

# NORMINOR

NR. 108 • juli 1997

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



# 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  
Tværgade 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

## World Wide Web:

<http://home4.inet.tele.dk/lw/nmmk>

## 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. august 1997

Oplag: 1000 eksemplarer

Tryk. Midtjyns Bogtryk, DK-5750 Ringe.

# 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, 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.

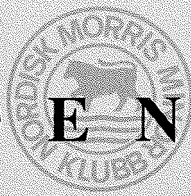
### Midtjylland

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 specielt program!

- 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 Kitty Rasmussen, Sorøvej 484, Rislev  
DK-4700 Næstved, tlf. 53 73 65 49.  
*Klubmøde:* 1. søndag i måneden kl. 19.30 på Sorøvej 484.
- Lolland-  
Falster &  
Møn** A-1461 Dennis Hansen, Skovtoften 19  
DK-4800 Nykøbing F, tlf. 54 85 93 43.



# FORMANDENS SIDE

Nu er det sommer, eller skal vi sige, det burde være det efter kalenderen! Det årlige sommertræf, som i år er i Norge, står for døren, så det er bare at håbe på godt vejr og mange træfdeltagere.

Vi vil gerne have stof til bladet! Har I en sjov, kedelig, sørgelig eller god historie, gerne med et par billeder til, så send den til os. Kommer den ikke i det første nummer, kommer den i det næste. Norminor bliver jo som I former det, så tøv ikke, men skriv!

## Hvad med de andre?

Mine øjne fangedes af et indlæg i sidste nummer af Norminor - det var indsendt af Jørn Jakobsen. I dette indlæg opfordrer han til at gøre NMMK til en altomfattende mærkeklub for Morris, for at redde Oxford, Monaco, Marina m.fl. Det er måske en god idé at starte noget sådant og jeg synes, at hvis mange har interessen for hele Morris-familien, bør de gå sammen om dette og danne en klub. Jeg mener aldrig at det kan blive NMMK's opgave at gøre det, da vore medlemmer er medlem p.gr.a. et særligt forhold til, som navnet siger, Morris Minor.

Men - derfor kan vi jo godt hjælpe vore fætre og kusiner! Vi har derfor i bestyrelsen besluttet at interesserede kan indmelde sig i NMMK og på den måde bruge Norminor til at lære hinanden at kende og finde ud af, om der er

basis for at danne deres egen klub, eller om de vil nøjes med os.

På den måde behøver vi ikke gribe ind i vores egne vedtægter og hvis interessen skulle vise sig at være meget stor, vil vi overveje, hvor mange sider i Norminor de andre Morris-mærker skal råde over. For vi er jo stadig Nordisk Morris Minor Klubb!

## Golden Jubilee 1998

Vi lovede i sidste Norminor at fortælle nyt om det engelske træf i 1998. Vi har bare ikke hørt noget endnu! Men vi kan fortælle, at der arbejdes på en fællestur til England via Frankrig og en tilsvarende tur via Holland. Der lægges stadig planer, så I må vente til senere med flere oplysninger.

*A-1264 Herluf Knudsen*

## 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  
Westermann, tlf. 62 62 26 32)

**Week-enden den 26.-27.**  
Tångamarknaden, Vårgårda.  
Tilmelding til Erling Holmin,  
tlf. 0520 - 72907.  
*Västsvrige*

**Tirsdag den 29.**  
Klubmøde ved Langelinie  
*København*

## August

**Week-enden den 8.-10.**  
Minitræf på Bellevue Camping,  
Fiskervej 17 i Mommark.  
*Als og Sønderjylland*

**Søndag den 10.**  
Ø & Herregårds Rally  
Start og slut ved havnen i Hol-  
bæk.  
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.**  
Surströmmings rallyt,  
i år gratis för medl.  
*Jämtland*

**Tirsdag den 26.**  
Klubmøde, Slotskroen v. Frederiks-  
borg Slot, Hillerød  
*København*

## September

**Søndag den 7.**  
Tur til Sporvejsmuseet ved Skjold-  
næsholm. Afgang fra Pilegården i  
Brønshøj kl. 9.00  
*København*

**Torsdag den 25.**  
Klubmøde kl. 19.30 i Nygade 23,  
(Nygadehuset) Åbenrå.  
*Als og Sønderjylland*

**Tirsdag den 30.**  
Klubmøde på Pilegården i Brønshøj  
*København*

## November

**Torsdag den 27.**  
Klubmøde kl. 19.30 i Nygade 23,  
(Nygadehuset) Åbenrå.  
*Als og Sønderjylland*

# ØSTJYLLAND

I pinsen afholdt Østjylland sit årlige minitræf. Det foregik i år på Vonsild Camping ved Kolding. Træffet var godt besøgt, (ca. 20 biler). Vi havde et hyggeligt træf, med solskin hele week-enden. Tak til alle de fremmødte.

I august kan jeg anbefale at tage til diverse minitræf. Vi ses?

A-738 Per Madsen

## Tak til sponsorerne ved træffet for de mange fine gaver

|                   |                   |                            |                     |
|-------------------|-------------------|----------------------------|---------------------|
| <b>Linie Kemi</b> | <b>Anton Kamp</b> | <b>Pejrup Autoværksted</b> | <b>Auto Centret</b> |
| Nørrebrogade 141  | Østergade 19-21   | v/ Peder Mikkelsen         | v/ Egon Poulsen     |
| 7000 Fredericia   | Asferg            | Pejrupvej 30               | Flegmåde 12         |
| tlf. 75 93 49 00  | 8990 Fårup        | 5560 Årup                  | 7100 Vejle          |
| fax 75 93 49 44   | tlf. 86 44 32 95  | tlf. 64 47 26 04           | tlf. 75 82 29 56    |

# ALS & SØNDERJYLLAND

## Minitræf den 8.-10. august 1997

På opfordring af flere og flere, der slet ikke kunne vente.... er det nu på tide at oplyse jer om stedet for minitræffet på Als. I år bliver det på

**Bellevue Camping, Fiskervej 17, Mommark, tlf. 74 40 72 08**

Vi holder til på et lidt afsides beliggende område syd for pladsen, med primitive toiletforhold. Der findes dog lidt mere moderne faciliteter midt på campingpladsen.

Der vil være mulighed for kystfiskeri og lejrball ved stranden, så husk fiskegrej, fisketegn mm.

Programmet bliver som sædvanligt, med grillmad fredag og lørdag, og måske en køretur igennem det alsiske landskab.

### Campingpriser:

Voksen: 50 kr / nat

Børn: 25 kr / nat

El: 20 kr / nat

### Rabatter:

FDM: -10 %

DCU: -15 %

**Kørsel:** Kør til Mommark drej til højre ad Fiskervejen, Bellevue Camping er den første campingplads på venstre hånd.

Tilmelding til træffet kan ske til kontaktpersonerne eller til:

A-1119 Norbert Klinke, tlf. 40 87 49 16

# NORDJYLLAND

## Årsmødet.

Ved årsmødet i år skete der en lille udskiftning i »juntaen«. Birthe trak sig efter flere års medlemskab og vi siger tak for mange gode kager i tidens løb. I stedet for Birthe kom Ivar Guldager ind (igen). Tak for det Ivar!.

## Køretur den 31. maj 1997.

Vi havde en meget fin tur i et dejligt solskin. Selvom der kun var 4 morrisser - så lyser de altså op i landskabet. Teknisk museum var en blandet oplevelse, men vi nåede at komme der inden det helt lukker. Michael fandt et gammelt blad fra 60'erne der vakte interesse, da der var noget om morrisser der i.

Godthaab Hammerværk derimod, var virkelig en god oplevelse. Det skyldes selvfølgelig også at det var en god guide vi havde med rundt. Det er anbefalelsesværdigt



## Minitræf den 22. - 24. august 1997.

Det er sidste år i år at vi har fornøjelsen af at »bo hos« Jytte og Poul på Løgstør Camping. De har nemlig valgt at trække sig tilbage og overlade Campingpladsen i nye hænder.

Som noget nyt på campingpladsen er der »pentanque-baner«. (Det er sikkert ikke stavet rigtig - eller hva - Jesper).

Vi håber at se rigtig mange.

*Anette Ebdrup Marcussen*

# KØBENHAVN

## Kommende arrangementer...

### Tirsdag den 29. juli kl. 19.00

Vi mødes ved Langelinie.

### Tirsdag den 26. august kl. 19.00

Denne aften mødes vi på parkeringspladsen ved den gamle Slotskro, foran det smukke Frederiksborg Slot i Hillerød.

### Søndag den 7. september kl. 8.30

Madpakketur til Sporvejsmuseet ved Skjoldnæsholm. Vi mødes på Pilegården, Brønshøjvej 17 i Brønshøj kl. 8.30 - afgang kl. 9.00.

### Tirsdag den 30. september kl. 19.00

Klubaften på Pilegården i Brønshøj.

*A-1259 Dirk Tønnesen*



# MIDTJYLLAND

## Temadag om periodisk syn

*Arrangementet i Viborg den 31. maj trak 27 medlemmer til ! Der blev stillet spørgsmål i 1 1/2 time og en Morris blev gennemgået på rampen.*

Det var med andre ord en succes, som vi kun kan opfordre andre stedsgrupper til at prøve noget tilsvarende. Det kan stort set ikke være nemmere. Man kontakter en synshal og bliver henvist til en regionschef for det område, man bor i. Så foreslår man denne chef nogle datoer og evt. en synshal i området. Regionchefen ringer tilbage en uge eller to senere og meddeler hvor, hvornår og hvem, der kommer til at stå for det. Så skal der bare et par linjer i NORMINOR. Statens Bilinspektion arrangerer med andre ord det hele. Jeg medbragte kage og et par flasker vin, det var alt.



*Der blev stillet spørgsmål i 1 1/2 time*

Det var en god idé, at forberede nogle spørgsmål. Nogle af de mest interessante svar var :

- Synshallen skal godkende ombygninger (2-dørs til cabriolet, skivebremser, afviservinger, teleskopstøddæmpere m.m), hvis man har kopi af godkendelse på en Minor med lignende ændringer - helst en dansk, men biler fra andre E.U.-lande kan også bruges.

- Man skal ikke regne med at blive fritaget for periodisk syn, selvom nummerpladerne er deponeret. Ved dispensation kan man måske opnå et par måneders frist.

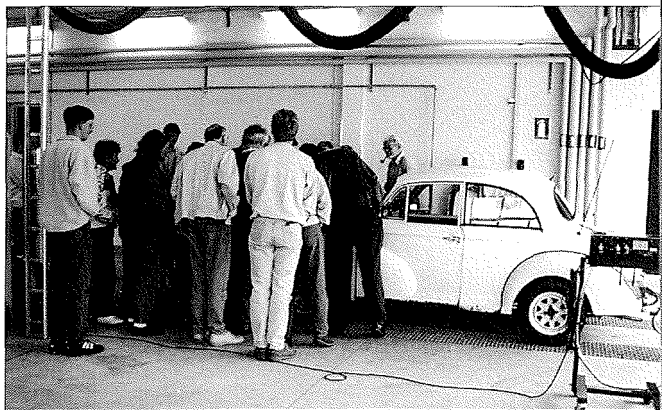
- Der findes en ordning med periodisk syn hvert ottende år, hvis man underskriver en erklæring, der begrænser bilens anvendelsesmuligheder til deltagelse i historiske arrangementer. Ordningen er endnu ikke helt på plads; bl.a. er der nogen forvirring om aldersgrænsen - skal den være 45 eller 35 år.



*27 medlemmer ankom i 12 Morris'er og et par farisæver.....*

På rampen var der en omhyggelig gennemgang af svejsezoner, bremsegenskaber, rust, ridsede ruder og hvad ved jeg. Det kan jeg ikke beskrive her, det skal ses. Så kom bare i gang derude i de forskellige lokalafdelinger - det kostede en minimal indsats, og kagen og vinen løb op i en rund 10'er fra hver deltager (hvis der er nogle deltagere, der får røde ører, når de læser det her, så bare rolig. Vi kan afregne i bajere ved en senere lejlighed.....).

Efter arrangementet var der 7 - 8 hold, som kørte ned til Hald Sø, hvor vi fik frokost og aflivede det sidste af



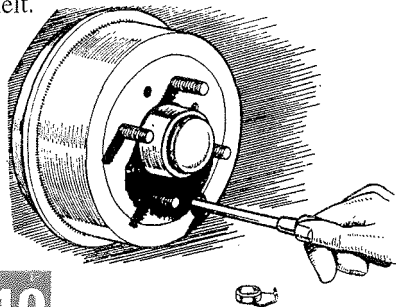
*Gennemgangen i selve hallen varede en time.*

kagen. Der var besøg fra både sønder- og vestjylland - flot !

*A-839 Simon Marsbøll*

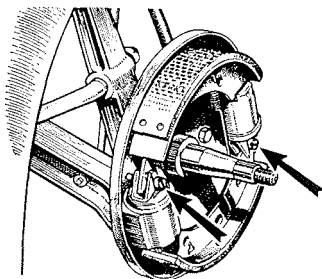
## REPARATION AF BREMSER

Bilen stilles forsvarligt op på 4 bukke. Når du har hjulene af bilen, er det første du gør at løsne alle justerskruerne til bremsebakkerne. Hvis der er slidt en kant i tromlerne vil det være umuligt at få tromlerne ud over bremsebakkerne, når disse ikke er slækket helt.



Det er nu tid til at finde papir og blyant frem, så du løbende kan notere, hvad du skal købe af nye dele.

Du starter med at tage tromlerne af, de er monteret med 2 små skruer korte på de forreste tromler og lidt længere på de bageste (er de der overhovedet

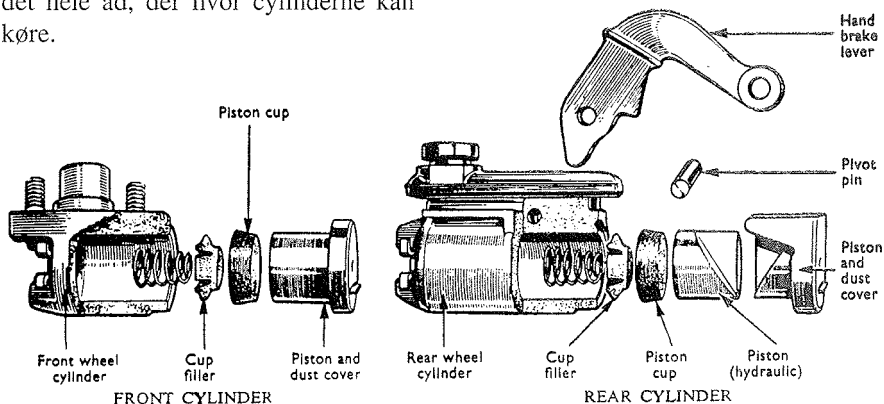


og hvordan ser kærven ud. Skriv ned - de fås nye). Nu er du klar til at tage tromlerne af. De kan sidde meget fast, og det kan være nødvendigt at slå på dem, men husk kun på den side hvor fælgen ligger an mod ALDRIG på den kant bremsebakkerne køre ud imod, og heller ikke på kanterne bagfra, - de vil sandsynligvis bare knække af. Er det nødvendigt at slå på tromlerne, så skru hjulmøtrikkerne et stykke på (du kan jo komme til at ramme en af boltene).

Når du har fået den første tromle af, er det en god idé at få en person til at trykke forsigtigt på bremsepedalen, medens du holder bremsebakkerne tilbage med 2 dækjern. Se så efter om cylinderne virker. Ofte vil den ene forreste i hver side og den bageste hjulcylinder sidde uhjælpeligt fast. Sidder de meget fast, plejer jeg altid at kassere cylinderne. Nogle vælger at skille dem ad med magt, men det må du afgøre med dig selv. Når du afprøver cylinderne på denne måde, er det vigtigt at du har tromler på de 3 hjul, du ikke er i gang med, for ellers skilles det hele ad, der hvor cylinderne kan køre.

De cylindre, der kan køre, kan du redde med repsæt HUSK: Alle cylindre der ikke udskiftes med nye skilles ad, renses og hones og der monteres nye gummistempler i dem. MAN MONTERER ALDRIG EN BRUGT CYLINDER IGEN, UDEN AT DEN RENOVERES - heller ikke selv om den ser tør og pæn ud. Når du har afprøvet cylinderne, kommer turen til bremsetromlerne og bakkerne.

Er der slidt riller i tromlerne, eller er de slidt tynde, skal de kasseres. Se også efter revner i tromlerne - i særdeleshed hvis bilen har kørt med brede fælge på. En god måde at tjekke om der er revner i en bremsetromle, er at holde den op i 1 finger og så slå på den med en fastnøgle eller lignende. Den skal have en lang efterklang, når den er i orden. Er den revnet kommer der næsten ingen lyd fra den. På tromlens indvendige kant er der slebet skråt 2-3 mm. Denne slibning skal være synlig, ellers er tromlen så slidt, at den skal kasseres. Husk det er ulovligt at dreje af tromlerne på en Morris p.g.a. godstykkelsen fra ny. Det er efter min



mening også en dårlig idé, da du så ikke senere kan nøjes med at skifte belægninger, når disse er slidte men skal have drejet igen for at få tilpasset bremsebakker. Nye tromler er i øvrigt ikke dyre.

Har tromlerne været for varme, bliver de blågrå. De kan så blive så skæve, at bilen vil ryste når du bremses. Så er der ikke andet at gøre end at kassere dem. Bremsebakkerne efterses for slid og er de smurt ind i bremsevæske eller olie fra bagtøjet skal de kasseres. Sætter du nye tromler på bilen, skiftes der altid bremsebakker. Monterer du nye bakker i brugte tromler, så prøv at holde en bakke ind på plads i tromlen. Den skal ligge til hele vejen, og rører den kun på midten er tromlen for slidt og må kasseres.

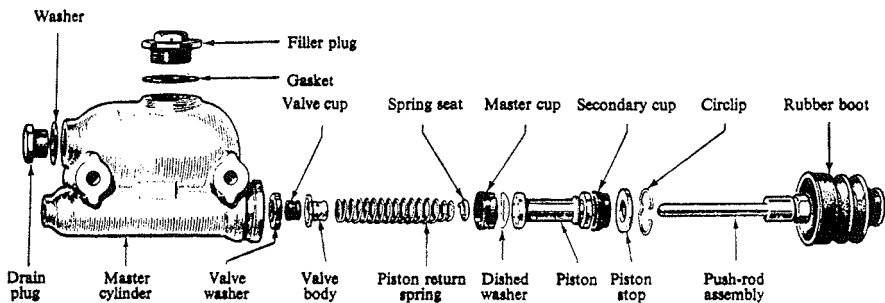
Når du har afmonteret tromler og bremsebakker, kommer turen til cylindrerne. De forreste cylindre, der ikke sad fast, kan du prøve at pille stemplet ud af. De skal bestå af 5 løsdele: et metalstempel, en O-ring ved toppen, et løst gummistempel, en plastdel samt en fjeder. Er de af den type, der har et langt metalstempel med en gummiring ca. 1/3 oppe på stemplet, bør de efter min mening kasseres da, der ikke fås repsæt og i øvrigt mange gange bliver utætte meget hurtigt.

Er cylindrerne af den rigtige type, og er de til at skille ad, kan du hone dem og sætte nye gummistempler i. Vær meget omhyggelig når du honer dem. Er der ar i cylindervæggen, skal cylinderen kasseres. Når du bestiller repsæt til cylindrerne, så husk at få fedt med til at komme ind i cylindrerne. Når du skal

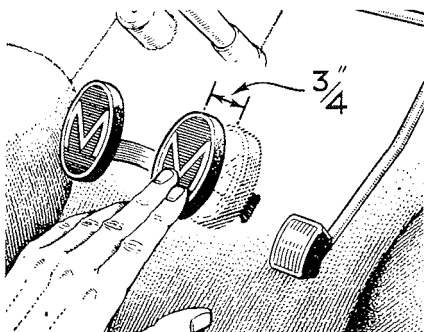
hone en cylinder, findes der flere fine værktøjer til det. Men har du ikke adgang til dem, kan du tage en gammel topstykke bolt og save en slidse 2,5-3 cm lodret ned i den ene ende, så kan du vikle fint smergellærred på den og montere den anden ende i en boremaskine så har du, hvad du skal bruge. Du må kun slibe rundt nede i cylinderen, aldrig i længderetningen af cylindergangen. (Så vil den blive utæt). Nogle vælger at lade cylindrerne sidde på bilen, når de honer dem. Jeg afmonterer altid de bageste, da de er af aluminium og er meget lumske med ar i cylindervæggene. Når jeg har dem afmonteret, kan jeg bedre se, om de er i orden. Er du i tvivl om en cylinder er god nok, så kasser den. Husk at bremserne er en form for din og familiens livsforsikring.

Hovedcylinderen er et forsømt kapitel på de fleste Morris 1000 p.g.a. placeringen i venstre længdevange. Mange undlader at gøre noget, når de renoverer bremser, men dette er meget farligt. Den vil før eller siden blive utæt. Cylinderen bør afmonteres hvert andet år, adskilles - rengøres og have monteret nye gummistempler.

Vær særlig opmærksom på den lille ventil i enden af cylinderen - den er der mange der ikke får skiftet. Ventilen sørger for, at der altid er bremsevæske ude ved hjulene. Er den i stykker, vil bremsepedalen gå i bund første gang man træder på den. Det er også meget vigtigt, at der er frigang ved bremsepedalen når hovedcylinderen monteres igen: Det vil sige, at pedalen kan bevæge sig 2-3 mm, uden at den



aktiverer stemplerne i hovedcylinderen. Dette for at stemplerne i cylinderen går helt tilbage i 0-stilling, ellers kan den ikke sugе bremsevæske.

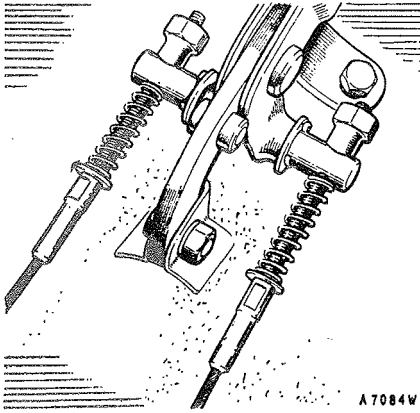


Når du har cylinderen skilt ad, skal du rense hullerne mellem cylinderens beholder og cylindergangen meget grundigt. Der er 2 huller: et meget lille og et større. Det lille hul er ofte stoppet. Vær meget omhyggelig med at få vendt alle stempler rigtigt, når du samler cylinderen igen. Du skal også være opmærksom på, at der findes flere typer hovedcylindere med forskellig tykkelse stempler, så husk at opgive det, når du bestiller repsæt. Hovedcylinderen består af mange dele, og er du ikke 100% sikker på at du kan samle den rigtigt igen, SÅ LAD VÆRE MED SELV AT SKILLE DEN AD, men få hjælp fra en, der har prøvet det

før. Husk at afprøve den, inden den monteres igen. Det er ærgerligt at få den monteret og opdage, at den ikke virker.

Hovedcylinderen er monteret med 2 bolte tværs gennem længdevangen. Originalt er de vendt med hovederne ud imod torsionsfjederen, således at denne skal fjernes for at boltene kan komme ud. Er du heldig, har man ved en tidligere reparation vendt boltene, så møtrikkerne er ud mod fjederen. Vender du selv boltene, så pas på at torsionsfjederen ikke kommer til at gnave i boltenderne eller møtrikkerne. Er boltene ikke vendt, har jeg et hydraulisk værktøj (et omvendt krokodillenæb) jeg sætter i klemme mellem bunden og torsionsfjederen lige mellem boltene. Så kan jeg bøje fjederen så meget, at boltene kan gå forbi, men det kræver at bunden er frisk, ellers er det den, der bukker sig.

Håndbremsekablerne skal afmonteres ved baghjulscylinderne. Det er meget vigtigt, at de først bliver monteret igen, efter at bagbremserne er samlet, komplet udluftet og justeret helt op i fodbremsen. Husk at slække kablerne helt af inde i bilen. Jeg piller altid justerskruerne helt af, så kan jeg komme til at trække kablerne tilbage ude ved hjulene. (se tegning på næste side).

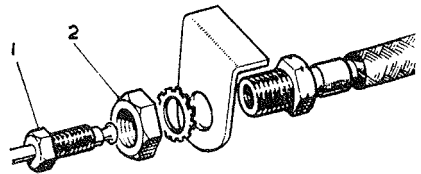


Her er det meget vigtigt at kontrollere kablerne. Der hvor inderkablet går ind i yderkablet kan trådene se rustne ud eller de er evt. ved at springe. I begge tilfælde skal kablerne kasseres. Når du har inderkablet løst i begge ender, er det en god ide at få det smurt samtidig med, at du trækker det frem og tilbage nogle gange. Er dine håndbremsekabler af den type, der ikke har smørrenipler, så kassér dem. Husk at smøre nye kabler grundigt inden de monteres.

Mange tror at har en bil først fået kobberbremserør en gang, så skal de aldrig mere skiftes. Dette er en stor misforståelse! Når du reparerer bremseser, så hav altid et sæt nye rør ved din side, og sæt på der hvor du har tingene skilt ad. Mange gange vil røret køre med rundt inde i omløberen på det brugte bremseser, også selv om man har brugt kobberfedt. Og monterer man et sådant vredet rør igen, ved man ikke, om det er beskadiget (det ser i øvrigt også sjusket ud).

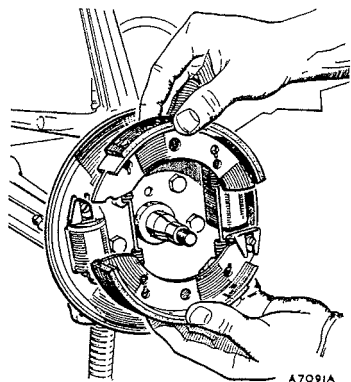
Ved baghjulscylinerne er bremse-

rørene skruet ind i enden på en bolt der går igennem et t-stykke til udluftningsskruerne. Vær meget opmærksom på gevindet i bolten dér hvor bremserøret er monteret og husk, at der skal være en kobber skive på begge sider af t-stykket samt ved den lille ende af bremseslangerne. Det er en god idé at købe nye skiver. Bremseslangerne tjekker du ved at bøje dem skarpt om en finger. Kommer der revner til syne SKAL de kasseres. Se også der hvor gummislangen går ind i metaldelen på slangen. Ser det ud som om, slangen er ved at løfte sig ud her, eller er metaldelen ved at se rusten ud, skal de kasseres. Husk at bestille den store omløbermøtrik med til nye slanger. De gamle vil ofte ødelægge gevindet på den nye slange.



Når du monterer bremsebakker på forhjulene, skal fjedrene monteres i hullerne således, at de er strammest - ellers kan du risikere, at bremsebakkerne ikke vil slippe helt, når du har bremset.

(Bremsefjedrene kan købes nye) og alle bremsefjedre monteres bagfra. Har du haft ankerpladerne af bilen, så pas på at du ikke får dem byttet om fra højre til venstre og omvendt, så kan bilen nemlig kun blokere når man bremser. Dette har jeg set flere gange. Når du monterer nye bakker og tromler,



kan det være svært at få tromlerne ind over bakkerne. Vær meget omhyggelig med at centrere bremsebakkerne. Kan du stadig ikke få tromlerne på, kan du forsigtigt tage et filestrøg på bremsebakken, der hvor den står på hjucylinderen evt. med en rundfil i hakket til justerskruen.

Når du har det hele samlet, så lad være med at stramme hjulene for hårdt op første gang, du er ude at prøvekøre bilen. Du kan så risikere at få kørt tromlerne for varme. Efter prøveturen afmonteres tromlerne igen, og bakkerne slibes med groft sandpapir. Det samme gøres med tromlerne, dér hvor bakkerne bremser ud imod. Tromlerne genmonteres og der justeres omhyggeligt ud til bremsetromlerne sidder fast og så 1 til 2 hak tilbage, således at hjulet løber frit. Først herefter justeres håndbremsen op, så den blokerer ved 4 til 5 klik på håndbremsegrebet; hjulene skal løbe helt frit, når håndbremsen er lagt ned. (Det kan være en fordel at montere en trykfjeder på håndbremsekablerne helt ude ved hjulene. Den vil hjælpe til med, at kablerne går tilbage når man lægger håndbremsen ned).

Når du har monteret nye gummi-

stempler i cylinderne og nye bakker og tromler, vil bremsepedalen ikke være 100% god de første dage, du kører i bilen. Så skal du til syn, så prøv om du kan få nogle ture inden. Ellers kørs forsigtigt de første dage og tjek bremsevæske jævnligt - den må ikke forsvinde.

## Efterskrift

*Hvad er det der sker med bremserne på min Morris 1000, når jeg monterer bredere fælge og dæk på den?*

Det, der sker når man bremser, er at den fremadrettede energi bliver til varme imellem tromler og bremsebakker. På et givent tidspunkt, når du trykker hårdt nok på bremsepedalen, vil friktionen mellem bakker og tromler vinde over friktionen mellem dæk og vejbelægning og hjulet vil blokere. Når du monterer bredere dæk på bilen, vil dækket og vejen få meget mere magt over tromler og bakker. Her er det som med bremselængder: fordobler du dækbredden, skal der trykkes flere gange så meget på pedalen, for at hjulet blokerer med det resultat, at varmeudviklingen i bremserne bliver enorm, og du kan reparere på bremserne ustandseligt. Helt galt går det med de såkaldte brasilfælge, der ikke ligger rigtigt an mod tromlerne. 3 4 gange årlig ser jeg bremsetromler, der er flækket på grund af disse fælge. Så derfor: vil du absolut have brede fælge på din Morris, så køb nogle ordentlige med moderat dækbredde og kørs så fornuftigt.

*A-992 Peder Mikkelsen.*

# Sådan

# renoveres benzinpumpen

*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 :*

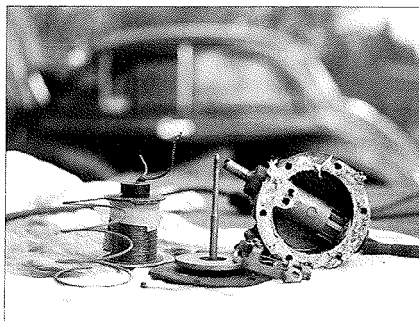
**Nordisk Morris Minor Lager  
Morris Minor Specialværksted  
Bred Autolak  
Terje Sunnaas  
Frederiksens Auto ApS.**

Den -Q\_£Ò benzinpumpe !! For dem der endnu ikke har tænkt slige tanker : vær beredt; det er kun et spørgsmål om tid !

Vores elektriske benzinpumpe må retfærdigvis betegnes som særdeles driftsikker. Men når den så til gengæld gør knuder.....uhauhauhauhauhauhauhauhauhauhauha. Vores vinderbil har ikke kørt i årevis, så der er ingen tvivl

- pumpen virker ikke, det behøver vi ikke engang at tjekke. I det følgende er der en lille gennemgang af hvad jeg selv har erfaret med benzinpumper.

Jeg har gennem tiderne indsamlet adskillige pumper fra ophuggede Morris'er. På et tidspunkt havde jeg 9, der ikke virkede. Det viste sig, at der alt i alt var tale om 5 forskellige fejl : Alle havde irrede/snavsede eller af anden årsag uvirksomme kontaktpunkter - på 3 af dem var det det eneste....., 3 havde en defekt lodning/knækket ledning, 1 havde en for slap retur fjeder, 1 havde en for stiv membran og endelig var der en, hvor filteret var helt blokeret.



*Fem problembørn i benzinpumpen: Fjeder, lodning, membran, kontaktafbryder og filter.*



Og hvad dækker de fine fagtermer så over? Ja, det er jo nok nødvendigt kort at se på, hvad der er inde i en benzinpumpe. På figur 1 ser det vildt ud, men det er i virkeligheden ikke så slemt. Det er membranen (nr. 16), der ved sin bevægelse skaber skiftevis under- og overtryk, så benzinen bliver pumpet ind via nr. 3 og ud via nr. 5. Der sidder en jernskive og en stang på membranen. Stangen går gennem selve huset (nr. 20), hvori der ligger en elektromagnet (se billede 1). Når der går strøm gennem magnetens spole, skabes der et magnetfelt, der hiver i jernskiven på membranen. Når der ikke er en strøm presser en returfjeder (nr. 19) hele molevitten den anden vej. Kontaktafbrødermekanismen (nr. 26), der er skruet på stangen, kortsletter når returfjederen har presset membran med stang og det hele i bund. Så løber der en strøm, magneten aktiveres, membranen hives den anden vej, skaber et undertryk og suger benzin ind i pumpen.

Alle disse ting skal selvfølgelig være justeret korrekt i forhold til hinanden. Og det er nu det bliver proble-

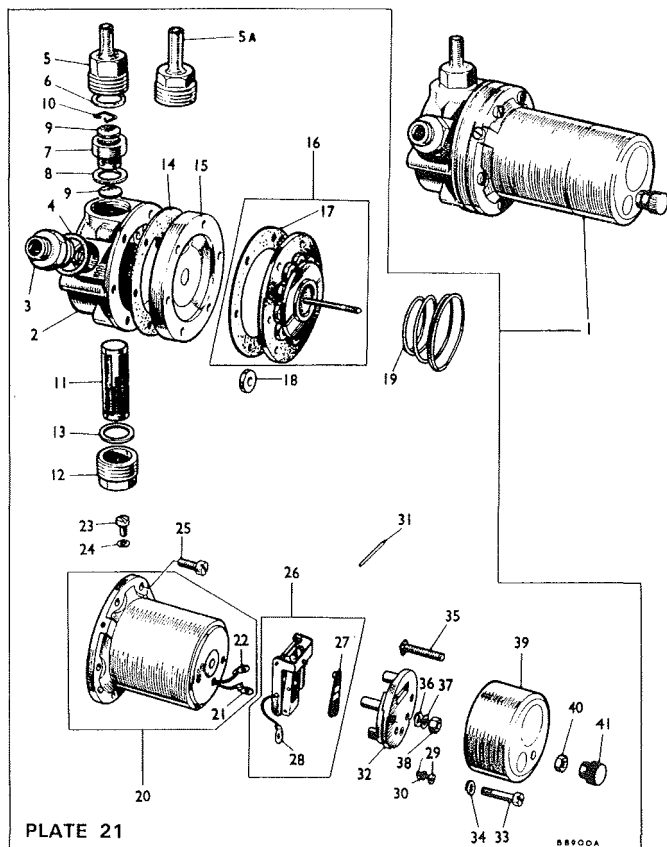


Fig. 1: Benzinpumpens komponenter

matisk. Står man med en pumpe, der ikke virker optimalt, vil jeg foreslå, at man først undersøger kontaktpunkterne:

Skrue dækslet (nr. 39) af og se om kontaktpunkterne i afbrødermekanismen (nr. 26) er slidt op eller evt. snavsede. Læg et stykke kraftig papir eller karton mellem kontakterne, tryk dem sammen og gnid papiret frem og tilbage. Hvis pumpen virker nu, så var kontaktpunkterne snavsede eller irrede.

De trænger sandsynligvis til udskiftning. Hvis pumpen ikke virker, så følg spørgsmålene i det følgende. Du fortsætter med det nye spørgsmål (nummeret i parentes) ud for det rigtige svar :

1. Virker pumpen hvis du afmonterer den armerede benzinslange (monteret på nr. 5) ?  
**ja (2)**  
**nej (3)**
2. Pumpen virker. Fejlen findes i karburatoren - sikkert svømmerventilen.
3. Kan ledningen til klemskruen (nr. 35) trække gnist til pumpehuset (nr.2), når der er tænding på ? **ja (5)**  
**nej (4)**
4. Pumpen mangler strøm. Tjek batteri og ledninger.
5. Afmonter dækslet (nr. 39), lad kontaktpunkterne (nr. 26) kortslutte. Kan ledningen trække gnist ved klemskruen ?  
**ja (7)**  
**nej (6)**
6. Kontaktpunkterne er snavsede eller slidt op.
7. Der er nu forskellige muligheder:  
Urenhed i benzinføderør eller pumps filter  
Snavs ved ankerets styreruller (nr. 18)  
Stiv membran (nr. 16)  
Slap retur fjeder (nr. 19)  
Ledning fra magnet til klemskrue næsten knækket ved lodning (billede 3)

Det giver sig selv, at en stiv membran skal udskiftes og en defekt lodning skal repareres. Problemet med en slap fjeder er nok i virkeligheden det samme som en stiv membran, men jeg nævner det fordi jeg selv for flere år siden fik en pumpe til at køre igen ved at hive retur fjederen længere. Det var ment som en nødreparation, men den pumpe kører endnu.

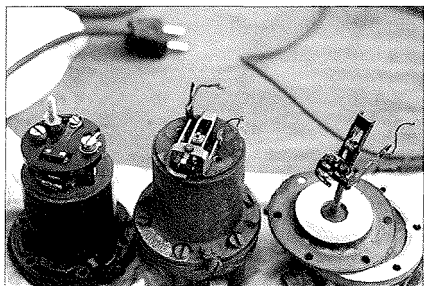
Det giver også sig selv, at urenheder skal fjernes, men det giver til gengæld ikke sig selv hvordan den adskilte pumpe samles igen. Under adskillelsen bør man ikke pille ved hhv. suge- og forsyningsventilerne (nr. 6 til 9), hvis de virker. Man skal kunne suge, men ikke puste i afgangsforskrningen (nr. 5), mens det er omvendt i tilgangsforskrningen (nr. 3)

Når pumpen skal skilles ad, starter man selvfølgelig med at afmontere den fra batterihylden - det burde være ligetil. Tjek lige om stelforbindelsen er i orden - det var jo nemt, hvis det bare var det, der var problemet.... Nå, af med filterproppen (nr. 12) og ud med filteret - hvis du er heldig, er det stoppet, og du har fundet årsagen til miseren. Men hvor tit er man så heldig?

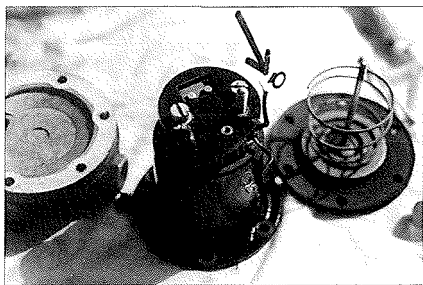
Nu kommer turen til de 6 skruer, der holder det hele sammen (nr. 25). Lad indtil videre aluminiumsdelene (nr. 2 og 15) forblive samlet, så ødelægger du i det mindste ikke pakning nr. 14. Det er rigeligt, at du lige har spoleret pakning nr. 17, du har ikke en anden, det er lørdag og butikkerne har lige lukket - det er ganske som det ple-

jer at være, når far selv skal lave bil.....

Inden du går videre, skal du lige prøve at trykke på membranen, og se hvordan vippearangementet i kontaktafbrødermekanismen (nr. 26) fungerer. Du skal senere samle det hele igen, og så skulle indstillingen gerne minde om det du ser nu.



*Billede 2: Kontaktpunkterne er monteret på membranens stang. Til højre er de monteret på stangen alene, i midten er bakelitsoklen fjernet.*



*Billede 3: Bemærk den »svævende« skive på ledningen ved pilen. Den hænger i en sølle kobbertråd. Denne fejl har jeg set på flere pumper.*

Nu skal membranen skrues ud. Prøv at se hvordan stangen er skruet

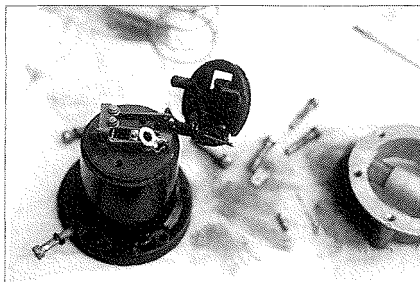
på kontaktafbrøderfidusen på billede 2. Når du har skruet lidt på membranen, falder der en masse messingskiver på gulvet. Deres funktion er at centrere membranen (nr. 18 - der findes også en plastikvariant - billede 4), så du må ned på gulvet og finde den, der rullede langt ind under et eller andet tungt.....



*Billede 4: Bag membranen sidder nogle messingskiver eller nogle plastikfiduser som her.*

Der er to typer kontaktafbrødere med hhv. et og to kontaktpunkter (se figur 1, nr. 27 og billede 2), men begge afmonteres på samme måde. Af med skrue nummer 29 og det såkaldte kontaktblad (nr. 27) kan fjernes. Ud med de skruer, der holder bakelitsoklen på plads (nr. 33) og skub også stiften (nr. 31) ud - den virker som hængsel i kontaktafbrøderen, der nu kan fjernes. Hele bakelitsoklen kan vippes til siden (billede 5), så det bliver nemmere at montere den nye afbrødermekanisme. Hvis du har mistanke til en defekt lodning/knækket ledning (nr. 21/22), så må den helt af, men så skal du passe på en lille blyskive (nr. 37). Jeg er ikke klar over skivens funktion

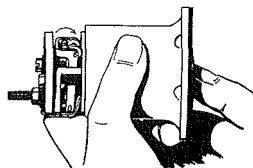
- måske er det bare en låseskive ? - men jeg formoder, den har en eller anden vigtig funktion.



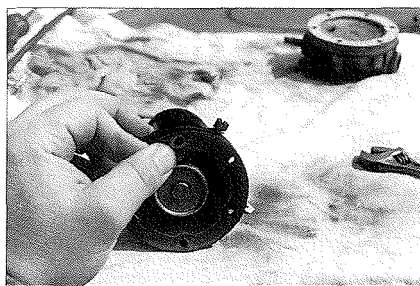
*Billede 5 : Bakelitsoklen kan vippes så meget, at du ikke behøver afmontere den helt.*

Nu er det hele splittet ad, og fejlen, hvad det end måtte være, kan rettes. Inden det hele samles, skal det selvfølgelig være rent o.s.v. Membranen monteres med fjeder og ruller og kontaktafbydermekanismen (nr. 26) skrues løst på, så det hele hænger sammen og ser ud som på billede 5. Bakelitsoklen vippes på plads og stiften (nr. 31) monteres. Og pas nu på ikke at stramme skrue(r)ne (nr. 33) ret hårdt, for så knækker bakelitten (jeg ved desværre hvad jeg taler om - har ødelagt tre, tsk, tsk....). Nu tjekkes det, om armene på kontaktafbyderfidusen går stramt, eller om der er meget slør - ingen af delene duer. Armene rettes forsigtigt til, hvis det er nødvendigt. Kontaktbladet (nr. 27) monteres nederst, d.v.s. den ligger til direkte mod bakelitsoklen, men indtil videre skal du bare lade det sidde løst, vippet ud til siden. Du skal nemlig til at justere pumpen.

Nu bliver det interessant. Prøv at trykke på membranen og se om kontaktafbyderens arme vipper, ligesom de gjorde, inden du skilte det hele ad (se også figur 2). Membranens stang skrues nu indad indtil kontaktafbyderen lige netop ikke vipper mere, når du holder pumpen vandret og giver et jævnt tryk på membranen. Så skrues du membranen udad igen indtil hullerne i membranen passer med hullerne i støbejernshuset (billede 6). Nu skulle kontakten lige netop kunne bringes til at vippe, når membranen trykkes i bund. Det hele er nu i udgangsposition til den egentlige justering. I følge værkstedshåndbogen skrues membranen nu 2/3 af en omgang ud, svarende til at hullerne i membranen flyttes fire pladser baglæns (der er 6 huller ialt). Sæt kontaktbladet på plads. Nu skulle det gerne være sådan, at punkterne er i kontakt med hinanden, når vippearmen er halvvejs i sin vandring.

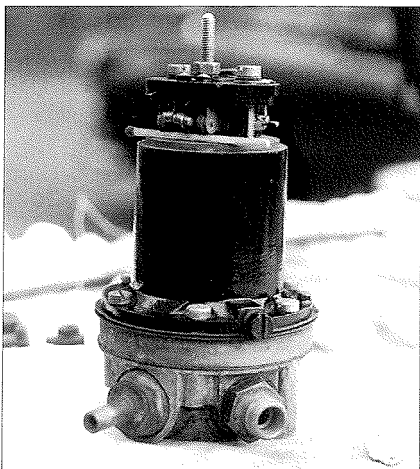


*Figur 2 : Fremgangsmåde ved kontrol af indstilling.*



*Billede 6 : Justering af afbrydermekanismen ved at dreje membranen.*

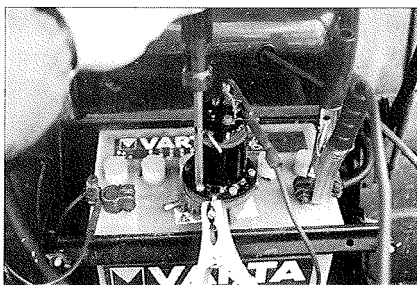
Nu skal aluminiumsdelen monteres. Tjek lige at messing-/plastikrullerne sidder ordentligt. Sæt støbejernshuset løst fast med de 6 skruer (nr. 25). Pål det af igen og sæt de to dele rigtig sammen i forhold til hinanden..... Stelforbindelsesskruen (nr. 23) skal sidde lige ud for tilgangsforskrningen (nr. 3). Nu skal membranen strækkes til sin yderstilling inden skrueene strammes (ellers kan pumpen ikke arbejde). Til det kræves et stykke højteknologisk specialværktøj : en tændstik ! Den indsættes under kontakafbrydermekanismens yderste vippearne i modsatte ende af hængselstiften (billede 7).



*Billede 7 : Membranen presses i yderstilling v.h.a. en tændstik.*

Du er ikke færdig endnu ! Du må nu finde nogle ledninger, for der skal ledes strøm gennem pumpen, mens du strammer skrueene (billede 8). Strømmen aktiverer magneten, og membranen trækkes fremad til sin yderpositi-

on - smart, ik' ? Nu skal du bare tjekke om kontaktpunkterne sidder korrekt overfor hinanden (gab mellem punkterne bør være ca. 0,76 mm). Montér hele molevitten og se om det virker.



*Billede 8 : Der skal strøm gennem pumpen, mens skrueene spændes fast.*

#### **Der er nu to muligheder :**

- 1 : Pumpen virker ! Du aner ikke hvor heldig du er !!
- 2 : Pumpen virker ikke.....

#### **Hvis pumpen ikke virker, er der igen to muligheder.**

- 1 : Løb ud på vejen og råb (højt !) de værste bandeord, som dit ordforråd rummer. Når du er rolig igen - det kan godt vare temmelig længe - så gå ind og bestil en ny pumpe hos din reservedelsleverandør.
- 2 : Prøv igen !

Som tidligere nævnt har jeg selv haft pumper med mere end een fejl, og hver gang har jeg været hele turen igennem..... Den mest ondsindede benzinpumpe-reparation, jeg endnu har oplevet, varede stort set i et år ! På et tidspunkt var verden tæt på at opleve

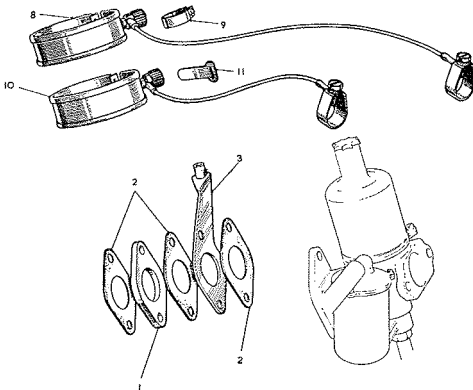
den første elektriske S.U. benzinpumpe i det ydre rum, men jeg nægtede at gi' op, og jeg må have splittet den pumpe ad 1000 gange, inden jeg opdagede den sidste afgørende fejl : De små fjedre i den helt nye kontaktafbrydermekanisme var bøjede. Når jeg tjekkede indstillingen, koncentrerede jeg mig om at levere et konstant fast tryk på membranen, og alt var OK. Jeg spekulerede ikke på at lette trykket

stille og roligt - jeg slap bare membranen. Men når pumpen selv skulle køre virkede fjedrene ikke i mellempositionen, når returfjederen ganske langsomt hev stangen tilbage. Problemet blev løst med en omgang fusk, som jeg ikke vil komme nærmere ind på. Men jeg vandt slagsmålet med den -Q\_Ø benzinpumpe.

A-839 Simon Marsbøll

# Teknisk Brevkasse

*Fra Jens E.H. Kjeldsen har vi modtaget flg. illustration og et brev, med nogle spørgsmål, som Peder Mikelsen har svaret på:*



Denne flance med varme, som sidder rundt om klokken til kaburatorhuset har jeg gennem lang tid forsøgt at få en ordentlig forklaring på hos flere gode folk. Men en fyldestgørende forklaring er det ikke lykkedes mig at opdrive endnu. Som regel får jeg det svar, at det ikke er noget at samle på, da det ikke virker alligevel, og 95% af Morrisejerne har smidt det væk fra motorrummet. Men fabrikken har da vel haft en mening med dette system !! I gamle engelske reservedelskataloger står denne, på dansk, flance med varme, under navnene »Element-heater-carburetor dash pot« samt »Heater-suction chamber«, og systemet blev vist kun sat på biler eksporteret til Nordamerika, Finland, Sverige, Norge og Danmark. Så det har selvfølgelig noget at gøre med et køligere klima med hårdere vintre.

Jeg kunne godt tænke mig at få svar på disse spørgsmål:

- På hvilke biler / årgange sidder dette system ?
- Hvilken funktion har systemet, og hvad betyder det for motoren, at det ikke er på?
- Hvor mange grader varmt kan systemet blive eller varme op til ?
- Hvordan forbindes systemet med ledninger, så det sidder helt korrekt, og er der andre forbindelsesmuligheder ?
- Skal der være en sikring på dette systems kredsløb, og hvor stor skal denne sikring evt. være ?
- Har det andre navne på dansk end »flance med varme« ?

Jeg skal gerne indrømme, at problemet kan virke lidt bagatelagtigt, men da systemet sidder på min motor, er der ligesom gået lidt sport i min nysgerighed for at få sandheden at vide om det, som de fleste åbenbart har kasseret, da de mener, det er uden effekt. Men er det uden effekt, eller er systemet blevet kasseret, fordi vores viden om det ikke er tilstrækkeligt ?

*A-1293 Jens E.H. Kjeldsen  
Nørholmsvej 67, 9000 Aalborg*

### **Svar til A-1293 Jens E.H. Kjeldsen.**

Tak for dine spørgsmål ang. flance med varme til karburatoren.

Det er ikke meget jeg har kunnet finde på skrift om dette emne, men jeg vil prøve at give dig et svar. Det er rigtigt at systemet er fjernet fra de fleste

biler. Grunden til dette kan være mange.

Jeg er selv udlært ved en Morris mekaniker og hans holdning var, at systemet kunne vi ligeså godt fjerne, fordi det gik først i gang ved -20 til -30 grader, og så koldt bliver det aldrig i Danmark, mente han, og når det var fjernet lavede det ingen ulykker. Jeg har siden hørt at det starter ved -6 grader, men jeg har aldrig set noget på tryk om dette. Grundet dit spørgsmål har jeg lavet et lille forsøg. Jeg har taget den del der sidder mellem karburator og manifold (her sidder termostaten) og lagt det i dybfryseren (-18 grader) i en halv time. Så er termostaten gået i gang, jeg kan derefter stå med den i hånden i ca. 30 sekunder inden den slår fra igen. Dette viser at de -6 grader kunne være det rigtige, men at alt fra 0 til -10 grader er muligt. Jeg ser dem ikke ret tit monteret på de biler der kommer her på værkstedet, men gik lige en omgang blandt dem der står til rep. i øjeblikket, og ud af 10 biler var det kun tilsluttet på én.

Jeg var for et par år siden ude for, at der kom en bil ind, hvor det virkede hele tiden. Dette kan også være grunden til at det er fjernet fra mange biler. Systemet har helt klart en funktion, idet den del der sidder i manifolden, skal forvarme indsugningsluften. Båndet omkring karburator-klokken skal sørge for, at stemplet ikke fryser fast. På mine forældres Austin 1100 måtte vi mange gange, når det var frost, ud og stå med hænderne omkring klokken i et minuts tid, før vi kunne starte den. Bilen havde ikke dette system.

Systemet er monteret på supermodelerne, men om det også har siddet på ældre modeller, vil jeg ikke udelukke, men mener dog aldrig at have set tegn på det. Systemet forbindes med en ledning fra termostaten. Ledningen går under batterikassen og over til sikringsdåsen. Den er monteret på tændingssiden efter sikringen (ved de grønne ledninger), således at der kommer strøm til termostaten når der er tænding på bilen.

Det jeg har kunnet finde på skrift stammer fra en dansk værkstedshåndbog og lyder sådan:

### **Forvarmer til indsugning og karburatorklokke.**

*Vogne der eksporteres til lande med meget kolde klimatiske forhold, er forsynet med forvarmere mellem karburatoren og indsugningsrøret og til karburatorklokken. Indsugningsforvarmeren er monteret med termostatsens glødehovede pegende indad mod motorens midterlinje og med den isolerede skive mod grenrøret. Stelforbindelsen foregår gennem en lille udskæring i den isolerede skive og der opnås kontakt mod grenrørets flange. Gaspedalkablets støtteplade er indsat mellem forvarmeren og karburatoren med en isolerende skive på hver side af pladen. Karburatorklokkens forvarmer er monteret på ydersiden af klokken og fastholdes med en klemme. Ledningen er forbundet til termostaten på indsugningsforvarmeren.*

Jeg har prøvet at måle på båndet om klokken og forvarmeren i manifolden.

De er forbundet direkte mellem + og - det vil sige at det fungerer ligesom en brødrister. Hvor lang tid et batteri, der i forvejen har lav effekt p.g.r.a. frost, kan holde til dette, ved jeg ikke!

Som sagt er det ikke til at blive meget klogere af. Er der nogle af medlemmerne der har mere på tryk, eller ved mere, vil jeg gerne høre fra dem. Jeg træffes på tlf. 64 47 26 04 hverdage fra kl 8 til 16, eller skriv til mig: Peder Mikkelsen, Pejrupvej 30, 5560 Årup, jeg vil så forsøge at få det bragt i klubbladet

*A-992 Peder Mikkelsen.*



## **Ridder Nepper**

**Departementschef i Undervisningsministeriet**

**Henrik Nepper-Christensen har modtaget sin første orden fra dronningen, og i den anledning var han i audiens for at takke.**

**Undervisningsministeriets Nyhedsbrev fangede ham på vej til Christiansborg ved sin 17 år gamle Morris Minor 1000 med bindingsværk.**

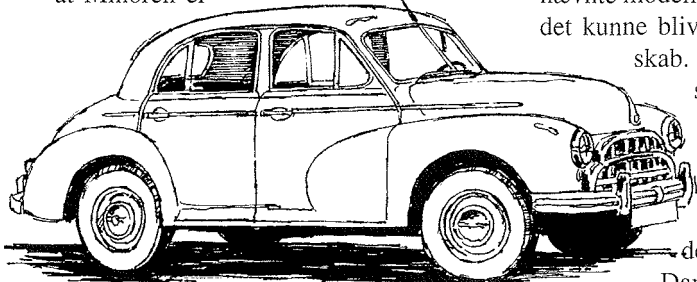
Udklippet stammer fra folkeskolelærernes blad »Folkeskolen« nr. 21 - 23. maj 1997.

Det er indsendt af A-1293 Jens E.H. Kjeldsen.



# MINOREN OG DE ANDRE ?

Undertegnede er bekendt med at der findes en stor og begejstret Morris Minor Klub i Danmark. Det er jo i sig selv indlysende dels p.gr.a. at Minoren er



*Morris Oxford.*

et væsentligt stykke automobilhistorie i Danmark, dels p.gr.a. de fordele I som klubentusiaster måtte have ved et sådant klubfællesskab ved restaurering, fremskaffelse af reservedele o. lign.

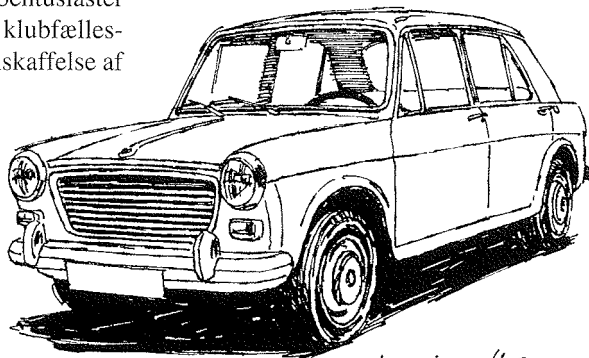
Mærket Morris var tidligere meget udbredt i Danmark, men nu er det reelt borte. Herhjemme kørte tidligere adskillige Morris'er. Jeg kan huske modeller som: Six, Isis, Oxford, 11-1300, Mini, Cowley, Marina, Monaco, 2200 o.s.v. Idag eksisterer der såvidt jeg ved kun klubber for Morris 8, Morris Minor og Morris Mini.

Der er åbenbart disse modeller som har den største tilhængerskare, kultstatus om man vil. Det er forståeligt med klubber for disse biler.

Dog er vi nogle stykker (jeg ved

ikke hvor mange), som holder liv i andre Morris modeller. Så er det at jeg vil spørge om / foreslå om Minor klubben også vil kunne rumme de tidligere nævnte modeller. Det er mit indtryk, at det kunne blive et udbytterigt fællesskab. Det er jo trods alt det samme bilmærke. Og er det ikke sådan, at reservedelene kommer fra de samme kanaler, hvad enten det er fra England eller Danmark!

Jeg håber at I i klubben vil tage mit indlæg / forespørgsel op til overvejelse.



*Morris Marina 1100.*

*Jon Jørgensen*

Preben Nørholm, Hollændervej 10,  
6000 Kolding, tlf. 75 52 89 59.

(Se også bestyrelsens kommentar på »Formandens side«).



## NYHEDSBREV fra MhS

April 1997 - nr. 2

### INDHOLD:

1. Periodisk syn siden sidst.
2. Sorte emalje-nummerplader.
3. Køb af køretøjer "uden papirer".
4. Samrådets miljøudvalg er begyndt sit arbejde.
5. Told & Skats nye praksis ved import af veteraner fra lande uden for EU.
6. Hvad er "brugsværdien" af et veterankøretøj?

o o o o o o o

Næste NYHEDSBREV vil komme i juli måned 1997.

### Periodisk syn siden sidst

Samrådet har forsøgt at få den nye trafikminister Børn Westh til at lytte til vores argumenter, således at vi kan få en særordning, som omfatter mere end de beskudte 2.300 biler, som den tidligere trafikminister Jan Trøjborg ville acceptere med den foreslåede 45 års grænse.

Som tidligere nævnt synes Samrådet, at det er en udmærket løsning, at veteranbilerne kun skal til periodisk syn hvert 8. år.

Vi synes derimod ikke, at det er nødvendigt, at disse biler skal omregistreres som "bil til veteranbilkørsel", således som det blev krævet af Jan Trøjborg.

Børn Westh fastholder imidlertid over for Samrådet i brev af 7. april 1997, at der ikke er grund til at udvide antallet af køretøjer, som kan anvende den særlige 8 års-regel for periodisk syn. Det står således fast, at det kun er biler, som er **mindst 45 år gamle**, som kan komme ind under særordningen.

Den nye minister fastholder også, at disse køretøjer skal omregistreres for at kunne bruge ordningen med 8-årige synsintervaller.

Han oplyser desuden, at veteranbilerne vil blive tilsagt til periodisk syn på basis af de oplysninger, som findes i Centralregisteret for motorkøretøjer. Pligten til periodisk syn træder i kraft den 1. januar 1998, og de første almindelige personbiler vil blive tilsagt til syn pr. denne dato. Dette gælder også for veteranbiler.

Ministeren påpeger endelig, at alle bilejere kan få indlydelse på synstidspunktet, idet de bare kan fremstille bilen til et frivilligt

syn i løbet af sommerhalvåret (d.v.s. før bilen skal til periodisk syn!).

Vi må konstatere, at selv om der i det nye EU-Direktiv om periodisk syn (direktiv 96/96/EF af 20.12.1996) er givet de enkelte EU-lande mulighed for at lave lempelige særregler for periodisk syn af veteranbiler eller helt at fritage dem fra periodisk syn, så vælger vi i Danmark at være uundværdigt restriktive over for denne gruppe. Det skal sammenholdes med, at EU-direktivet definerer disse biler som "**køretøjer, der anses for at være af historisk betydning, og som er bygget før den 1. januar 1960.**"

Vi må dog nok se i øjnene, at vi ikke får en bedre ordning for veteranbilerne end den, som hér er skitseret.

### Hvordan kommer de periodiske syn til at foregå i praksis ?

De mere detaljerede regler vil først blive fastsat i løbet af sommeren, men en informationskonsulent fra Statens Bilinspektion har udtalt, at man regner med at indkalde de biler, som har den første indregistrering i et lige år på den tilsvarende dato i 1998.

På samme måde indkaldes i 1999 de biler, som har den første indregistreringsdato i et ulige år.

På den måde kan enhver selv konstatere, hvornår bilen skal til periodisk syn første gang.

Hvis bilen f.eks. er indregistreret første gang i januar 1950, så vil den blive indkaldt til periodisk syn i januar 1998.

Samtidig vil der i indkaldelsen stå dag, klokkeslet og stedet, hvor synet skal foretages. Dette kan naturligvis ændres, hvis man

ikke kan møde den dag.

Hvis man er i gang med en større renovering af bilen, som man forventer afsluttet inden for et kortere tidsrum efter indkaldelsesdagen, så vil en henvendelse til Statens Bilinspektion før dette tidspunkt normalt kunne løse problemet.

o o o o o o o

#### Sorte emalje-nummerplader til biler og motorcykler, som er indregistreret første gang før 1. april 1958

Trafikministeren har i lovforslag nr. L 176 om ændring af færdselsloven bl.a. foreslået, at man nedsætter promillegrænsen fra 0,8 til 0,5 og indfører forbud mod brug af håndholdte mobiltelefoner under kørsel.

I lovforslaget er der også lavet nogle bestemmelse om, hvordan man kan få de historisk korrekte emalje-nummerplader til biler og motorcykler, som er indregistreret første gang før 1. april 1958.

Vi har tidligere omtalt (i nr. 3/1996), at indførelse af disse emalje-nummerplader kræver en lovændring, for at man kan kræve gebyr for pladerne.

Vi har desuden i sidste nummer af NY-HEDSBREVET fortalt om det udkast til ændringer i færdselsloven, som Samrådet tidligere har udtalt sig om til Trafikministeriet.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger, at ordningen med historisk korrekte emalje-nummerplader som tidligere omtalt skal administreres af Rigspolitiet, der tildeles pladerne et løbenummer og lader dem fremstille hos leverandøren af de almindeli-

ge nummerplader.

Dansk Veteranbil Klub skal angive hvilket kendingsbogstav og hvilken pladetype, der skal anvendes. Nummerpladerne skal følge køretøjet og ikke ejeren. Det betyder, at ejeren mister nummerpladen ved afmelding eller ved flytning til et andet geografisk område i Danmark.

Emalje-nummerpladeordningen kan derfor ikke på nogen måde sammenlignes med ordningen med ønskenummerplader.

Prisen for emalje-pladerne vil blive følgende:

(1) den almindelige pris for nummerplader (for tiden 550 kr. pr. stk.). Hertil kommer (2) den særlige fremstillingspris for emaljeplader, som i lovforslaget er sat til 900 kr. pr. stk.

Efter vores opfattelse er den særlige fremstillingspris sat rigeligt højt. Dette bekræftes også af, at produktionsomkostningerne i bemærkningerne til lovforslaget er anslået til at være 382,06 kr. pr. stk. i juli 1994.

Samrådet kontaktede derfor Sonja Albrink fra CD (Sonja Albrink er medlem af Folketingets Retsudvalg), om hun ville være behjælpelig med at påvirke trafikministeren i en fornuftig retning.

Folketingets Retsudvalg har på denne baggrund stillet spørgsmål til trafikministeren om, hvordan den høje pris fremkommer.

Ministeren oplyser i sit svar af 18. april 1997 til udvalget, at nummerpladeproducenten har lavet en ny økonomisk beregning ud fra, at der nok kun skal bruges mellem 500 til 2.000 plader af denne slags.

Hvad gør man så, hvis man er interesseret i at købe det ?

Det er en betingelse for at få et køretøj synet, at man (bl.a.) medbringer den seneste registreringsattest samt eventuelle supplerende attester og koblingsattester til Statens Bilinspektion.

Det fremgår af vejledningen til anmeldelsesblanketten til syn, at hvis man ikke kan fremskaffe en original registreringsattest til køretøjet, så skal man vedlægge en "tilladelse fra Centralregisteret for Motor-køretøjer til køretøjets registrering uden fremlæggelse af dokumentation for tidligere registrering."

Samrådet har haft en uformel kontakt til Centralregisteret (CR) for at høre lidt om, hvordan man forvalter denne dispensationsordning.

Det viser sig, at det ikke er muligt at formulere en klar og éntydig beskrivelse af denne praksis, idet sagerne er meget forskellige, således at der foretages et konkret skøn i hvert enkelt tilfælde.

CR oplyser, at det påhviler den enkelte ejer at overbevise registeret om køretøjets forhistorie, før tilladelsen gives. Denne "bevisbyrde" kan man løfte på forskellig måde. Det kan f.eks. være ved en gammel registreringsattest sammen med en beskrivelse af de senere ejerforhold. Det kan også være gamle kvitteringer med identifikationsnumre (steinumre), fotos af køretøjet fra tidligere år, bekræftelse fra enker eller andre pårørende på et tidligere ejerforhold sammen med en beskrivelse af de senere ejerforhold.

På denne måde kan man dokumentere, at der ikke er tale om et stjålet køretøj.

Herefter vil prisen for emalje-plader kunne sættes til 650 kr. pr. stk., idet der så også er medtaget omkostninger ved at administrere denne særordning.

Samrådet og Dansk Veteranbil Klub har haft foretræde for Folketingets Retsudvalg den 24. april 1997 for at forklare, at prisen bør sættes yderligere ned, idet den høje pris er fremkommet ved en regnefejl i ministeriet. Mødet forløb i en positiv stemning, og vi håber, at det kan være medvirkende til en yderligere nedsættelse af den særlige produktionspris.

Efter lovforslaget skal reglerne om emaljeplader først træde i kraft, når nummerpladeproducenten kan levere disse særlige plader. Trafikministeren får derfor en bemyndigelse til at fastsætte dette tidspunkt, som stadig forventes at blive "i løbet af 1997."

Der er dog en risiko for, at de andre lovændringer - især nedsættelsen af promillegrænsen - giver så meget debat i Folketinget, at lovforslaget ikke når at blive færdigbehandlet i denne folketingsamling. Hvis det sker, bortfalder forslaget. Det skal så genfremsættes til efteråret.

Det er derfor for tidligt at sige noget om, hvornår man kan begynde at få de sorte emalje-nummerplader.

o o o o o o o

#### Køb af køretøjer "uden papirer"

Man ser en gang i mellem en annonce om en gammel bil eller mc, som er til salg "uden papirer." Det betyder normalt, at der mangler registreringsattest på køretøjet.

Med andre ord: Hvis man ikke kan få en fyldestgørende forklaring på de tidligere ejerforhold i forbindelse med købet, så kan man risikere, at man senere ikke får Centralregisterets tilladelse til at syne og dermed ikke kan indregistrere køretøjet. En sådan usikkerhed vil naturligvis gøre køretøjet lidt mindre interessant for en køber, som forventer at kunne få det indregistreret på et senere tidspunkt.

Ved eftertanke er det nok til alles bedste, at det kan være svært at få synet stjålede køretøjer. I det sidste nummer af Danmarks Veteran Motorcykleklubs blad "Veteranen" nævnes, at 6 forskellige Triumph motorcykler blev stjålet i 1981. De er aldrig fundet!

o o o o o o

#### Samrådets miljøudvalg er begyndt sit arbejde

Som omtalt i sidste nummer af NYHEDS-BREVET har Samrådet nedsat et miljøudvalg, som i den kommende periode skal afdække de politiske holdninger på dette område og anskuelig gøre over for den brede befolkning, politikere og embedsmændene, at der er forskel på brugen af dagligbil og brugen af veterankøretøjer.

Udvalget har fået mulighed for at trække på en teknisk konsulent (en bilingeniør), men udvalget ønsker at finde flere personer med faglige kvalifikationer på miljøområdet og - især - et eller to medlemmer med kendskab til PR. Andre, som "bare" vil hjælpe med til at lave det praktiske arbejde, er også meget velkomne. Henvendelse kan ske til enhver i bestyrelsen eller til miljøudvalgets medlemmer.

5

Udvalget har i denne måned sendt målsætningspapiret for udvalgets arbejde og arbejdsplanen ud til alle de tilsluttede klubber.

Udvalget har samtidig opfordret klubberne til at indsende alt relevant materiale, som kan have interesse for brugen af veterankøretøjer til et "Videncentral", som udvalget opretter på EDB. Det er meningen, at dette "lager" skal indeholde alle former for artikler om miljø og gamle køretøjer. Det skal også rumme oplysninger om, hvilke personer inden for presse, TV, radio, Folketinget o.s.v. som er særligt positive eller særligt negative overfor brugen af veterankøretøjer.

Udvalget ønsker desuden inden udgangen af dette år at have fuldført en undersøgelse af bestanden af indregistrerede veterankøretøjer og deres brug på samme måde, som det netop er sket i England.

o o o o o o

#### Told & Skats nye praksis ved import af veteraner fra lande uden for EU

Siden omtalen af den nye praksis i sidste nummer har denne redaktør af NYHEDS-BREVET haft flere telefoniske henvendelser om, hvad man skal gøre, hvis man ønsker at få genoptaget en sag om told- og momsberedning, som er blevet behandlet i tiden før praksisændringen.

I et tilfælde afviste den pågældende Told- og Skatteregion at genoptage sagen med henvisning til, at der gælder en 3-årig forældelsesfrist. I en anden sag blev afvisningen begrundet med, at der er en 1-årig forældelsesfrist. I begge tilfælde handlede det om de personer, som oprindeligt havde ansøgt om og fået en afgørelse om told- og

6

momskravets størrelse fra Told & Skat.

Jeg har også hørt om tilfælde, hvor det drejer sig om senere købere i 2. eller 3. led, som vil vide, om de kan regne med at "få noget ud af det."

Der er efter min mening forskel på, om det er de "oprindelige" hovedpersoner, der søger at få sagen genoptaget, eller det er senere købere.

De oprindelige personer er sagsparter i forhold til Told & Skat, og det giver dem en særlig retsstilling. Hvis der er begået en fejl ved behandlingen af deres sag, så skal denne fejl i princippet rettes. Det er rigtigt, at alle krav kan forældes, men normalt regnes en forældelsesfrist først fra det tidspunkt, hvor man havde kendskab til forholdet og derfor var i stand til at reagere.

Senere købere af et køretøj, som er blevet sat for højt i told og moms, skal bedømmes i forhold til de almindelige regler om køb. Det er imidlertid en helt anden problemstilling, som bl.a. inddrager en vurdering af køretøjets pris i forhold til et lignende køretøj på det almindelige brugtmarked. Hvis køberen ved denne vurdering må siges at have betalt væsentligt mere end "normalprisen", så kan der muligvis blive tale om, at prisen sættes ned.

Der er således tale om to vidt forskellige bedømmelser. Man kan sige det på den måde, at hvis den oprindelige hovedperson får et mindre beløb efterbetalt i forbindelse med Told & Skats genoptagelse af den gamle toldberegningssag, så er det ikke ensbetydende med, at senere købere automatisk skal have det lignende nedslag i prisen.

I de konkrete sager har jeg rådet til, at man

klager til den centrale Told- & Skattemyndighed.

Hvis myndigheden stadig fastholder afvisningen, så bør man overveje at klage til:

Folketingets Ombudsmand  
Gl. Torv 22,  
1457 København K.

Man skal dog ikke skruer sine forventninger for højt op, da det er ret usædvanlige sager, og de administrative systemer tidligere har vist, at de har svært ved tilbagebetale modtagne beløb.

o o o o o o

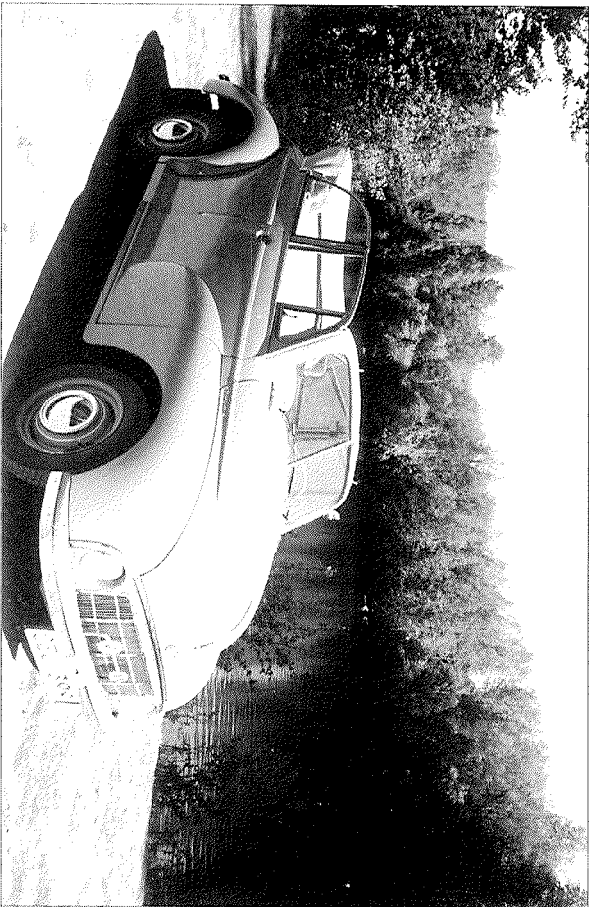
#### Hvad er "brugsværdien" af et veterankøretøj?

Reglerne om beregning af registreringsafgift ved import af veterankøretøjer er tidligere blevet gennemgået i flere numre af NYHEDS-BREVET (nr. 4/1994 og nr. 1 + 2/1995).

Der er 3 forhold, der har betydning ved denne beregning. Det ene af dem er "brugsværdien" af køretøjet.

"Brugsværdien" af et veterankøretøj - i denne forbindelse defineres "veteran" som mere end 35 år gamle køretøjer - er standardmæssigt sat til 40 % af den oprindelige afgiftspligtige værdi ud fra en tanke om, at disse køretøjer gennemsnitligt kun bruges ca. 40 % set i forhold til almindelige moderne køretøjer.

Da vi fra vores statistiske undersøgelse fra 1995 ved, at 80 % af disse køretøjer kører under 2.000 km. om året, så har bestyrelsen besluttet at arbejde for at få denne regel



*Claes Krook ejer denne flotte Morris Minor Tourer fra 1951. Han er medlem af NMMK's Jæmtlands-gruppe, og bilen kan ses på sommertræffet i Horten.*

revideret.

Det er baggrunden for, at Samrådets afgiftsudvalg i november 1996 skrev til Told- og Skattestyrelsen om denne problemstilling.

Vurderingsmyndigheden vedrørende Motorkøretøjer København har ved brev af 20. januar 1997 svaret, at denne 40 %-regel blev fastsat på et møde mellem Told- og Skattestyrelsen, Vurderingsmyndigheden og Dansk Veteranbil Klub. Da der ikke senere har været rejst indsigelser mod det, så har man lige siden benyttet denne sats.

Vurderingsmyndigheden udtaler samtidig, at man stadig mener, at denne sats har relevans. Selv om der for de meget gamle køretøjer kunne være tale om en mindre sats, så vil der efter myndighedens opfattelse for de nyere veterankøretøjer formentlig være tale om en højere sats. En 40 %-sats vil derfor være det korrekte udgangspunkt for veterankøretøjer som helhed.

Vurderingsmyndigheden vil dog være interesseret i et møde, hvis der er basis for at ændre praksis. Dette forudsætter, at Samrådet kan forelægge dokumentation for, at satsen bør være lavere.

Bestyrelsen og afgiftsudvalget vil arbejde videre med dette spørgsmål.

o o o o o o



## SEDAN

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg. 69, 2-dørs. Neongul, utrolig velholdt. Skal ikke synes. Nyrenoveret motor. Monteret med tonede ruder, stereo, brede fælge, specialsæder, forkromede motordele og masser af udstyr. Der medfølger org. fælge med nye vinterdæk der aldrig har kørt. Skal ses. Sælges for højeste bud over 25.000 kr.

Henv.: Søren Vinberg, Sandkæret 7, 5260 Odense S, tlf. 65 95 99 50 eller mobil tlf. 40 16 77 99.

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg. 71, med certifikat. Renovering påbegyndt. Rustarbejde udført. Der er mange nye reservedele. 10.000 kr.

Morris Minor, årg. 54. Registreret første gang den 19/3 55. 803 cc motor, delt forrude. Toldattest, Alt originalt, god at renovere. 5.000 kr.

Henv.: Benny Jensen, Hvidebjergvej 3, Sørbymagle, 4200 Slagelse, tlf. 53 54 55 35.

Sælges: Morris Minor 1000, 2-dørs årg. 61, rød. Fremstår i fin stand. Kører dagligt.

Henv.: Carsten Eskildsen, Vinkelvej 14, 6710 Esbjerg V, tlf. 75 11 59 74 eller mobil tlf. 40 53 97 50.

Sælges: Morris Minor 2-dørs, årg. 55. Skadet u/papirer. Pris: 2.800,- kr.

Henv.: Egon Laursen, Lærkevej 18, 7800 Skive,

Sælges: Morris Minor 1000 super, 2-dørs, årg. 69, blå. Bilen er i meget fin stand, bl.a. ny bund og nye bremses. Fremtræder i meget fin stand. Skal ses. Synet den 3. juni 97.

Henv.: Beckmann, tlf. 39 62 76 50

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg. 68. Rå karrosseri. Næsten alt rust er lavet bl.a. ny tværvange, dørstolpe og skærmflanger i bag. Prisinde 5.000 kr.

Henv.: Per Madsen mobil tlf. 40 78 97 59 ell. 75 65 04 09.

Sælges: Morris Minor 1000 från 1957, svart, mycket bra originalskick. Känd från utställningar och veteranrallyn och Morris-träffar i Sverige, Norge och Danmark. Prisbelönad. Har certifikat. Har dragkrok Sveriges 1:a och länge enda godkänd för 870 kg. Skattebefriad, besiktas vart annat år. MHRF-forsäkrad. Nytt batteri. Nya bromsar. Original AC-skylltar medföljer. Konverterad till minus-jord. Måste tyvärr skiljas från pärlan för att kunna finansiera färdig-ställandet av Morris-Vanen i garaget. Ev. byte med körklar Morris Van. Ring eller skriv till:

Henv.: Christer Wiberg, Terrängvägen 2 A, S-903 38 Umeå. Tel: 090-13 56 07 el. 010-25 57 990

E-post: Christer.Wiberg@adm.umu.se

## PICK-UP

Sælges: Sælges for kunde:

Morris Minor 1000 Pick-up, årg. 63 med org. lad. Malet i farven Maroon B (org. bordeauxrød). Restaureret i 94-95 for ca. 70.000 kr. Fremtræder som ny. Sælges nysynet for 50.000 kr.

Bilen er restaureret her på værkstedet og sælges kun p.g.a. andet projekt.

Henv.: Morris Minor 1000 Specialværksted, v/ Peder Mikkelsen, Pejrupvej 30, 5560 Årup, tlf. 64 47 26 04.

## TRAVELLER

Sælges: Morris Minor Traveller. Svejset, delvis sandblæst, renoverede dele pakket i kasser. 1 Traveller og 1 saloon model. Pris for alle 3 biler kun 14.000 kr.

Henv.: K.P. Knudsen, Viborgvej 210, Skave, 7500 Holstebro, tlf. 97 46 82 50.

Sælges: Morris Minor 1000 super Traveller, årg. 69, flødefarvet. Sorte nr. plader, 1 ejer. Bilen har kørt 277.000 km. Trænger til ny forskærm og ny lak, ellers pæn.

Henv.: Lilly Poppe, Virginiavej 2, 2. tv., 2000 Frederiksberg, tlf. 31 86 43 33.

# OG SALG SIDERNE

Sælges: Sælges for kunde:

Morris Minor 1000 super Traveller, årg. 70. Almond Green, helt original. Restaureret i 95-96 for ca. 70.000 kr. og har kun kørt 350 km siden. Sælges for 55.000 kr.

Bilen er restaureret her på værkstedet og sælges kun p.gr.a. andet projekt.

Henv.: Morris Minor 1000 Specialværksted, v/ Peder Mikkelsen, Pejrupvej 30, 5560 Årup, tlf. 64 47 26 04.

Sælges: Morris Minor 1000 super Traveller, årg. 68, blå, pæn stand. Bilen fik nyt træværk og nyt komplet indtræk for 3 år siden. Skyderuder i siden. Motor, gearkasse og bagtøj har kun kørt 32.000 km. Flot krom. Pris: 50.000 kr uden syn

Henv.: Keld Knudsen, Askov, tlf. 75 36 39 96.

## DIVERSE

Sælges: COMBI-CAMP 1900/400, 1975, Tältvagn med våningssäng. Dansk tillverkning. Lastrække ovanpå, med kapell. Tjänstevikt 240 kg. Maxlast 160 kg. Idealisk efter veteranbilen. Nybesiktad.

### LITTERATUR

Verkstadshandbok på 316 sidor & Reservdelskatalog på 128 sidor till Morris Minor. OBS ! Båda på svenska. Kopior på originalböcker i A4-format = bättre kvalitet än originalet. Perfekta inplastade för garagebruk.

Verkstadshandbok på 188 sidor till BMC 850, COOPER, COOPER S. OBS ! På svenska. Kopia i A4-format.

Henv.: Christer Wiberg, Terrängvägen 2 A, S-903 38 Umeå. Tel: 090-13 56 07 el. 010-25 57 990

E-post: Christer.Wiberg@adm.umu.se

## RESERVEDELE

Sælges: 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: Hjulsidor 15 tum, mags-liknande, kromade i rostfritt metall, örnsymbol på navkåpan, Amerika-tillverkade, nya, aldrig monterade på bil, passar bl.a. Mustang, Customline och även så simpelt som Volvo 740, Saab.  
Pris: 450,- /4 st.

Henv.: Christer Wiberg, Terrängvägen 2 A, S-903 38 Umeå. Tel: 090-13 56 07 el. 010-25 57 990  
E-post: Christer.Wiberg@adm.umu.se

Sælges: 4 stk Brazilmølle  
med gode dæk, 1.200 kr.  
1 1100 cc motor, 500 kr.  
mangler topstykke, 1.000 kr.  
1 1100 gearkasse, i orden, plus diverse reservedele.

Henv.: Benny Jensen, Hvilebjergvej 3, Sørby-magle, 4200 Slagelse, tlf. 53 54 55 35.

Sælges: 1 bagklap 150,-  
Venstre bagskærm, gl. fiber 150,-  
Højre forskærm, metal 500,-  
Venstre forskærm, skal svejses 400,-  
1 sæt måtter, røde 111,-  
Termostat, mrk. Moto-Meter 150,-  
2 Parkering/blinklysfatninger, gl. model, stk. 40,-  
2 bremsecyl. 1 år gl. stk. 110,-  
2 kromskinner, for stk. 111,-  
1 bagkofanger (kan svejses op) 88,-  
2 stk. u-jern (2 dørs) lidt overfladerust stk. 55,-

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

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

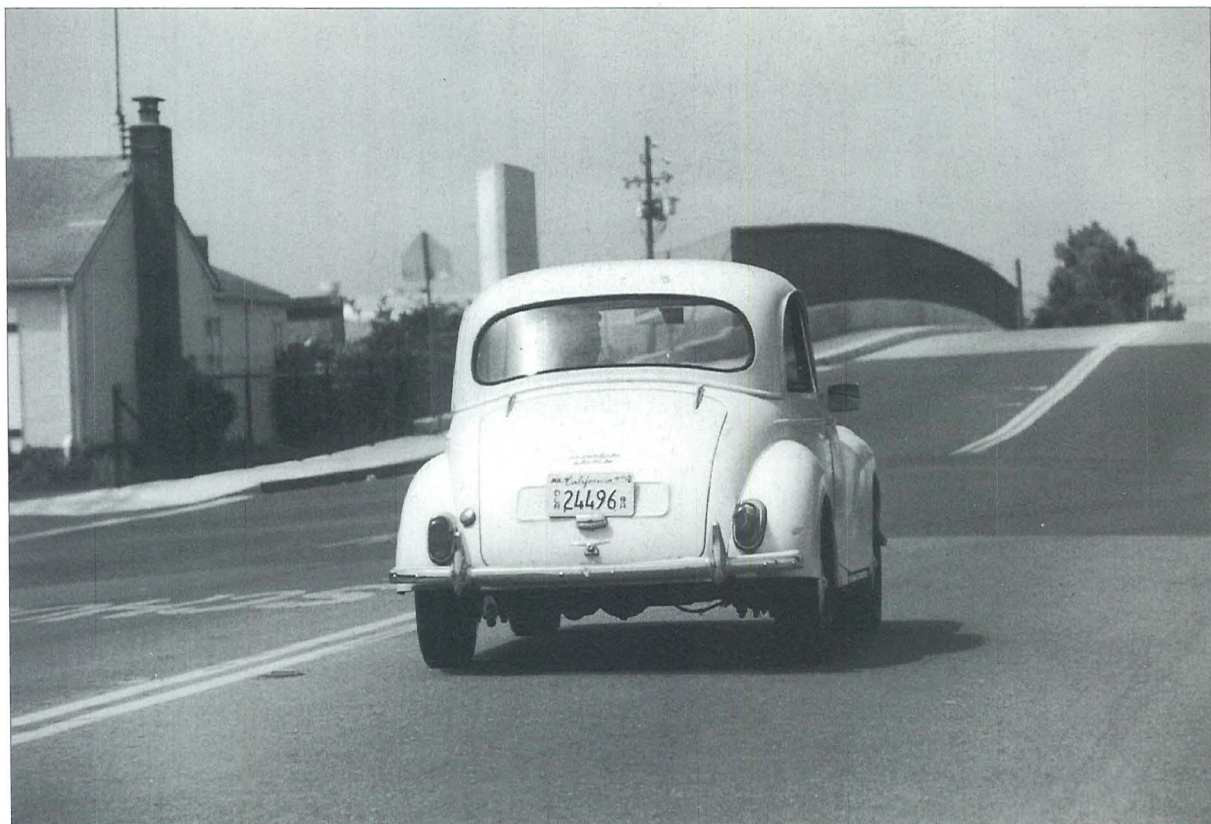
Henv.: PB Auto, tlf. 97 56 40 15.

Sælges: Træværk, nyt. Hjemtaget fra England. Prisidé: 8.000,- kr.

Henv.: Bjarne Larsen, Ebberup, tlf. 64 74 18 59.

9052 ODC 101757  
LARS MIKKELSEN  
LUNDSGÅRDSVEJ 8  
LUNDSGARDE  
5463 HARNDRUP

000



»Amerikanerne kommer«. Klubbens medstifter A-002 Olaf Engvig, som bor i San Francisco, har sendt os dette billede af sin Minor fra 1960. Du kan møde Olaf Engvig på sommertræffet i Horten.