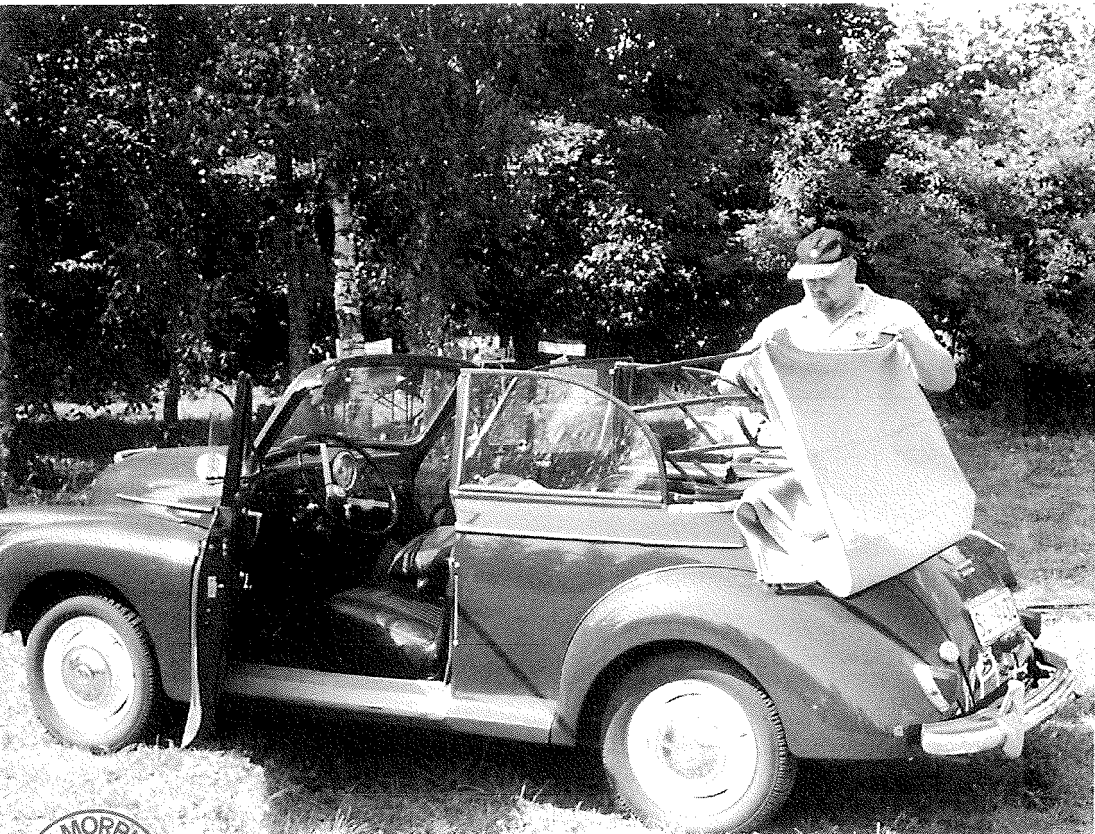


NORMINOR

NR. 110 • november 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

Redaktør

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

Sekretær

A-992 Peder Mikkelsen
Pejrupvej 30
DK-5560 Årup

Kasserer

A-1679 Hans Barkum
Skolebakken 6
DK-5800 Nyborg
Tlf. 65 31 67 16

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:

Danmark 3 36 47 12
Norge 08 06 191 08 41
Sverige 456 90 67-4

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. december 1997

Oplag: 1000 eksemplarer

Tryk. Midtfyns 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 tefelle det er specielt 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 Ketty Rasmussen, Sorøvej 484, Rislev
DK-4700 Næstved, tlf. 53 73 65 49.
Klubmøde: 1. søndag i måneden kl. 19.30 på Sorøvej 484.

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

FORMANDENS

SIDE



Så kom de glatte veje også til Danmark. I Sverige og Norge har det stået på i nogen tid. Hermed en opfordring til at passe godt på jer selv og jeres herlige biler. Vi skulle jo nødigt miste nogen af delene.

Kontingentet for 1998 har vi set os nødsaget til at hæve med 20 kr, så det når den nette sum af 200 kr. Dette sker på grund af prisstigninger på de ydelser som klubben benytter sig af.

En af de bedre ting som er sket i løbet af sommeren er, at vores kasserer Hans Barkum, har fået oprettet girokonto i Sverige og Norge. Det skulle både klubben og vore medlemmer gerne få god gavn af. (*Giro numrene kan du finde på side 2*).

Medlemskort vil fremover kun blive udsendt på opfordring fra det enkelte medlem, da langt de fleste er tilfredse med girobonen som medlemsbevis. Det sparer også klubben for en del penge !

Der er ikke nogen der har ønsket at afholde generalforsamlingen 1998, så det bliver nok på Fyn den bliver holdt. Indkaldelse kommer i næste nummer af Norminor. Jeg vil her lige minde om, at hvis man har ændringsforslag til vedtægterne, skal de være bestyrelsen i hænde senest den 10. december 1997.

Da dette er det sidste blad der udkommer i år, er der kun tilbage på egne og bestyrelsens vegne at ønske alle vore medlemmer og familier en rigtig glædelig jul og et godt nytår.

Herluf Knudsen

Austin Morris klubben er stiftet

Lørdag den 25. oktober havde Anton Kamp indkaldt til stiftende generalforsamling i »Austin Morris Klubben«.

Fremmødet var ikke imponerende, men der blev sammensat en bestyrelse og der var en livlig debat om foreningens formål og virke.

20 mennesker havde forhåndsindmeldt sig i klubben allerede inden den var stiftet, så det viser da lidt om interessen for bilerne.

Bestyrelsen består af flg. personer: Preben Nørholm, Kurt Jensen, Jørn Jakobsen, Peder Mikkelsen og Anton Kamp. Det første de vil gå i gang med er at få noget på skrift ud til de enkelte medlemmer og få annonceret i motor og bilblade, så endnu flere får kendskab til klubbens eksistens.

Er du interesseret i at vide mere, eller kender du nogen som er det, så kan du kontakte Preben Nørholm på tlf. 75 52 89 59.

Morten Westermann

November

Lørdag den 15.

Temadag om periodisk syn, hos Statens Bilinspektion i Skjern, kl. 9.30

Vestjylland

Tirsdag den 25.

Klubmøde på Pilegården, Brønshøjvej 17, indgang B. Kl. 19.00.

København

Torsdag den 27.

Klubmøde kl. 19.30 i Nygade 23, (Nygadehuset) Åbenrå.

Als og Sønderjylland

December

Lørdag den 13.

Juleafslutning hos Jens og Tina. Tilmelding på tlf. 75 85 37 33.

Østjylland

Søndag den 14.

Julehygge og køretur i det nordjyske. Mødested i Tingskoven kl. 13.00.

Nordjylland

Tirsdag den 16.

Julemøde med gløgg på Pilegården, Brønshøjvej 17, indgang B. Kl. 19.00.

København

Januar

Søndag den 11.

Bowlingtur i Vejle.

Tilmelding senest den 6. januar på tlf. 75 65 04 09 eller

mobil 40 78 97 59.

Østjylland

Tirsdag den 27.

Klubmøde på Pilegården, Brønshøjvej 17, indgang B. Kl. 19.00.

København

Februar

Tirsdag den 24.

Klubmøde på Pilegården, Brønshøjvej 17, indgang B. Kl. 19.00.

København

Juni

Week-enden den 6.-7.

Jubilæumstræf, Blenheim Palace, Oxford.

MMOC

Juli

Onsdag den 8. - søndag den 12.

Sommertræf i Tarm

Vestjylland

KØBENHAVN

Bemærk

Klubaften i december måned er på grund af jul og nytår flyttet til tirsdag den 16. december 1997. Der vil blive

serveret gløgg og æbleskiver, så vi håber på et stort fremmøde denne aften.

Dirk Tønnesen

VESTJYLLAND

*Temadag om periodisk syn
lørdag den 15. november i Skjern*

Endelig er det lykkedes mig at få en dato på vores temadag her i Vestjylland. Det bliver den 15. november hos Statens Bilinspektion, Skolebyen 1 i Skjern. Vi starter kl. 9.30 og slutter ved 12-tiden.

Vi starter med kaffe og brød, og bilprøveassistenten Ole Weirup vil fortælle om periodisk syn. Der vil senere blive tid til at stille spørgsmål om ting

i mener kan være relevant for jer. Det med spørgsmålene tror jeg nok vil give sig selv, da i jo nok har haft et problem før eller siden.

Her er et godt tilbud vestjyder - så mød talstærkt op. Andre som har lyst til at komme er velkomne. Det kommer nok til at koste en 10'er.

Tilmelding senest torsdag den 13. november til Karl Ove Sønderby på tlf. 97 37 29 42 eller mobil 40 81 14 13.

NORDJYLLAND

Julehygge den 14. december

Vi mødes kl. 13.00 på parkeringspladsen ved krydset i Tingskoven mellem Fjerritslev og Brovst (A 11). Samlet kører vi til Svinkløv Klitplantage hvor vi går en tur. Bagefter kører vi til Korsholm, hvor vi besøger Tommy

Pedersen. Klubben sørger for æbleskiver, gløgg, cacao m.m. Der er selvfølgelig godteposer til alle børnene.

Er der spørgsmål vedr. dette arrangement kan der ringes til Mogens på tlf. 98 21 24 50 eller Anette på 98 15 68 03.

Minitræf i Løgstør

Så oprandt det 12. minitræf på Løgstør Camping. Det var lidt med blandede følelser, i det vi vidste, at det var sidste sæson Jytte og Poul ville være forpagtere på campingpladsen.

Jytte og Poul startede også for 12 år siden og det er jo lidt specielt. Vi har fra det første år følt os meget hjemme og meget velkomne i Løgstør. Ikke kun på campingpladsen er vi blevet taget godt imod. Også hos Handelsstandsforeningen, byens forretninger og Løgstør avis er vi blevet behandlet godt. Ikke mindst hos Løgstør Caravan Center, som i øvrigt også har 12 års jubilæum i år.

Vi vil gerne sige tusinde tak til alle for god behandling og for rigtig mange gode præmier til vores amerikanske lotteri. Det har hjulpet på klubbens økonomi.

Allerede fredag var der ankommet 7 biler med telte og campingvogne / teltvogne. Vejret var rigtig godt og de mest seje gik først i seng ca. kl 01.00. Lørdag formiddag kom der yderligere 4 Morris'er og vi kørte en tur ned i Løgstør centrum, hvor vi havde fået lov at parkere i gågaden. Mens folk kunne se på bilerne, besøgte vi vore



sponsorer: Balles Boghandel, Minna's Blomster, Din Tøjmand, Matas og BC Isenkram.

Efter ca. en time kørte vi videre gennem byen, langs havnen forbi Limfjordsmuseet og ud til Løgstør Caravan Center, hvor vi også fik sponsor-gaver. Lørdag aften var der fælles grill og hygge. Sent på aftenen kom der en lille regnbyge, men så lille at den ikke formåede at slukke lyset i Per's superfakkell. Vi gik først i seng lidt efter kl. 02.00. (Vi havde nydt Frank Sinatra fra rullende stereoanlæg).

Søndag var der småregn det meste af dagen. Vi fik dog morgenkaffe ude i næsten tørvejr. Senere havde vi Petanque konkurrence med små pauser p.g.r.a. regnen.

Med hensyn til fremtidige minitræf, har vi fået meldinger om også at tilgode andre dele af Nordjylland. Derfor beder vi Jer nu om konkrete henvendelser med gode ideer.

Anette Marcussen

Morris Minor på Sri Lanka

Der er sket meget siden jeg sidst fortalte om Sri Lanka. Meget har ikke udviklet sig som forventet og noget er lykkedes.

Morris klubben er stadigvæk under stiftelse, men hvornår den bliver en realitet er svært at sige. Der skal åbenbart en masse snak til inden der sker noget.

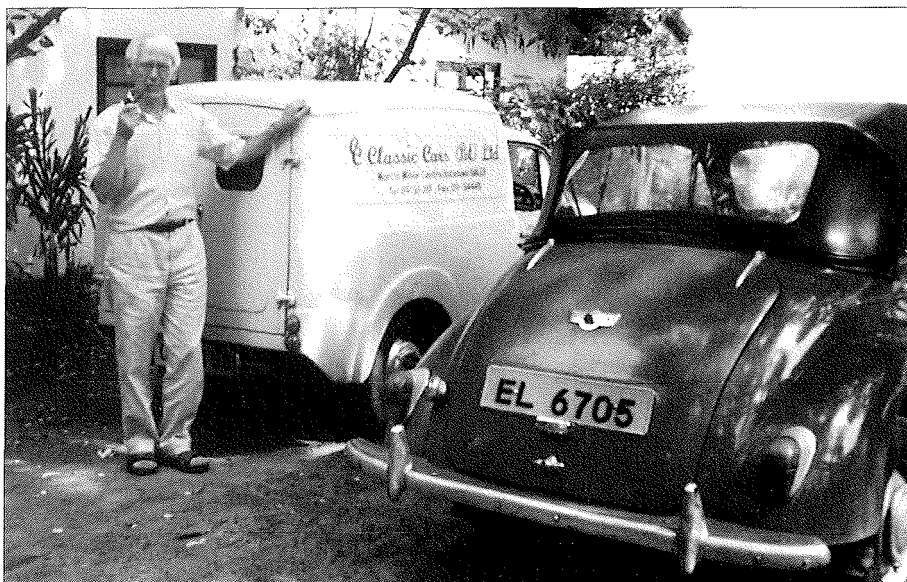
Classic Cars (Pvt.) Ltd.

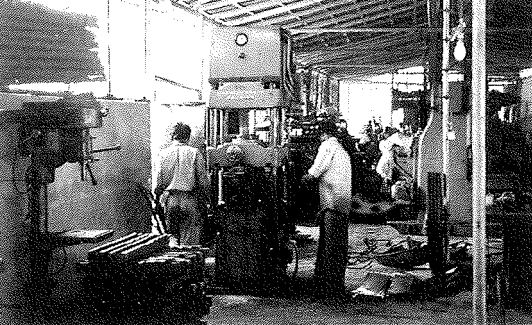
Samarbejdet med min lokale partner har ikke fungeret for godt. Fremover vil jeg stole mere på min egen viden

og selv lede udviklingen. Der er meget at udvikle på alle områder. Administration og regnskab mangler noget i at fungere efter hensigten. Jeg har ansat en værkfører mere og er begyndt at føre regnskabet selv her i Danmark.

Maskinværkstedet arbejder ikke godt. Der bliver nu ansat en anden værkfører og en maskinarbejder, så jeg vil forhåbentlig se en positiv udvikling næste gang jeg kommer derned.

Lageret fungerer godt efter forholdene og der er ingen tvivl om at det vil udvikle sig hurtigt i den rigtige retning. Vi har et nogenlunde dækkende lager af dele og omsætningen stiger hurtigt, så jeg kan regne med en indtægt fra det lokale salg.





Værkstedet fungerer også godt og der er indtægter fra lokale kunder. Produktion og eksport af dele til Danmark stiger støt. Eksport direkte fra Sri Lanka af dele til Asien og Australien er så småt ved at komme i gang.

Så vidt jeg kan se vil der om kort tid være balance i tingene og et underskud vendt til overskud som kan bruges til yderligere udvikling.

Situationen for Morris Minor i Sri Lanka er så småt ved at blive bedre.

Det har betydet meget at Classic Cars (Pvt.) Ltd. nu er en realitet; meget mere end jeg havde forestillet mig. Da jeg var dernede i februar måned havde vi besøg af et hold fjernsynsfolk og jeg fik lejlighed til at fortælle om planerne for at genopbygge og vedligeholde Morris Minor. Der er åbenbart mange der har set og hørt mig og det har i flere tilfælde gjort det lettere for mig når jeg har været i kontakt med nogen der har set programmet. Især er det opmuntrende at der har været henvendelser fra mange på Sri Lanka der har råd til at betale for kvalitet og at der er mange henvendelser fra værksteder som mangler dele. Autobranchen er ikke velorganiseret som vi kender det i Danmark. Der er ingen organiseret distribution eller samarbejde. Alle

prøver på at gøre det så godt som de kan. Værkstederne har ikke tradition for at lave kvalitet. Selv totalrenoveringer præges af mange nødløsninger. Jeg tror dette mest skyldes at det ikke har været muligt at købe gode reservedele og at mekanikerne har glemt hvordan en Morris Minor oprindeligt var.

Det er også meget opmuntrende at alle har en meget positiv holdning til Morris Minor. Det er de samme meninger om bilen der kommer til udtryk som i Danmark. Selv om den i dag mest regnes for en fattig mands bil er der mange velhavende ejere som meget gerne vil have deres Morris bragt i en stand så de trygt kan bruge den. Mange udtrykker glæde over initiativet og ser med forventning hen til den dag Classic Cars får en kapacitet så vi kan påtage os at reparere flere lokale Morriser. Vi har fået fat i den rigtige ende og kan tillade os på en pæn måde at afvise kunder som ikke vil betale for den kvalitet vi kan lave. Alt dette betyder at Classic Cars også på dette område må begynde helt fra bunden. Vi må genopbygge nogle biler til original standard og vi må lokalt fremstille så mange dele som muligt i god kvalitet.

Vi har genopbygget en varevogn som nu er firmabil. Der var ikke meget

tilbage af den da vi købte den, men selv om den manglede både motor, gearkasse og bagtøj og chassisrammen var brækket blev den alligevel »synet og godkendt« på vejen hjem så vi kunne få nummerpladerne og papirerne i orden. Det er blevet en meget god bil og det meste er lavet som det skal. Efter dansk målestok vil vi betegne den som en meget pæn og god brugsbil.

Vi har renoveret min 4-dørs. Der blev udskiftet vanger og bund og karosseriet er repareret. Den er malet og en del småting er udskiftet. Det er nu også en god og pæn brugsbil. Dog stadigvæk noget under dansk standard. Disse to biler kører nu i området og er en utrolig god reklame for os, da de er langt over den standard der er almindelig.

Da jeg var dernede nu i oktober måned, ankom der tre 2-dørs fra Dan-

mark i en 40 fods container. Det er meningen at de skal renoveres bedst muligt. Karosseriet kan de lave så det bliver så godt som nyt. Da jeg har sendt mange dele med bilerne herfra kan de lave bremses og styretøj så det bliver så godt som nyt. Malerarbejdet kan også blive i orden. Jeg har også sendt dele med så de kan hoved reparere motoren. Det der vil give flest problemer bliver bolte, møtrikker, smådele og interiør. Det er ikke til på forhånd at beregne hvad bilerne kommer til at koste når de er tilbage i Danmark. Forhåbentlig kan de sælges til en pris så jeg holder skindet på næsen, men det afgørende mål med dette er at lære dem om vore kvalitetskrav til de dele vi producerer og skabe mulighed for at teste delene inden vi importerer dem. Derfor er vi nødt til at vise hvad der er muligt, for at få nogle lokale gjort interesserede i at bringe deres



biler op på et niveau hvor vi kan få delene afprøvet. Jeg tror ikke vi skal håbe på at sende biler til Sri Lanka til renovering i almindelighed. Alene fragtudgifterne begrænser mulighederne. Men alligevel skal det blive interessant at finde ud af hvad det kommer til at koste og om vi i alle detaljer kan klare opgaven.

Som jeg havde forudset var der ingen der troede på at disse biler skulle renoveres og der var stor opstandelse da de blev taget ned fra containeren. Jeg havde selv kørt dem ind i containeren i Danmark, så da de var nede på jorden kunne jeg åbne motorhjelmene og sætte en polsko på batteriet og starte bilen så den ved egen kraft kunne køre ind på værkstedet. Efter deres begreber var disse biler i top kondition og lige klar til at køre i.

Dagen efter samlede jeg mekanikere om bilerne og gik dem igennem og jeg viste dem manglerne. De kunne godt se at de ikke var helt perfekte, men efter deres mening var der bestemt ingen grund til at hidse sig op over de »bagateller« som jeg ønskede udbedret. Det var med stor skepsis de hørte på min beskrivelse af fremgangsmåden ved renovering af disse biler. Jeg har forberedt en meget stram styring og kontrol for at opnå den standard der er nødvendig. Når jeg kommer derned igen i januar regner jeg med at karosseriet er klar til maler og at de fleste af de øvrige dele er klar til montering. Jeg vil så undersøge det hele grundigt inden bilen bliver malet og skruet sammen. Når jeg så kommer derned i maj måned skulle bilen for-



håbentlig være kørende så jeg kan se og afprøve resultatet af deres anstrengelser inden bilen bliver sendt til Danmark omkring den 1. juli sammen med andre varer.

Alle disse aktiviteter skulle gerne bevirke at vi i Danmark bevarer de gode vilkår for at køre i Morris Minor. Først og fremmest at vi kan få de dele vi har brug for i en kvalitet vi kan være tjent med. Allerede nu kan jeg se resultater og flere er på vej. Selvfølgelig er det også en fornøjelse at eksportere delene fra Sri Lanka og på den måde medvirke til at bevare Morrisen på vejene overalt.

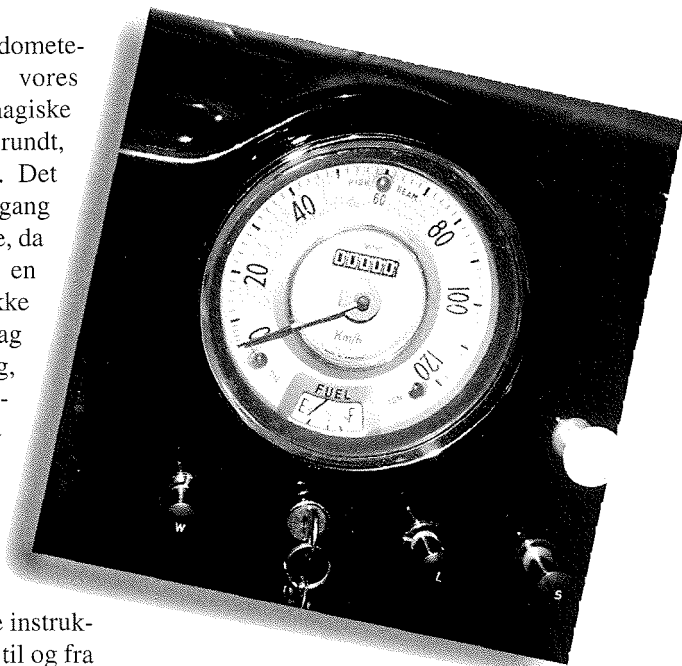
Mange har spurgt om det ikke er farligt at rejse til Sri Lanka på grund af de problemer der er med tamilerne. Jeg kan kun sige at jeg ikke føler mig utryk ved det. Der er en hverdag der fungerer. Urolighederne foregår i den nordøstligste del af landet og jeg opholder mig mest i den sydvestligste del. Hovedstaden Colombo undgår jeg så meget som muligt da der af og til er nogle terrorister der får held til at lave ulykker der.

Anton Kamp

En rund dag

Her for nylig nærmede speedometerets kilometertæller sig i vores Traveller endnu engang det magiske punkt, hvor alle tal drejer rundt, altså »en 100.000 omgang«. Det har vi prøvet før, men sidste gang blev vi snydt for den oplevelse, da vi var uopmærksomme på en længere køretur. Det skulle ikke ske igen! Så da den runde dag nogle år senere nærmede sig, var det selvfølgelig nødvendigt med en plan, så hele familien kunne deltage i denne store dag (i hvert tilfælde så mente husfaderen, at det var en milepæl i verdenshistorien, som man bare skulle opleve). Konen fik nøje instrukser om at køre den direkte vej til og fra arbejde. Der var ikke plads til pludselige indfald så som venindebesøg, indkøbsture o.l. Det var bare om at komme lige hjem. Som sagt så gjort, og da fru ankom stod kilometertælleren på 99995 km. Familiefaderen var selvfølgelig en anelse stolt over, at de videnskabelige kørselsberegninger havde holdt stik, og denne triumf måtte resten af familien lægge en smule øre til. At børnene vist mente, at nu rablede det helt for »Den Gamle«, blev overhørt på bedste vis.

Nu skulle det være, og hele familien blev proppet ind i Morrissen, så køreturen af de sidste kilometer kunne komme i gang. Vi var alle spændte, og



da vi rundede til 00000 km, blev vi helt euforiske, ja nærmest på samme måde, som når det gamle og nye år mødes Nytårsaften. Vi havde dog ikke noget at skåle med. Det måtte vente, til vi kom hjem igen. Sikken en dejlig oplevelse. Den vil ingen af os glemme sådan lige med det samme. At andre så kigger noget overbærende på en, når man fortæller den Morrishistorie, ja, det kan vi sagtens leve med. Vi synes næsten, vi har fået en ny bil, når vi nu kigger på tælleren. Den står jo kun på 00008 km, så vores Traveller må have mange, mange gode kilometer i sig endnu....

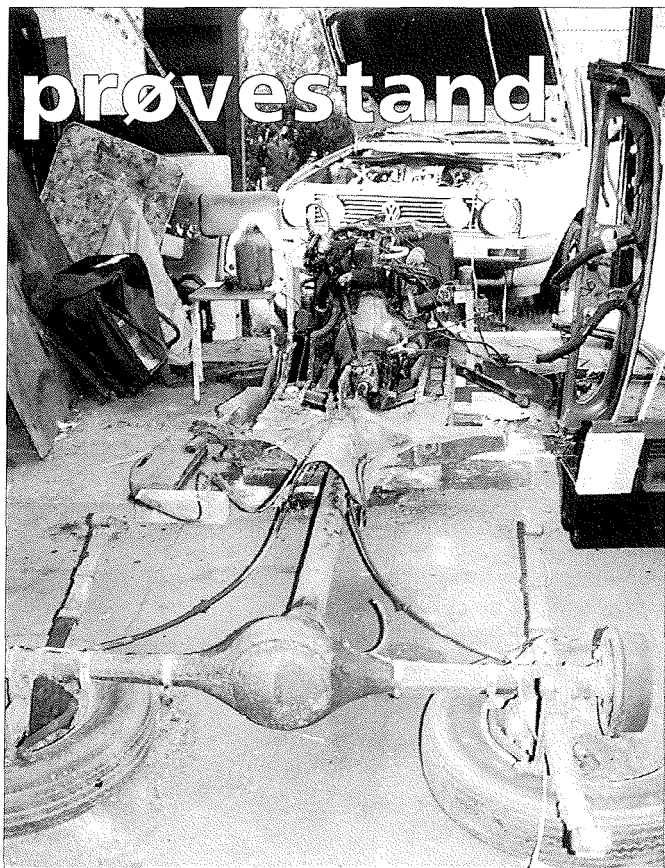
Jens E.H. Kjeldsen

en prøvestand Lav

Selv i entreen lå der reservedele til Morris'en ! Det var efterhånden blevet lige vildt nok. Var der så i det mindste tale om brugsklare dele, så kunne det måske accepteres. Men noget af al dette guld (læs »skrammel«) var i så dårlig stand, at jeg ikke kunne drømme om at bruge det. Tiden var inde til at rydde op.

Mit største problem var de mekaniske dele. Hvordan finder jeg f.eks. ud af, om en gearkasse duer ? Man kan selvfølgelig montere den i en bil og køre en tur. Men jeg havde 18 gearkasser..... Det bedste ville være at få lavet en prøvestand, så motor, gearkasse og bagtøj kunne blive tjekket.

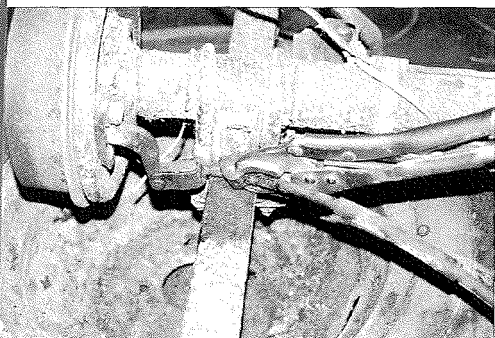
For mange år siden købte jeg en rusten 2-dørs uden papirer af vores skorstensfejer. »Alt kan laves«, siger man, men den hér bil.....uhauhauha-uhauhauha. Jeg besluttede at skrotte den og bruge bunden som prøvestand. Med nedstryger, vinkelsliber, plade-



Billede 1

saks og andet ondsindet udstyr gik jeg i gang. Alt brugbart blev selvfølgelig gemt. F.eks kommer det stort set rustfrie tag ned til Peder Mikkelsen - han skal nok få brug for det på et eller andet tidspunkt.

Det eneste jeg bevarede af karosseriet var langvanger, tværvange og de bundplader der sidder på disse dele samt en del af kardantunnellen (se billede 1). Jeg lod motor, gearkasse og bagtøj incl. fjedre være. Bagfjedrene kunne hvile på en fælg med bagsiden

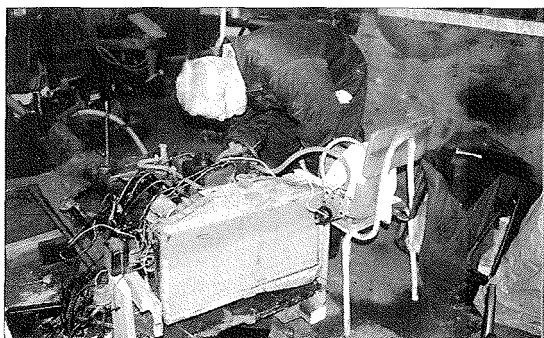


Billede 2: Håndbremskablerne skal afmonteres, når bagtøj m.v. skubbes bagud når gearkassen afmonteres

opad som vist på billede 1 og 2 og der ved gøre det muligt at lade maskineriet trække på bagtøjet. Der blev monteret de mest udbombede bremsedele fra lageret. Bremsecylinderne skulle blot virke, når håndbremsen blev trukket. Nu havde jeg mulighed for at teste gearkasserne, mens de blev belastet v.h.a. håndbremsen.

Men uha, der var nu lang vej igen. Der skulle findes en benzinpumpe, der duede, udstødningsrør, en tæt køler, en kontrolboks og al det andet, der forsvandt sammen med karosseriet. Og så skulle det hele have en eller anden platform at stå på. Det sidste blev ordnet med nogle stolpeender fra brændestakken. Jeg monterede en stolpe på langs under hver langvange og en stolpe under gearkassens lille tværvange. Så tilpassede jeg et stykke træ, så det passede ind under motorens bundkar. Der blev også bygget et stativ til at bære køler, benzinpumpe, kontrolboks og starterkontakt (billede 3).

For at undgå gasforgiftning blev jeg nødt til at drikke to dåseøl..... Og



Billede 3: Stelforbindelse til benzinpumpen og vi er klar til start

havde de stumper vandrør, jeg fandt i naboens skrammelbunke, været bare lidt kortere, havde jeg været nødt til at drikke endnu flere øl..... Man må jo tænke på sit helbred, og selvom jeg ikke var meget for det, så stod jeg det igennem, og drak de to øl. Dåserne blev klippet op og sammen med nabosens vandrør brugt til at forlænge udstødningsrøret, så det stak ud i det fri (billede 4).



Billede 4: Samling af udstødningsrør og vandrør. . . .

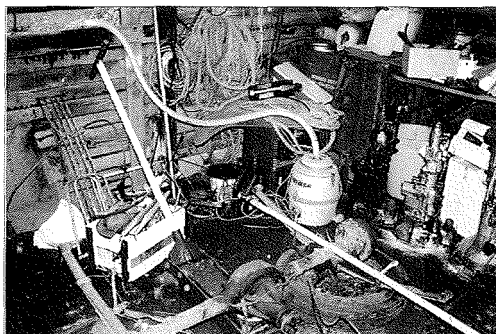
Filterret regnvand på køleren, den billigste olie fra benzintanken på

motor og gearkasse og så lige et par ledninger fra et skrottet ledningsnet sat til kontrolboksen - så skulle det jo nok kunne køre.....

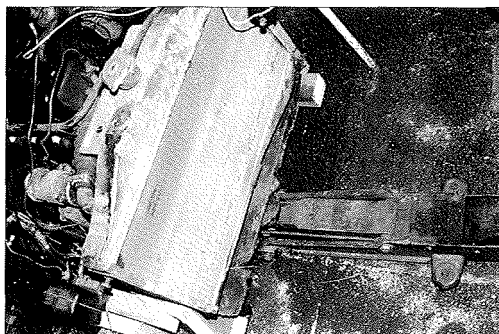
Go' daw do ! Der blev prøvet indtil flere tændspoler, gamle platiner, fordelerdæksler og alt muligt. Men jeg vidste jo godt, hvad der var det virkelige problem - jeg havde bare fortrængt det. Det var kontrolboksen. Min forståelse for el lader en del tilbage at ønske. Jeg studerede ledningsdiagrammet, og efter nogle forsøg holdt mine startkabler (der var forbundet til batteriet i min bil af tysk oprindelse) da også op med at ryge. Og minsanten om ikke motoren pludselig startede efter 15 års stilstand !

Min prøvestand virkede..... og jeg kunne kassere det første bagtøj og den første gearkasse. Tænk engang ! Det har været gemt i 15 år, og det har ikke været muligt hverken at komme frem eller tilbage for bilvraget.....
 []%#”&{{`!\$!!!!. Nå, men motoren lød til gengæld fin, så langsomt vendte livsmodet tilbage, og den næste gearkasse skulle monteres.

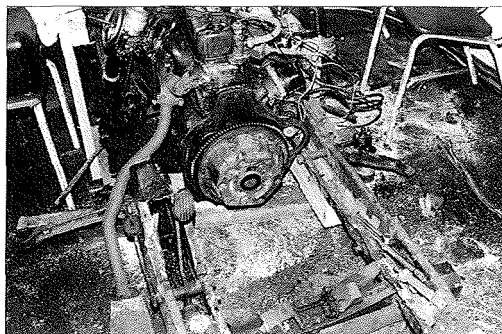
Man løsner håndbremsekablet ved bremsecylinder og bagtøj (billede 2), så bagtøj og kardanaksel kan rykkes bagud indtil kardanen slipper gearkassen. Smart med en donkraft eller andet på hjul (billede 5). Udstødningen måtte også skilles ad ved en af øldåserne. Så løftes hele prøvestanden fortil under køleren (billede 6), og en understøtte puffes ind under bundkarret på motoren (billede 7), inden det hele sænkes igen. Nu afmonteres gearkassen, og olien tømmes pænt over i en ren dunk,



Billede 5: Bemærk donkraft med hjul og mit lavteknologiske udsugningsanlæg



Billede 6: Det hele hæves, når understøtten til motoren puffes på plads

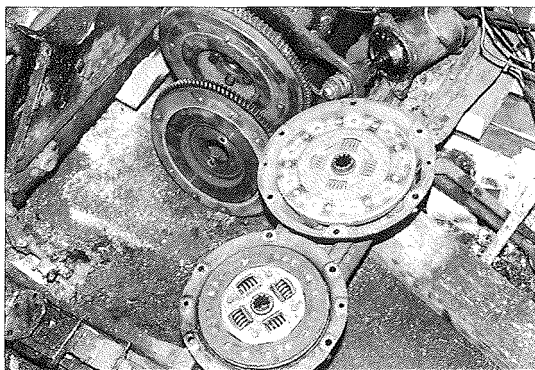


Billede 7: Hvis understøttelsen af motoren er høj nok vipper motoren ned fortil og det er nemt at få gearkassen monteret

der er forberedt til det med tragt og det hele.

Nu kan den næste gearkasse monteres. Det er ikke nødvendigt med alle boltene. Jeg brugte kun tre og de to, der holder startermotoren. Nu hæves igen under køleren, og understøttelsen ved bundkarret fjernes. Når der igen sænkes, vil gearkassen hvile på sin tværvange. Så hældes der olie på, og den tørres op igen, når man opdager, at det løber ud, fordi der ikke er monteret et speedometerdrev.....Nå, bagtøjsdelen skubbes på plads, bremsekablerne og udstødningens forlænger monteres igen. Jeg gad ikke montere koblingsanordningen - jeg startede bare motoren, mens den stod i gear. Tomgangen blev skruet op til ca. 1000 - 1500 omdrejninger pr. minut v.h.a. tomgangsskruen, og så blev håndbremsen trukket. Kom der mislyde fra gearkassen, blev det noteret på en lille seddel. Motoren blev stoppet ved at afmontere et af startkablerne. Når der var skiftet gear, blev den startet igen o.s.v.

Der er flere små faldgruber ud over den med olien. F. eks. den med at gamle gearkasser, der er glatte på overfladen af godset, kun passer på den lille kobling, der igen kun kan monteres på et af de tykke svinghjul (se de to typer på billede 8). Men det er altså sammen til at finde ud af. Jeg fik testet alle mine gearkasser, og jeg har nu 10 gode gearkasser på lager. Resten er enten helt kaput eller bare uacceptabelt slidt (når man nu har 10 gode...), så de ryger til Sri Lanka med en af Anton Kamps containere sammen med en stak forspindler, bremsecylindre og andet.

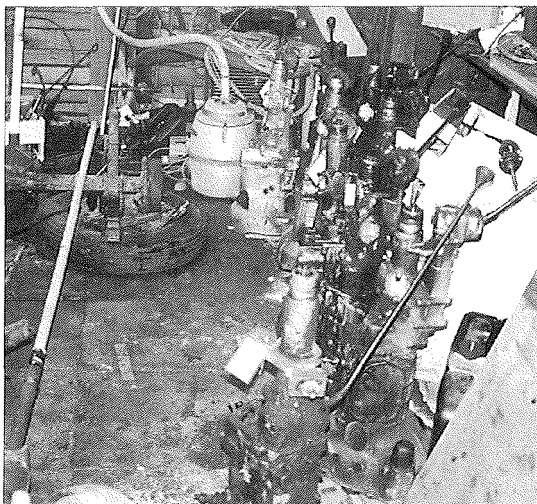


Billede 8: Stor og lille kobling med tilhørende svinghjul

Og prøvestanden. Tjæe, jeg skal lige have testet motorer, kølere, startere, tændspoler o.s.v., men så kan enhver, der har lyst, kvit og frit låne den af mig - men jeg leverer altså ikke.

A-839 Simon Marsbøll

Billede 9: Så er vi oppe på 9 gode gearkasser med små sedler på



7 Skovens dybe stille ro....

Om søndagen kører vi gerne en tur i skoven gerne i den lille sorte, ud ad strandvejen ad snoede veje indtil vor vanlige P-plads. Denne tur nyder jeg meget, alt imens jeg laver dobbelte saltoer, og andre gymnastiske øvelser undervejs (det giver lidt turbulens).

- men så i søndags fandt en af hans venner os holdende på P-pladsen han er meget teknisk, og til kat, absolut ikke noget for mig. Nu skal jeg for god ordens skyld lige sige, at jeg er en rug-håret hønsehund som i sagens natur ikke er til den slags bæster. Så jeg blev bare overladt til mig selv på bagsædet, alt imens de diskuterede.

Jeg skal heller ikke undlade at sige, det er altså en stor kat! Grå og på nogle helt specielle sutter, som sådan nogle skal have siger de.

Et par damer var da også faldet i svime over disse, de er så fine smukke sådan nogle, sagde de, men de passer nok ikke til min lille Fiat 127, og det må selv jeg give hende ret i.

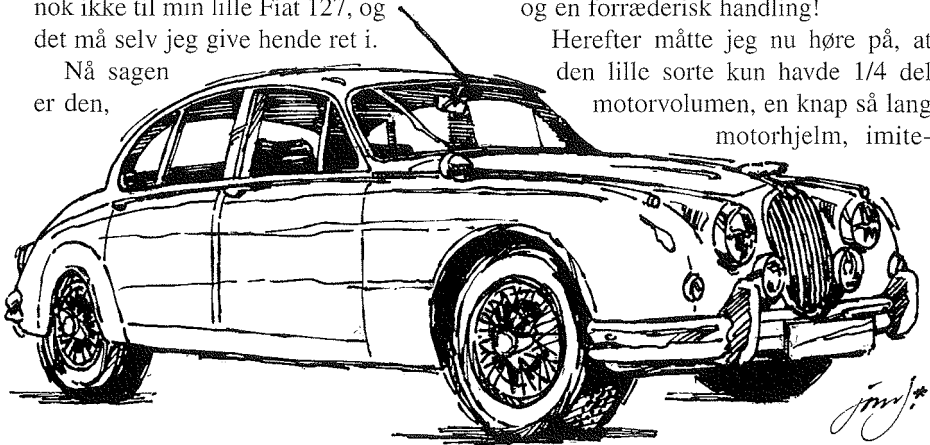
Nå sagen er den,

at Søren som han hedder, nemlig var kørende i sin svigerfaders MK II's sølvgrå og trådjul.

At blev ladt tilbage på den lille sortes bagsæde, og vente på at de testede katten, var bare røvkedeligt. Han kom selvfølgelig tilbage, blød i knæene og udbredte hvor dejligt det havde været, med alt det valnøddetræ, en masse fine kontakter på stribe, ægte læder m.m og så sagde den helt anderledes, det er da klart, den er seksbenet, det giver jo mere magt over tingene. Og i besiddelse af overdrive, hvad det så end er for noget, den bliver mere tyst af det sagde han noget om, jeg forstår mig ikke på alt det der teknik.

Han var ikke til at komme i kontakt med igen, jeg forsøgte først med et lille slik, så med et nap i øret . . . hjælp heller ikke, jeg skulle høre, hvor dejlig den kat var . . . jeg krummede poter. - det var jo en kat set med mine øjne, og en forræderisk handling!

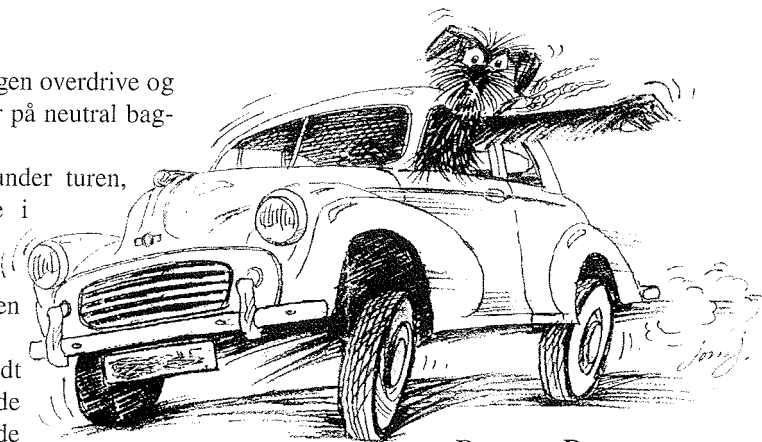
Herefter måtte jeg nu høre på, at den lille sorte kun havde 1/4 del motorvolumen, en knap så lang motorhjelme, imite-



ret læder uden duft, ingen overdrive og kun fire små kontakter på neutral baggrund.

Alt dette foregik under turen, som vi gennemkørte i den lille sorte der spandt som en kat nej for satan som en symaskine !

Jeg kunne nu godt fornemme, han legede stor bil på de små snoede veje i skoven - jeg nænnede ikke at sige noget men jeg nød det, herligt så får vi nemli' ikke kat i huset, de siger også at de spiser en ud af huset.



Buster Brown

c/o Jørn Jakobsen

Bog anmeldelse

Er man til andet end Morris...amerikansk kan ske-, kan jeg anbefale en ny bog som lige er kommet i handelen.

Amerikanske 30-er Biler.

En virkelig perle, som en anmelder skrev, og det må jeg give ham ret i, for den handler ikke bare om amerikanske biler men også om deres design, udstråling, hestekræfter, myterne omkring disse pragtfulde store biler og de mænd som stod bag. Altså ikke en fuldstændig fanatisk bilbog.

Jeg faldt tilfældigt over bogen hos vor boghandler ved siden af, da der på forsiden var afbildet den Auburn, som jeg engang var ved at bytte mig til. En Auburn er stor . . . meget, og har 12 cylindre 160 HK, og går allernådigst 3 km på literen, 3 km er altså ikke ret langt. Så efter at have gennemtænkt sagen grundigt valgte jeg at blive ved illusionerne, det på trods af at den Fiat som skulle indgå i handlen også var stor, og gik heller ikke mere end 6 km på en liter, jeg mener det var Danmarks største.

Tilbage til bogen, den er utrolig flot illustreret, så hvis man har hang til gode tegninger, er det alene nok. Tegnet af Karl V. Larsen der underviser i tegning og maling på Danmarks Designskole. Og skrevet af en kompetent person på området, tidligere formand for Dansk Veteranbil Klub Niels Jonassen, han skriver også i Klassisk Bil & MC.

- Gå ind og se den, og bliv overbevist.

Jørn Jakobsen.

Brevkassen

Nu kan det ikke udskydes længere.

Det er snart et halvt år siden, at jeg med sorg tog afsked med MIN BIL gennem 29 år. Den trafalgar-blå super combi med »bindingsværk« er hugget op.

Nogle høflige mennesker i kedeldragt fandt, at mine bremses ikke helt opfyldte lovens krav, og de ønskede vognen til syn.

Morris-reparatør Ebbe Mortensen i Hvidovre, som jeg har kendt i mange år, anslog udgiften for klargøring til syn ville blive mindst 30.000 kr., idet han fandt, at hele trækonstruktionen skulle udskiftes på grund af råd, og at inderskærme og dele af bund og vanger sandsynligvis også skulle udskiftes.

Når Ebbe giver et fast tilbud; så ved jeg at det holder. Men når han i stedet for fast tilbud siger mindst 30, så ved jeg af erfaring at det bliver nærmere de 40.

Jeg havde nu nok alligevel bedt ham gå i gang med arbejdet, hvis han ikke, på bedste mafia-facon, havde givet mig et tilbud, jeg ikke kunne afslå

»Hvad synes du om den mørkegrønne jordemoderbil som holder der?« spurgte han. Og jeg svarede, at den var da nydelig. »Den bliver synet og får nummerplader i løbet af et par uger, og derefter vil jeg for gammelt venskabs skyld sælge den til dig for 14.000 kr.«

Den tryggede jeg på et par dage, og jeg må tilstå at gustent økonomisk overlæg vandt over gammel rusten kærlighed.

Den nye nummerplade på min nye gamle Morris fra 1971 hedder SJ 29.998.

Birger Rijs-Hansen



BREMSEPROBLEMER

Jeg har erfaret efter vi har kørt i vores Morris saloon, årg. 70, at en dag jeg skulle bruge den, gik bremsepedalen helt i bund, uden at der var bremseeffekt. Der vil jeg høre om det sker for flere Morris venner.

Vi har fået monteret nye bremses komplet. Hovedcylinderen har fået ny »indmad«. Jeg føler at det vi har kostet på renoivering af hovedcylinderen har været spildt. Det er da træls, at smide penge ud til rep. sæt og arbejds løn, hvis det ikke duer alligevel. Så hvis brevet kan forhindre at det sker for en anden i klubben, så har det da ikke været forgæves at skrive i klubbladet. Jeg vil da gerne hvis en eller flere vil svare i bladet, da der mangler læserbreve.

Ellers går vi og glæder os over at vi har en Morris igen, på sorte nr. plader. Det hører nu godt sammen, men hvide plader kan da bruges i mangel på andet. Vi glæder os til at få flere oplysninger om turen til England. Jeg tror hvis vi kan følges ad flere biler fra Danmark, vil det være godt for alle parter, hvis der skulle være problemer af nogen art - det nød vi jo godt af i Norge.

Karla og Erik Pedersen

Ja - så hjælper det altså alligevel

lidt med opfordringen Simon ! Men du skriver nu nogle gode artikler.

Jeg har lige et par spørgsmål.

Er der nogen der har erfaring med Penrite olie, i ved den til ældre motorer, eller er Duckhams den bedste ?

Ang. dæktryk, så er jeg lidt nysgerrig m.h.t. dæktryk i radialdæk. Står der nogen steder hvor meget luft der skal være i radialdæk, eller prøver man sig frem ? Det er ikke det samme jeg har fået oplyst når jeg har været på dækindkøb forskellige steder gennem tiden. Jeg har nu fundet det rette dæktryk synes jeg, men jeg er nu lidt nysgerrig alligevel.

Så har jeg et blinkrelæ, der flytter sig lidt for hurtigt efter jeg har monteret en generator. Er der nogen der har en god idé til hvordan jeg løser det problem?

Ang. bagsiden på nr. 109, så er jeg nu ikke helt enig i at den ombygning er en af de bedre af slagsen - nå, det er smag og behag. Tak for et godt blad, som jeg læser med stor lyst hver gang det udkommer.

Lars Juel Nielsen

Svar til Lars Juel Nielsen

Penrite olie

Det er ikke så meget jeg kan fortælle dig om Penrite olie, så jeg håber at medlemmer af klubben, der har prøvet den, vil fortælle om deres erfaringer. På værkstedet her, har jeg altid brugt Duckhams olie, og jeg bruger det også på mine egne biler. Jeg har et par gange det sidste år haft forespørgsler vedrørende Penrite olie, så jeg har for en måneds tid siden ladet mig overtale til at prøve det på min (gamle) volvo 245. Den har gået 320.000 km. Motoren er i opbygning meget lignende en Morris 1000, dog er alting lidt større. Jeg har tidligere kørt med Duckhams 15-50 hypograde og 20-50 olie. Bilen bruger lidt olie og ved motorvejskørsel (110 km/t) har den en rallende lyd når jeg slipper speederen. Så var der en af mine kollegaer, der anbefalede mig at komme Penrite 20-60 olie på den. Jeg har nu kørt ca. 3000 km med olien. Bilen bruger stadig olie og rallelyden er nu meget tydeligere, ligesom den er der når bilen er kold. Dette skyldes nu nok oliens tykkelse, men jeg må indrømme, at jeg går tilbage til Duckhams.

Dæktryk

Jeg vil mene at trykket skal ligge omkring 30 lips. Jeg har set en tabel der sagde 26 for og 28 bag da jeg var i lære som mekaniker. Her for kort tid siden var jeg ude for et dækcenter der kom 26 i forhjulene og 24 i baghjulene. Disse tal er jeg næsten 100 % sikker på stammer fra Mini og er efter min mening for lidt. Selv kører jeg med 30 i forhjulene og 32 i baghjulene på min bindingsværk. Når vi kører på ferie med campingvognen på, hæver jeg trykket til 34 i baghjulene, men vær meget forsigtig med at gå så højt op da du risikerer at slide dækkene

på midten. Nogle vil helt sikkert påstå at trykket skal være højest foran grundet vægten fra motoren. Jeg synes dog at køreegenskaberne er bedst når trykket er lidt højere bag, evt. ens.

Blinkrelæ

Her er der flere muligheder. Du skriver at det blinker hurtigere efter at du har monteret generator. Prøv at sætte et voltmeter på batteriet. Når motoren er stoppet vil det vise ca. 12,5 v. Prøv så at starte og lad motoren gå op på ca. 2500 omdr. Det skal så vise max 13,8-14,2 v. Lader den mere er generatoren ikke i orden.

Jeg ville som det første undersøge pærerne i forreste og bageste blinklygter. De skal være 21 w. Er der monteret 15 eller 18 w har du fejlen der. Ellers køb et elektronisk blinkrelæ. Her kan jeg anbefale et af de klare Tridon relæer men det er ikke gangbart til syn, da det ikke ændrer hastighed, når der springer en pære.

Peder Mikkelsen

Karosseri-kaos

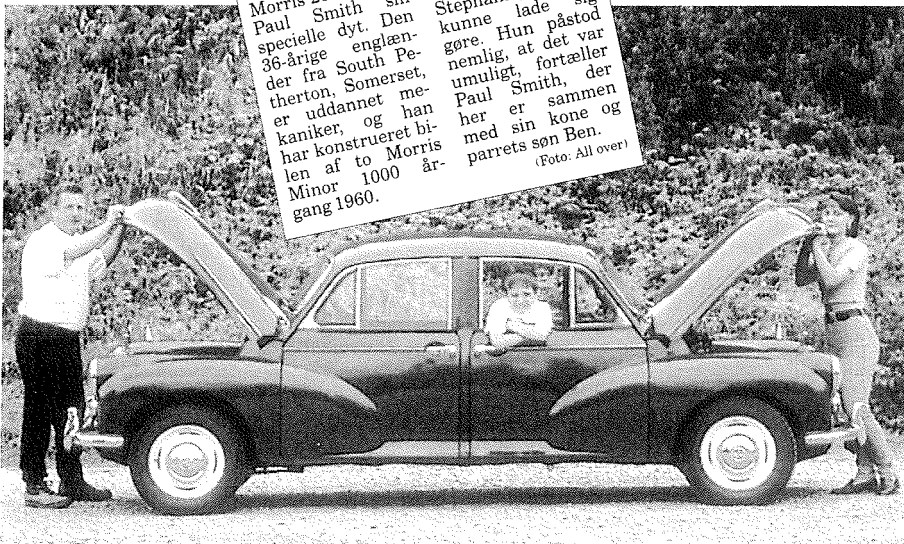
- Den skøre bilist kører i den forkerte retning, vil mange sikkert med skræk og rædsel sige, når de ser denne bil.

Morris 2000 kalder Paul Smith sin specielle dyt. Den 36-årige englænder fra South Petherton, Somerset, er uddannet mekaniker, og han har konstrueret bilen af to Morris Minor 1000 år-gang 1960.

To år har Paul Smith været om at bygge bilen, og den har kostet ham 5.000 pund (cirka 45.000 kroner).

- Jeg byggede bilen for at bevise over for min kone, Stephanie, at det kunne lade sig gøre. Hun påstod nemlig, at det var umuligt, fortæller Paul Smith, der her er sammen med sin kone og parrets søn Ben.

(Foto: All over)





(märket snott från MMOCs www.sida)

MORRIS MINOR 50 ÅR!

1998 är det 50 år sedan den första Minorn av efterkrigstyp presenterades på Earls Court. Det kommer naturligtvis att firas på många olika sätt över hela världen.

Det troligtvis största blir 6 - 8 juni i Oxford, England, där MMOC har sitt Golden Jubilee. Därtill kommer MMOC att ha två nationella träffar till senare under året med jubileet som tema.

Till juniträffen räknar man med att få många internationella besökare och planeringen är i full gång.

NMMK har två saker att fira i år, dels 50 års-jubileet, dels så fyller NMMK 20 år. Enligt de planer jag hört så kommer det att ske ungefär vanlig sommar-träffstid, dvs andra helgen i juli. Träffen kommer att vara i Tarm på västra Jylland. Man har för avsikt att erbjuda besökarna möjlighet till boende osv hela veckan före träffhelgen. Det kommer troligtvis inte att finnas sär-skilda program för de dagarna

utan är till för att deltagarna ska kunna se sig om i egen takt om man så vill.

Naturligtvis så kommer även NMMK Jämtland att fira 50 årsjubileet, mer om det på annan plats.

I samband med årets sommarträff kom det på tal att ordna en resa till England till The Golden Jubilee. Det var rätt många av de svenska och norska deltagarna som visade intresse för en samlad resa till jubileet.

Jag kommer därför att försöka få kontakt med MMOC och därefter åter-komma i JämtMinor och i Norminor med en intresseanmälan innan jag tar kontakt med någon reseexpert för att få en kostnadsuppfattning.

Jubileet är något som man inte kan missa, så låt oss åka dit och umgås med flera tusen andra Minorägare!

Urban Mattsson

SOMMARTRÄFF 1997

I förra Jämtminor skrev jag om mina växelådsproblem och farhågorna om att inte få igång ARFen i tid. Lyckligtvis så blev lådan klar i början av maj och den sitter nu på plats, besiktningen avklarad och ett nytt avgas-system har satts på.

Innan det blev dags för sommarträff så hade vi ju bjudit in till en liten försommarträff i Åkersberga. Liten var vad den blev, två bilar plus ett celebert besök från Edsbyn av familjen Lindberg. Tack än en gång att ni kom och Elisabeth tackar särskilt för skärmarna, Kent!

Nu undrar ni förstås vilken andrabilen var då Kent inte hunnit färdigt med slutjusteringarna på sin Van ännu. Det var Jan-Erik Mårtensson som kom, vår vän i Vallentuna med sin taksänkta 4-dörrars.

Vi gjorde i alla fall en liten tur i Roslagen med besök på Wira Bruk som slutmål. Synd att inte fler kunde komma då vi nu börjar bli rätt många medlemmar här kring Stockholm!

Till träffs!

Så var det äntligen juli och dags för avresa till Horten. Vår vana trogen åkte vi redan på måndagen. Resan gick först till Västerås där vi hälsade på en arbetskollega och fick en liten välförtjänt paus. Sedan åkte vi på småvägar mellan Köping till Karlskoga genom Kilsbergen, bl a stannade vi till i Nora och tittade efter gummorna. Tyvärr var de inte på väg till torget den dagen...

Under resans gång hade vi kontakt med Brännströms som var på väg söderut

längs väg 45. Vi enades om att träffas i Sunne och efter ett stopp i Karlstad så skulle vi slå in på den vägen. Då släppte gasvajern och ARFen gick upp på fullvarv...

Efter diverse mekande och modifi-erande löste sig det hela och vi kunde fortsätta mot Sunne. Vi träffade Brännströms där och slog läger för natten. En trevlig camping med varmt bad i sjön bredvid. Konstaterade också att man inte glömt allt om hur man sätter upp tält osv...

Tisdag

Så fortsatte resan söderut. Vi passerade Dalslands kanal och gjorde naturligtvis en avstickare till Häverud och tittade på akvedukten. Göran hade vid det här laget ordentligt med bromsproblem så vi lade en del tid på att lufta och justera under dagen.

Sedan hamnade vi i metropolen Mellerud för diverse inköp före fortsatt resa söderut. Resan gick då vidare till ett litet ställe utanför Munkedal som heter Vågsäter. Det är ett säteri som i slutet av förra seklet fick ge namn till min födelseby i Jämtland. Det var kul att se varifrån namnet kom!

Innan vi skulle åka ut på E6:an hade Göran bestämt sig, nu måste servot kopplas bort så bromsarna skulle fungera! Det tog väl en timme men där-efter var servot förbikopplat och färden fortsatte till Strömstad. Där campade vi i två nätter på en camping fylld med norska husvagnar.

Onsdag

Var bad- och vilodag för minorresande.

Torsdag

Vi packade ihop oss på förmiddagen och åkte sedan in till Strömstad, vari-från vi skulle åka färja över till Sande-fjord klockan 17.00. Göran och jag konstaterade snart att den staden var inte gjord för bilar så vi parkerade vid färjeterminalen. Efter en rundtur per fots i staden med bara norrmän (som det verkade i alla fall) så återvände vi till parkeringen. Där fick vi besök av familjen Tigerberg som hade bött för sig på en annan camping i närheten.

Lite senare kom Thomas Bellgran och Ros-Marie i deras Tourer, de hade åkt non-stop från Västerås för att färja över samtidigt som vi.

Så blev det dags att åka på färjan och vi "småbilar" hade blivit anvisade plats på något som kallades för hängdäck, dvs vi skulle upp på en brant ramp till ett däck för personbilar. Thomas körde glatt upp men när jag kom in på färjan fick jag naturligtvis motorstopp plus att en fartygsplåt slamrade till. Snabbt kom lastningskillen fram och konstaterade att ARFen var för låg för häng-däcket.

Därför fick Göran och jag parkera längst fram på lastbilsdäcket. Perfekt!

Resan tog 2,5 timme över Oslo-fjorden och utsikten var bedövande vacker. Ja, så bedövande att vi var bara tvungna att gå till baren för att finna förfriskningar.

Framme i Sandefjord hörde Göran hur lastningskillen sa "Finaste bilarna på den här färjan" innan vi kom åter till fast mark. Så skulle vi ta oss norrut till Horten och vi ville inte åka Europaväg.

Norsk skyltning är ju nu som den är, så vi körde ut ur Sandefjord tre gånger innan vi kom på rätt väg. (En gång höll vi på att hamna i Verldens Ende). Den väg vi skulle åka en var en perfekt Minorväg med kullar, kurvor och vacker utsikt.

Så kom vi äntligen fram till Horten och Rörestrands camping. Där väntade redan ett gäng från Jämtandsklubben och vi hade förmånen att få sätta upp våra tält under överinseende av flera experter.

Fredag

Fredag på Minorträff har blivit Hönse-dag efter Uppsalaträffen, så damerna försvann med buss till Tönsberg tidigt på förmiddagen. Vi med åligganden använde dagen till nyttiga ting, först var det tvätt och polering av Minor, sedan besök i Hortens centrum för kontroll av prisnivåer på olika för-nödenheter. I stadens centrum fanns det Minorer överallt.

Därefter gjorde vi en inköpsresa införr kvällens grillning till ett storköp i utkanten av staden för att sedan besöka Marinmuseet. Det var mycket intres-sant, bl a hade de flera miniubåter från kriget där, både brittiska och tyska. De tyska var kopior av de engelska. Det fanns även saker från tidigare slag till sjöss som skett i Norge samt uni-former, flaggor, skeppsmodeller osv. mycket intressant!

Så kom kvällen och den sedvanliga grillningen. Kåre tog naturligtvis tillfället i akt och sålde våra tröjor, pins och jubileumsdekalor för brinnande livet.

Grillningen förlöpte utan incidenter och den här gången var det inget störtregn som störde tillställningen. Under kvällen

blev representationen från Jämtland komplett då Färnstrands rullade in efter en non-stopfärd från Österfärnebo. Starkt!

Kvällen avslutades som vanligt med mycket prat och skratt, framför allt när vi betraktade Kents manövrar för att komma in i sitt Kellogg's Corn Flakes-paket till tält. Grattis, du vann i alla fall tävlingen om minsta sovplats!



Lördag

Så vaknade vi upp till ännu en vacker sommardag. Vi samlades vid stranden med våra bilar för fotografering och förberedelser inför utfärden. Lars Hernes hade övertygat brandkåren om att deras korgbil var bäst för fotografen så de ställde upp för hans skull. Bra gjort!

Korgbilen var så populär att vi höll aldrig på att komma iväg - många ville se nästan 60 Minors uppifrån. Var har du bilden, Kent?

Sedan lotsade Lare Hernes och Terje Sunnaas oss genom naturlådan kring Horten. Vi hade Claes Krook framför och Tryggve Sandberg bakom, vädret varmt, så vi ville också ha haft en Tourer just då!

Efter en färd genom Horten City avslutades färderna på Hortens Bil-museum där bilarna ställdes upp för omröstning. Det var där som Mats duschade Elisabeth...



Oslogruppen hade tydligen bakat och kokat kaffe i flera veckor för att se till att ingen blev utan. Därtill kunde man köpa väfflor med römme vid stabburet. Tror att Linus blev lite ställd när han trodde att grädde och römme var samma sak...

Åter till campingen och en vilopaus före de stora utmaningarna. Vid fyra-tiden var det dags för först barnlekar och sedan andra lekar. Jag såg att Linus hade tränat på säckklöpnig - stark finish! The Morris Push vanns i över-lägsen stil av NMMK Jämtland - ja man över-driver inte när man säger ren utklassning!

Den avslutande tävlingen tog naturligt nog danskarna hem då det var fråga om ölhävning. Våra egna kämpar hade i alla fall inga efter sig.

Så köades det till duscharna innan ett väldoftande följe gick på skogsvandring till samlingslokalen. Där möttes vi av god stämning, god mat och ett helt nytt Olli-Bees. De hade övat upp sig sedan träffen - 94, må jag säga.

Vid prisutdelningen visade det sig att NMMK Jämtland gjorde bra i från sig,

bättre än i Uppsala. Grattis Claes, Micke och Thomas till era förstapriser! Och naturligtvis grattis till Göran för Long Distance-trofén!

Övriga svenska bilar gick det också bra för, Bo-Göran och Liisi från Borås vann igen, Erling Holmin tog hem en första-plats, och så vann Fredrik Tigerberg Peoples Choiche. Inte illa då vi var 14 svenska bilar av totalt drygt 60.

Nu har jag säkert glömt någon, hoppas ni kan ha överseende med det!

Så slutade kvällen med att Elisabeth och jag satt hos Bo-Göran på hans veranda ett tag innan vi gick till sov madrassen.

Söndag

Sista dagen och vi var tvungna att lämna campingen före 12. Det var tungt. I alla fall så försvann bilarna en efter en och vi blev kvar till sist av jämtarna. Det kändes lite vemodigt att titta tillbaka på tältplatsen och bara se en ensam, övergiven, sorgsen St Paula stå kvar. Den hade börjat vissna och det kunde nog bara bero på att den saknade tre gironer.

Vi åkte upp till Hönefoss för att hälsa på bekanta. Längs vägen passerade vi Vik, platsen för träffen -94 och där vi blev med Minor.

Väl framme hos dem vi skulle besöka så blev vi väl mottagna. När vi stod på deras altan och beundrade utsikten kom det plötsligt en Minor förbi, så en till och ännu en - det var Sandbergs, Brännströms och Färnstrands på väg

norrut. Det märkliga var att de hade åkt minst en timme före oss från Horten...

Måndag

Åkte vi hemåt - kom cirka 570 meter tills vi fick första motor-stoppet. Något fel blev det men det var okänt vilket, då ARFen snällt startade sedan. Därefter gick resan hem till Åkersberga smärt-fritt och på måndagskvällen kunde ARFen gå i vila i garaget - årets sommarträff var till ända!

Urban Mattsson

GIROINBETALNING TILL NMMIKS

huvudklubb i Danmark

Kan nu göras på Svenskt postgironr:

456 90 67-4.

Och även på Norskt girokontonr:

08061910841.



Kære Motorkøretøjs Entusiast

Hvis du hører til de entusiaster, der nyder den frie brug af dine historiske køretøjer, vil jeg venligst bede dig bruge 5 min. på at udfylde dette spørgeskema.

Det vil hjælpe Motorhistorisk Samråd meget i vort arbejde for at sikre brugen af de historiske køretøjer.

Lad være med at pynte på tallene og benyt informationer gældende for året 1. januar - 31. december 1996.

1. I følgende skema anfør antallet af dine indregistrerede køretøjer fra før 1973. Samt det totale antal kørte kilometer i 1996 i de forskellige årgange?

| KØRETØJER | | til 1920 | 1921-30 | 1931-40 | 1941-53 | 1954-63 | 1964-68 | 1969-73 |
|--------------------------------|-------|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Personbiler | antal | | | | | | | |
| | km | | | | | | | |
| MC'er | antal | | | | | | | |
| | km | | | | | | | |
| Lastbiler >3500 kg | antal | | | | | | | |
| | km | | | | | | | |
| Varebiler | antal | | | | | | | |
| | km | | | | | | | |
| Busser | antal | | | | | | | |
| | km | | | | | | | |
| Militær- køretøjer | antal | | | | | | | |
| | km | | | | | | | |
| Knallerter (antal forsikr.) | antal | | | | | | | |
| | km | | | | | | | |

2. Hvem mange indregistrerede motorkøretøjer har du fra før 1973?

1 2 3 4 5 6 over 6

4. Hvordan var din fordeling mellem arrangementer og individuel kørsel i 1996 (skøn hvor nødvendigt):

Klub eller andre arrangementer km:

Individuel kørsel km:

5. Hvad mener du Motorhistorisk Samråd skal arbejde på i fremtiden - højst 3 krydser:

Miljøspørgsmål

Nedsættelse af registrerings afgift

Emalje-nummerplader for veteraner

Veteran forsikringer

Nedsættelse af vægtafgift

Andet:

6. Hvis du kører på benzin, hvilken slags benytter du da:

GRØN (såkaldt "blyfri")

RØD (såkaldt "med bly")

Extra tilsætningsstoffer

7. Må vi kontakte dig, hvis vi har yderligere spørgsmål til dit spørgeskema?

Ja Nej Hvis ja, venligst noter navn og telefonnummer?

Navn: Tel:

Alle svar er naturligvis fortrolige

Venligst returner det udfyldte spørgeskema hurtigst muligt til undertegnede - senest 15. dec. 1997

Med venlig hilsen

Claude Teisen-Simony

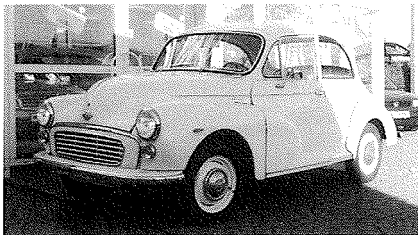
Claude Teisen-Simony

Motorhistorisk Samråd

Ved Grænsen 19, 2000 Frederiksberg

KØB & SALG

S E D A N



Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg 69, cremehvid. Fremstår som et sjældent eksemplar i original stand. Bilen blev sidste år total renoveret for 55.000 kr og blev derefter brugt som hovedgevinst i et lotteri med en værdi på 70.000 kr. Den blev vundet af firmaet Martin Professionel i Århus. En unik flot bil til 29.500 kr., der simpelthen må ses.

Henv.: Sand Jensen, Silkeborg, tlf. 86 82 72 00.

Sælges: 2 stk Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg 69 og 70, hvid. Leveres nysynet. Priser mellem 22.800 kr og 30.000 kr. Kan evt. leveres uden syn.

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

Sælges: Morris Minor 2-dørs, årg 55. Helt original. Totalrestaureret. Fremtræder som ny. Nysynet. 55.000 kr. Bilen kan bese hos: Morris Minor 1000 Specialværksted, v/ Peder Mikkelsen, Pejrupvej 30, 5560 Årup, tlf. 64 47 26 04.

Henv.: Simon Marsbøll, tlf. 86 86 57 74.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg 69. Rød med rødt indtræk. Rustarbejde påbegyndt. En del nye dele, bl.a. nyt styretøj og 4 nye Michelindæk. Prisdid: 3.000 kr.

Henv.: Hans E. Nielsen, Liljevangsvej 13, 2760 Måløv, tlf. 44 97 35 46 el mobil 20 89 60 97.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg 69, hvid. Pæn stand, synet den 24. maj 97.

Henv.: Steen Christensen, Teglvej 38, 9800 Hjørring, tlf. 98 92 68 10.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg 70, cremehvid. Tip-top stand med træk og metalskærme. Prisdid: højeste bud over 28.000 kr.

Henv.: Jakob Mallan, Ø. Farimagsgade 83, 3. th., 2100 København Ø, tlf. 31 42 93 84.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg 64. Under renovering. Mange nye dele medfølger.

Henv.: Erik og Lisbeth Preuthun, Søtofteparken 68, Ganløse, 3660 Stenløse, tlf. 44 68 60 17 eller 48 18 48 02.

Sælges: Morris Minor 1000 super 2-dørs, Almond Green, årgang 68, købt november 69 (ved km-stand: 11.000). Trofast daglig »arbejdshest« må nu overdrages til en anden glad ejer, jeg går på pension.

Samtlige værkstedsregninger siden 1970 haves! Fra km 135.000 (1982) og frem rustarbejde for ialt 39.200 kr. (Nu orig. glasfiberkærme). Ombytningsmotor v. km 150.000 (fra Søgaard). Siden er styretøj, gearkasse, bagtøj, bremses, elsystem m.v. udskiftet / renoveret med orig. dele for 42.700 kr. Orig. sorte nummerplader. Prisdid: 28.000 kr.

Henv.: Lis Danø, Agervej 91, 8330 Beder, tlf. 86 93 70 18.

Sælges: Morris Minor cabriolet, årg 52. Importeret fra Californien. Karosseri i fin stand, dog med lidt rust i bunden. Har rustfri ruderammer og 948 cc motor. P.gr.a. varmen skal den have ny lak, interiøre og kalesche. Pris: 25.000 kr.

Sælges: Morris Minor 1000 2-dørs, årg 59. Grå med rødt indtræk. Org. 948 cc motor. Rust i 2 skærme og front. Skal synes. (1/4 vægtafgift) Pris: 3.500 kr

Henv.: Per de Blanck, Vangedevej 238 a, 1. tv., 2860 Søborg, tlf. 39 66 64 39 eller mobil 40 20 12 18.

T R A V E L L E R

Sælges: Morris Minor 1000 super Traveller, årg. 69. Renoveret motor og pænt traværk. Er på sorte nummerplader. Skal synes. Pris: 12.500 kr.

Henv.: Svend Larsen, tlf. 98 48 41 93.

Sælges: Morris Minor 1000 super Traveller, årg. 62. Original grøn. Skal renoveres. Sælges for højeste acceptable bud.

Henv.: Anders Hassertis, tlf. 64 45 15 13 eller Morris Minor 1000 Specialværksted, v/ Peder Mikkelsen, Pejrupvej 30, 5560 Årup, tlf. 64 47 26 04.

PICK - UP

Sælges: Morris Minor 1000 super Pick-up, årg. 68. Helt originalt stand. Kørt 62.406 km, original grå farve.
Henv.: Emmy Bygholm, Udsigten 10, Attrup, Brovst, tlf. 98 23 00 07.

Sælges: Morris Minor 1000 super Pick-up, årg. 63. Totalrestaureret i 95. Fremtræder som ny, med org. lad. Sælges nysynet.
Pris: 50.000 kr.
Henv.: Morris Minor 1000 Specialværksted, v/ Peder Mikkelsen, Pejrupvej 30, 5560 Årup, tlf. 64 47 26 04.

Sælges: Morris Minor 1000 super Pick-up, årg. 65. Rød med originalt lad. Skal sættes i stand. Div. reservedele medfølger. Prisdid: 8.000 kr.
Henv.: Jens Hansen, Ahornvej 7, Fensmark, 4700 Næstved.

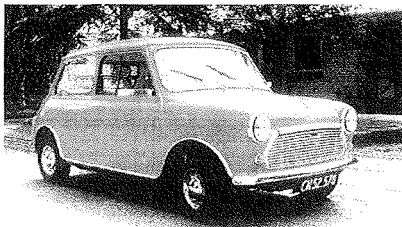
RESERVEDELE

Sælges: 1 sæt bagfjedre til Van / Pick-up 300,-
1 bagtøj til Van 500,-
Henv.: Frank Møller, Kostenborgvej 26, Hvidovre, tlf. 36 47 26 54.

Sælges: Højre bagskærm, metal, som ny, til gl. model 850,-
Højre forskærm, metal 500,-
Venstre forskærm, (skal svejses lidt) 399,-
Højre spindel m/ led 699,-
2 bremsecyl. (bag. 1 år gl.) stk. 111,-
2 parkering / blinklysfatn, gl. mod. stk. 40,-
1 bagklap 111,-
Termostat, mrk. Moto-meter 148,-
Henv.: Erik og Karla Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00.

Sælges: 3 stk nye Colway 145 x14
2 stk Michelin MX 145 x 14 på fælge.
Samlet pris 800,- Andre dæk føres.
Henv.: P.B. Auto, Brøndum v/ Skive, tlf. 97 56 40 15.

DIVERSE



Sælges: Morris Mascot MK II, 1000 cc super. Registreret første gang den 14. maj 1968, men er lige synet den 26. juni 1997. Selvom jeg er en gammel bil, har jeg kørt næsten hver dag hele mit liv. Fast pris: 30.000 kr.
Henv.: Søren Harreby, Finnjollevej 42, 4040 Jyllinge, tlf. 46 78 91 72 efter kl. 17.00.

Sælges: Julegaveideer
Morris 1000 Traveller som bæltespænde, bordeaux, til 4 cm bredt bælte, kr. 147,25 + porto.

Morris 1000 Traveller, scala 1/43, blå, grøn og hvid, kr. 120,00 + porto.

Metal skilte 40 x 30 cm. Motiv: Morris Minor 2-dørs 1960. »The World's biggest small car«, kr. 170,- + porto

Henv.: A-016, Jens Chr. Jensen, Toftemosevej 20, 2650 Hvidovre, tlf. 36 77 12 81

Sælges: 1 st. engelsk håndbok
Morris Oxford »MO« 1950 200,-
1 st. emaljskylt
»Morris Traveller cars« 20 x 25 cm 250,-
1 st. emaljskylt
»BMC rosett« 22 x 22 cm 200,-
1 st. grammofon-singel med 4-door splitt-screen på omslaget och musiktext som hyllar Morris Minor 100,-
OBS. Priserna inkluderar porto inom Norden.
Henv.: Gunnar Andersen, PL 8490, 471 75 Hjalteby, Sverige, tlf. + 46 303 77 20 60.

KØBES

Købes: Rat skal der til - men et sådant mangler på min Minor fra 1953. Skal gerne være i pæn stand!

Henv.: Erik Nielsen-Wallenburg, Silkeborg, tlf. 86 82 14 48, aften.

9052 ODC 501757
LARS MIKKELSEN
LUNDSGÅRDSVEJ 8
LUNDSGÅRDE
5463 HARNDRUP
|

1



*»Så har hjemmemekanikeren
igen haft fingrene
for langt op af lommen !!«*