

NORMINOR

NR. 107 • maj 1997

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



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. Møtestedt 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, Övre Vattugatan 21,
S-831 45 Östersund, tlf. 063-12 31 81.

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.
Ring til kontaktpersonen på forhånd. Der *kan* være spesielt program!

FORMÅN DEN SIDE

Så skulle vi være kommet noget tættere på sommeren, faktisk skulle vi være godt inde i foråret; men det er ligesom vejret ikke har forstået det. Vi kan så håbe at når sommeren endelig kommer, så bliver den god.

Apropos sommer, så ser det ud til at sommertræffet i Norge er på skinner og på side 15 er der en tilmeldingsblanket. Jeg glæder mig til at mødes med gode venner og gamle bekendte endnu en gang.

Den 22. marts havde vi vores generalforsamling, der som bekendt blev afholdt i Tarm. Den forløb på samme gode måde som den plejer. Se referatet længere fremme. Jeg kunne som sædvanlig godt tænke mig at flere kom til denne begivenhed; men også her var alt ved det gamle. Jeg vil her benytte lejligheden til at sige tak til A-1903 Karl Ove Sønderby og Vestjyllandsgruppen for et godt arrangement.

Til slut vil jeg ønske alle vore medlemmer en rigtig god sommer og held og lykke med træf og arrangementer.

A-1264 Herluf Knudsen

Regnskab 1997 igen.

Som det fremgår af referatet fra generalforsamlingen (side 11), kunne vores revisor ikke påtage sig regnskabet i den udformning det havde i forrige nummer af Norminor. Det drejede sig bl.a. om 25 kr. afvigelse i varelagerjusteringen samt uklarheder omkring et bilag. Disse uklarheder blev afklaret under

generalforsamlingen, hvor revisor over for generalforsamlingen sagde, at regnskabet med de to justeringer ville kunne påtegnes, og generalforsamlingen godkendte derefter regnskabet. Nyt regnskab med de påpegede ændringer er nu blevet påtegnet og bragt i sin helhed på siderne 8-10.

A-841 Lars Westermann

Norminor i fremtiden

Som det er nævnt i formandens beretning, er jeg ikke længere beskæftiget på vores gamle trykkeri i Odense. Det har betydet at dette er det første nummer, som er trykt på Midtjyns Bogtryk i Ringe. Det skal vi nu ikke være kede af, for her har vi mulighed for at udnytte den kapacitet der ligger i klubbens computerudstyr, og med den nyindkøbte scanner, betyder det at jeg kan lave hele bladet færdigt, med billeder og det hele, her hjemme fra, og levere det hele elektronisk til trykkeriet. Det indebærer desværre også en prisstigning på bladet på 25%, som vi i indeværende år må spare på sideantallet i de resterende 4 udgivelser. Det vil med andre ord sige, at vi højst laver bladene på 32-36 sider, men til gengæld vil vi bestræbe os på at det bliver blade med rigtig godt indhold!

A-232 Morten Westermann

Juli

Week-enden den 11.-13.

Sommertreff på
Rørestrand Camping i Horten.

Oslo

Week-enden den 19.-20.

SSRA's Streetrod nats i Ösd.

Jämtland

Søndag den 20.

50 / 60'er Træf - for biler fra 1949 -
1969. Mødested ved Horsens
Industrimuseum.

Dansk Vintage Motor Club

(program fås ved henv. til Morten Westerman, tlf. 62 62 26 32)

Week-enden den 26.-27.

Tångamarknaden, Vårgårda.
Tilmelding til Erling Holmin,
tlf. 0520 - 72907.

Västsverige

Tirsdag den 29.

Klubmøde ved Langelinie

København

August

Week-enden den 8.-10.

Minitræf på Als.
(Mere information senere).

Als og Sønderjylland

Søndag den 10.

Ø & Herregårds Rally

Start og slut ved havnen i Holbæk.

Henv. til Claude Teisen Simony,

tlf. 38 792 794, fax 38 792 796.

Week-enden den 15.-17.

Eftersommertræf ved Nordisk

Morris Minor Lager i Asferg

Randers

Week-enden den 22.-24.

Minitræf på Løgstør Camping.

Nordjylland.

Lørdag den 23.

Surstrømmings rallyt,

i år gratis for medl.

Jämtland

September

Torsdag den 25.

Klubmøde kl. 19.30 i Nygade 23,

(Nygadehuset) Åbenrå.

Als og Sønderjylland

November

Torsdag den 27.

Klubmøde kl. 19.30 i Nygade 23,

(Nygadehuset) Åbenrå.

Als og Sønderjylland

Nordisk Morris Minor Klubb

STATUS PR. 31/12 1996

AKTIVEROmsætningsaktiver:

Kassebeholdning			561,20	
Girobeholdning			29.725,98	
Regninger/checks m.v.			-17.868,75	

Varelager:

T-shirt	45 á	35	1.575,00	
Sweatshirt	11 á	180	1.980,00	
Kasketter	116 á	50	5.800,00	
Grill emblemer	34 á	140	4.760,00	
Tekrus	32 á	35	1.120,00	
Glas	24 á	30	720,00	
Askebægre	23 á	35	805,00	
Zippo lighter	20 á	150	3.000,00	
Postkort (sæt á 9)	248 á	40	9.920,00	
Jakkemærker	52 á	25	1.300,00	
Klæbemærker	390 á	4	1.560,00	32.540,00

Inventar:

Primo saldo		4.057,00	
- afskrivning		<u>1.898,00</u>	2.159,00
Primo saldo computer		22.083,00	
- afskrivning		<u>9.995,00</u>	12.088,00

AKTIVER I ALT**59.205,43****PASSIVER**Egenkapital:

Saldo 1/1 - 1996	72.853,76
Regulering varelager	18.437,00
Ajourføring af "Regninger/Checks m.v."	-25,00
Årets resultat	-20.167,33
Afskrivning på inventar	-11.893,00

PASSIVER I ALT**59.205,43**


A-2125 Bo Marschner

Revisor



A-1264 Herluf Knudsen

Formand

GENERALFORSAMLING 1997

*Referat fra generalforsamling i NMMK den 22. marts 1997
på Bechs Hotel i Tarm, Danmark*

Ca. 35 medlemmer var tilstede. I forbindelse med formandens beretning (som er gengivet på næste side) var der lidt debat om problemerne med gebyrer ved kontingentindbetaling i Norge og Sverige. Der er penge at spare ved en løsning af problemet. Klubben mister mere end 2500 Dkr i gebyrer og medlemmerne selv mister i størrelsesordenen 5000 Dkr ! Det hænger sammen med, at der er gebyr for at få lov til at betale og der er gebyr for at få lov til at hæve pengene... Mere end 20 medlemmer havde i år fundet ud af en eller anden form for fælles indbetaling, og nogle sendte pengene i kontanter og håbede det bedste. Bestyrelsen arbejder videre med problemet og hører gerne fra medlemmer, der måtte have fundet en løsning.

Under fremlægning af regnskabet var der en del kommentarer og forklaringer, som er nærmere gennemgået på formandens side. Regnskabet blev godkendt.

Lokalgruppernes beretninger fortalte om minitræf, klubaftener, temadage o.s.v. Nogle steder er opbakningen bedre end andre, specielt på Møn og Lolland-Falster er det skidt med opbakningen. Ingen af de fremmødte kan siges at ligge på den lade side m.h.t. deltagelse i lokale arrangementer, så opfordringerne på generalfor-

samlingen til mere opbakning gives hermed videre til alle dem vi ikke ser til træf o.s.v. Mød bare op - I risikerer højest at få en hyggelig oplevelse !

Under punktet Eventuelt fremlagde A-1566 Henrik Svenstrup et tilbud om veteranbilforsikring for alle danske medlemmer af NMMK. Henrik beder om, at alle, der er interesserede, retter henvendelse til Alm. Brand via ham, da det hele er ganske og aldeles nyt. Læs mere inde i bladet.

Der var også flere kommentarer om fremtidsudsigterne for klubben. Selvom det naturligvis ikke behøver at gå som beskrevet i sidste nummer af NORMINOR, så er der problemer. Bl.a. fik vi at vide, at danskerne får en ordning hvor man skal dokumentere en miljømæssig forsvarlig ophugning af en bil senest 3 måneder efter den er afmeldt - ellers skal man betale vægt-afgift igen ! Det får kedelige konsekvenser for dem der kunne tænke sig at gemme bilen nogle år, indtil de får tid og penge til at restaurere ! Anton Kamp tilbød at levere statistik på antallet af solgte, udvalgte reservedele. Det vil give mulighed for at vurdere hvor mange biler, der hverdagsvedligeholdes og hvor mange der restaureres fra grunden.

Bestyrelsen ønsker naturligvis niveauet i klubben holdt, men det er

NMMK er i det forgangne år blevet medlem i The Worldwide Federation of Morris Minor Car Clubs, som er en engelsk organisation. Dette er gjort for at udveksle erfaringer og viden med Morrisklubber rundt omkring i verden. Kontingentet for det første år var 10 £, og det kan jo ikke siges at være meget.

NMMK's danske afdeling er i det forgangne år blevet optaget i MhS - Motorhistorisk Samråd. Dette er sket bl.a. for at opfylde §1-2 i vore vedtægter som lyder: »varetage interesser overfor myndigheder og andre«. Det er jo nok lettere at blive hørt når man har 14613 medlemmer, end når man som vi har ca. 600 i Danmark.

NMMK's svenske Jämtlandsgruppe er blevet optaget i det svenske MHRF - Motorhistoriska Riksförbundet, som er den svenske pendant til MhS. Jeg har en forespørgsel hos Jämtlandsgruppen, om de vil dække hele den svenske afdeling af NMMK, selvfølgelig mod at NMMK betaler kontingentet, som vi gør det i Danmark.

Noget lignende kunne jeg godt tænke mig skete i Norge og det havde jeg tænkt mig at snakke med nordmændene om.

Medlemstallet har ikke haft de store udsving som det havde for nogle år siden, hvor vi tog et ordentligt dyk. Det ser derimod ud til at have stabiliseret sig på det nuværende niveau. Derfor skal vi ikke lukke øjnene for fremtiden, som for Danmarks vedkommende ikke ser alt for godt ud. Den næste hurdle vi skal over er det tvungne periodiske syn som bliver indført i 1998. Det vil nok tage en del

danske biler og dermed medlemmer. Som følge af de nævnte forhold og den generelle prisstigning der har været siden sidste kontingentstigning er bestyrelsen derfor blevet enige om at hæve kontingentet til 200 dkr fra 1.-1.-98.

Kontingentindbetaling fra Norge og Sverige har vi ikke en superløsning på. Det bedste og billigste man kan gøre, er at samle så mange som muligt på et girokort og så huske at påføre mindst medlemsnummer, gerne navne og så!

Til sidst vil jeg gerne give mange roser og store tak til vores kontaktpersoner rundt om i Sverige, Norge og Danmark for deres indsats med at få de forskellige stedsgrupper til at virke. En særlig tak til A-2083 Urban Mattson og Jämtlandsgruppen for sommertræffet 1996. Så er det ellers bare med at få det bedst mulige ud af det kommende år.

Godt Morrisår!

A-1264 Herluf Knudsen

Årsberetning fra Nordjylland

Søndag den 14. april: årsmøde hos A-164 Jørgen Ebdrup.

Onsdag den 5. juni (Grundlovsdag). Tur til Mariager og Randers Fjord.

Week-enden den 23.-25. august. Minitræf på Løgstør Camping.

Søndag den 15. december. Juleafslutning hos A-703 Anette og Kim.

Det var i korte træk hvad der skete i Nordjyllandsgruppen i 1996.

A-1160 Mogens Bjerre

I HORTEN

Det blir ellers et vanlig program med de faste postene, program vil bli utlevert når treffet starter.

Hytter må bestilles direkte til Rørestrand Camping, tlf. / fax 33 07 33 40.

Repeterer prisene:

Stor hytte	kr 300,- pr. døgn
Middels hytte	kr 240,- pr. døgn
Liten hytte	kr 180,- pr. døgn
Campingvogn	
u/ strøm	kr 110,- pr. døgn
Tilegg for strøm	kr 20,- pr. døgn
Stort telt / teltvogn	kr 90,- pr. døgn

Til de som ikke har fått bestilt hytte på Rørestrand Camping, er det mulig å få bestilt seng / rom på Borre Vandrerhjem som ligger 10 min gange fra campingpladsen.

Adressen er: Borre Vandrerhjem, Langgrunn, 3190 Horten, tlf. 33 04 25 90, eller 33 07 30 26.

Vandrerhjemmet har 86 senger og pris for pr. seng kr 75, eget rom kr 100, og to sengs rom kr 180.

Påmelding til sommertreffet må **gjøres skriftlig innen 1. juni 1997 til: Terje Sunnaas**
Box 37, Hovseter, N-0705 Oslo 7.

PÅMELDING TIL NMMK's SOMMERTREFF 11.-13. JULI 1997 Rørestrand Camping, Horten

Medlemms nr. _____ Biltype _____ Årgang _____

Navn _____

Adresse _____

Post nr. _____ By _____

Land _____ Telefon nr. _____

Antall voksne _____ Antall barn _____

Ankomst dato _____ Oppholdets varighet _____ døgn

Treffavgift pr. voksen kr 75,-

Middag lørdag aften

Voksne kr 150,- Antall _____

Barn kr 50,- Antall _____

Foto av bilene

Treffmerke kr 95,-

Ønsker å delta i bedømmelse: Original klasse Åpen klasse

Deltagelse i orginalklasse krever sertifikat.

Kuponen eller kopi indsendes inden den 1. juni 1997 til: Terje Sunnaas, Box 37, Hovseter, 0705 Oslo 7

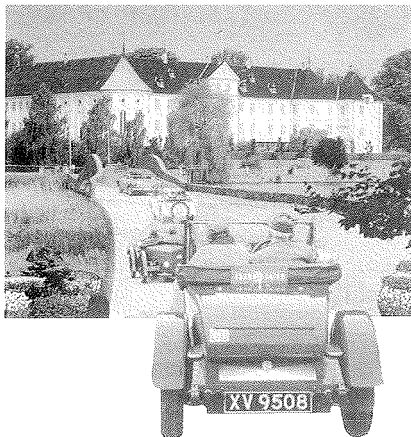
KØBENHAVN

Søndag den 15. juni

Classic Autojumble på Gavnø Slot. Samkørsel for tilmeldte biler. Vi mødes på Statoil-tanken, Jyllingevej / Rødovrevej. Vi kører derfra kl. 7.30, da bilerne skal være opstillet i parken inden kl. 10.00. Vel mødt.

Bemærk!

I sommermånederne mødes vi forskellige steder. Se i arrangementskalenderen side 6.



EFTERSOMMERTRÆF

15. - 17. august 1997, Østergade 17 i Asferg

Ligesom de foregående år holder vi igen i år vores Eftersommertræf i Asferg.

Vi håber på dejligt vejr og ser frem til et par hyggelige dage.

Programmet vil være nogenlunde som de tidligere år.

Reserver allerede nu denne week-end til Morris-træf.

Anton Kamp



Tema-dag

Forårsklargøring

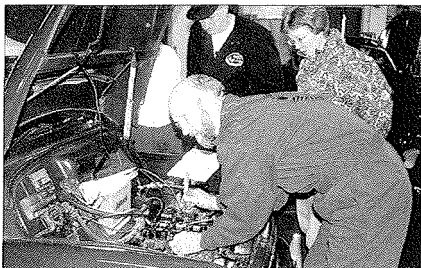
Lørdag den 19. april var der tema-dag hos Midtjysk Klargøringscenter i Herning. Der mødte 8 biler op og nogle medlemmer uden bil.

De fremmødte havde stor gavn af kyndig vejledning og hjælp fra Pia og hendes far. Jeg fik selv rensset et bagsæde på under 1 minut af Pia's far!

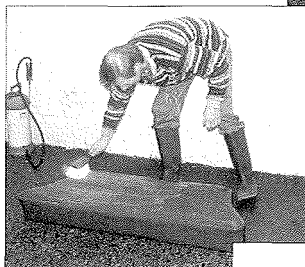
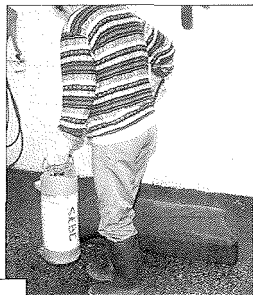
Når man har de rigtige remedier og kyndig vejledning jeg tænker her på de anstrengelser, lilleemor og jeg gennemgik, da vi rensede sæderne i vores allesammens vinderbil (Norminor nr. 105.)

Ellers blev der poleret, rensset måtter, justeret torsionsstang, drukket en pilsner, ordnet benzinpumpe, snakket, justeret ventiler, fikset afviservinger, snakket ny forsikringsordning, storindkøb af autovoks og meget, meget mere. Det var kort sagt konstruktiv hygge. Hvorfor der ikke mødte flere op overstiger min fatteevne, men Pia Jessens's far var så letsindig at sige, at vi var velkomne en anden gang. Lilleemor og jeg agter at tage ham på ordet.

A-839 Simon Marsbøll



*Der sæbes ind i
specialsæbe.
10 sekunder*



*Sæben gnubbes ind
med børste.
10 sekunder*

*Der skylles med
højtryksrenser:
10 sekunder*



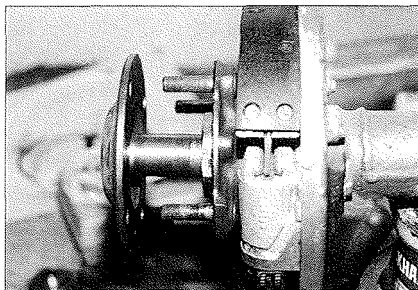
*Der tørres med
trykluft.
10 sekunder*



Nå, af med møtrikkerne på U-bolte-
ne, fjern U-boltene og ud med bag-
tøjet. Og lad nu være med at overvur-
dere dine egne kræfter - det er tungt og
håndteringen kræver lidt omtanke.
Tjek om der skulle være gennem-
tæring under stødgummiet (nr. 11 på
figuren).

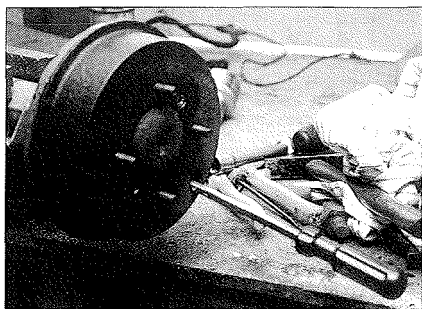
Bremsetromlerne trækkes af efter
justeringsskruen ved bremsecylinde-
ren er løsnet så meget som muligt (bil-
lede 1 og 5). Vær tålmodig hvis det
hele binder. Brug kun moderat vold,
og undgå at beskadige bremsecylinde-
ren, tak ! Nu åbenbarer hjulnavet og
enden af trækakslen sig (det er den
halvrunde fidus, der stikker ud gen-
nem hullet i bremsetromlen). Trækak-
slen afmonteres ved at fjerne en enkelt
skrue. Når du hiver i akslen giver det
pludselig et »klonk«, når akslen slip-
per sit indgreb i differentialet (billede
2). Det giver en idé om, hvordan du
skal søge efter selvsamme indgreb, når
det hele til sin tid skal samles igen.
Bemærk gummiring og papirpakning.

Nu løsnes de møtrikker, der holder
differentialet (billede 3), så det forsigtig

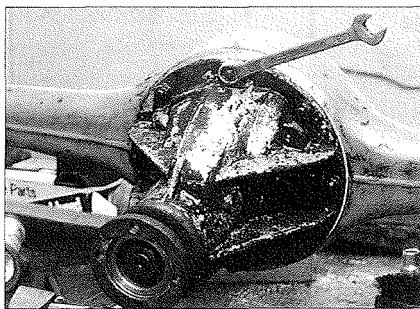


Billede 2: Trækakslen hives ud

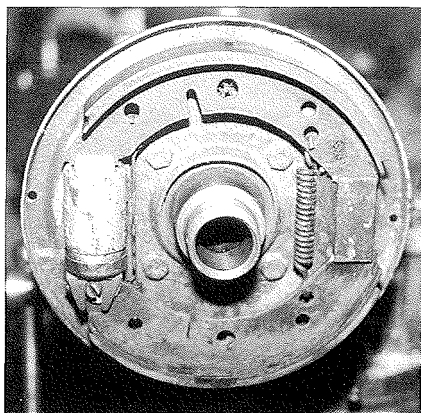
kan løftes ud. Bemærk papirpak-
ningen. Er der brug for justering af et
eller andet i differentialeklumpen, så
er tiden helt klart inde til at søge pro-
fessionel hjælp. Har du derimod et
andet differentiale, så hele klumpen
bare skal ombyttes, så fortsæt bare.
Men husk at renlighed er en dyd - der
er tandhjul der fiser rundt og alt
muligt, så det er skidt, hvis der kom-
mer urenheder i klemme. Nå, men
med differentialeklumpen ude vil du
se en masse jernspåner og stumper af
tænder fra tandhjul m.m. i bunden af
huset (det må jo være den tidligere
ejer, der har kørt som et svin ! Folk
passer da heller ikke ordentligt på



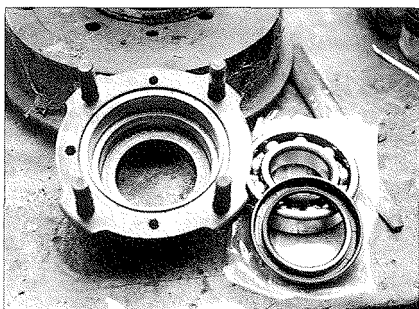
Billede 1: Bremsebakkerne løsnes
v.h.a. justérskruen (se også billede 5)



Billede 3: Differentialet løsnes



Billede 5: Nu er navet fjernet. Bemærk også bremsens justerskrue under bremsecylinderen. I hullet til trækakslen kan en passende top placeres, hvis der er behov for at trække navet længere end rækkevidden tillader; når hjulboltens gevind ikke er længere (se tekst og billede 4)



Billede 6: Navet er klar til montering af lejet og olieringen. Olieringen skal vende denne side opad i navet - ligesom det ligger på billedet

for godt i udræsningen i navet. Gummi-
mietet er støbt uden på en jernkrans, og
det kan være nødvendigt med endnu et
stykke specialværktøj. Jeg har slebet
en billig skruetrækker skarp og bøjet
den en lille smule 5 mm fra spidsen.
Med den bøjede spids er det muligt at
slå den skarpe æg lige ind mellem olie-
ringen og godset i navet. Uden den
bøjede spids bliver slaget skråt, og
man splitter bare det hele ad, uden det
flytter sig. Når først skruetrækkerens
blad er kilet derind, kan olieringen
vrikkes løs - eder og forbandelser kan
være en hjælp. Husk at bemærke hvor-
dan olieringen vender.

Pil den gamle oliering op af skral-
despanden igen - du skal bruge den til

endnu et stykke specialværktøj. Det er
helt afgørende, at en oliering ligger
rigtig i sit leje. Og man skal passe på
ikke at ødelægge den nye ring, når den
skal presses på plads. Et jævnt tryk
hele vejen rundt langs kanten er det
bedste. Derfor tager man den gamle
oliering og skærer yderkantens gum-
milag af, så den får en lidt mindre dia-
meter. Så placeres den nye så langt
nede i navets udræsning som muligt
uden brug af vold. Nu lægges den
gamle, men rengjorte (!), oliering oven
på den nye, og man tager sin 300
Dkr's 1 7/8 tommes top, som også er
rengjort, og placerer den oven på den
gamle oliering. Det hele skal ligge
nogenlunde præcist oven på hinanden.
Så spændes det hele op i skruestikken
som på billede 7, og man kan presse
olieringen på plads. Samme princip
kan benyttes med lejet.

Nu skal det hele samles igen på det
rengjorte bagtøjshus. Det er forholds-
vis simpelt, men vær opmærksom på,

MILJØ

Miljøbevidstheden breder sig i denne tid. Og det er med god grund, fordi der er virkelig mange problemer, der skal løses. Men i debatten møder man mange usaglige og udokumenterede påstande, der efterhånden er fremsat så tit, at folk tror de er sande. Et af disse dogmer er »gamle biler forurener mere end nye«.

Det er dræbende irriterende, når man møder arbejdskolleger, familie eller venner som drillende slynger påstanden ud, når man ankommer i sin Morris. Og det er bekymrende, når man i pressen hører udtalelserne. Men det er direkte skræmmende, når det er politikere, der fyrer den slags af. Jamen er folk da komplet idioter, eller er de blot ikke oplyst om, hvad det

Drivhuseffekt

»Drivhuseffekt« dækker over det fænomen, at solens energi ophobes på jorden p.g.a. større koncentrationer af kuldioxid i atmosfæren (og en række andre såkaldte drivhusgasser), der således virker på samme måde som glasset i et drivhus. Solens energirige, kortbølgede stråler passerer uhindret kuldioxiden, og når ned på jorden. Her afgiver strålerne noget af deres energi, der går til opvarmning af jorden - resten reflekteres tilbage mod verdensrummet. Men når de kortbølgede stråler afgiver energi, får de en længere bølgelængde - og sådanne bølger passerer ikke uhindret kuldioxiden ! Nogle af dem reflekteres tilbage til jorden, hvor de igen afgiver energi, og der reflekteres bølger med en endnu længere bølgelængde. På denne måde trækkes energien ud af solstrålerne, og hvis der kommer mere kuldioxid i atmos-

drejer sig om ? Eller taler vi måske om vidt forskellige ting ?

Problemet

Vi taler udelukkende om luftforurening i denne sammenhæng. Der er mange andre problemer, men de virker bagatelagtige, når der sammenlignes med luftforureningen. For ikke selv at medvirke til halve forklaringer og udokumenterede påstande, vil jeg gennemgå de vigtigste sider af sagen. Bagerst i artiklen findes en liste over mine kilder. Skulle der være medlemmer, der ikke orker gennemgangen, så spring det over. To af de største luftforureningsproblemer er drivhuseffekt og forsuring - vi tager dem et ad gangen:

færen, trækkes der også mere energi ud af solens stråler - jorden opvarmes.

Men hvor kommer kuldioxid fra ? Der har altid eksisteret en ligevægt mellem forbrug og produktion af denne luftart. Planter og træer optager kuldioxid fra luften og vand og næringsstoffer fra jorden. Så er de i stand til at udnytte energi fra solen til at koble det hele sammen til organisk materiale - de vokser med andre ord. Denne proces kaldes fotosyntese, og er et vigtigt grundlag for vores eksistens. Processen forløber imidlertid også den anden vej - så kaldes den forbrænding. Den foregår hele tiden hos levende væsener, så når vi spiser grillmad fredag aften på sommertræffene, så omdanner vi den til vand, næringsstoffer og kuldioxid for at få frigivet den energi, der jo også indgik i processen. Energien bruger vi så til at holde varmen og snakke om Morris - og hvad vi gør af vandet

Brændstofforbruget for gamle og nye biler.

Inden vi tager hul på emnet skulle man måske lige nævne, at veteranbilernes andel af diverse udslip er helt marginal! Det betyder hverken fra eller til om der kører en håndfuld veteranbiler rundt på særlig udsøgte sommerdage. Det kan imidlertid ikke bruges som argument til ikke at bidrage det, vi trods alt kan. Tænk f.eks. på hvad skattemyndighederne ville sige, hvis jeg ringede op og forsøgte at overbevise dem om, at jeg skulle fritages for skat, fordi min skats andel har helt perifer betydning for nationens budget.... Men det er et forhold, det er rart at have i baghovedet hele tiden.

Det er meget svært at sammenligne brændstofforbruget for gamle og nye biler. For det første er det afgørende at vide hvad der menes med »gamle biler«. For det andet er de moderne målinger af brændstofforbrug meget anderledes end tidligere. For det tredje er brændstof- og olie kvaliteten blevet meget bedre med tiden. Disse besværligheder svækker min sammenligning, men i det følgende er min metode gennemgået - så må I selv vurdere. Det er forudsat, at vi taler om korrekt justerede motorer.

Jeg har valgt bilerne fra 1964 som repræsentanter for »gamle biler«. Brændstofforbruget er angivet i »Bil og Motor« fra Politikens Forlag og stammer fra fabrikkerne selv (jeg har beregnet et simpelt gennemsnit). Det samme gør sig gældende for de nye bilers vedkommende, hvor det såkaldte ECE-gennemsnit (gammel norm) er

benyttet. Oplysningerne er samlet i »Motor«, nr. 1, januar 1997. Tallene anses for sammenlignelige, selvom der uden tvivl er tale om optimistiske vurderinger (for Minoren passer det dog fint med diverse samtidige vejtests).

Som nævnt kan benzin- og olie kvalitet ikke sammenlignes - de gamle biler ville have klaret sig væsentlig bedre med ny olie og benzin. Mine egne erfaringer viser det, men det ses også af en test på biler fra 50'erne udført af FDM* i 1992. Heri er forbruget for A-1627 John Nielsen's 2 dørs fra 1958 målt til 16,8 km/l. Tests af lignende Minorer, da de var nye, er af motorjournalister opgjort til mellem 12,8 og 14,7 km/l. Og her er tale om reelle målinger - ikke fabriksoplysninger. Noget tyder således på, at man for en mere reel sammenlignings skyld burde korrigere de gamle tal med en faktor ikke mindre end 1,14 for at tage højde for de ringere kvaliteter af olie, benzin, lejefedt, dækkenes rullemodstand og hvad der ellers kunne komme på tale.

Afvigelsen fra ECE-snittet til »Motor«'s egne målinger på nye biler er en faktor ca. 0,8 (opgjort efter tests på 6 biler i »Motor« nr 10, 11 og 12 i 1996 og nr. 1 fra 1997). Man skulle på dette grundlag samlet korrigere de gamle fabriksoplysninger med en faktor 1,4 for at gøre dem sammenlignelige med de nye biler. Det har jeg ikke gjort, da jeg ikke finder mit datagrundlag solidt nok. Dertil kræves større datamængder, og dem magter jeg ikke at skaffe uden et urimeligt

Andet energiforbrug

Bilernes brændstofforbrug er én ting. Det er noget ganske andet, hvis man begynder at se på hvor meget energi, der bruges til fremstilling af en bil. Det giver jo også luftforurening, og skal derfor regnes med, hvis man beregner hvor stor en del af luftforureningen en bil eller en kørt kilometer bidrager med. Det er imidlertid ikke muligt at beregne sådan en størrelse. Man kan højst gøre sig håb om at finde et niveau.

I 1952 blev der brugt 2 tons kul, 1,3 tons jern og 2,6 ton malm og andre råstoffer til fremstilling af en bil. VW-fabrikkerne har netop opgjort forbruget til samme mængde energi, som en Golf 1,6 (75 HK, benzin) skal bruge til at køre 150.000 km - d.v.s. ca 11.000 liter benzin. Fabrikkerne regner i dag med en levetid for bilerne på 10 år ! Miljøet spares altså for store mængder kuldioxid, hvis vi plejer og passer vore biler frem for at købe nye. Hvis en liter benzin giver 2,4 kg kuldioxid giver det i runde tal en miljøbelastning på 25 ton kuldioxid pr. nyproduceret bil - tænk hvad det kunne blive til, hvis alle tillod deres bil at blive bare 20 år inden den blev skrottet ! I Danmark ville man spare miljøet for ca. 10% om året af det samlede kuldioxidudslip på ca. 60 mill. tons. Men pas på de her beregninger - de er meget usikre !

Definitioner

Problemerne med måling af brændstofforbrug og de bedre benzin- og oliekvantiteter i dag har jeg forsøgt at vurdere i det ovenstående. Men problemet med

en definition af »gamle biler« er mere problematisk. Det afhænger i virkeligheden af hvem man spørger. Arbejdskolleger, familie og venners definition baseres på deres egen bil, som altid er nyere end vores Minor. Nu kan I slynge indholdet af denne artikel lige i sylten på dem og sige »æv bæv, hvor miljøbevidst er du ?«

Spørger man det officielle Danmark, d.v.s. Miljø- og Energiministeriet og Trafikministeriet, så er »en gammel bil« ældre end 1990 ! Nu er der pludselig en del af kollegerne og vennerne, der fik sig en gammel bil...heee, heee. Det hænger sammen med, at nye biler i Danmark siden 1990 skulle have katalysator.

Der har efterhånden i mange år været en debat i Danmark om begrænsning af forureningen fra biler, og man hører stadig hyppigere vendingen »gamle biler« i debatten. De er de store syndere o.s.v., og os gammelbil-ejere fornemmer, hvor det bærer henad. Men efter samtale med ansatte i de to ministerier har jeg fundet ud af, at der blot menes »biler med dårligt justerede motorer«. Det ændrer billedet totalt ! »Gamle biler forurener mere end nye« - ja, det kan enhver idiot da regne ud. Og det er vel de fleste, der mener, at det må der gøres noget ved. En undersøgelse i København viste at 10% af bilerne stod for 50% af forureningen. Fint, gå efter dem uden hensyntagen til deres alder....

Fremtiden for gamle biler

Den hetz mod gamle bilers luftforurening, som mange entusiaster har for-

Efterskrift

Efter al den miljø-snak er der måske nogle, der spekulerer på, hvad vi selv kan gøre for at køre længst muligt på en liter benzin. Den største årsag til et stort benzinforbrug finder man på førersædet ! Førerens adfærd er meget vigtig. Man bør ikke presse Morris' en hvis det ikke er nødvendigt. Hvorfor f.eks. fræse frem for at holde for rødt ved det næste lyskryds ? Hvorfor ikke koble ud og trille hen mod en rød lyskurve ? Kør med andre ord med omtanke.

Benzinens energiindhold går til meget mere end at få bilen til at trille. Den største del af den frigjorte energi ved benzin/luft blandingens eksplosion over stemplet forsvinder som varmetab til kølevand, udstødningssgas, motorolie, motorblok o.s.v. - ialt knap 70 % forsvinder på denne måde. Så ryger der godt 10 % til at få alle dele til at bevæge sig - oliepumpe, dynamo, vandpumpe, strømfordeler, gearkasse o.s.v. Tilbage er der altså omkring 20% til at drive bilen fremad. De 20% skal så slås med hjulenes rullemodstand og luftmodstanden. Rullemodstanden stiger jævnt med hastigheden, men luftmodstanden bliver værre og værre. Faktisk øges den med kvadratet på hastighedsforøgelsen, d.v.s. hvis man fordobler hastigheden, så bliver vindmodstanden 4 gange større. Man kan sige mange positive ting om Minor'en, men specielt aerodynamisk - det er den sgu ikke ! Og det betyder, at der er en meget stor luftmodstand, og derfor koster det dyrt at køre hurtigt. Det ses også af datidens tests (husk på

forskel i tid og modeller, når I sammenligner tallene).

Jeg laver altid selv benzinregnskab, når jeg tanker. Så afsløres forskellige uregelmæssigheder hurtigt. Selvom min kilometertæller ikke nødvendigvis er korrekt, så kan jeg se ændringerne. Benzinregnskab over tolv år har vist udsving fra 10 km/l til 17,9 km/l ! Studeres regnskabet nøjere, mener jeg at kunne se en række ting, der har betydning for benzinøkonomien :

Dårlig kvalitet benzin mod god:

op til 1,5 km/l

Tyk olietype mod tynd:

op til 1,0 km/l

Tom bil mod fuldt læs:

op til 2,0 km/l

Ny veljusteret karburator mod gammel og slidt:

op til 3,0 km/l

Langture mod mange korte:

op til 1,5 km/l

30 år gamle diagonal pigdæk mod moderne lameldæk:

op til 1,0 km/l

Sommer- mod vinterkørsel (afhænger af mild/hård vinter):

op til 3,0 km/l.

Nej, man kan ikke bare lægge tallene sammen hvis man kører med god benzinkvalitet, letløbsolie, tom bil, ny karburator, langtur og nye moderne dæk om sommeren. Der er stadig mange ting, der skal være i orden, f.eks. tænding og ventiljustering. Men her er i hvert fald en række gode ideer, hvis du vil gøre miljøet en tjeneste.

A-839 Simon Marsbøll

FOTOKONKURRENCE

Den schweiziske Morrisklub indbyder til fotokonkurrence

Morris Minor - verdens største lille bil - kom til verden i 1948 og til næste år fejrer den sin 50 års fødselsdag.

Trods sin verdensomfattende popularitet eksisterer der stort set overhovedet ingen smarte, sjove eller stemningsfulde postkort af denne bil og dens fine design.

Derfor afholder Swiss Morris Minor Club en verdensomspændende fotokonkurrence, som forhåbentlig vil resultere i produktion af et sæt postkort på 4-6 forskellige kort - færdige til salg i 1998, hvor Morris Minor har 50 års fødselsdag.

Konkurrencen er åben for alle Morris Minor entusiaster og forhåbentlig kommer der deltagere fra alle hjørner af verden. Vi håber du vil finde det spændende at udvælge eller tage dine billeder, måske et gammelt skovtursbillede af familien fra 50'erne, en sjov vinteroplevelse eller en Morris set i spejlbilledet af en anden Morris.

Tidsfrister

10. august 1997: sidste frist for indsendelse af billeder til konkurrencen.

20. september 1997: bedømmelse og bekendtgørelse af vinderne

8. november 1997: fotoudstilling

Præmier

Et udvalg af attraktive præmier til alle vindere. Kun emner som er egnede til postkortproduktionen vil blive belønnet.

Regler

- 1: Kun egne og ikke offentliggjorte sort/hvid- eller farvefotos som viser Morris Minor (efter 1948) eller dele af Morris Minor.
Den foretrukne størrelse er 18 x 24 cm. Andre størrelser vil blive accepteret. Man kan indsende så mange billeder man har lyst til.
- 2: Sidste frist for indsendelse er den 10. august 1997.
- 3: Billeder indsendes til denne adresse: Beat Strickler, Langmauerstrasse 60, 8006 Zurich, Switzerland.
- 4: Dommer-panelets afgørelse er endelig.
- 5: Billeder vil kun blive returneret, (efter den 8. november) hvis der gøres opmærksom på, at man ønsker sit materiale retur.

Sidste nyt - sidste nyt !

Den meget venlige redaktør har på trods af en overskredet dead-line fundet plads til denne vigtige besked : Det engelske såkaldte Golden Jubilee i anledningen af Minorens 50 års fødselsdag afholdes d. 6 - 7 juni 1998 !! Det er stort set alt hvad jeg ved nu, så I må vente med yderligere oplysninger til næste nummer. Men find kalenderen frem, stjæl nogle penge, sig jeres job op, hvis I ikke kan få fri, smid manden/konen ud, hvis I ikke kan få lov o.s.v. - der skal vi da over, ik' ??

A-839 Simon Marsbøll

RESERVEDELE

Sælges: 2 metalforskærme (før 64) i org. grundfarve. Lidt overfladerust, har aldrig været monteret.

Prisidé: 600,- kr pr. stk.

4 brugte glasfiberskærme

(2 for / 2 bag), 100,- kr pr. stk.

2 motorhjælme, 150,- kr pr. stk.

Henv.: Egon Laursen, Lærkevej 18,
7800 Skive, tlf. 97 52 75 60.

Sælges: Ny benzintank 600,-

2 Glasfiberskærme, grønne

m/lygter. Samlet 1000,-

1 Fronthjælm, grøn 300,-

1 bagklap, fin stand 400,-

1 benzinpumpe 350,-

1 frontrude 250,-

1 dynamo 300,-

1 gearkasse, god 1500,-

Henv.: Benny Kvist, Sortemosevej 49,
5892 Gudbjerg, tlf. 62 28 22 66.

Sælges: Reserve dele til Morris Minor sedan:

2 fordøre, pr. stk. 150,-

4 glasfiberskærme, pr. stk. 150,-

1 gearkasse, kun kørt 78.000 km 800,-

1 bagtøj, 78.000 km 300,-

1 bagklap, som ny 400,-

1 sæt forkromede 5,5"

Brazilfælge m/ dæk, som nye 2500,-

4 stk lakerede org. fælge m/ dæk 200,-

2 stk org. fælge med pigdæk 250,-

1 frontrude m/ gummi/kromliste 100,-

1 bagrude 60,-

1 benzintank m/ måler 200,-

1 forkofanger u/ kromliste 100,-

1 sæt håndbremsekabler 150,-

1 køler 150,-

1 dynamo 150,-

1 viskermotor 100,-

1 benzinpumpe 100,-

1 sæt kofangerhorn, pæne 300,-

1 udstødning 200,-

1 bremselyskontakt 60,-

1 rat komplet med stamme 100,-

Henv.: A-1522 Kurt J. Jensen, Skive,
tlf. 97 52 61 61 eller 97 53 11 72.

Sælges: Skinner til sideruder, Traveller
(har aldrig været monteret):
2 stk metalskinner, flade à 87,5 cm
og 3 stk skinner à 75,5 cm 100,-
1 metalskinne frontrude.
11 mm skinnemål 50,-
1 bagklap 150,-
Metalskærm HS 500,-
Metalskærm VS (skal svejses lidt) 400,-
Venstre bagskærm, gl. fiber 150,-
1 gearkasse u/ garanti 499,-
1 sæt måtter, røde 111,-
Frontruder, brugte 99,50
Forhjulsløjer u/ garanti 133,-
Termostat, mrk. Moto-Meter 150,-
2 Parkering/blinklysfatninger,
gl. model, stk. 40,-

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

Sælges: 2 stk. Michelin MX 145 x 14. Kun brugt kort tid. 6 mm mønster tilbage overalt. 200,- kr pr. stk.

Henv.: A-248 Bjørn Jarl Kristensen, Gartnervej
23, 4654 Fakse Ladeplads,
tlf. 53 71 65 64.

Sælges: 3 stk. Colway dæk 145 x 14, kun 550,-
2 stk. næsten nye Michelin MX
145 x 14, stk. 250,-
Andre dæk haves.

Henv.: PB Auto, tlf. 97 56 40 15.

KØBES

Købes: Bagfjedre til Van / Pick-up
(evt. kun det øverste lag).
Originale sidespejle til Van (til monter-
ring på den forreste dørstolpe), evt. til
låns for kopiering.

Henv.: Thomas Wolff, Toften 14 A, Høruphav,
tlf. 74 41 51 52.