleste bekendt, så fylder Minoren 50 år i 1998. Ved den lejlighed skal den selvfølgelig fejres efter alle kunstens regler.

Vi laver selv et kæmpe træf med masser af aktiviteter - og lotteri hvor NMMK-medlemmer bl.a. kan vinde vores 2 dørs fra 1958. Men englænderne..... de går sandsynligvis fuldstændig amok i 1998 ved deres årlige træf. Der ventes mere end 1000 Minorer fra alle dele af verden, og også på deres træf kan man vinde en Minor !

Nå, men til sagen. Jeg har talt med nogle, der gerne vil derover og opleve festivitassen, og vi skal selv afsted. Hvis vi allerede på dette tidlige tidspunkt lufter ideen om at samle de interesserede til en fællestur, kunne det jo være, folk kunne nå at få planlagt ferie, fornyet pas, arrangere pasning af hund, sparet op til billetten og hvad ved jeg. Og så ville det jo have været rart med en dato..... Den har jeg nu ventet længe på, men den er stadig ikke offentliggjort. Det kan dog siges, at de normalt holder deres træf i maj/juni. Dette lille indlæg kan derfor betragtes som en slags optakt til et eller andet fælles. Når datoen foreligger, og det hele bliver lidt mere kon-

kret, vender jeg tilbage med et nyt indlæg. Så kan vi finde ud af, om der er interesse for noget.

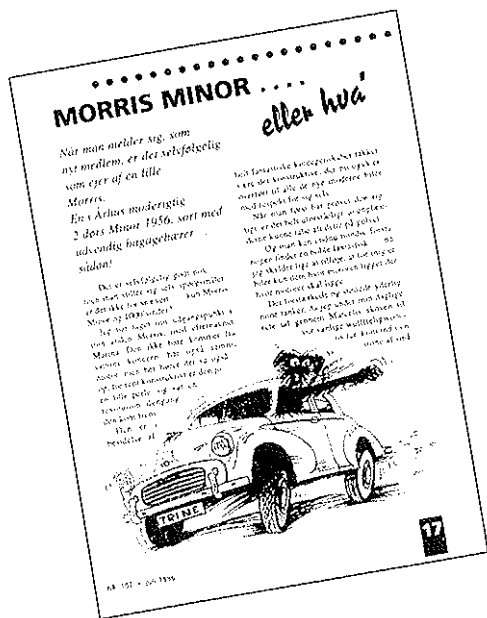
*A-839 Simon Marsbøll*

## Efterlysning

### Norske post-Vans

Klubben har fået en forespørgsel fra det engelske LCV-register, der søger oplysninger om Vans og Pick-up'er fra hele verden. De har fundet ud af, at postvæsenerne i Australien, Bahamas, Iran, Tyrkiet, Danmark, Sverige og Norge brugte Morris Minor Van's. Og de er specielt interesseret i nogle gode fotografier/fotokopier af de norske Van's. Alle oplysninger har dog interesse. Så hvis DU sidder med interessante oplysninger til dem, så send venligst noget materiale til klubben - NMMK, box 28, 5200 Odense V, Danmark.

*A-839 Simon Marsbøll*



**Jørn Jakobsens indlæg i sidste nummer handlede om, hvorvidt NMMK skulle huse andre bilmodeller end Morris Minor. Den har afstedkommet et par kommentarer, som du kan læse her.**

## Kommentar

*fra A-1934 Eivin Mathiesen*

Jeg må indrømme, at jeg også gerne så nogle færre, men bredere klubber. Jeg er i den situation at jeg har 5 forskellige biler, hvilket giver medlemskab af flere klubber og dermed også flere blade, ja også større udgifter.

Jeg tror klubberne har en tendens til, at det kun er deres bil der du'r og

de andre skal kanøflles. Nej, det passer ikke, der skal være klubber / interessegrupper for de enkelte modeller.

Naturligvis kunne man inden for Morris lave en forening, kalde den Morris Garage, og så i denne have grupper for de enkelte modeller. Det vil reducere en hel del udgifter, idet man har flere medlemmer at trække på, bladene vil indeholde en del mere og man slipper for gentagelser. Det vil ingen forskel gøre på eksempelvis et træf, blot der er flere, der får at vide at det er der. Møder kan man jo holde i de enkelte grupper - nej, der kan for mig at se kun være fordele.

Lad det være sagt med det samme, at jeg selv har dannet en klub (for 3 år siden). Den har ikke specifikke krav endnu, men der kan nævnes nogle af dem vi snakker om. Det drejer sig om de såkaldte Halfton Vehicles: Morris 15 - 16 og 1800 samt Austin A 55, både som Van og Pick-up. Skal de være på gule og / eller papegøjeplader, må de være nævneværdigt ombyggede, skal man være ejer af en Halftonner for at være medlem?

Hertil vil jeg så sige: alle kan være medlem af klubben, men vil det interessere en ejer af et hundehus? Måske ikke, men vi vil dog altid kunne nyde en øl sammen til et fællestreaf.

Men en fælles enhed af de forskellige klubber: Morris, MG, Mascot, - ja, alle de biler, motoreykler og andet som mr. Morris har måttet lægge ryg til, vil for mig være en usandsynlig god idé.

*A-1934 Eivin Mathiesen*

## Kommentar

*fra A-1264 Herluf Knudsen  
formand for NMMK*

En kommentar til Jørn Jakobsen's indlæg i sidste nummer mener jeg må være på sin plads.

Til dit første spørgsmål ang. om det ikke er lige snævert nok kun med Morris Minor vil jeg sige, at det synes jeg ikke. Det er jo folks kærlighed m.m. til netop denne bil og ikke de andre geniale englændere, der har skabt grundlaget for mærkeklubben Nordisk Morris Minor Klubb. Hvis man som du (og sikkert mange andre) har tabt hjertet til

en hel stribe geniale englændere vil jeg som du selv nævner det, anbefale at man bruger en organisation som Dansk Veteranbil Klub, da den favner meget bredere, end en mærkeklub som vores gør.

Til det andet spørgsmål ang. et tilholdssted for Marina, Monaco og minier m.fl. ved jeg at der findes 2 klubber for minier samt en Morris Sektion (øst) i Danmark. Dit sidste forslag går på samarbejde med de føromtalte, det har også været prøvet i det små, men aldrig i videre udstrækning. Måske det er en god idé - måske ikke!

*A-1264 Herluf Knudsen*



## Rekorden er slået . . .

*Kan I huske vores certifikatkonkurrence, hvor ejeren af den seneste producerede Minor inden for hver model kunne vinde et certifikat, hvis vedkommende sendte stelnummeret til os ?*

(åndsragt at spørge om noget, når jeg udmærket godt ved, at nogle kan huske det, og andre kan ikke - nye medlemmer har ikke engang hørt om det.....)

Nå, men i NORMINOR nr. 85 blev konkurrencen udskrevet i forbindelse med endnu et af mange indlæg om originalitet og kravet om et certifikat, hvis man ønsker at opstille i originalklassen ved sommertræf. Dette certifikat udstedes i England og koster for tiden 25 £. Det fortæller på hvilken dato bilen blev produ.....Det er vist ærlig talt nemmere at vise vindercertifikatet en gang til, så kan I selv se hvilke oplysninger, man får for sine penge.

BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

Production Record Trace Certificate Number: 94/4038

MORRIS MINOR 1600 (1098cc) TWO-DOOR SALOON

We have researched the records and have the following information on this vehicle:

Chassis number	M-A255-L/1288300
Engine number	10V-189-E-11/64553
Body number	519050
Specification	LHD, Export, Standard
Colour, exterior	Smoke Grey
trim	Blue-Grey
hood (top)	Not applicable
Date(s) built	11-24 November 1970
Date despatched	8 December 1970
Destination (dealer)	D.O.M.L., Denmark
Other numbers (where recorded)	Gearbox: 19999 Rear Axle: 299872 Key Number:
Details of equipment (where recorded)	Boosted heater

Other information The last Morris Minor Saloon was Car Number M-A255-D/1288377, and the first car for Denmark was M-A255-L/1288317.

Issued to: Mr. Benny Jensen

On: 23 February 1994

For and on behalf of the B.M.I.H.T.

Anders Ditlev Clausager - Archivist

Sådan ser certifikatet ud for den 2-dørs, der vandt konkurrencen i 1993.

Nu har jeg fået oplyst, at der findes en nyere 2-dørs ! Den er nu ikke mange minutter nyere, for den har chassisnummer 1288302, altså kun to numre højere. De to biler har kørt med få meters afstand hen ad samle-båndet på fabrikken, og de er sendt med samme skib til Danmark o.s.v. Denne nye bil er altså også frem-

Certifikatet kan købes ved at sende en check til:

British Motor Industry Heritage Trust,  
Archive and Library,  
Heritage Motor Centre,  
Banbury Road,  
Gaydon, Warwick,  
CV35 0BJ,  
England

stillet den allersidste dag, der blev lavet 2-dørs Minorer. Den sidst producerede, der blev sendt til Danmark, var også en 2-dørs, og den havde stelnummer 1288317. Den sidst producerede 2-dørs overhovedet havde stelnummer 1288377. Den lever stadig.

Den »nye« 2-dørs ejes af Knud Kising, Hovmosevej 3, Gadevang, 3400 Hillerød.

A-839 Simon Marshall

# Worldwide Federation of Morris Minor Car Clubs

*På engelsk initiativ er der dannet en verdensomspændende organisation for Minor-klubber.*

*NMMK er meldt ind sammen med indtil videre 15 andre klubber fra hele verden.*

Organisationen har flere formål. Blandt andet kan den behandle emner af fælles interesse, f.eks. udfasningen af blyholdig benzin, lovgivning, reserve dele. Aktiviteter i andre klubber kan virke inspirerende, og måske kan der arrangeres noget fælles, så som køreturer gennem Europa. Desuden er der sikkert en del medlemmer, der kan have glæde af en liste over kontaktpersoner i andre lande. (*se side 24*)

I den første udsendelse fra ferderationen præsenteres nogle af medlemsklubberne, bl. a. NMMK. Den tekniske kvalitet er ikke for god, der er kun 28 sider, og der skrives på engelsk. Skulle der alligevel være medlemmer, der kunne ønske sig et eksemplar, kan det erhverves for den nette sum af £ 1,5 plus porto og hvad det end måtte koste for selve betalingen. Jeg vil gerne lave en samling af bestillinger, så vi får udgifterne ned på et minimum.



Skriv (helst) eller ring (det bliver sandsynligvis til min telefonsvarer) på tlfnr. 86 86 57 74, men det skal være inden 1. december. Så sender jeg en samlet bestilling. Skulle du beslutte dig *efter* tidsfristen, kan materialet fåes ved at skrive til :

Mr. Ray Newell, 84 High Street,  
Loscoe, Heanor, Derbyshire  
DE75 7LF.

Et vigtigt formål for federationen, er at skabe et overblik over hvilke reservedele, der er tilgængelige et eller andet sted i verden. Det kræver dannelsen af en database, og denne opgave har en gut ved Randers i Danmark påtaget sig. Anton samler simpelthen oplysninger om reservedele fra alle klubberne, og i følge tidsplanen skulle der være et samlet overblik over reservedele til Serie MM og Serie II inden udgangen af 1996 ! Minor 1000 med 948 ccm motor følger et halvt år efter, og ved udgangen af 1997 forventes databasen så komplet som sådan en nu kan blive.

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



N.M.M.K.



The Norsk Morris Minor Klubb was founded in Norway in 1978. It was soon realized that the club should be Scandinavian and it was renamed the "Nordisk Morris Minor Klubb" (Norsk = Norwegian and Nordisk = Nordic).

Every year since 1978 the Annual National Rally has been held in turn in Norway, Sweden and Denmark. In each country we have groups who arrange local mini-meetings, and some of these meetings are repeated every year. One mini-meeting is most peculiar since it is held during the statistically coldest weekend in Norway - and we sleep in a tent in the middle of the Norwegian wild-life!



*Preparing for the Annual group photo at the National Rally in Copenhagen - 1995*



6 times a year our members receive a copy of our magazine "NORMINOR". The contents of the magazine is what the members send to our editor. This is usually rally reports, articles from newspapers and magazines, statistics of various kinds, technical advice, cars and spares for sale, etc. Normally we do not advertise in NORMINOR and yet the annual subscription is only 180 Dkr. (= £20 sterling) for the some 680 members at the moment. We also produce a calendar with colour photographs within the limits of the subscription fee. The only other source of income is the sale of club regalia, but we only make a marginal profit this way. Once in a while we have a competition or a lottery of some kind. We have just announced a lottery for the 1998 50-year anniversary rally to take place in Denmark. The first prize is a 1958 2-door Saloon restored to original specifications! The process of restoring will be followed step by step in NORMINOR. Due to Danish legislation you have to be a member of the N.M.M.K. to buy lottery tickets. This is not a major problem since we already have members outside of Scandinavia. We even have a few in the U.S.A.

*We usually have small competitions at our meetings. In this one a blindfolded driver is guided by a passenger and the one who places the pin closest to the central dot wins a prize*

However, you don't have to be a member to join our rallies, so it may be worthwhile to study our current list of 1996 events. The photographs may give you some idea of the contents of our meetings.

By the end of 1996 our club will be a member of "Motorhistorisk Samråd", and thereby a member of F.I.V.A. These organisations lobby the interests of old-car owners. This is unfortunately necessary if we want to keep our cars on the road. Especially as Denmark lacks politicians who are interested in old cars.



*Getting in line for a trip through Copenhagen during rush-hour*

---

## SPARES BULLETIN

One of the main aims of the Federation is to seek to ensure the continued use and preservation of the Morris Minor. One of the main ways of ensuring that this can happen is to create a database of spares information.

A substantial offer of assistance has been made by a leading Morris Minor Specialist, Anton Kamp from Denmark. Anton's Morris Minor business is Heritage Approved and he already has a database of most of the spares available in the U.K. Anton also has links with the Sri Lanka based parts re-manufacturing company, and is a frequent visitor to the Indian Sub Continent.

The initial proposal is to begin the process of creating a database by concentrating on the early cars. It is hoped that by December 31st 1996, a spares catalogue with referenced part numbers and suppliers will be available for Series MM and Series II models 1948 - 1956. Part II for Morris 1000 948cc models 1956 - 1962 will follow by June 1997 and the Final part, Morris 1000 1098cc models will be completed by December 1997.

In order to assist Anton in this major undertaking, Federation Spares contacts are asked to inform Anton of any spares held by their Club or by known suppliers in their country.

### CONTACT ANTON KAMP

at:- Ostergade 17,  
Asferg,  
DK-8990.  
Farup,  
Denmark.

## SPARES CONTACTS

### **Cornwall Morris Minor 1000 Club**

Allan James,  
Unit 7,  
Willow Green Farm,  
Threemilestone  
Truro, Cornwall.  
England.

### **The Irish Morris Minor Owners Club**

Noel J. Williams,  
National President,  
3 Turnapin Cottages,  
Cloghran,  
Dublin 17.

### **Morris Minor Owners Club**

Duban, S. Africa,  
Graham Jordan,  
1 Brent Road,  
Pinetown, 3610,  
South Africa.

### **Nordisk Morris Minor Klubb,**

Anton Kamp,  
Ostergade 17,  
Asferg,  
DK-8990.  
Farup, Denmark.

### **Auckland Morris Minor Enthusiasts Club**

Julie Hunte,  
Secretary,  
C/-35 Hayr Road,  
Three Kings,  
Auckland 4,  
New Zealand.

### **Morris Minor Owners Club**

Bryan Gostling,  
18 Bircham Road,  
Reepham,  
Norfolk,  
England.

### **Italian Morris Minor Club**

Marcello Piazza,  
Via R. Fucini, 204,  
0137 Rome,  
Italy.

### **Morris Minor Registry Of North America**

Tony Burgess,  
318 Hampton Park,  
Westerville,  
Ohio,  
43081-5723  
U.S.A.

### **Swiss Morris Minor Club**

Pierre Nagels,  
Rte de la Gruere 7,  
CH-2726  
Saijuelogier,  
Switzerland.

### **Morris Minor Owners Club of South Africa**

Gary Dodds,  
15 Hartley Road,  
Parsons Hill,  
Port Elizabeth 6001,  
South Africa.

### **Morris Minor Club Of N.S.W. Inc.**

Martin Chapman,  
Membership Officer,  
PO Box 605,  
Granville N.S.W. 2142,  
Australia.

### **Morris Minor Club Of Tasmania Inc.**

J. Stebbings,  
Secretary,  
PO Box 783,  
Devonport,  
Tasmania. 7310.

### **Morris Minor Register**

Deutchand,  
Holger Blohs,  
SchloBstr. 66,  
22941 Bargteheide,  
Germany.

### **Morris Minor Club Nederland**

Anton Visser,  
Middelstekampaan 7,  
8042 H G Zwolle,  
Netherlands.



*This is to certify that*

NORDISK MORRIS MINOR KLUBB

*has registered as a*

*Member Club*

*of the*



1996

Signed *Ray Newell* .....

*Morris Minor Owners Club Secretary*

*Det synlige bevis for NMMK's medlemskab !*

Sådan

## pilles en Minor fra hinanden

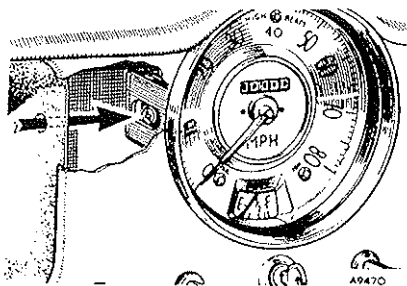
*NMMK har købt en 2-dørs Minor fra 1958. Den skal renoveres og indregistreres inden træffet i 1998, hvor den bliver hovedgevinst i klubbens jubilæumslotteri. Renoveringen følges her i NORMINOR. Der er indtil videre følgende sponsorer :*

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

## Instrumenter og ledningsnet

Nu er instrumentbrættet jo til at overskue på en Minor, men jeg synes, det lyder flot med overskriften »Instrumenter«..... Nå, speedometeret er nemmest at fjerne, hvis handskerums-

indsatserne er fjernet først. Og handskerumsindsatsen i førersiden afmonteres nemmest, hvis ratstammen er fjernet. Begge dele giver sig selv, dog vil jeg lige nævne, at boltene nederst på ratstammen, hvor den er monteret på selve tandstangen, skal helt ud - det er ikke nok at løsne den. Desuden skal der holdes kontra på nogle møtrikker umiddelbart under handskerumsindsatsen, når ratstammen skal afmonteres for oven. Løsn derfor handskerumsindsatsen og puf den nogle centimeter ind i hullet. Når der er plads nok, kan man se der er to skruer, som holder speedometeret - en i hver side. De skal, ud og speedometeret hænger



Her vises den ene skrue som holder speedometeret fast

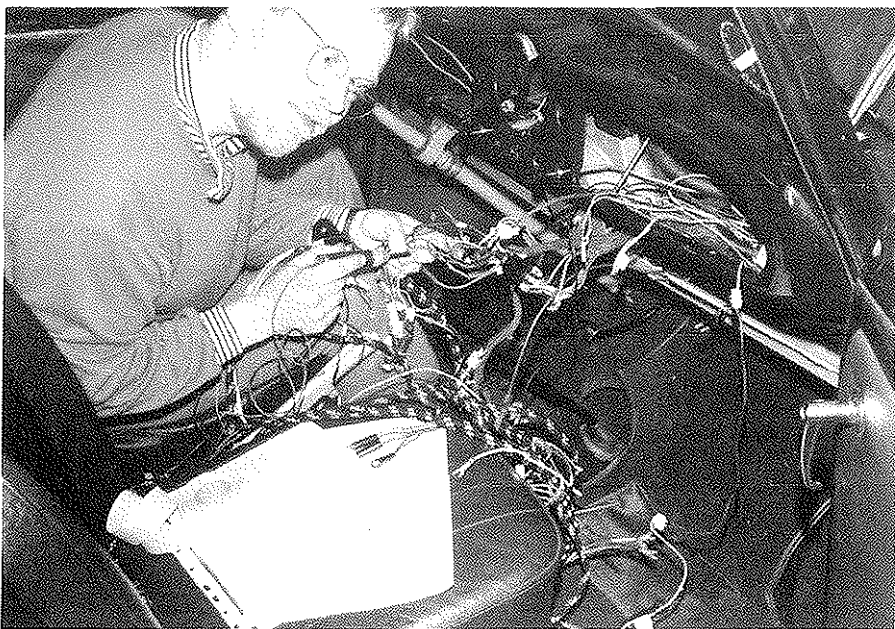
nu kun i ledninger og speedometerkabel.

På vores bil skulle alt jo skilles ad, men hvis man blot skal have speedometeret ud, kan det faktisk godt lade sig gøre uden at afmontere noget som helst. I handskerumsindsatserne er der et hul for oven ind mod speedometeret. Herigennem kan en stjerneskruetrækker nå de to bolte, der holder speedometeret, men pas på skruen ikke ryger af skruetrækkeren, når du forsøger at hive den ud gennem hullet. Det kan være en hjælp at magnetisere skruetrækkeren først.

Nå, men speedometeret er nu løsnet, og med en hånd gennem handskerumsåbningen kan man finde spec-

dometerkablet og skruet det løs. Nu hænger speedometeret kun i ledningerne, og det kan nemt afmonteres fuldstændigt. Det er nu let at komme til at afmontere starterkontakt, chokerkabel, visker- og lyskontakt. Hvis man er heldig, er det nu man kan observere interessante elektriske udladninger og opleve lugten af smeltet plastik, når man opdager, at man ikke har husket at afmontere ledningerne på batteriet.....

Vi er nu så småt i gang med at afmontere ledningsnettet. Det skal på dette tidspunkt ikke skorte på venlige henstillinger om at huske at mærke hver enkelt ledning af under hele processen med at afmontere ledningsnet-



*Uha, uha, det var dålemt' med at holde tungen lige i munden, da jeg i sin tid skiftede ledningsnettet ud....*

tet - og det er uanset om man skal genbruge det gamle ledningsnet eller have et nyt monteret. Nu skal det lige siges, at min samlede viden om elektricitet kan gengives således :

Og det er jo ikke det store sus, må jeg indrømme. Min eneste chance med el er derfor at kopiere i mindste detalje eller søge professionelle hjælp. På billedet er jeg ved at skifte ledningsnet på familiens 55'er ud fra ovennævnte princip. Det gik fint, men ladelampen lyste, da jeg stiv af skræk og med en ildslukker i hånden startede bilen første gang efter udskiftningen. Og da jeg accelererede og omdrejningerne steg, lyste pæren kraftigere for til sidst at springe..... Bilen kørte godt nok, men blev ved med at springe ladelamp-pærer. Til sidst mente jeg, at livet måtte kunne fortsætte uden lys i ladelampen, og det var først længe efter, at jeg opdagede, at en ledning til varmeapparatets blæsermotor ikke var blevet monteret på kontrolboksen. Den blev monteret, og jeg satte igen en ny pære i ladelampen - nu virkede det hele..... Jeg fatter ikke en hujende fis af det der elektriske.

Bortset fra det, så nærmest flåede vi bare ledningsnettet af vores konkurrencebil - der var nemlig ingen tvivl om, at det skulle skiftes. Men det er helt sikkert ikke mig, der skal montere det nye igen til sin tid.

Jeg må nok hellere lige lade en bemærkning falde om afmontering af de gamle brune kontakter til visker og lys (det er den type man hiver i - de

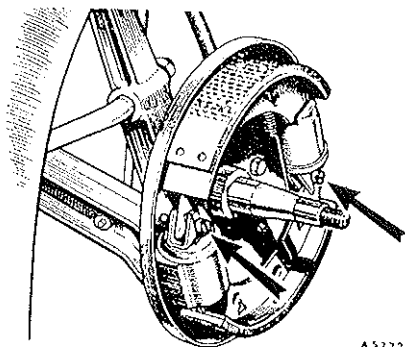
nyere sorte er ikke så udspekulerede, at man ikke hurtigt gennemskuer, hvordan de afmonteres). På bakelj-knappens underside er der et hul. I dette hul sidder der en fjederpåvirket fidus, der skal trykkes ind, mens knappen trækkes udefter - voilà.

Når speedometeret og handskerumsindsatserne er afmonteret, er det en smal sag at få afmonteret varmeapparatet, men husk lige på, at der vil være en sjat vand tilbage i systemet.

## Bremsesystem

*Tap bremsevæsken af og pas på - det er aggressive sager.*

Hvis der er den mindste tvivl om hvorvidt en bremседel kan genanvendes, så smid den ud. På vores bil bliver alt udskiftet, så afmonteringen af bremседelene kræver ingen større forsigtighed. Der er næsten altid problemer med afmonteringen af bremse-

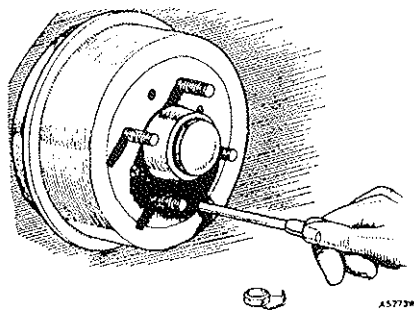


*Bremsebakkerne løsnes v.h.a. en skrue. Foran er der to pr. hjul.*



*Hvis tromlen sidder uhjælpelig fast, så brug en hammer ligesom Peter gør her. Slå kun på den flade del!*

tromler, hvis bilen har stået stille længe. I så fald findes en god solid hammer frem..... Det er forholdsvis let at smadre og deformere tromlen med en



*De bugeste bremses har kun én justerskrue, som kan justeres gennem hullet i bremsetromlen.*

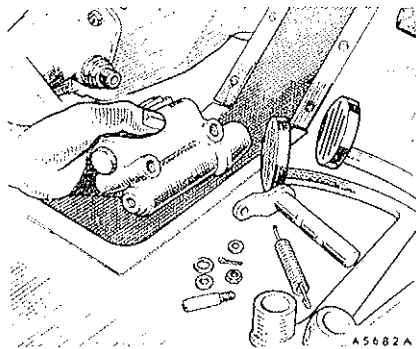
hammer, så man skal altid fare med lempe, og kun slå på den lodrette flade - aldrig på den krumme del. Det kan godt være det tager lang tid, men til sidst giver den sig, og man kan dreje hullet hen foran bremsebakkernes justér-skruer og få dem løsnet.

Hvis bremserørene er af kobber, kan man jo lige så godt forsøge at redde dem. Det kræver rustløsner og en fastnøgle, der bare passer. Er de af jern ligesom på vores konkurrencebil - så smid dem ud, for de er ikke populære nede i synshallen til sin tid.

Hovedcylinderen har vi endnu ikke afmonteret, da det kræver afmontering af torsionsstangen, før man kan hive de fladhovede bolte ud, som holder hovedcylinderen fast i langvangen

(hvis vi fjerner torsionsstangen, er chassiet ikke mere mobilt). Der er mange Minor-ejere gennem tiderne, der ikke har monteret hovedcylinderen rigtigt. Boltene er kommet den forkerte vej i, men det kan give det problem, at de rager for langt ud og gnaver mod torsionsstangen. Husk lige det ! Man kan altså godt undgå det med torsionsstangen ved at bøje den lidt nedefter med et koben, så der bliver adgang til boltene - shhh....

Nå, men hovedcylinderen fjernes altså ved at fjerne de to bolte, afmontere to bremsør og få lirket den lange »pind« ud, som overfører bremsepedalens bevægelse til hovedcylinderen. Der er en returfjeder, der må væk og pedalarrangementets kontakt til koblingen skal af, og bremsepedalen trækkes opad, så kan det lade sig gøre.



*Dette er den officielle måde at afmontere hovedcylinderen; af med pedaler og alt muligt.*

Men skal pedalarrangementet alligevel helt af, bliver processen meget nemmere.

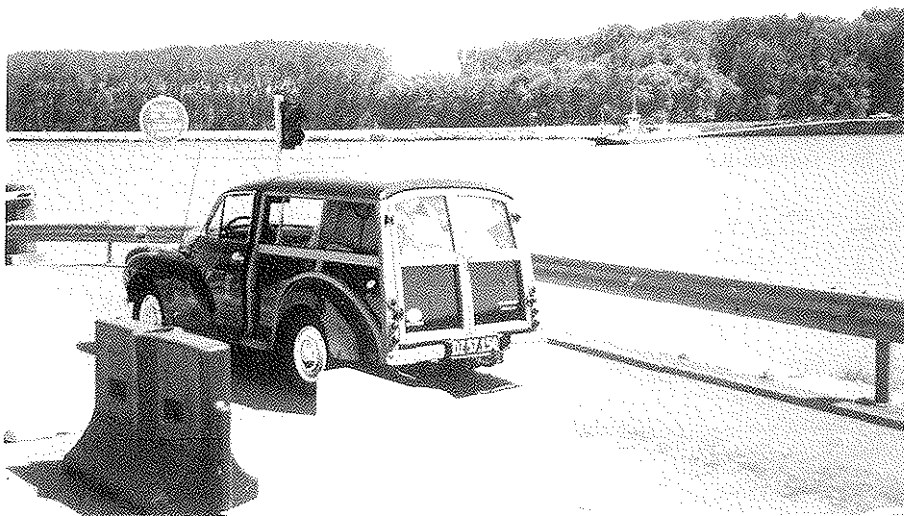
*A-839 Simon Marsbøll*

## Frankrig tur/retur

*I løbet af vinteren havde vi så småt gået og snakket om en længere køretur sydpå i vores Traveller.*

Og efterhånden brændte vi varm på idéen, så vi besluttede, at vi i starten af juli måned, i vores sommerferie, ville

tage på en telttur til Frankrig. Vores venner og omgangskreds var temmelig forbløffede, og vi måtte lægge ører til megen bekymring, hån og bespottelse. Man kunne da ikke være ved sine fulde fem, når man ville køre så langt sydpå i den gamle spand! Var det en god idé, at investere i en trailer, der bare skulle fyldes med reservedele o.s.v., o.s.v.



*Her holder vi og venter på at blive fragtet over Rhinen, så vi kan komme fra Frankrig over til Tyskland*

Men vi stod gennem »øregasstormen«, og da tiden nærmede sig, fik vi pakket Morrissen. Det siger sig selv, at med 2 voksne, 2 børn, telt og campingudstyr, ja så var bilen pakket til bristepunktet. Jeg havde trimmet vores Morris så godt, jeg kunne. Der var skiftet olie, den var blevet smurt, benzinpumpen rensset, platinerne og tændrørene var blevet rensset og justeret. Jeg havde som reservedele kun taget ekstra platiner, tændrør, kilerem, et par vitale fjedre og så noget vand og olie med.

Dagen for afgang oprandt, og vi kørte fuld af optimisme fra hjemstaven i Ålborg sydpå. Vi havde i første omgang besluttet os for en camping-

plads i byen St. Marie Aux Mines, som ligger sydvest for Strasbourg i et lille bjergområde. Denne plads nåede vi uden problemer efter et par dage, da vi valgte at tage et par overnatninger på vej derned. Det var vores børns første rigtige lange køretur, og dette tog vi selvfølgelig hensyn til.

På campingpladsen i Frankrig viste vejret sig i bjergene fra sin værste side. Efter nærmest at være regnet væk i 3 dage, hvor alt efterhånden var vådt, valgte vi at flytte væk fra bjergene og så hen til en plads i byen Rhinau. Det viste sig at være en rigtig danskerplads, hvor 95 ud af 100 campister var danskere. Men det var et dejligt sted, og så var det kun halv pris for over-

natninger i forhold til den sidste plads, vi var på.

Dagen efter satte en hedebylge ind, og vi fik en masse dejlige og solfyldte campingdage. Ja, vejret var så godt, at vi valgte at blive nogle ekstra dage. Så kunne vi også få den franske Bastilledagsfest med, og det var en utrolig dejlig oplevelse, som vi kun kan anbefale. Festen sluttede med et gigantisk festfyrværkeri ved midnatstid, efter at al lys i byen var blevet slukket.

Vi tog en anden rute hjem. Det skulle vi nok ikke have gjort, for af en eller anden mystisk årsag kørte vi forkert, og det opdagede vi først, da vi havnede helt nede ved Basel ved den schweiziske grænse. Det gav nogen ærgrelse og ekstra timers køretur, men vi nåede sikkert hjem til Ålborg igen, og hjemad tog vi kun én overnatning. Det blev til nogle timers søvn i Morrissen, da vi havde brugt for mange penge på ferien. Men sådan går det vel altid.

Vi har ialt kørt 3000 km. Der har ikke været det mindste bøvl med bilen.

Den kørte fint de 110-120 km/t på motorvejene. Benzinforbruget har været 13,6 km/l, og motoren har slugt 1,5 liter olie. Der kom et par gange et par mystiske nye lyde, men rigtig nervøs var jeg faktisk kun, da vi kørte gennem Elbtunnelen i Hamburg i myldretiden. Da bad jeg godt nok til Gud om, at det ikke skulle være nu, at bilen skulle strejke !

Vi har haft en dejlig tur, hvor vi også sommetider har kigget lidt til den gode komfort moderne biler har, specielt da vi sad i Morrissen som sild i en tønde. Men stoltheden over, at vores gamle Traveller har klaret den lange tur på fornemmeste vis, ja, det kan ikke gøres op i moderne komfort eller penge.

Efter at vi kom hjem er der ingen venner eller bekendte, der har hånet vores Morris. Og så har vi fået lidt blod på tanden. Hva' med Italien næste sommer . . . . .

A-1293 Jens E. H. Kjeldsen

## Kørsel med Minor i England

*I mange år har jeg hvert år kørt med min Traveller i England.*

Landets mangfoldighed i landskabelig og naturmæssig skønhed med opfyldelse af ens evt. historiske interesser

overgår på mange måder, det man i det øvrige Europa skal køre tusinder af km for at opleve. Øde bjerglandskaber med en fantastisk natur, til flade landskaber med floder og kanaler kan man opleve indenfor nogle få hundrede km. De mange små snoede veje, maleriske landsbyer samt talrige ridderborge,



klostre og andre historiske steder finder man næppe så tæt andre steder.

Bilkørsel i England og især med en 28 år gammel Morris Traveller er noget helt specielt og en stor oplevelse. Jeg tænker ikke kun på venstrekørselen, som for mig og i flere år bosat i England, er helt naturligt. Tillige er venstrekørsel jo en fortsættelse af romernes første vejregler, som man også fulgte i det øvrige Europa indtil omkring 1893, indtil man indførte Napoleons mærkelige idé med at holde til højre også i Danmark hvor man også tidligere havde venstrekørsel, men det er en helt anden historie.

Bilkørsel er også på mange andre måder noget helt særligt i England. Det kræver gode kort og en god »navigator« som kortlæser. Hvis denne er ens hustru må man have et særligt godt ægteskabeligt forhold, for fejlkørsel er mere naturligt end sjældent. Skiltning er nemlig også noget for sig selv. Mange steder direkte mangelfuld, andre steder skal man vænne sig til to typer vejskilte. Først møder man en angivelse og retning til en by 50-100 km væk, hvor man slet ikke skal, derefter måske skjult af det første et andet skilt med lokal sted- og byangivelse. Begge typer helt uden afstandsangivelser. De gamle vejskilte i England havde altid afstand i miles, men da de nye vejskilte begyndte at blive indført, viste man ikke om man i »Brussel« ville kræve at man gik over til km, derfor undlod man helt at give afstand i miles eller km. Skilte er også anbragt få meter fra selve krydset, således at man faktisk er ude i det når man kan læse det og skal

tage sit kort frem. Det bevirker ofte en lang bilkø bag ved, men med englændernes sædvanlige tålmodighed venter man bare, hvis da ikke een eller flere springer ud for at hjælpe og måske få en lille snak om Morris'en mens de andre bare venter.

Man har »A«, »B« og »C« veje samt »M« egentlige motorveje. »A« veje er trods de er hovedveje, ofte så smalle at overhaling er umulig, »B« veje endnu smallere og snoede, ofte med vigeplads til at holde for modgående. »C« veje er lokal veje. Mange veje er med høje og skarpt klippede hække eller stenmure på begge sider. Udsigt er umulig bortset fra bakketoppe. På de mindre veje er der ofte vejsving for hver 100 meter og helt uden advarsel og det er selv om det er 90° sving. Men alle veje har utrolig god belægning, helt ud til siderne, men de mange nødvendige vedligeholdelsesarbejder med kun en halv kørebane, bevirker at der ofte dannes lange kø'er. På egentlige motorveje kører man virkeligt stærkt og der er stor trafik, her bør en gammel Morris holde sig fra.

Lange kø'er efter en gammel Morris belæst med 2 personer, campingudstyr og 2 cykler på taget på de små smalle veje bevirker tit lange rækker af biler bag ved, men ingen presser og når overhaling er mulig, bliver man passeret med et venligt nik og et smil. De meget stejle bakker er også noget for sig selv. Ofte er det omkring 25-30%. I Skotland sidste år måtte Morris'en give op på en 25% stigning, men det var også med den gamle motor, der

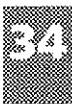
havde kørt over 300.000 km, i år gik det bedre med en ny motor. I Skotland holdt andre biler på toppen af bakkerne, man stod ud og klappede i hænderne når vi kom op langsomt i første gear. »Vi passerede jer for en halv time siden, vi troede aldrig I kom op, vi havde også en Minor engang« .

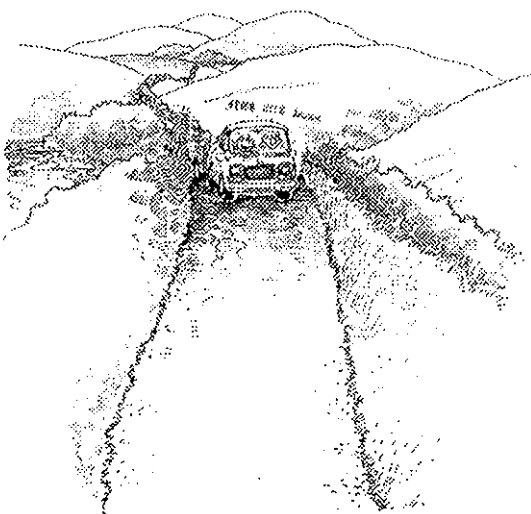
Dette mødes man tit med på parkeringspladser i byer og andre steder. Man kommer hen og taler om dengang Morris Minor var almindelig i England og det hvad enten man stiger ud af en Jaguar eller Mercedes. I det hele taget nyder en Minor en fantastisk goodwill i England. For et par år siden var jeg ude for et uheld. Håndbremsen holdt ikke på en bakke og den hoppede ud af gear. Morris'en fortsatte alene indtil en affaldsbøtte og husmur stoppede den, med en knust forskærm til følge. Vi fortsatte og utallige var de henvendelser om at der lå en Morris mekaniker lige i nærheden. Vi ventede imidlertid med reparationen til vi nåede en by hvor vi skulle have et længere ophold. En opringning til et Morris værksted, der lå ca. 60-70 km væk, medførte at man afhentede min Traveller, morsomt nok på en Brenderup anhænger, bag ved en anden Traveller. Et sjovt syn da de begge kørte bort. 1½ dag senere blev min Traveller bragt tilbage på samme måde, nu med ny skærm og lygte, som ganske vist var med glas til venstre kørsel. Se det kalder jeg service, også prisen var meget rimelig og man tog intet for transporten.

Der er i England Morris værksteder overalt, små som store, på andre bil-

værksteder er der altid en ældre mekaniker, som kender alt til Minoren. Reservedele fås overalt, men priser kan være forskellige, så det kan betale sig at høre sig for, hvis det er større ting det drejer sig om. Nogle reservedelslagre har specialiseret sig og har kun motordele og nye motorer; andre karroseridele og andre igen kun alle typer indtræk og renoverer dette. Nogle firmaer handler kun med nyt træ til Traveller mens andre har det hele. De fleste større alm. bilistbutikker har som regel alle de mest almindelige reservedele til Minor som benzinpumpe, relæer og andre tændingsdele. I en ganske almindelig isenkramforretning købte jeg engang et nyt bagleje til Traveller og skiftede det i en vens have.

Min nuværende Morris mekaniker kalder sig »Morris Surgent« (Morris Kirurg) er uddannet i Royal Air Force, som kun har Minorer af alle typer. Han har nu til huse i et par garager i en frugthave. Overalt mellem frugttræer står hele og halve Morris'er under opbygning som original eller til speciel ønsker, som isvogne og lign. En »ny« Traveller skulle netop afleveres til en kunde, den stod fuldstændig som ny og original; pris £ 4300, ca. lidt over Kr. 39.000, en helt anden pris end hos Morris Centret i Bath, hvor der altid står 15-20 »nye« Minorer af alle slags. Men »frugthave« mekanikeren er jo heller ikke så imponerende, men han er meget omhyggelig og dygtig. Sidste år fik jeg en ny motor isat. Den gamle havde gået over 300.000 og i år fik jeg en ny gearkasse til en rørende





*Fabelagtigt hva' -  
og ikke andre biler at se !*

billig pris, og den blev virkelig afprøvet.

Dette års tur gik nemlig til Wales, som er et bjergområde af umådelig skønhed. Der var stigninger, som jeg aldrig tidligere havde set i England og det siger noget. Men nu var der ingen problemer med en kun eet år gammel motor og ny gearkasse, men jeg måtte trods alt ned i første gear flere gange. Wales er på mange måder et meget specielt område. Foruden at være et naturskønt område med mange historiske borge og slotte og med kul- og guldminer, som kan besøges, og med mange morsomme små smalsporede jernbaner med damp er landet specielt,

idet det har sine egne penge, frimærker, og sprog. Sproget er Walisisk og verdens ældste stadig talte sprog, som er et keltisk sprog idet kelterne af romerne blev jaget til Wales. Sproget har kun 7 vokaler i alfabetet og derfor umuligt at udtale, hvis man ikke kender lidt til det. Før var alle vejskilte på Walisisk men i dag er der en engelsk undertekst. Man forstår og taler engelsk, men der er stadig 10% af befolkningen, der kun taler Walisisk, som ellers bruges i mange mindre byer som lokalt sprog. Det er en god ide at få lidt kendskab til Walisisk for at kunne udtale stednavne, og det giver altid lidt mere kontakt til den hyggelige befolkning hvis man siger man ikke kommer fra »Lloeg« (England) og gerne vil lære lidt »Cymraeg« (Walisisk).

En oplevelse var også flere steder at møde et midlertidigt opsat skilt både i selve England og i Wales med ordene: YOU ARE NOW ENTERING A POLICE WARNING AREA. Hvad var dog det? Lidt længere henne holdt en politibil. Efter at have mødt dette skilt flere gange stoppede vi op og spurgte hvad det betød. »Fartkontrol« lød svaret. »Men når man ser skiltet, kører man jo ikke for stærkt«, svarede jeg forundret. »Nej, det er da også meningen«, svarede de venlige politifolk. Jeg fortalte om politiets radar kontrol i Danmark og skjulte kontrol. »Det er da unfair«, lød svaret fra det engelske politi, her sætter vi da advarselsskilte op. Også skiltet med VEJARBEJDE og altid med teksten »De må meget undskyldte, hvis vi sinker

Dem« og når vejarbejdet sluttet kommer skiltet »Tak fordi De tog hensyn til os og kørte forsigtigt«, viser den engelske høflighed overalt også i trafikken.

De daglige leveomkostninger er også langt billigere i England. Der er nemlig ingen moms på madvarer og så er momsen kun på 17½ % ellers. Et glas øl på en pint ca. ½ ltr. på de hyggelige pubber koster kun ca. 70 P eller ca. 6 kr. og så kan man vælge ofte mellem 20-30 ølsorter foruden Carlsberg. På pubberne fås næsten altid også forskellig måltider til ca. £ 4,50 eller 40-45 kr. som det dyreste. Oksesteg med masser af grøntsager. »We are proud to serve English beaf«, som der står. (Vi er stolte af at kunne servere engelsk kød), som der står på skilte.

På vej tilbage fra Wales besøgte jeg igen min Morris mekaniker og fik vognen fyldt op med reservedele. Benzinpumper, baglejer, bagaksler m.v. og naturligvis træ til Travelleren. Der er jo et år til jeg igen skal til England og man ved jo aldrig!!

Vi kørte ialt 3079 km i England og Wales i år, lidt mere end sidste års tur i Skotland. Vi brugte 239 liter benzin, det bliver ca. 12-13 km pr. liter til trods for den hårde belastning med vægt og de mange stigninger. Motoren brugte 2 liter olie og ialt blev de rene kørselsudgifter til lidt over 1300 kr. (benzinen er også lidt billigere i England). Prisen for at få bilen over nordsøen fra Esbjerg til Harwich er ca. kr. 3900 tur / retur for 2 personer afhængig af evt. køjeplads og det betales jo nemt ved køb af reservedele og evt. store reparationer af Minoren og så har man en

oplevelsesrig og problemløs ferie samtidig.

Eneste problemer var støj fra slidte lejer i dynamoen, som blev midlertidigt ordnet ved at slække remmen. En tabt tilbagetrækningsfjeder til koblingspedalen blev også midlertidigt ordnet ved en snor, som jeg kunne trække pedalen op med indtil jeg fik sat min extra fjeder på. Olie der løber ud fra differentialet til baglejet og ud på højre bremsebelægning, har jeg kæmpet med i flere år, og kræver rensning med specialvædske »Brake Clean« hver 5-6 måned ved normal kørsel. Det var også sket i England, en »tre-hjuls bremse« er jo lidt uheldig ved de mange stejle nedad kørsel, hvor bremserne tilmed løber meget varme, så belægningen måtte renses af for olie. Det gøres nemt med den særlige rensenvædske og operationen tager mig kun en halv times tid og kan gøres på vejen.

Næste års tur går til Cornwall og syd-Wales og i planlægningen forventes ingen større mekaniske reparationer det næste år, hvis da ikke de daglige ture og vinteren tager for hårdt på den. Forbedringer og særlig indretning til campingudstyr, køkkensager, kort og bøger samt nødhjælp og overnatning for 2 personer i Traveller'en, hvis campingplads ikke er til at finde, er overstået med flere års erfaring fra langture og rejser med Morris'en, hovedsageligt i England, Skotland og Wales, hvor der trods alt er lidt at tage hensyn til. Denne erfaring giver jeg gerne videre ved evt. henvendelser.

A-1841 Finn Wodschow

# En rejsebeskrivelse om en tur tværs over USA

Den 24. maj 1996 var jeg i Amsterdam og aflevere min Minor i frihavnen, så den kunne blive afskibet til New York med forventet ankomst den 16. juni 1996. Jeg rejste selv til New York torsdag den 13. juni 1996 og landede i JFK Airport midt på eftermiddagen. Jeg havde en aftale med en af min tidligere nabo's venner, Marc, om at jeg kunne sove hos ham ihvertfald den første nat. Efter en mindre bustur til Manhattan Centrum og kort taxitur kunne jeg begynde at finde ud af at få min bil indregistreret. At køre i taxi i New York kan ikke beskrives, det skal opleves. Helst iført styrthjelm, H-seler, faldskærm og 3 stesolider. Fredag formiddag var jeg så klar til at gå i krig med de forskellige autoriteter, først med shippingfirmaet som fortalte at

skibet ville komme ind sent mandag eftermiddag, med udlevering tidligst tirsdag morgen, men mandag morgen ville han faxe de fornødne toldpapirer til mig, hvilket han også gjorde. Derefter fik jeg fat i forsikringsmanden, som fik de sidste detaljer om bilen, og som sidste punkt ringede jeg til DMV (motorkontoret) ang. indregistrering. De forklarede at jeg skulle stille med gyldigt Creditcard, forsikringsbevis, registreringsattest på engelsk og int. kørekort. Da jeg forklarede dem, at reg. attesten var på dansk og at jeg af den amerikanske ambassade i Kbh. var forklaret at jeg skulle vente med kørekortet til jeg var i USA, da jeg alligevel skulle op til køreprøve, sagde de at jeg var nødt til at skaffe et bevis for at mine papirer var ægte. Feks en udta-



Ankomst til Amsterdam den 24. maj

lelse fra det danske konsulat i N. Y.. Da de to sidste punkter måtte være de vigtigste, før jeg op på konsulatet tre min. i lukketid og fik dem til at skrive det nødvendige med kopier, segl, kruseduller osv. Det kostede den nette sum af 39 dollar. Derefter ringede jeg til dem jeg skulle over til, for at bede dem om at sende mit Creditcard til mig på den absolut hurtigst mulige måde, uanset pris. Det blev til 9 dollar. Tolden forklarede, at når jeg havde papirerne fra shippingfirmaet, skulle jeg komme ud til dem og få ordnet resten. Nu havde jeg så resten af dagen og hele week-enden til at se på N. Y. i al dens herlighed. Jeg må tilstå, at jeg fandt den aldrig. Til trods for mere flotte små parker, flotte arkitektoniske bygninger og andre interessante ting, kan de langtfra opveje den konstante og massive luftforurening, de evigt hylende brandbiler og ambulancer m.m.. Tudende bilhorn (99% af dem taxier) og en permanent mangel på lys p.gr.a. de mange og meget høje bygninger. Der var en i Danmark der fortalte mig, at byen er en heksekedel - det passer ikke - det er en vulkan i udbrud. Okay - Empire State Building er da et imponerende syn, ligeså World Trade Center, men det kan slet ikke opveje, at jeg synes, at det er en rædsom by at være i. Desuden er alting meget dyrt.

I mellemtiden havde min vært fundet ud af, at jeg kunne overnatte til søndag, så søndag eftermiddag var jeg ude og finde et billigt hotelværelse (34 dollar pr. nat - og det var heller ikke mere værd). Mandag morgen startede

jeg med at tage med bus og tog ud til tolderne i New Jersey for at få ordnet det nødvendige der. Det tog ca 1½ time hver vej, og damen der så på papirerne brugte ca. 2 min. på at stemple papirerne og sige farvel og tak. Det gik meget nemt.

Tilbage på Manhattan gik jeg op til Marc for at vente på mit creditcard og på forsikringsbeviset som skulle komme over middag. De kom også, men så sent at jeg ikke kunne nå mere den dag. Tirsdag morgen startede jeg hos DMV med hele arsenalet af papirer, og fik udfyldt den udleverede formular og stillede op i den anviste række. 1 time senere forklarede damen mig, at det var den forkerte formular jeg havde udfyldt og den forkerte række jeg havde stillet mig i og anviste mig derpå den »rigtige«. Ca. 1 time senere blev jeg så forklaret, at denne type formularer skulle behandles ved den disk ved siden af, ergo - ny række og mere ventetid. Denne gang var både formular og række rigtig, men det afgørende stempel skulle jeg have hos ham ved siden af, så - ja du gættede helt rigtigt, men endelig efter 4 timers ventetid kunne jeg gå derfra med min midlertidige In Transit papnummerplade, og mine papirer fra konsulatet og mit creditcard var der ingen der havde set på. Man må erkende, at bureaukratiet er på samme højde som i Danmark, men tempoet er omtrent det halve af det danske.

Derefter måtte jeg tilbage til Marc for at hente al min bagage som jeg skulle have med ud til bilen. Jeg havde ingen intentioner om at køre tilbage





### *»Vulkan i udbrud« i Nevada*

til Manhattan for at hente tingene. Desuden var bilen i New Jersey, som ligger vest for selve N. Y. Efter udleveringen af bilen, som tog ca. 30 min. og efter at jeg havde checket at alt var som det skulle være, var jeg klar til at drage vestpå. Da var klokken efterhånden blevet 14.00.

At trafikken normalt glider godt vidste jeg fra min tidligere visit i Californien, men jeg havde ingen idé om, at i øststaterne gør man klogt i at medbringe ca. 2 kg. mønter til at betale vejafgifter med. Mange steder er der kun en kurv til at kaste pengene ned i, og har du ikke det rigtige beløb går bommen ikke op, og efter ca. 3 sekunders ventetid begynder ham bagved at tude med hornet. I Staten New York skal man de fleste steder betale mel-

lem 35 og 75 cent pr. etape. Der skulle ikke blive de store problemer med at finde vej eftersom jeg skulle følge Interstate 80 hele vejen og det tog ca. en time fra mit udgangspunkt at komme op til den. Man skal holde et godt øje med skiltene, det kan godt blive lidt stresset på en motorvej med 6 spor i hver retning med afkørsler både til højre og til venstre.

Bilen var tanket op i Holland, så jeg ikke skulle spekulere på det før jeg var ude af byen og jeg havde medbragt additiv til benzinen, da blyholdig benzin er forbudt i det meste af USA.

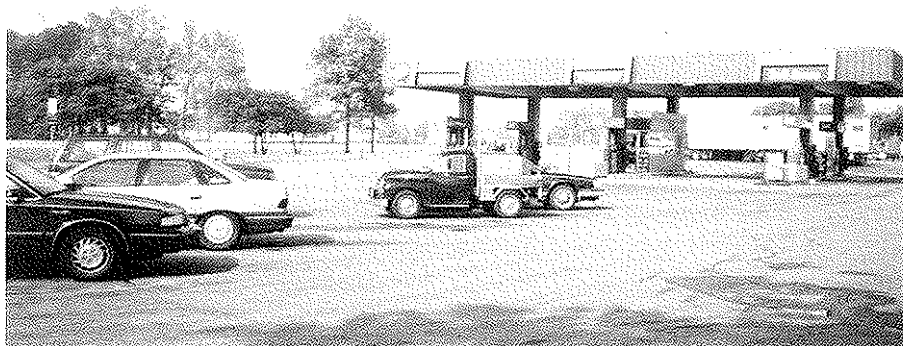
Da jeg kom til I 80 var jeg faktisk allerede ude på landet så jeg kunne begynde at nyde naturen, og den er der meget af. Ca kl. 17.00 passerede jeg grænsen mellem New Jersey og Pen-

sylvania og der begyndte det så småt at gå op og ned af bakke med en herlig udsigt flere steder.

Først på aftenen blev det overskyet og kort efter regn så det blev ikke til meget med at se på natur mere den dag. Bilen kørte som en Minor plejer at køre - perfekt, og der var mange som både vinkede og kiggede nysgerigt efter den. Mange af lastbilerne gav et trut i hornet når de overhalede, eftersom jeg kun holdt et tempo på ca. 100 km/t (60 miles). Der var også mange som spurgte om, hvad det var for en bil, når jeg var inde og tanke, og der blev gættet på alt fra en gammel Datsun (aadddd) til en Chevy -41 (hmm), men der var flere end jeg havde regnet med som kendte til Minor'er. Nå, det var et sidespring.

Turen gennem PA gik fint uden noget andet indtryk af naturen end at det er bakket og at der en masse skov og efterhånden blev det nat, og der er ingen lyse nætter på de breddegrader. Omkring kl. 22 havde jeg spist og fort-

satte til omkring midnat, hvor jeg stoppede ved et »Rest Area«, - en parkeringsplads hvor der er toiletter og i nogen tilfælde også brusekabiner, - for at overnatte i bilen. Det var overhovedet ikke nemmere end det var sidste gang jeg gjorde det, men det gik rimeligt. Onsdag morgen ved sekstiden fandt jeg ud af, at jeg holdt på grænsen til Ohio, hvilket var en længere kørt distance end jeg havde regnet med. Ganske kort efter jeg var startet blev landskabet fladt, og jeg mener fladt; det højeste punkt i mange timer var en myretue på ca. 1 meter i højden og det fortsatte med det landskab til omkring 120 km før jeg nåede grænsen Nebraska / Wyoming. Generelt er vejene gode, med den undtagelse at omkring de større byer kan de godt være i en meget miserabel stand. Det var ihvertfald en stor behagelighed at min Pickup var læsset med ca. 275 kg reservedele, værktøj og andre ting. I det flade landskab var der rig mulighed for at se nogle af de store farme som de har



*Tid til en pause og lidt frokost på en rasteplads*



herovre, og nogen af dem er meget store. Der kan fam. Ewing fra Dallas-serien (eller er det Dollars ?) godt pakte sammen; der var flere af dem som havde deres egen flyveplads med hangar og det hele. Undervejs havde jeg også regnet lidt på benzinøkonomien, men det kunne jeg ikke fatte en pind af. Tilsyneladende kørte den godt 17 km pr. liter, og det burde ikke kunne passe, og olieforbruget var lig nul. I løbet af onsdag aften nåede jeg til vest for Des Moines (det eneste sted jeg kørte forkert, pga. uopmærksomhed) og overnattede igen på et »Rest Area« i bilen. Et tordenvejr som jeg havde kunnet studere i forvejen på afstand besluttede at lægge ruten lige hen over mig, så jeg tror nok at jeg blev vækket ihvertfald de første 15 gange, og når det tordner herovre, så tordner det, også så det hele det hopper ved bragene.

Torsdag morgen kl. 5.30 opgav jeg at sove mere, så jeg startede bilen og fortsatte. Kl. 7.30 passerede jeg Omaha, Nebraska og fortsatte vestpå. Bilen spandt stadig som en kælen kat og vakte stadig lige megen opsigt. Lidt efter Lincoln begyndte den dog at spinde lidt for højlydt: en lyd jeg kendte lidt for godt, - ud og se efter - jo-jo, ganske rigtigt: knækket udstødning, helt planmæssigt, og før lydpoten - selvfølgelig. F . . . . . tage den person som lavede den konstruktion på den bil (og det er ikke mig). Fat i kortet og se hvor man er. Tilsyneladende er jeg tørstig efter 2 dåsecolaer om 15 km så jeg kan få 2 tomme dåser til at klippe op og spænde omkring rørene,

og det virker viser det sig. Mens jeg reparerer kommer der to unge mennesker og spørger om hvor jeg er på vej hen, da de så mig 2 dage før i PA og om de må tage et par billeder af bilen og mig, hvilket de får lov til. Den ene fortæller samtidig at han har en Lotus Cortina Mark I fra 65 og han giver mig også en adresse + tlf.nr. i San Francisco, hvor jeg kan købe reservedele til en Minor. Som et kuriosum kan jeg fortælle at de kørte i en Porsche 928; Spørgsmål: Er Morris'en hurtig eller er Porschen langsom?

Med normal motorlyd kan kan jeg derefter fortsætte min tur mod North Platte River som jeg skal følge et stykke vej. Efter at jeg havde passeret North Platte River for sidste gang, ændrede landskabet sig til det mere kuperede med nogle meget lange og seje stigninger, som dog ikke krævede gearskift, men det kunne ses på temperaturmåleren uden noget blev farligt af den grund. Til gengæld blev udsigten det smukkere, med mangeartede udformninger i landskabet, fra klipper til skred i undergrunden fra fordums jordskælv. I det hele taget er USA smukkest fra Omaha og vestpå på den rute jeg kørte; det flade landskab mod øst kan godt blive lidt trivielt. Gradvist blev landskabet mere kuperet, efterhånden som jeg nærmede mig grænsen til Wyoming, med en generel stigning i terrænet som resultat. Efter grænsen kom jeg til Cheyenne og efter at have passeret den by begyndte der en meget lang og meget stejl nedkørsel til byen Laramie. Hele vejen ned kørte jeg med speederen sluppet og til trods



*Kort før grænsen Wyoming / Utah*

for det, kørte jeg på over en længere strækning over 130 km/t. Kort før jeg kom ned i bunden havde jeg den mest pragtfulde udsigt over dalen, d.v.s. det jeg kunne se var et gevaldigt uvejr, (læs: tordenvejr) på den anden side af byen, men lige det spekulerede jeg ikke rigtig over. Men det skulle jeg komme til, for efter jeg havde passeret byen begyndte det at regne og det gik lynhurtigt over i haglvejr, vel at bemærke hagl på størrelse med dueæg og et stormvejr som jeg aldrig har set magen til i mit liv. Haglvejret fik dog heldigvis hurtigt ende efter ca. 5 min. Nu forstår jeg de bilister som var kørt ind til siden som jeg passerede lige inden. I stormvejret, som var lige imod mig kunne jeg presse bilen op på 60

km/t - i tredje gear. Efter den omgang, og en kontrol for skader, begyndte landskabet at ændre sig meget dramatisk, til bjerge med sne på, og nogle meget stejle op- og nedkørsler, dog ikke så ekstremt lange som tidligere. I byen Rawlins var jeg inde og spise aftensmad og prøvede to steder at få et værelse for natten. Men alt var udsolgt, ergo så kørte jeg videre og sov i bilen omkring et sted kaldet Wamsutter, nok en gang til et akkompagnement af lyn og torden, så det hele rystede. Fredag morgen tordnede det stadig, så der var ikke noget med at sove længe, så det var bare videre vestpå, og igen var der en generel stigning i terrænet, så kort før Salt Lake City i Utah var der igen en af de meget lange og stejle nedkør-

sler. Jeg behøvede dog ikke at bruge bremserne. Salt Lake City er en temmelig stor by, som det tog omkring 45 min. at køre igennem, også p.g.r.a. temmelig megen trafik. Efter byen kommer selve Salt Lake, som er en helt speciel oplevelse. Når man kommer helt ud på Salt Lake Desert kan man se bjergene på begge sider, men man føler ikke at man kommer nogen vegne. Der er kun hvidt salt på begge sider, og der er gloende hedt. Det kan godt få een til at tænke på, om dækkene kan holde til det. De var uhyggeligt meget varme da jeg var kommet over til grænsen til Nevada. Derfra var landskabet utroligt flot, med mange høje bjerge og tilhørende bjergpas som jeg skulle over. Mange af dem i 3. gear, men det gik fint - ligetil jeg var godt 100 km inde i Nevada. Så opgav kølerventilatoren al videre aktivitet, og det kunne ses på varmemåleren. I den nærmeste by, Elko, blev jeg nød til at standse for at fjerne blæseren, da den sad foran køleren og sad i vejen for luften, så ud med køleren o.s.v.

Jeg prøvede så og se om det kunne lade sig gøre at fortsætte, og med lidt hjælp fra varmeapparatet kunne temperaturen holdes under det kriminelle punkt. Desuden var de værste bjerge overstået, selvom jeg ikke vidste det på det tidspunkt. Der er flere af dem som kommer op omkring 2,5 km's højde i passene, men der er lange strækninger i dalene som er flade hvor man har et flot udsyn til bjerge hele vejen rundt. Kort efter Battle Mountain (det er en by midt i Nevada) rendte jeg ind i en voldsom sandstorm som varede i ca. 30

min. og har man ikke lukket for varmeapparatet inden, skal man nok få det gjort. Derefter var der kun en 3. gears stigning tilbage den dag og om aftenen spiste jeg i en lille by der hed Fernley. I den by var der måske 10 huse til beboelse, 1 tankstation, et spisested - og 15 casinoer, som var overdænet med alle former for lysreklamer.

Mellem Fernley og Reno opgav de to coladåser på udstødningen, men det gad jeg altså ikke gøre noget ved før jeg var kommet frem. At køre igennem Reno når det er mørkt er en ret ubehagelig oplevelse, fordi der er et utal af casinoer i den by og de har alle nogen meget kraftige lysreklamer stående ud til motorvejen, og de kan blænde én totalt.

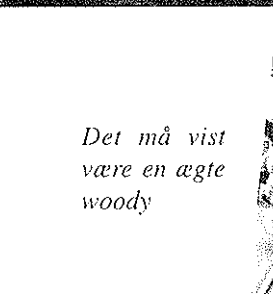
Efter Reno begyndte bjergene igen, denne gang var de skovklædte, for første gang siden Pennsylvania og man så tit rådyr og andre dyr stå ude i vej-siden og kigge.

Efter Truckee som ligger i Californien kørte jeg ind for at sove i bilen for sidste gang. I bjergene kan natten godt blive ret kølig, så kort før det blev lyst lørdag morgen var jeg vågen igen og småfrøs, så jeg startede bilen for at tage de sidste tre timers køretur til jeg var fremme. Efter Cisco Grove skulle jeg til højre ad vej 20 mod Nevada City Grass Valley og videre til Yuba City og så mod nord, de sidste 30 miles til Chico, hvortil jeg ankom kl. 08.00.

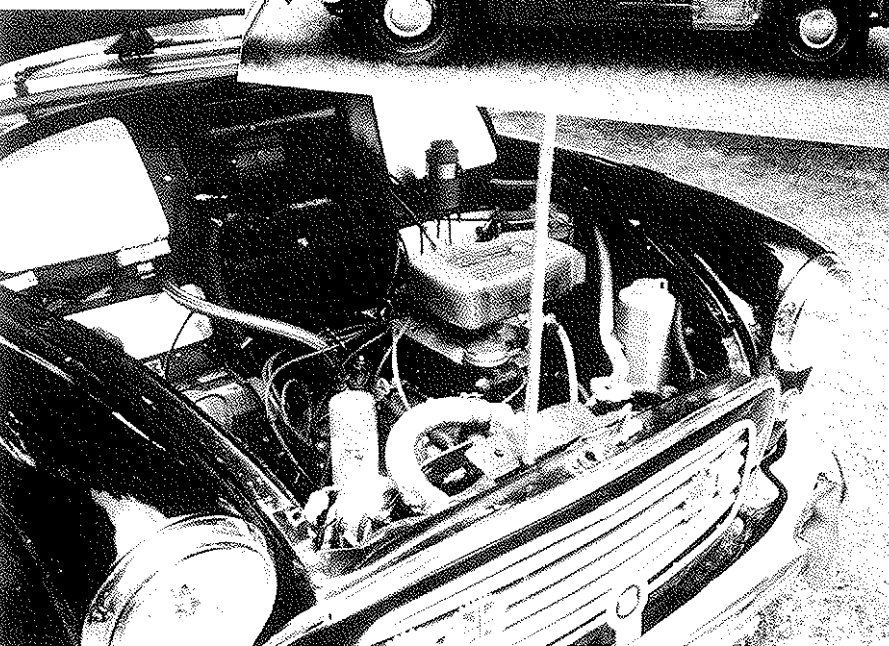
Jeg synes det er imponerende at man kan køre 4569 km med en nummerplade man har liggende på sædet inde i bilen uden at blive stoppet, men lige efter Yuba City var der endelig en



*En lidt særpræget trailer*



*Det må vist være en ægte woody*



*En Minor med en motor fra en Nissan Gaffel truck*

highway patrol som blev nysgerrig og stoppede mig for at se nummerpladen og han havde jeg en længere snak med om alt muligt andet også. Men kl. 08,00 bankede jeg på døren hos mine venner og turen var dermed overstået, og jeg kunne få en kop morgenkaffe.

Over middag var jeg ude at køre en tur i min Cadillac fra 69, en investering jeg gjorde sidste år. Da jeg kom tilbage stod der en ung mand, Phil, og kiggede efter mig. Han var stoppet da han havde set min bil parkeret og ville vide om den evt. var til salg. Han havde selv 6 Minor Pick-up. Desuden ville han gerne invitere mig med til et carshow næste dag for engelske biler, hvis jeg tog bilen med, og det sagde jeg selvfølgelig ja tak til.

Det var et meget flot show med mange biler og mange af dem kunne man se var brugsbiler og der var ialt 7 Minorer. Der var flere festlige indslag i løbet af dagen, bl.a hvad er engelsk kunst? Det er et stykke papir, rimeligt stort som har ligget under motoren i min. I time, jo mere oliespild på papiret jo bedre kunst. Det blev en Jaguar der vandt.

På rejsen over USA kørte jeg ialt 4619 km på ca. 66 køretimer og jeg brugte 80,07 US gallons benzin = 303 liter, hvilket giver 15,24 km pr. liter, det må være meget fint. I gallon kostede i snit 1,45 dollar (ca 8,70 dkr. eller ca 2,30 dkr pr. liter) og olieforbruget kom helt op på 1/2 (0,5) liter. og bortset fra de tidligere omtalte ting var der ingen problemer med bilen overhovedet.

Mange steder undervejs kan man

leje et værelse på de små moteller for mellem 25 til 35 dollar pr. person, og et stort måltid mad kan fås for ca. 5 dollar, hvis man drejer af fra motorvejen i en af de mindre byer. Alle steder hvor jeg snakkede med folk, var de altid ualmindeligt venlige og hjælpsomme hvis man spurgte efter et eller andet. Temperaturen svingede fra ca. 20 - 23 grader i øst til ca. 40 - 45 grader i Utah, Salt Lake Desert og faldt så i Nevada til godt 20 grader. Her i Chico, Californien er temperaturen lige nu 35 grader, godt middag.

De stater jeg kørte igennem var, i kørt rækkefølge, New York, New Jersey, Pensylvania, Ohio, Indiana, Illinois, Iowa, Nebraska, Wyoming, Utah, Nevada og Californien. Og turen var det hele værd.

Er der nogen som vil vide mere om turen eller om andre ting herovre, er man velkommen til at henvende sig til mig pr. brev eller via fax. Det gælder også hvis man er interesseret i at købe en rustfri Minor, så vil jeg gerne hjælpe til. De fleste Minorer er fra mellem 52 og 62.

Med venlig hilsen  
A-1923 Klaus M. Sivertsen  
2745 Ceres Avenue  
Chico, CA 95926  
Tlf. + fax (001) 916 343 9870  
fax er bedst mellem kl. 07 og 08  
dansk tid.

*PS: der er ni timers forskel på DK og Californien.*

# KØB OG SALG SIDERNE

## SEDAN



Sælges: Morris Minor 1000 super, 2-dørs, årg. 70. Sidst synet i oktober 91. Vognen er Trafalgarblue og pånær skærme i original lak. Der er km garanti på 100.000 og motoren er 100% OK. Bagtøjet blev udskiftet sidste år hos Peder Mikkelsen i Pejrup.

Interiøret er i meget fin stand, pånær gultæppet. Der er ingen rust i bunden, men venstre dørstolpe skal svejses. Døre og klapper er fejlfrie, men alle 4 skærme skal skiftes / reparerer. Der medfølger 2 gode jernforskrærme. Vognen er i de 5 år jeg har kørt i den, passet med smøring og olieskift samt hulrumsbeskyttelse, men trænger til 4 nye dæk, samt total rep. af forhjulsbremser. De sorte nr. plader medfølger og jeg forestiller mig en pris på omkring 10.000 kr uden syn, men kom og se bilen og giv et bud.

Henv.: A-1825 Kaare Frank, Vorkvej 69, Vork, 6040 Egtved, tlf. 75 55 10 83 eller mobil 40 84 10 83.

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.: Else og Hans Erik Hollensen, Strandvænget 11, 5700 Svendborg, tlf. 62 20 84 00.

Sælges: To stk. Morris Minor 2-dørs, årg. 66 og 68, begge med synsfri sammenkobling og køreklare. Begge biler skal synes. De kan beses på lifi.

Henv.: Jørgensens Auto, Birkholmvej 59, Ejlbj, 5471 Søndersø, tlf. 64 84 12 37.

Sælges: Morris Minor serie MM, årg. 52 med papirer. Bilen er adskilt og mangler ca. en dags pladearbejde. Alle skaringsdele haves dertil. 5500,- kr.

Sælges: Morris Minor 1000 4-dørs, årg. 62. Skal synes. Rust lavet for ca. 4 år siden. Kører dagligt. 12.900 kr.

Henv.: A-876 Lars Honorè, Køstrupvej 15, 5463 Brendrup, tlf. 64 44 27 23.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 68 + mange reservedele. Bilen kører dagligt. Pris: 5000,- kr.

Henv.: A-632 Jørn Knudsen, Revvej 28, 4220 Korsør, tlf. 53 57 60 11.

## TRAVELLER

Sælges: Morris Minor 1000 super Traveller, årg. 68. Karosseri komplet, træværk rimeligt, motor defekt. Pris: 1800,- kr.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 67. En del rust ellers komplet. Pris: 1500,- kr.

Henv.: A-2161 Tonni Nielsen, Egsgyden 27, 5600 Fåborg, tlf. 62 60 18 44.

Sælges: Morris Minor 1000 super Traveller, årg. 69. Snowberry White. Bilen har kørt 180.500 km. Sorte plader. Skal synes. Ny starter, ny hovedcylinder, ny udstødning. Michelindæk, 2 ekstra døre. Instruktionsbog + værkstedshåndbog (engelsk).

Henv.: Tove Søgaard, Lillevang 11, 4340 Tølløse, tlf. 59 18 51 86.

Sælges: Morris Minor 1000 super Traveller, årg. 70, blå. Nysynet i august 96. Komplet nye bremses, lygter, hjullejer og tandstang. Ny bund i 92. Pris: 29.999 kr.

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

## PICK-UP

Sælges: Morris Minor 1000 Pick-up, årg. 63. Original med jernlad. Totalt restaureret i 95. Maroon. Renoveret 1100 motor. Pris: 55.000 kr.

Henv.: Morris Minor Specialværksted, v/ Peder Mikkelsen, Pejrupvej 30, 5560 Årup, tlf. 64 47 26 04.

## RESERVEDELE

Sælges: 3 sæt hjul til Morris Minor.

I sæt originale fælg med dæk 500,-

I sæt fælg malet hvide, med 4

Michelin vinterdæk.

Næsten ikke kørt 1500,-

I sæt forkromede 5,5" Brazil fælg

med hvide dæk ringe og

virkelig gode dæk 185 x 13

Henv.: Martin Nielsen, tlf. 32 95 40 99.

Sælges: Solskærm til Morris Minor, nylakeret. Pris: 400,- kr.

Henv.: A-1910 Martin Jørgensen, Rungstedvej 4, 2978 Hørsholm, tlf. 45 76 45 95.

Sælges: Tværvange lavet i 3 mm plade, 4 forskærme, 2 bagskærme, kofanger, 4 døre, kardanaksel, lygter og en del andre ting.

Henv.: A-2161 Tonni Nielsen, Egsgyden 27, 5600 Fåborg, tlf. 62 60 18 44.

Sælges: Tagbagagebærer til Traveller, som ny. 200,-  
Anhængertræk til Traveller, nyt. 1100,-

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

Sælges: Stort lager af alt i dele. Ring og hør om prisen.

Sælges: Komplet sideventilet motor 918 cc. Sjældent. 2500,- kr.

Henv.: A-876 Lars Honoré, Køstrupvej 15, 5463 Brenderup, tlf. 64 44 27 23.

Sælges: Alle reservedele til alle typer og årgange af Morris Minor leveres direkte fra England til din adresse. Send frankeret kuvert (5 kr i porto), for reservedelsliste med priser på over 200 dele. Bestilling på øvrige dele modtages. Betaling i danske kroner.

Henv.: Finn Wodschow, Lyngvej 48, 2800 Lyngby, tlf. +45 45 87 23 32.

## KØBES

Købes: 2 metalbagskærme til Morris Minor.

Henv.: Jan Pankala, Julius Blomsgade 12, 1. th., 2200 København N, tlf. 31 85 28 78.

Købes: Til Morris 1500 og Austin A 55:

Blinkerarm, gearstang, træk, tagbagagebærer (lang), ur, Bøger, blade, manualer, reklamer og andet af interesse.

Henv.: A-1934 Eivvin Mathiesen, Østerbyvej 2, Øland, 9460 Brovst, tlf. 98 23 62 36 eller mobil 40 26 62 36.

# 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.



A-407 Palle Bøgely har sendt os disse billeder, som er taget i Brisbane, Australien. Bilen er en firmavogn, og firmaet bekæmper skadedyr, specielt kakerlakker! Ejeren har endnu en pris som firmavogn.