

JUBILÆUMSNUMMER
50

Nor·Minor



Medlemsblad for Nordisk Morris Minor Klubb

Oktober 1987

Formand

A-522 Lone Skov
Box 184
DK-7600 Struer

Næstformand

A-368 Henning Kristensen
Thybovej 45, Brokhus
DK-8620 Kjellerup

Sekretær

H-1032 Karin Stor gaard
Thybovej 45, Brokhus
DK-8620 Kjellerup

Kasserer

A-512 Ib Skov
Hedeskrænten 53
DK-8800 Viborg

Redaktør

A-715 Jens Rasmussen
Bruunshåbvej 31
DK-8800 Viborg

Teknisk redaktør

A-120 Anton Kamp Nielsen
Østergade 17, Asferg.
DK-8990 Fårup

Distributør

Kurt Skov
Silkeborgvej 27, Almind
DK-8800 Viborg

Revisor

Kommer senere

NMMK

Stiftet i Oslo 18. september 1978

Adresse

Box 184
DK-7600 Struer

Postgiro

3 36 47 12

Kontingent pr. kalenderår

A-medlem (medlemmer med bil)	130 Dkr
B-medlem (medlemmer uden bil)	100 Dkr
H-medlem (husstandsmedlem)	50 Dkr

NORMINOR

NMMK's medlemsblad

Box 184 - 7600 Struer - Danmark

Medarbejdere

styrets medlemmer

Sidste frist for indlevering af stof
til næste nummer:

10. december

Stof til bladet kan sendes til:
Box 184 - 7600 Struer - Danmark

Stedsgrupper

Navne og adresser på NMMK's kontaktpersoner

Oslo	A-098 Arne B. Holm - Box 37 - Hovseter N-0705 Oslo 7 - tlf. (02) 44 09 91
Møregruppen	A-057 Lidvard Lundanes - Eikenos - N-6020 Vegsund - Tlf. (071) 30192
Jönköping og omegn	Ny kontaktperson søges
Småland	A-290 Flemming Morgan Pitchfork - Trekanten Box 35 - S-34020 Liatorp - tlf. 0476 - 20 509
Nordjylland	A-164 Jørgen Ebdrup - Vestavej 14 - DK-9200 Ålborg SV - Tlf. (08) 18 23 29
Randers	A-120 Anton Kamp Nielsen - Østergade 17 - Asferg - DK-8990 Fårup - Tlf. (06) 44 32 95
Midtjylland	A-812 Erik Andersen - Sct. Ibsgade 15 DK-8800 Viborg - Tlf. 06 61 37 97 A-318 Steen Hoffmann - Vestervangsvej 69, nr 118 DK-8800 Viborg - Tlf. 06 61 31 01
Grindsted og omegn	Ny kontaktperson søges
Østjylland	A-082 Jens Mondrup - Svendsgade 135 - DK-7100 Vejle - Tlf. (05) 72 07 27
Sønderjylland	Ny kontaktperson søges
Sydfyn og øerne	A-596 Albert Hansen - Brændeskovvej 18 DK-5700 Svendborg - Tlf. 09 21 98 06
København og omegn	A-835 Kurt Dahlerup - Blovstrød Allé 19 DK-3450 Allerød - Tlf. (02) 27 53 06
Sydsjælland	H-386 Ketty Rasmussen - Sorøvej 484-486 Rislev pr. - DK-4700 Næstved - Tlf. (03) 73 65 49
Jämtland	A-1177 Gusten Bjørk - Skosvägen 14 S-83400 Brunflo - Tlf. 063/22232
Als	A-697 Poul Iversen - Mosevænget 5 DK-6440 Augustenborg - Tlf. 04 47 21 81

Dala-gruppen

A-838 Thomas Erikson Kråkbergsvægen 4
S-792 00 Mora Sverige - Tlf. 0250-15445 Bost. 13530 Arb.

Nordvest Sjælland

A-990 Poul Henning Hansen - Havnsøvej 5
DK-4591 Føllenslev - Tlf. 03 46 87 10

A-881 Max H. Christensen - Ny Hagestedvej 6
DK-4532 Gislinge - Tlf. 03 46 02 43

Bornholm

A-1036 Esben Hansen Sandflugtsvej 22
3700 Rønne. Tlf. 03951656

A-1174 Allan Rasmussen
Smedegårdsvej 23, 3700 Rønne

Göteborg

A-1169 Maiz Lundgren
Von Gerdesgatan 7
S-412 59 Göteborg. Tlf. 031 183220

RESEVERET NYE STEDSGRUPPER!!!!



Arrangementskalender

<u>DATO</u>	<u>ARRANGEMENT</u>	<u>ARRANGØR</u>
<u>November</u>		
Tirsdag 24.	Klubmøde kl. 19.30 "Kruså gård" Flensborgvej 13 Kruså	<u>Als</u>
Lørdag 28.	<u>GENERALFORSAMLING</u>	<u>Als</u>
<u>December</u>		
Lørdag 19.	Tysklandstur	<u>Midtjylland</u>

Oslo: Afholder møde 1. onsdag i måneden. Mødested mai-okt. :
Rodeløkken Kafe', Bygdø. Nov-apr. : Kjemisk Inst., Blindern.
Ring en person i styret på forhånd, i tilfelle der er forandringer,
eller specielt program.

Sydfyn: Afholder klubmøde hver den sidste tirsdag i måneden på
Stenstrup Kro kl. 19.30.

Sydsjælland: Afholder klubmøde første søndag i måneden
kl. 19.30, på Sorøvej 484, Tlf. 03 73 65 49.

Formandens side

Som det fremgår af forsiden samt det udvidede nr. af Norminor, kan vi denne gang fejre jubilæumsnr. 50. Jeg synes det er flot klaret, især, hvis man prøver at bladere tidligere Norminor igennem, så finder man faktisk ikke ret mange medlemsindlæg og slet ikke i forhold til de ca. 800 "aktive" medlemmer, som der rent faktisk findes. Derfor en opfordring til alle jer "sofa-læsere", send et indlæg - det være sig spørgsmål, hvordan du fik din Morris, oplevelser du kan dele med andre, eller også bare nogle gode billeder. Det ville da være trist og kedeligt, hvis Norminor kun bestod af læsestof og ingen billeder. Så fat pennen og skriv.

Vi nærmer os Generalforsamlingen med stormskridt - Als-gruppen har virkelig lagt kræfter i og kan igen i år præsentere os for alletiders arrangement - hvis jeg ikke tager meget fejl, sniger der sig vist nok også et orienteringsløb ind under arrangementet.

Endnu engang har A-716 Axel Frandsen været på tur hos div. myndigheder, firmaer o.s.v. efter rabatordninger. Efter sigende skulle disse omhandle både vort sommertræf 1988 i Norge og Englandsturen lige før, mon ikke Axel indvier os i disse planer, når han har nået til et resultat.

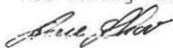
Der har i den senere tid, været en del medlemmer, som har bestilt varer af klubben inden først at have indbetalt pågældende beløb på giro. Vi har desværre haft for mange dårlige erfaringer med "varene først - betaling senere", at vi nu har byttet om på ordlyden "betaling først - varene senere".

Til sidst en opfordring til folk, som henvender sig anonymt. Vi kan desværre ikke gøre noget ved jeres henvendelser, før vi har både navn samt et pågældende eksempel på jeres teori.

Forhåbentlig ses vi så mange som muligt af jer, til Generalforsamlingen på Als.

Som slut vil jeg gerne på mine egne og bestyrelsens vegne, ønske jer alle GLÆDELIG JUL OG GODT NYTÅR, næste blad udkommer lige omkring den 1.1.88.

Med venlig hilsen



Lone Skov



GENERALFORSAMLING 1987

Program for lørdag den 28. november 1987:

- Kl. 8.30 - 9.30 Morgenbord hos Domi i Guderup
- 9.30 - 12.30 Orienteringsløb
- 12.30 - 14.30 Frokost
- 14.30 - 16.30 Generalforsamling
- 16.30 - God Tysklandstur - hjemrejse (husk pas)

Domi ligger på vejen mod Nordborg på højre side

Frokost og Generalforsamling afholdes på "Notmarkhus" i Notmark.

Kør mod Nordborg, og drej fra mod Fynshav og følg skiltene til "Notmarkhus".

Klip ud og send - Klip ud og send - Klip ud og send - Klip ud og send - Klip ud og send

TILMELDINGSKUPON

sendes til NMMK, Box 184, 7600 Struer - Danmark

Undertegnede: medl. nr.:

navn:

Kommer til: Morgenbord hos Domi kl. 8.30

Orienteringsløb

Frokost à kr. 70,-

Antal.....

Frokost børn u. 12 år à kr. 35,-

Antal.....

Børnemenü:

Pølser m. pomfrits à kr. 25,-

Antal.....

Generalforsamling

HUSK: Sidst tilmelding skal være ovennævnte i hænde senest
den 18. november 1987.

Med venlig hilsen Poul Iversen

Klip ud og send - Klip ud og send - Klip ud og send - Klip ud og send - Klip

DEN KÆRE VINTER

Til alle de nye medlemmer, som er kommet til siden følgende historie blev bragt i Norminor nr. 30 - juni 1984, får nu også den fornøjelse at læse den, ved denne gengivelse.:

Hvem kender ikke det. En morgen så kold, at man skulle tro, at man i ly af mørket, var blevet forvist til Sibiren. Man kan dårligt slippe dynen og langt mindre den sidste kaffe i kanden på kaffemaskinen. Men en ny dag er oprunden og pligterne kalder. Så man skal afsted.

Bussen skal nåes kl. 06.12, så der er gået nøjagtigt et minut siden bussen er kørt. Altså farer man tilbage til sit kære hjem og leder febrilsk efter nøglerne til bilen. Endelig, efter at have vendt det meste af lejligheden på den anden ende, finder man, hvad man søger. Igen fremad for fuld damp, ned til bilen, is af vinduerne, nøglen i tændingslåsen og intet sker. Absolut intet.

En karensdag måske, tankerne farer rundt i hovedet på en. Men det kan ikke lade sig gøre, vi skal have prøve i strafferet på skolen i dag, så man skal derind. Altså resolve man. Absolut ingen strøm på batteriet. Falckabonnet har man ikke og ingen af naboerne er begyndt at tænke på at stå op endnu. De der er oppe har ingen bil, så der kan man ikke få nogen hjælp. Altså må man finde alternative muligheder. Det eneste jeg har kunnet finde på endnu er det mest jordnære jeg kender. Mine fødder. Man tager en Morris Minor stemmer fødderne i jorden og går baglæns. Til sidst når man lige præcis så langt op ad bakken ned til parkeringspladsen, at bilen kan løbe i friløb et stykke nedad igen.

Efter at have hostet mindst 10 Prince ud i den danske natur og pulsen igen er under de 150, forsøger man. Et par målbevidste skridt, og bilen er i drift. Nedad går det for fulde lunger. Man kaster sig i bedste Mc Cloudstil ind i en bil, der er ved at løbe løbsk, hugger den i andet gear (måsk en grund til det store forbrug af gearkasser) og motoren leverer et sølle ynkeligt prut. Men hvor der er prut, er der liv. Altså om igen og denne gang sker der virkeligt noget, der kan få selv den mest pessimistiske til at prøve igen. Altså man tager en Morris Minor..... Denne gang kører maskinen i 20 sekunder, man pumper febrilsk med højre fod - kom nu for ind i Norden. Det hele ender med at motoren opgiver ånden med et ynkeligt suk. Alle eder og forbandelser, der ved en tilfældighed skulle være til stede, måtte gerne regne ned over denne formastelige udgave af en meget upopulær Morris

(fortsættes næste side)

(fortsat)

Altså man tager en Morris....Nu kører modellen. Den får ikke en chance. Alt det der med en varsom kold start, kan de kigge i vejviseren efter. Fuld skrue derudaf. Nu må det ikke ske igen. Den får kniven op ad Gurrevej, så pensionister; der skal med færgen til Sverige, flyver rundt i luften i en vild forvirring. Saab Turbo og Porcher må vige motorvejen for en bestemt Morris, der med det ondes magt, om nødvendigt, skal holdes igang.

Nu er jeg ved Hørsholm og motoren er varm. Det kan ikke gå galt nu. Skolen nåes, og man får den nødvendige lærdom. Hjem igen, troede man. Flad som en fregne på en fræk pige i strutskårte, men på ingen måde så charmerende. Men nu er der hjælp at hente. Et menneske (kollega, der skulle køre med hjem) tilbød sin hjælp. Og som i et godt eventyr, kørte den ved første forsøg.

Nu ligger landet sådan, at min køreplan med hensyn til busser og DSB i øvrigt ikke altid stemmer overens. DSB har det med at tilrettelægge deres køreplan, så jeg lige nøjagtig ikke når at komme med. Altså kan man vælge, at blive liggende i sin seng eller gentage denne historie endnu engang.

Jeg valgte i venterens løb tit det sidste. Dog skete der en forandring undervejs. Jeg var ikke længere alene med mit optrin. Nu ligger landet sådan, at parkeringspladsen, hvor jeg parkerer, ligger lige op til et stort boligkompleks. Og jeg fandt efterhånden ud af, at en bestemt beboer overværede min seance med bilen, når jeg af en eller anden årsag ikke var kommet op til tiden. Det udviklede sig efterhånden til, at børnene blev taget utidigt op af sengen, for at følge hændelsen. Til sidst blev det sådan, at hele boligkomplekset stod tidligt op bare for at se, hvordan og især hvornår jeg fik startet Minoren. Det skal da ikke undre mig, om pågældende beboere spillede på mig, ligesom i Charlottenlund. Jeg havde i hvert tilfælde næsten altid oddsene imod mig. Dog skete det, at jeg fik bilen startet i første forsøg, hvilket medførte, at de fleste måtte rive deres kuponer i stykker og vente til næste spilledag.

Måske er historien lidt overdreven, men jeg kan forsikre, at tipstjenesten ikke på noget tidspunkt rettede henvendelse til mig angående spillet.

(fortsættes næste side)

(fortsat)

Alle historier/eventyr har en eller anden morale. Kan/vil du der i dette øjeblik læser dette på noget tidspunkt undlade, at kommen en eller anden til hjælp, der står i siden af vejen med motorhjelm åben og åbentlyst trænger til en eller anden form for hjælp. Vedkommende behøver jo ikke nødvendigvis at lige Marilyn Monroe eller.....

A-297 Ove Dalgaard

OSLO gruppen

Nordisk Annonseblad 1987

Den norske delen av NMMK fikk nylig tilbud om å la medlemmene annonsere i et felles nordisk annonseblad. Bladet har et opplag på ca 47 000 eks. og er det største annonseorgan for vår hobby. Tilbudet ble formidlet av Landsrådet for motorhistoriske kjøretøyklubber (LMK). Styret for NMMK Oslogruppen, som også er sekretariat for LMK saker, vurderte å begrense tilbudet til de som hadde betalt LMK-kontingent for 1987.

Vår optelling avslørte at bare ca 35% av de norske medlemmer har betalt. Dette er meget beklagelig.

Det er på høy tid at man inser hvilken misjon LMK har for et samlet veteranvognfolk og at man tar den lille følgen og betaler kontingent.

Med hilsen

Arne B. Holm

kontaktperson NMMK-Oslogruppen.

OSLO gruppen

HØSTTREFF HURDAL

Den sjette høstreffen i rekken ble arrangert i Hurdal

14.-16.august.

Det deltok 8 Minorer, en tourer, en Pick-up, to 2-dørs og fire Van'er.

Vi hadde en fin tur og værgudene var med oss.

Hyggelig at så mange kunne være med, og at det kom medlemmer helt fra Alesund-gruppen.

Lørdag var det utflukt til Eidsvollbygningen.

Grillen ble flittig brukt både fredag og lørdag.

I det hele tatt en fin helg.

001



Deltagere på Oslogruppens høsttreff



OSLO gruppen

PRIMUSTREFF -88



Engelsk entusiasme på norske veier er stikkord for primustreffene 1988 den 14. og 15. februar. Dette femte primustreff markerer innledningen til jubileumsåret hvor Minoren er 40 år og NMMK er 10 år. Treffene avvikles etter tradisjon på Dokka, som ligger ca. 180 km. fra Oslo.

Vi vil forsøke å samle flest mulig ved avreise fra Oslo lørdag morgen og vi returnerer Søndag ettermiddag.



Deltagernes utrustning må være tilpasset overnatting i telt med risiko for nattetemperaturer ned til -20 til -25å C. Dette inne - bærer bl.a. varmt ulltøy i kombinasjon med vindtett yttertøy, egnet sovepose med overtrekk og underlag. Primusen er sentral for både oppvarming og matlagning. Minoren trenger en ekstra sjekk før avreise. Vi skal opp i ca. 760 meters høyde o. h. og de siste 4-5 km. betinger snøkjettinger. Ta med skiutstyr - vi har instruktør. En liten treffavgift for snøbrøyting og grundleie regner vi med å gjøre opp på stedet.

Alle kan delta, men da må påmelding være oss i hende innen 7. januar -88. Har du spørsmål, ta kontakt med en i Oslo gruppens styre.

Vennlig hilsen

Arne

098 Arne

OBS!

Som svar på spørgsmålet om "Kender du den?" fra forrige nr. af Norminor, har vi fået følgende svar fra A-314 Villy Rasmussen:

Det er en Monaco 1800 MK III, der er lagt en 6-cylindret motor i, der er udviklet af Austin Maxi, bare med 2 ekstra cylindre. Ud fra prisen kan jeg se, at den må være fra 1973 og at den skulle afløse Monaco 1800. Den solgtes også under navnet Austin 2200.

Hilsen A-314 Villy Rasmussen

Bestyrelsen takker for svaret og opfordre hermed alle andre medlemmer, som brænder inde med lignende spørgsmål om at sætte det/dem i Norminor.

ps: Villy reddede sig et jakkemærke for dette svar.

Kære Bestyrelse!

Her kommer et brev fra det Sønderjyske. Jeg synes det er en udmærket idè, at vise billeder af de ting, klubben sælger. Efter at have set det, vil jeg gerne købe(I skulle bare vide..Red.).

Jeg glæder mig allerede nu til næste nr. af Norminor og se, hvordan I havde tænkt jer, at lave et sådan stort nummer.

Jeg stopper for denne gang, og ønsker jer held og lykke for næste nummer.

Hilsen fra A-941 Rene Petersen

Tusind tak for dit brev Rene. Det luner virkelig, når man sådan bliver rost, og vi har forhåbentligt levet op til dine forventninger.

Bestyrelsen

VISDOM FOR BEGYNDERE

Man kan løbe sig til sundhed i de danske/nordiske skove, hvis man da har helbred til det!!!!



ØSTJYLLAND

SØNDAG DEN 28 NOVEMBER.

Har Østjylland arrangeret fælles afgang, til NMMK's generalforsamling vi håber tror og forventer at alle medlemmer Nord for vejle vil møde os i vejle, og at andre vil støde til på vejen ned gennem det sidste af jylland. Ring og aftal en tid vi mødes tlf. Jens 05720727 el. Jørn 05881795. Men start punktet er altså Vejle havn kl. 7.00. Mød op så vi kan komme i fuld styrke, mød op ! Det må være vores allesammens pligt.

KLUB MØDE !

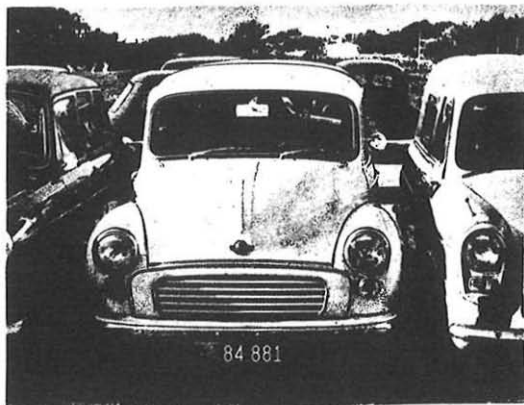
Søndag den 13 Desember er datoen for Østjyllands sidste arrangement i det herrens år 1987, og det er ikke småting der skal ses og drøftes, bl.a. ønsker vi at vise filmen fra sommertræf 1985 i Øster hurup.

Og vi skal have diskuteret emnet "klubhus" huset er i en sådan stand at vi ikke mener at der kan holdes møder der. (det kræver minst en dags rengøring og reparation af gruppens medlemmer (hele gruppen)). Så det er i skrivende stund usikker hvor mødet skal holdes men to ting er sikre, div. forplejning kan købes og der vil blive fælles afgang fra Vejle havn kl. 13.00. Men husk lige tilmelding til Jens 05720727 eller jørn 05881795 da det er rart at vide hvor mange vi bliver når vi skal finde lokaler, tilmelding inden jule travlheden nemlig den 1. desember.

Og tilsidst så det ikke kommer bag på nogen. Først i det kommende år har vi vanen tro generalforsamling, (Østjylland) og dertil ønsker vi gerne en eller flere medlemmer til bestyrelsen, da undertegnede ønsker udtrædelse grundet flytning til Als. (Arbejdet er iøvrigt overkommelig). Så vi vil også gerne have besked fra dig hvis du kunne tænke dig at hjælpe. Og her tilsidst ønsker bestyrelsen alle medlemmer en god jul og endnu et godt Minor år.

På bestyrelsens vegne
Jørn Jensen.

Ta' hensyn til de »små«



Vi har fundet dette billede i et gammelt Bil, Motor & Sport blad og lader billedet tale for sig selv.

Nordisk Morris Minor Lager

v/Anton Kamp Nielsen
Østergade 17 - 19 - Asferg
8990 Fårup
Tlf. 06 44 32 95
Int. tlf. +45 6 44 32 95
DK . DANMARK

JULEGAVER TIL MORRISEN

Så er det snart julegavetid igen. Det kommer bag på mange af os hvert år, med det resultat, at meget af det der kommer under juletræet bliver noget kluns.

Hvis du ringer i god tid, har jeg masser af gode ideer om julegaver til Morrisejere. Efterhånden kan jeg levere alt, lige fra det vi skal bruge for at holde bilen i orden og til det der luner og pynter.

Prisen på gaven kan let tilpasses enhver pengepung. Gaven kan være alt fra et sæt tændrør til en nyrenoveret Minor.

Gaven kan selvfølgelig byttes efter jul - helst inden 15. januar af hensyn til min lagerstyring.

God jul!

Anton Kamp

Englandsturen

af Aksel og John.

- - Hva'så du gamle, er du parat til de helt store oplevelser i sommeren 1988?
- - Ja ja, jeg har allerede bestilt den nye Phillips 26" 1988 model med fjernbetjening og stereolyd.
- - Hva'mener du ????
- - ja så jeg kan se slutrunden i EM fodbold og De Olympiske Løge i Seoul.
- - Nej Nej Nej, - Jeg mener jubilæet mand, skal du ikke ud og rejse?
- - Australiens 200 års jubilæum for de første europæer der kom der til?
- - Nej ikke så langt væk.
- - Odenses 1000 års byjubilæum?
- - Nej Nej.
- - Københavns 700 års byjubilæum?
- - Er duda hel blæst? Tænk dog nordisk.
- - Nåh, du mener at Danmark og Norge fejrer 400 året for at Christian d 4. som 11 årig overtog magten?
- - Hold op - slå ørerne ud så skal jeg fortælle dig det. I 1988 arrangerer Nordisk Morris Minor Klub en tur til England i anledning af at bilen fylder 40 år. Et par uger senere holder et af NMMKs lokalgrupper Sommertræf i Oslo hvor vi vil fejre klubbens 10 års jubilæum.
- - - - -

De er ikke altid lige lette at "danse" med de englændere. Efter adskillige telefonsamtaler Aksel dog kommet frem til at det nu er 98% sikkert at næste års træf i England bliver d. 19. juni i Weston Park. Om lørdagen skulle der efter planen være samling i Cowley, ved de gamle Morrisfabrikker, for at fejre 40 året for Morris Minoren. Herfra køres (nogenlunde) samlet til træfpladsen. Der går også rygter om et besøg på Nuffield-museet.

Vores plan går herefter ud på følgende: Vi vil (har allerede) kontakte sekretæren i Morris Minor Owners Club i England for at få lov til at indrykke en annonce - evt et par ord på sekretærens side i det engelske klubblad, hvor vi vil søge familier rundt i England der har plads til at en eller to NMMKmedlemmer slår sit telt op for en overnatning. De engelske campingpladser er ikke alle af samme standard som de danske, og så sparer du jo også 2-3£ pr. overnatning. Foruden det kan du få en snak med en engelsk Minorentusiast, samt sikkert også et par tips om hvad der er værd at se i den nærmeste omegn. Efter 1 eller 2 dage kan man så takke af og søge videre mod andre familier.

Aksel har også stillet en sko i klemme i kahytsdøren ved DFDS

(gad vide og han snart går barfodet rundt) for at høre om muligheden for rabat på sejlruten. Man var positiv, men det kræver at vi sejler med samme færge ud og hjem. (følges ad) Efter flere medlemmers udsagn kan det ikke svare sig at køre "sydom" og tage en færge over kanalen. Prisen vil blive ca. det samme, så den tanke har vi droppet.

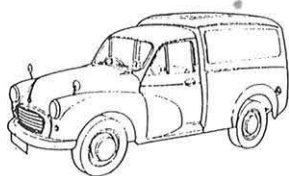
I korte træk vil programmet komme til at se således ud:

onsdag - afgang fra Esbjerg
torsdag - ankomst til Harwich til middag
fredag - familie/camping
lørdag - samling i Cowley - senere fælles tur til træfpl.
søndag - besigtigelse af de over 1000 biler på træfpladsen
man - fre - til fri disposition - familiebesøg/camping mm.
lør el. søn - et andet kæmpe biltræf (hvistnok Austin 7)
man - tirs - til fri disposition
onsdag - afgang med færge til Oslo (hvis NMMKs Sommertræf bliver week enden efter)
torsdag - ankomst til Oslo, evt. staks efter til træfpl.
fredag - sightseeing i Oslo
lør - søn - NMMKs Sommertræf - 10 års jubilæum.

Alle der kunne tænke sig at tage til England kan skrive til undertegnede. Man vil så i løbet af foråret få de informationer som vi får fra England ang. træffet, samt umiddelbart før turen et ark papir med, på den ene side adresserne på alle de familier man frit kan overnatte hos. På den anden side vil der stå adresser på firmaer/værksteder der har specialiseret sig i Morris Minor, samt de museer/udstillinger der er værd at se.

Da der helt klart er mange af NMMKs medlemmer der allerede tidligere har været i England, vil jeg bede disse sende mig adresser på ting der kan have interesse for andre at se. Måske også andet end blot biler og Morris Minor.

Send spørgsmål eller oplysninger angående ENGLAND til:



**JOHN SCHOU
JENSEN**

STENAGERVEJ 8, NYBORG
7160 TØRRING

Danmark

Bornholm er også fin!

De Bornholmske Minor-kører, er så småt ved at komme ud af busken, specielt efter Esben Hansen's energiske "markedsføring", i form af en venlig opfordring, til at køre med en tur i det grønne, (placeret der, hvor man plejer at have P-bøden siddende).

Den første tur blev således annonceret til den 15. august, det blev lidt af en blød start, (ingen kø-dannelse), med kun 3 Minorer, de fleste havde andet ærinde den dag, men det forhindrede os ikke i at nyde den medbragte kaffe med brød. Vi aftalte straks et nyt møde til den 13. sep., i den naturskønne Rø plantage, og med lidt bedre held, der mødte 5 nyvaskede Minorer frem - herlig tur.

Med Morris'en ud i det grønne

Moris Minor-folket kører i samlet flok

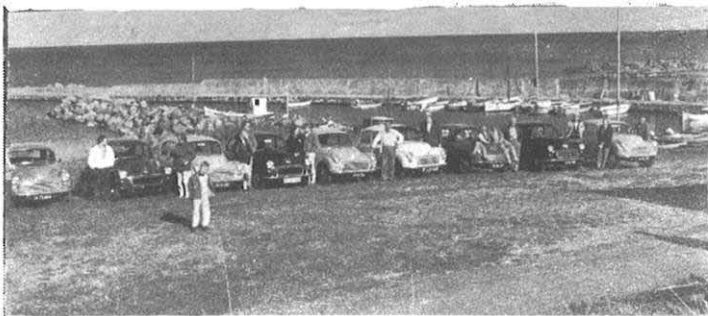
I søndags mødte der bornholmerne et sjældent syn - mere end to Minor'er på stribet! Det er vist aldrig før sket på Bornholm.

Fem af disse herlige vogne, indholdende ikke færre end 12 personer, mødtes med kaffe og blødt brød i Rø Plantage, for at nyde det skønne efterårsvejr sammen. Efter daseriet i solen, gik turen videre til solskinsbyen Gudhjem, hvor turisterne gjorde store øjne, og fik sig en snak med de stolte ejere

samt et par letskud med hjem i kameraet.

Der vil i fremtiden blive arrangeret flere tur som disse, med mødesteder fordelt over hele øen. Næste gang er lørdag den 26. september kl. 14.00 på Melsted havn.

Her er alle Morris Minor interesserede, med eller uden



Minor-ejere på udflugt

Vejret tilsimlede endnu engang Morris Minor-folket, der netop har holdt træf i Melsted. Efter det traditionelle kaffebord i det grønne kørte bilerne i kortege ud på en vellykket tur. Der vil i løbet af vinteren blive trommet sammen til et møde for at lodde stemningen med hensyn til aktiviteterne i 1988. Henvendelse til lokalgruppen kan ske til 95 13 56 eller 95 46 13

Minor, meget velkomne. Meget tyder på, at Minoren er ved at blive populær igen, charmerende som den er.

Ikke mindst ungdommen køber ofte hellere en Minor frem for de dyrere, og mere upersonlige nyere biler.

Man forventer over 10 Morriser ved Melsted på lørdag.

A. J. E.

Smedes skal der medens jernet er varmt, en ny tur blev annonceret til den 26. sep., denne gang i dagbladene, istedet for i viskerbladene, mødestedet blev bestemt til Melsted havn. Her mødte 9 Minorer frem, og ialt 22 veloplagte minorfolk, det var et dejligt syn, når man er hårdt angrebet af Minor-viruset.

Der blev taget en masse billeder af fænomenet, gået lidt tur, og så ellers drukket den obligatoriske kaffe med det dertilhørende.

Bornholm

Vi er kommet lidt sent igang, sommeren er som bekendt ved at være slut, (havde Noa været her, havde han bygget på Ark nr. 2), men vi ser frem til en god sæson i 88, med gode ture, et godt fremmøde, og forhåbentlig nogle fremtidige medlemmer af NMMK.

På gensyn.

A-1174 A. Rasmussen



Morris-møde i Melsted

Nordisk Morris Minor-klubs afdeling på Bornholm afholdt i week-enden sit tredje årlige træf. Det fandt sted på Melsted havn, og alle klubbens ni medlemmer mødte fremi deres Morris Minor eller Morris 1000, som bil-modellen også hedder. Klubben kørte en tur, som gik gennem Østerlars, Østermarie og Svaneke. Undervejs nød man den medbragte kaffe og kage.



JULETUR TIL TYSKLAND



Midtjyllands-gruppen

Igen i år, kører vor "julebus" til Tyskland.

Dato: lørdag den 19.12.87

Tid: Kl. 06.45 fra Industrivej i Struer

Kl. 08.00 fra Tinghallen i Viborg

Turen bliver i lighed med sidste år; en smut over grænsen, med lidt indkøb, videre med færgen Rømø-Sild (sandsynligvis julehygge igen), hvor der også vil være mulighed for handel. Vi regner med at være i Viborg igen ca. kl. 21.00-21.30.

Ombord på færgen er der bestilt platte til os, den består af:

TYSKLAND

Marineret sild m/kartoffelsalat

Ribbensteg m/rødkål

Hamburgryg m/italiensk salat

Ost....



Hele denne herlige dag incl. kørsel (vi får en hel bus for os selv), færge og frokost fås for den helt fauvorable billige pris af max.:

KR. 85,00 pr. person

her er prisen:

Denne pris er udregnet efter 25 personer, så jo flere vi bliver, desto billigere bliver turen.

Ps. til jer som var med sidste år, så er mulighederne for at få den samme chauffør meget store, så glæd jer !!!!

Tilmelding senest den 10.12.87 til undertegnede

Tå bare hele familien med!!!!

Lone Skov

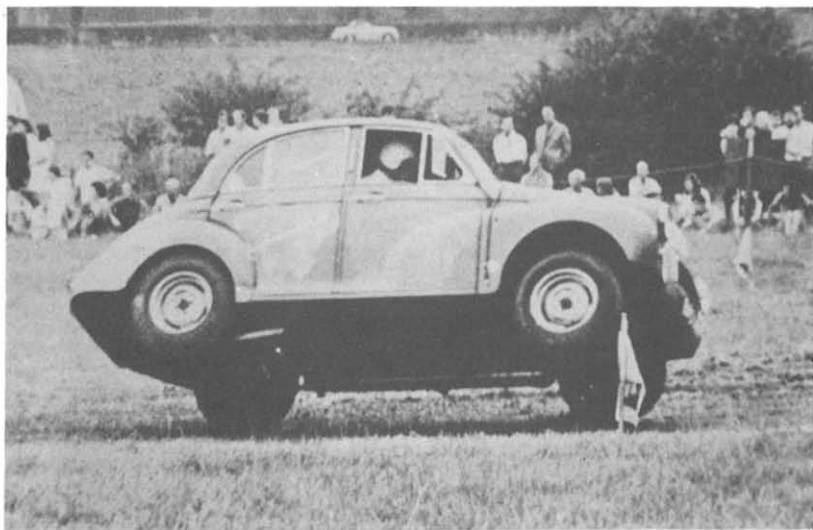
Tlf. 07 85 04 42

el. 07 85 40 44

Og så var der grænsebetjenten, der blev forflyttet. Han følte sig dårlig til-pas!

LÆSERINDLÆG

Hermed sender jeg et billede til bladet, af en kører ved navn Peter Bennett, der er kommet godt op at køre. Billedet er fra bogen "Autocross Manuel" fra 1968.



Som I kan se, er der både krudt og krummer i vores dejlige (prutmaskiner) Morris'erne.

For mig vil alle andre biler altid blive vurderet i forhold til Morris'en, der jo er den oprindelige bil, med personlighed og sjæl, og så blegner alle andre.

Med venlig hilsen

Niels Chr Larsen
Odense M



Sydfyn og øerne

TILLYKKE ALS.

Lørdag morgen den 20. juni lempede vi den gamle kasse på "Fynshav". Da vi ankom til campingpladsen på Kegnæs, var der allerede kommet nogle stykker. Efter at have fået os anbragt og kigget de forskellige Morris'er efter i svejsningerne og og snakket lidt om den "fugtige luft" blev det efterhånden spisetid.



Eftermiddagen gik med at køre et veltilrettelagt orienteringsløb rundt på Als, hvor arrangørerne havde gjort et godt stykke arbejde, trods det var deres første træf.

Efter spisningen lørdag aften var der amerikansk lotteri med mange fine gevinster. Der var vist ikke mange, der gik derfra uden noget under armen. Resten af aftenen gik med forskellige konkurrencer og lege.



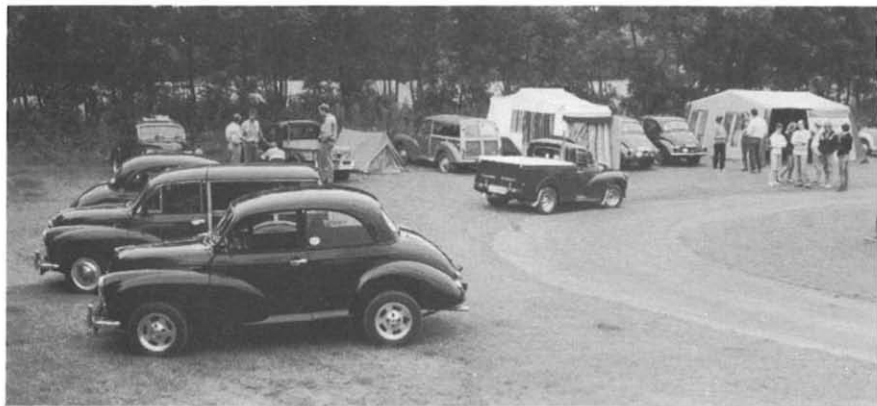
Søndag gik med små arrangementer, f. eks. kørsel til Sønderborg, hvorefter vi sluttede med gratis mad og drikke hos flinke folk i Høruphav. Tak for det og god vind på bagsmækken fremover.

A 596 Albert Hansen

Træf i Vindebyøre den 14.- 15.- 16. august 1987

Fredag eftermiddag ankom de første biler til campingpladsen. Lene blev lidt forsinket, da Morris'en fik motorstop. Derfor ankom hun i Fiat, hvilket ikke faldt i god jord.

Aftenen gik med at få folk på plads og med at hilse på hinanden.



Lørdag ankom flere, og kl. 13.00 var der afgang til Christiansminde. Her holdt vi på den store plæne, og så var der ellers orienteringsløb til fods. Der var aktiviteter, så som afstandsbedømmelse, kimsleg, hentning af 1 liter vand, ægkastning, stylteløb, hvor de sank i til knæene, og endelig skulle der gættes lidt om Morris'en. Senere blev det desværre styrtregn, så vi kørte en tur rundt i byen.



Lørdag aften var der fællesspisning i opholdsrummet. Efter spisningen var der amerikansk lotteri med bl.a. indpakkede gaver, der skulle prøves (frække trusser). Det skabte vild jubel. Til sidst kom en lille konkurrence, hvor folk hurtigt faldt fra. Aftenen blev afsluttet med motorstop på grund af den røde lampe, som jo viser, at der ikke er mere strøm!!



Søndag formiddag var der orienteringsløb rundt på Tåsinge pr. bil. Desværre var kirketårnet lukket under gudstjenesten, så der var nogle, der blev snydt. Men de, der fik fornøjelsen af at løbe op i kirketårnet og tælle trappetrin, blev noget forpustede. Mogens skulle gætte omkredsen på Ambrosiusegen, derfor gik han i gang og tog favntag på egen, men opdagede dog til sidst, at der var et skilt hvorpå det stod. Jakob fra Als troede det var ENGEN, så han havde skrevet 4 km. på besvarelsen (EGEN målte 6,80 m!!).

Trods mindre misforståelser tog folk det med højt humør, så det var et vellykket orienteringsløb.

I løbet af week-end'en samlede vi ialt ca. 29 biler, hvilket var over al forventning.

Til sidst vil vi takke alle, der mødte op. En ganske særlig tak til Poul og Jakob fra Als, der kommer hver gang, hvilket de andre fra Jylland jo ikke gør.

Mange hilsener fra
Sydfyn og Øerne

MORRIS REPARATØR

Jeg har startet eget værksted her på fyn og vil prøve at hjælpe dem, der ikke selv kan lave deres Morris. Hovedsaglig med karosseriarbejde, men også med mekansk arbejde. Jeg er udlært automekaniker med speciale i rustarbejde og forsikringskader. Jeg er udlært ved Morris og har arbejdet med disse i 11 år.

Med venlig hilsen

A-992 Peder Mikkelsen



Alt i reparation.

-Speciale : genopbygning.

Østjylland

Hvad sker der, hvis man tager farfar's spidse sorte sko, pudser dem, så de skinner, finder sit fine mørke konfirmationstøj frem, sætter sig på træde-cyklen og ned til den lokale iskiosk efter gele samt det uundværlige "bryl-creme", stiller sig 20 minutter foran et stort lækkert spejl - væbnet med tålmodighed samt en solid kam, godt med creme og gele og sikke et resultat.

Så er det bare i det stive puds og ud i en lækker nypudset og rengjort Morris Minor og så afsted.

Datoen var den 29. august. Stedet: Laden hos John og Karen, hvor fed musik strømmede en i møde på gårdspladsen. Og hvad er det hele så for noget.



Svaret er selvfølgelig; 50'er party i Østjylland. Alletiders sjove fest, hvor coca cola og brylcreme kappedes med Rock Around The Clock på dansegulvet, som blev slidt op.

Ca. 30 personer hyggede sig til musik udelukkende fra de gløde 50'ere.

BOOM!

ØSTJYLLAND



Hvis andre stedsgrupper tænker på at lave en fest, er det bare en fin ide, at lave det til en 50'er fest.





PS: Husk at købe shampoo til håret bagefter!!!!

Hilsen A-174 Finn Mikkelsen

Vi har modtaget....

Der er nu et par ting, jeg godt kunne tænke mig, at forbedre ved Minoren, nemlig bremses og undervogn. Men hvordan gøres det på bedst mulige måde. Jeg har hørt, at der skulle være et kitt, selvfølgelig fra England, til at forbedre fjedre og dæmpere med. Men hvordan og hvor får jeg fat i det?

Hvordan og med hvad kan man forbedre bremserne, der jo ikke er for gode?

Det med undervogn og bremses må da have stor interesse, når der er så mange, som enten tuner eller sætter større motor i, hvad undervogn og bremses slet ikke egner sig til. Det skriver i hver fald det seneste nr. af "Bil Motor og Sport"

Med venlig hilsen

Niels Chr. Larsen
Munkebjergvej 967 st.v.
5230 Odense M
Tlf. 09 14 52 15

VI MORRISFOLK

Midtylland



Vi siger tillykke med dagen til A-667 Jens Dalsgaard og Kirsten, som giftede sig den 22. august. Det er jo tydeligt at se, hvad slags Morris de køre i.

Medlemmernes biler



Ejeren af denne flotte 2-dørs fra 1952, er Mikael Eriksson fra Östersund. A-897 Minoren bliver brugt som bil nr. 2. Mikael har kørt Morris siden 1982, og dette er hans 2. af slagsen.

Sydsjælland og øerne

Nu lidt om vores tur til Frilandsmuseet. Det øsregnede fra vi tog afsted, til vi kom hjem. Vi kunne ikke nå at aflyse, da vi havde fået tilmelding fra A-016 Jens og Mette, som vi skulle møde på museet og A-801 Jess skulle vi møde i Osted.

A-314 Villy - H-643 Hanne og jeg pakkede madkurven - regntøjet og kørte til Ganges-Bro, hvor A-318 Knud og Inga var klar iført regntøj og godt humør. I Osted ventede Jess. Så vi tre Minorer trodsede vejret og ankom til Frilandsmuseet, hvor Jens og Mette stod under paraplyer. Så var det med at få parkeret Minorerne og komme i tørvejr.

Vi snakkede om, hvad vi skulle, vi blev enige om, at når nu vi var kommet, kunne vi luge så godt se på husene, det gik så fra hus til hus med paraply op og ned. Vi fik set en væver i arbejde og noget om vævning, vi skulle have set folkedans, men det blev aflyst, for de ville ikke danse i regnvejr. Da vi havde gået rundt en times tid, var vi ved at småfryse og sultne. Vi lånte så et lokale derinde, hvor vi indtog vores medbragte mad. Det foregik under snak og latter, for vores humør fejlede ikke noget. Efter en times tid, skulle Jens og Mette hjem, så måtte vi lige ud i regnvejret og flytte rundt på bilerne, så vi kunne få taget nogle billeder (jeg har ikke nået at få fremkaldt dem) og sagt farvel.

Vi andre sad så og snakkede om, hvad vi skulle, det regnede stadigvæk og efter en lille times tid, blev vi enige om at tage hjem og så lave en ny tur til næste år. Så til dem, der ikke nåede at komme med denne gang, er der en chance til næste år. Jeg regner med at have nogle datoer til næste blad. 1000 tak til jer alle, der var mødt op trods vejret.

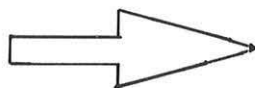
Til vores sidste klubmøde, var vi 14 pers.. Men der er plads til flere, så kom og vær med til at lave nogle ture eller andet spændende. Skulle I være forhindret i at komme til en møde, er I stadigvæk velkommen til at ringe på tlf. 03 736549, for at høre, hvad nyt vi har fundet på eller, hvis I har nogle gode ideer. Da der går 2 måneder imellem hvert klubblad, kan vi komme i den situation, at vi finder på at lave noget ekstra, som vi så ikke kan nå at informere hver enkelt om, da jeg ikke har råd til at sende brev til hver enkelt.

Så har I lyst til at være med til det vi går og laver, så ring og spørg, om vi har ekstra på programmet. Vi prøver naturligvis på, at få så meget i klubbladet som muligt.

Jeg er ved at lave program for 1988, så er der noget I vil have med, så ring til mig på førnævnte tlf. nr., inden 1. december.

Da jeg som skrevet, ikke nåede at få fremkaldt billeder fra turen, sender jeg istedet nogle andre - som ikke har været i før.

HAR
DE
HØRT





Julehygge 1985

Vi holder juleafslutning den 6. december - vores sidste klubdag i år. Jeg er ikke færdig med programmet for den dag, så ring og hør nærmere i tidsrummet fra 14. nov. til 30. nov. på Tlf. 03 736549.

Til sidst vil jeg på gruppens vegne, ønske alle en rigtig Minor Jul samt et godt nytår.

TAK til alle, der har været med til at gøre vores arrangementer hyggelige og sjove.

1000 hilsner fra

H-386 Ketty



Juletræ 1985

MOT '88

Vi har endnu engang fået invitation fra MMOC i England, til at deltage i deres »Overseas Trip«, som i år foregår i Luxemburg.

Har du lyst til at køre langt, møde en masse rare mennesker, se spændende ting, slappe af, og se nogle rigtige engelske Morisser - så ta' med til Luxemburg fra den 28. maj til den 4. juni. Det vil helt sikkert blive en uforglemmelig oplevelse.

Træffet finder sted på Camping op der Sauer i Diekirch, i det nordøstlige Luxemburg. Prisen for at deltage i træffet er ca. 175 kr., som dækker træfmærke, træfhåndbog, klistermærke til frontruden, porto o.s.v. Derudover er der selvfølgelig opholdet på campingpladsen som beløber sig til ca. 45 kr. for 2 voksne, pr. døgn. I løbet af ugen vil der blive arrangeret en middag for alle deltagerne på et af byens hoteller; dette vil koste ca. 110 - 160 kr., excl. vin, pr. person. Det er dog frivilligt om man vil deltage i dette arrangement. Der vil også i løbet af ugen være forskellige andre arrangementer, som endnu ikke er fastlagt.

Har du lyst til at deltage, eller høre mere om turen, så ring eller skriv til:

A-232 Morten Westermann
Tværgade 42
5750 Ringe
Tlf. 09 62 26 32

Bemærk, at vi kun må deltage med 15 biler. Tilmeldingerne optages i den rækkefølge de indløber - så hvis du vil være sikker på at komme med, så skynd dig at give besked.

Vi skal have din tilmelding senest den 15. december 1987.



Fra MOT '86 i Ribeaupville, Frankrig

Medlemmernes biler



Ejer: Finn. Mikkelsen A-174

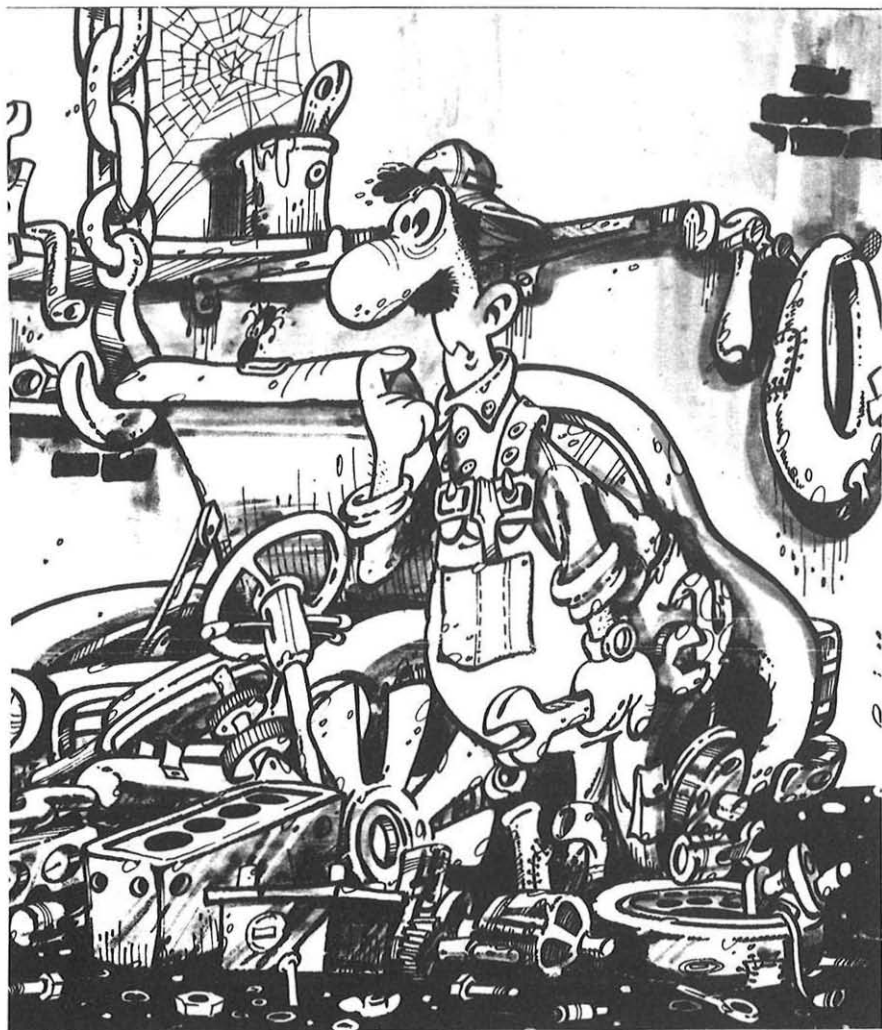
Har sendt os dette billede af sin bil i naturskønne omgivelser og man kan da ikke sige andet, end at det klær både naturen og bilen.

Finn's to-dørs Morris er fra 1968 med en del ombygning.



Ejer: Frank Pedersen A-274 fra Haarby, har sendt os dette billede. Endnu en af de gamle og garvede medlemmer og igen med skønne omgivelser. Bilen er fra 1967 og i daglig drift. Frank har kørt Morris siden 1983.

TEKNISK BREVKASSE



BLYFRI BENZIN

Jeg har kørt på blyfri benzin siden det kom frem!
Jeg tror ikke på at det gør vores standard motor fortræd
og vi bør også give vort bidrag til en renere verden.
Jeg ved mange har kørt blyfri. Er der nogen dårlige
erfaringer? Hvor længe har du kørt blyfri? Tanker du
blyfri hver gang?

STRØM PÅ BATTERIET

Et normalt ladeanlæg på bilen kan ikke lade batteriet 100%
op.
Du bør derfor en gang imellem sætte hjemmeladeren på - også
selv om du tilsyneladende ikke mangler strøm. Det vil for-
længe batteriets levetid.
De der har monteret et amperemeter har sikkert lagt mærke
til at der lades voldsomt på batteriet lige efter start og
at der kort tid efter næsten ikke lades mere.
Det er spændingsrelæet der regulerer ladestrømmen, så
batteriet ikke koger. Spændingen på bilen er omkring 14 volt.
Når du lige har startet er spændingen lavere og relæet til-
lader dynamoen at gå op i ydelse. Efterhånden som spændingen
på batteriet når op i nærheden af det maksimale bliver
dynamoens ydelse begrænset af relæet for at batteriet ikke
skal koge. Det betyder at der det meste af tiden ikke fyldes
ret meget strøm på batteriet. Resultatet er at batteriet
aldrig når op på maksimal kapacitet. Det betyder sulfatering
(belægning på pladerne) og nedbrydning af batteriet.
Hjemmeladeren kan råde lidt bod på disse forhold og måske
hjælpe dig gennem vinteren uden problemer.

SÅ KOM DEN! - IGEN.

VÆRKSTEDSHÅNDBOGEN PÅ DANSK. En god oversættelse af den
originale med tillæg om varevogne. Dækker alle årgange
fra 1948 til 1971.
256 maskinskrevne sider med de originale illustrationer.
A4-format i brunt ringbind med 4 ringe. Pris 205 kroner +
moms og forsendelse.
Bogen giver svar på næsten alle de spørgsmål, der opstår i
forbindelse med reparation og vedligeholdelse af vores
"kæphest" - data - indstillingsmål - tilspændingsmomenter -
anvisninger på adskillelse og samling o.s.v.

Køb den NU! - så du har den, når du mangler svaret!

Ring eller skriv til mig:

Anton Kamp
NORDISK MORRIS MINOR LAGER
Østergade 19
Asferg
8990 Fårup

Tlf. 06 44 32 95

Hvad det betyder af forøget slid kan alle forestille sig. Den mest almindelige årsag til at filteret er virkningsløst er at det simpelthen skulle have været skiftet for længe siden!!! Filterelementet l skal skiftes for hver 10.000 km! Når elementet bliver lukket af skidt og møg sker der det at olien presses uden om filteret så den kan komme frem hvor den skal, men det er uden olie der kommer frem! Hvert fjerde filter jeg har skilt ad har været sat forkert sammen, så det har været virkningsløst. Den store skive 20 har i mange tilfælde manglet, med det resultat,

at elementet sidder løst og uden virkning i huset. Nogle har ikke fået fjederen 23 under skiverne med samme resultat. Skiven 20 har en tilbøjelighed til at klæbe til elementet 1, og hvis det er en ukyndig der skifter filter har vi faldsen: skiven ryger i af-faldsspanden sammen med det gamle element.

I huset 27 sidder der en skive af samme størrelse som nr. 20, som elementet 1 ligger an imod. På nogle ældre typer er denne skive også løs og kan derfor mangle.

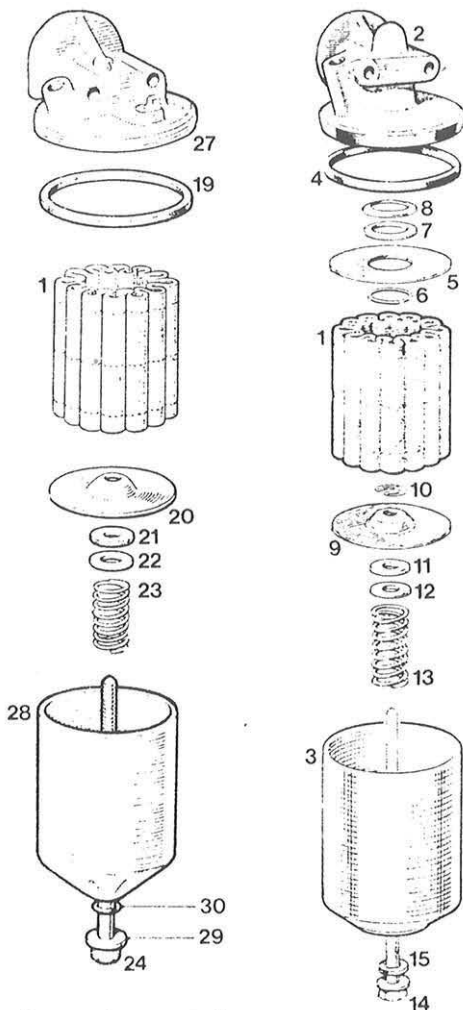
Når du skifter filter starter du med at gøre huset rent udvendigt inden du skiller det ad. Når du har skruet det fra hinanden gør du det rent indvendigt, sætter det nye element i og samler det så fjeder og skiver sidder rigtigt.

Pakningen 19 sidder oppe i en rille og kan prikkes ud med en spids skruetrækker. Hvis den nye pakning ikke vil blive hængende kan du give den lidt fedt. Den nye pakning ser ud til at være for tynd, men det skal du ikke tage dig af. Når du er færdig starter du motoren og ser efter at filteret er tæt.

Det er let at skifte oliefilter. Du skal bare se dig for, tænke dig om og være omhyggelig med renligheden.

Et nyt filterelement koster kun ca. 25 kroner. Til andre biler er det meget almindeligt at et oliefilter koster omkring 100 kroner.

God arbejdslyst!



Denne type er den mest almindelige

og denne er den ældre type.

A-120 Anton Kamp Nielsen

Henviſning på vedligeholdelse og reparation af træværk på Morris Minor Traveller.

Vedligeholdelse : Desværre går mange biler af denne model til ophug, netop fordi ejeren har måttet give op overfor en hastig fremad skridende forrådnelse af træværket.

Alle er jo nok klar over, at det er fugt i træværket som skal forebygges. Dette kan gøres uden at det kommer til at ødelægge træets struktur med alverdens malinger.

For at få et godt resultat skal alt træværket skrubes og slibes rent. (Træet skal være absolut tørt før arbejdet påbegyndes) Man starter med at skrabe træet med en skraber, herefter slibes omhyggeligt. (Brug aldrig en høvl, da det er svært at følge buer og svej) Træet skal nu imprægneres, dette kan gøres med en klar eller tonet imprægneringsvæske. Blot skal man være klar over, at de "klare" ikke giver en så god beskyttelse. En tonet har endvidere den fordel at den skjuler de mørke pletter der undgåeligt vil være i træet. Til imprægnering kan jeg anbefale teak eller nød af serien GORRI 44. Træet skal mættes med imprægnering, dvs. man stryger ca. 4 -5 gange, alt efter hvor mørkt man ønsker det. Man kan nu fylde en glasklar silicone-masse i alle samlinger, anlægget mod karrosseri, mod vinduer (evt. sort masse) og over taglisten. (Denne er sømmet gennem taget direkte i træet) Alle ikke-synlige flader smøres med Tectyl. Silicone-massen kan skøres ren med en skarp hobbykniv. Slutligt stryges med en klar skibslak 4 - 5 gange med slibning inden sidste gang lak.. - Fremtidig vedligeholdelse skulle nu være begrænset til en gang årligt at nedslibe lakken, give GORRI 1-2 gange og atter give 4-5 gange skibslak.

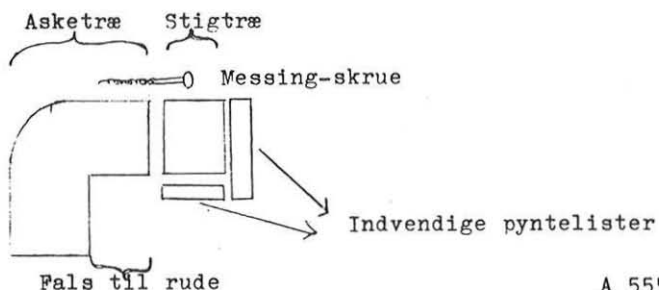
Reparation : Den nemmeste metode til at klarlægge hvor meget af træværker der er angrebet af råd, gøres ved hjælp af en syl. Med sylen kan man hurtigt prikke sig frem til omfanget af skaden og hvor dybt forrådnelsen er trængt. Er der ikke råd helt igennem træet, skæres der med en listesav ca.2-3cm. ind i friskt træ og i en dybte så man når ned i godt træ, med stemmejern fjernes sygt træ. Man sørger for at få en

plan anlægsflade, således at man får en vedhæftningsflade som er størst mulig. Er der stadig lommer af råd, udkrædses disse og udspartles med plastikpadding. Før limning møttes træet med GORRI 44. Den lim som har de bedste egenskaber må siges at være blå ARALDIT.

Langt sværere er det at reparere på hjulkassebuerne, bagstolperne og taganlægget. Ved arbejde på buerne skal skærmene altid afmonteres. Også her skæres frit 2-3 cm. i friskt træ og i en passende dybte. Man passer en klods til og limer denne på. (Påse at træets åre kommer til at gå i den rigtige retning) Når limen er hærdet, er det forholdsvis nemt med groft sandpapir på en vinkelsliber at genskabe bue-formen. Kan man ikke umildbart komme til at rep. på bagstolpen må denne afmonteres, hvilket er et større arbejde og som må gøres forsigtigt for at beholde den oprindelige form, så man har noget at gå efter. Herefter kan man lave stumper og først derefter fjerne det rådne. Gå ikke for hurtigt frem, dvs. højst 3-4 limninger ad gangen, således vil man hele tiden have styr på stolpens oprindelige udseende. Hvis stolpen er helt håbløs er det stadig muligt at finde rimelige stolper på større huggerpladser. Nedenfor har jeg lavet en arbejdstegning på rep. af taganlæg.

Generalt : Det er et meget tidskrævende arbejde, dels skal man hele tiden vente på at imprægneringen og limninger tørre, dels er aske træ meget hårdt at arbejde i.

Alt arbejdet kan udføres med forbløffende lidt specialværktøj bla. bruges, listesav og skærekasse, et par gode stemmejern, trækraber, skruetvinger, grov og fin rasp, fræse-udstyr til boremaskine.



A 555

Nordisk Morris Minor Lager



Reserve dele 06 - 44 32 95

Flere medlemmer har ringet til mig for at købe reservedele, uden at være klar over at det var et klubmedlem de ringede til. De har fået mit tlf.nr. eller denne lille annonce af een eller anden i autobranchen med en historie om at der kunne de få alt til Morris 1000. Derfor er jeg blevet klar over at ikke alle ved at jeg har et næsten komplet lager nu. Det er noget der har udviklet sig gennem flere år.

I begyndelsen var det kun brugte dele. Jeg fik da ofte en ud-tjent Morris foråret. Den blev omhyggeligt skilt ad og lagt i æsker med nummer efter et reservedelskatalog. Det havde jeg god hjælp af mange gange når jeg skulle bruge noget til min egen bil og efterhånden var der flere der fandt ud af at jeg havde mange dele. Det er jo altid de samme dele vi slider op, så der måtte suppleres med nye dele. Det har udviklet sig så det i dag mest er nye dele jeg sælger. Da min omsætning steg måtte jeg momsregistreres selv om det kun er en hobby. Så skulle "firmaet" have et navn og det blev til "Nordisk Morris Minor Lager". Omsætningen steg lidt mere og jeg kunne købe mere fornuftigt ind, så mine priser blev lidt bedre. Det gav dog problemer, da jeg skulle købe alt for meget af de enkelte dele. Så fandt jeg på at sætte denne lille annonce i Motor-magasinet. Det er et blad der omdeles gratis til hele autobranchen. Det satte fart i tingene, så jeg i dag må tage lidt mere forretningsmæssigt på det hele. Det har også gjort at mine priser er blevet helt i orden, så jeg også kan tjene lidt på det. I de år der er gået er alt hvad jeg har fået i kassen blevet brugt til at købe nye dele for, så i dag er der virkelig noget at tage af. Jeg har dog ikke de store mængder af det hele, så det sker ind imellem at der er udsolgt, men det bliver sjældnere. De fleste dele køber jeg i England, men nogle få dele køber jeg direkte fra fabrikker i Danmark. I den seneste tid har jeg fået dele hjem fra England ca. hver 5. uge, så ventetiden på specielle dele er ikke lang. Det var med noget blandede følelser jeg så hvor meget englænderne solgte på sommertræffet. Den omsætning kunne have hjulpet mig meget. Deres priser var ikke lavere end mine og de havde ikke så mange forskellige dele med som jeg har på lager. Det er helt klart at jo mere jeg sælger, des bedre priser kan jeg opnå ved mine indkøb, så det er absolut ikke uden betydning at jeg bliver bakket op af foreningens medlemmer. I det lange løb er vi alle bedst tjent med at der findes et velassorteret lager i Danmark. Det er uoverkommeligt og alt for dyrt for den enkelte at købe dele i England, og nogle firmaer i England er ikke så "hurtige" som vi kunne ønske. Så er det vist sagt pænt! Fragt og omkostninger ved at importere dele fra England er store, men det hjælper når jeg køber store mængder af gangen, så der bliver noget at dele omkostningerne ud på. De større mængder gør også at jeg kan opnå en rabat, så jeg i mange tilfælde kan sælge delene billigt i forhold til hvad vi er vant til. Det er heller ikke uden betydning om man skal bruge flere dage på at rende rundt for at finde det man skal bruge, eller om man

bare kan tage telefonen og ringe til mig efter det. Jeg kender bilen ned til mindste skrue, så jeg har gode forudsætninger for at ekspedere de rigtige dele i den rigtige kvalitet. Jeg kunne dog ønske mig at mange flere ville anskaffe sig reservedelskataloget. Det er svært nogen gange, når jeg bliver bedt om at sende "den dims, du ved nok, der sidder på det stykke, der går hen til den stang, der sidder under bunden, og holder den dippedut, der virker forkert og er gået i stykker". I den seneste tid er jeg blevet opmærksom på yderligere en service jeg kan yde. Når jeg får bestilling på en del der skal skiftes ud, ved jeg hvad man kan komme til at mangle af smådele. Det er ofte de små ting der gør en reparation færdig, så det ikke bliver fusk.

Med hensyn til priserne har jeg valgt at lave en regulær kalkulation ensartet for alle dele. Alle er bedst tjent med kun at betale for det man får. Alle de smarte salgsfremmende rabatter gør kun det hele mere uoverskueligt. Delen koster noget i indkøb, der er nogle omkostninger ved at få den hjem, der er nogle omkostninger ved lagerføring m.m. + en avance. Det giver en regulær pris. Den kunne selvfølgelig sættes noget højere, så der kunne gives "rabat til medlemmer", men det gør kun det hele mere besværligt.

Mange gange er det ikke prisen der er det afgørende. Bare det at delen findes er af betydning. For nogle år siden var det umuligt i en periode at købe noget så elementært som et reparationssæt til hovedcylindren. Det gav kold sved på panden og jeg fik mit lager af bremsedele komplet. Sådanne problemer opstår fra tid til anden. Efterhånden som der ikke sælges nok af de forskellige dele, tager grossisterne dem ikke på lager mere og der bliver besvær med at finde dem. Når det sker køber jeg delen til lager næsten uanset hvad den koster. Det seneste jeg har haft besvær med er lygtehus. Efterhånden var det mest huse af plastik der kunne købes. Det lyder jo meget godt, men det er ikke let at få en lygterand til at sidde ordentlig på et plastiklygtehus. Da jeg så fandt nogle metallygtehus, købte jeg dem selv om de var noget dyrere end tidligere. Et par uger senere finder jeg dem til en bedre pris igen. Sådant noget kan bevirke at jeg i en periode har en højere pris på en del. Det er ikke så behageligt, men efterhånden bekymrer det mig ikke så meget. Alt kan findes til en billigere pris, og jeg skal ikke konkurrere med nogen. Min opgave er at have så meget på lager som muligt, så må det med fortjenesten komme i anden række.

Alle klubmedlemmer får delene sendt uden efterkrav. Der er vedlagt et girokort som betales ved første lejlighed. Det er både billigere og lettere på denne måde. Der er selvfølgelig altid fuld returret hvis delene ikke svarer til forventningerne. Dette gælder også i de fleste tilfælde dele som er specielt fremskaffet. Mange gange kan jeg ikke oplyse den nøjagtige pris før delene er hjemme, så det må være mest rimeligt at det foregår sådan.

Det sikreste er selvfølgelig at du selv henter delene, men det er jo noget besværligt, hvis du bor på Sjælland eller i Finland.

Dette må være nok for denne gang.
Vel mødt i butikken!!

A-120 Anton Kamp Nielsen

Dum som en dør!

Lidt snak om en dør.

En dør kræver vedligeholdelse og opmærksomhed ligesom alt andet på bilen. Så hvis din dør er "dum" tyder det på at det er dig der - ikke har vedligeholdt døren. Nå, som regel er det fortidens synder der hævner sig på en ny ejer.

Problemerne starter med at dørnaglerne bliver slidte, eller når der er blevet lavet pladearbejde. Det bevirker, at døren hænger lidt og bliver vanskelig at lukke. Så får den et ekstra drøn så den bliver lukket. Det går ud over styretap og lås og er sikkert også årsag til at dørstolpen revner ved sideruden. Når revnen ved sideruden er kommet bliver det endnu vanskeligere at lukke døren og til sidst kræver det en helt speciel teknik, som kun ejeren mestrer.

Der er dog ingen grund til at fortvivle. Døren kan bringes til at lukke på en mere civiliseret måde.

Du starter med at skifte de slidte dørnagler ud. Hvis hængslet er meget slidt er det bedst at bruge en 8 mm rørnagle. Hvis hængslet er meget slidt virker den originale nagle ikke ret godt.

Du kan lige så godt skrue hængslerne af med det samme, for det er næsten umuligt at skifte naglerne på stedet. Du skal bruge en slagnøgle. Den kan også bruges til toppe. Brug kun sekskantede toppe. De almindelige tolvkantede gør bare bolthovedet rundt. Hvis du ikke har en slagnøgle kan du godt købe een af de billige fra Daells varehus til ca. 60 kroner. Du skal holde øje med de skruetrækkerbits du sætter i. De er ikke meget værd og du kan lige så godt straks købe nogle nye i en værktøjsforretning. Det er især de stjernebits der er med som ikke kan holde. Køb 3 nye. De koster ganske vist mere end hele sættet, men de er afgørende for om du får skruen løs. Det er en selvfølge at du vælger den der passer nøjagtigt i kærven på skruen. De der er med nøglen er for små.

Når du har fået døren skruet på igen er der flere justeringsmuligheder.

Der er ikke noget mystisk ved at en dør ikke lukker som den bør. Det er altid fordi den går for tæt på et eller andet sted. Det kan tage lidt tid at finde ud af hvor det er og hvordan du får døren "flyttet på plads". Hovedparten af problemerne kommer fra forreste dørstolpe. Når du løsner hængselboltene i dørstolpen kan du flytte lidt rundt med døren indtil den lukker nogenlunde. Holderen og låsetøjet på bageste dørstolpe kan justeres ud eller ind.

Den mest almindelige fejl er at døren "hænger". Også selv om dørnaglerne er i orden. Hvis døren ikke er for langt tilbage kan du sætte et hammerskaft i klemme ved det nederste hængsel og lukke døren på det. Læg hele kroppen mod døren så du har hold på at du ikke giver den for meget. Prøv dig frem. Skulle den få for meget må du have en donkraft på og klemme hængslet frem igen. Eller for at være mere nøjagtig - dørstolpen. Hvis døren er for langt tilbage og hænger år det det

øverste hængsel der skal have en tur af donkraften. Det hele er omvendt hvis døren er for høj ved bageste dørstolpe. Giv dørstolpen lidt af gangen indtil døren passer hele vejen rundt.

Ruderammen - den øverste del af døren - kan også flyttes lidt. Det øverste bageste hjørne kan flyttes lidt ud eller ind når du løsner tre skruer der sidder bag nogle gummipropper nede på døren. Den midterste del kan flyttes ved at den indvendige dørplade trykkes ind eller trækkes ud der hvor ruderammen er skruet fast. Ruderammen kan flyttes lidt frem eller tilbage hvis du løsner to skruer der sidder inde i døren under træk-ruden.

Inden du går helt grundigt til værks med de nævnte muligheder skal du først undersøge din dørliste. Det er den der vil fortælle dig mest om hvor du skal sætte ind. Find ud af hvor meget den bliver klemt sammen hele vejen rundt. Tag et stykke af gangen. Mal en tynd streg med hvid plastikmaling på gummiet og luk døren. Så kan du tydeligt se hvor den klemmer og hvor den er utæt. Tør straks malingen af med en fugtig klud. Hvis dørlisten kun bliver klemt sammen på et kort stykke er det måske lettest at flytte listen. Det gør du ved at tage dørlisten af kanten og banke kanten lidt tilbage eller frem hvis listen ikke når døren.

Det hele er kun lavet af jernplade og kan formes som du vil. Hold hele tiden øje med hvad der sker. Når du har rettet på noget et sted begynder det måske at gå galt et andet sted. Det er noget af et puslespil, men den kan bringes til at lukke som på en Mercedes hvis din tålmodighed rækker. Se dig godt for - det er kun millimeter det drejer sig om. Giv dig god tid til at kigge. Hvis du tror du kan klare en Morris-dør på ½ time må du hellere overlade det til en fagmand.

Hvis du opnår et godt resultat får du mindre vindstøj i tilgift.

Det er også tit galt med trækrudden. Den er tit ved at kravle ud af rammen på grund af rust. Hvis glasset er udenfor rammen kan du trække glasset helt ud og fjerne gummilisten. Rusten sidder i rammen over den tap der går ned i døren eller oppe ved det beslag det øverste hængsel er skruet fast i. Når du har fået rusten banket væk kan ruden komme helt ind i rammen igen så den kan lukkes ordentlig.

Hvis trækrudden ikke vil lukke er det som regel fordi den går "uden på" den bageste tætningsliste. Hvis trækrudden ikke vil stå åben når du kører kan det klares ved at stramme de to store skruer der sidder ved den nederste tap. Disse skruer skal løsnes hvis du vil have ruden helt af. Når det øverste hængsel skrues af trækrudderammen kan trækrudden trækkes op af døren. Der kan snakkes meget mere om en "dum" dør, men nu må det være nok for denne gang.

God arbejdslyst!!!

Fra A-120 Anton Kamp Nielsen har vi modtaget flg.

Tuning - på en anden måde.

Allerførst en stor tak til A-057 Lidvard Lundanes for den udmærkede begyndelse på en forhåbentlig lang række artikler fra hans hånd om tuning.

Da jeg også har lidt erfaring i at pille ved en motor vil jeg prøve at skrive lidt om emnet.

Som Lidvard også antyder har mange den opfattelse at det bare drejer sig om at høvle af topstykket og sørge for at få en masse benzin ind i motoren, men sagen er meget mere omfattende. Der findes store tykke bøger om emnet. Du må også være opmærksom på, at hvis du forhøjer kompressionen kræver det benzin med højere blyindhold og du er derved årsag til mere forurening! Der er så mange muligheder, så jeg mener andre må prøves først.

Det første man skal gøre sig klart er hvad man vil opnå. Opnå?? - køre stærkt - selvfølgelig!! vil de fleste nok svare. Det kan man gøre på så mange måder, se blot Lidwards knastakseltabel - "Rally - Race - Sprint - Super Sprint". Man kan dog også opnå andet ved at tune sin bil, nemlig bedre benzinøkonomi eller større holdbarhed. Ved de mere moderate former for tuning får man bedre benzinøkonomi hvis man kører pænt og ikke udnytter de ekstra kræfter motoren har fået.

Jeg har prøvet at tune så krumtappen knækkede og en anden gang så der brændte hul i et stempel. Det var ikke Minor-motorer det gik ud over, så jeg er ikke ekspert. Alligevel har jeg lyst til at tune min Minor for at opnå bedre benzinøkonomi.

Nu kan det måske for mange lyde underligt at snakke om økonomi i forbindelse med tuning, men hvad enten man tuner efter det ene eller det andet får man flere andre forbedringer ved samme lejlighed. Det vil sige at når jeg, en gang ad åre, tuner efter bedre benzinøkonomi vil jeg også få højere topfart og bedre acceleration, men udnytter jeg dette ryger økonomien.

Inden man gør noget ved motoren er der mange andre ting som først kan og bør gøres.

1. Anskaf en regnskabsbog og brug den!! Tank helt op hver gang og regn hver gang ud hvor mange km der er kørt pr. 1. Du vil blive forbavset over hvor meget det kan svinge. Har du på den foregående optankning kørt lange ture skal du få et højt km/l-tal. Har du kørt mange korte ture må du acceptere et noget lavere tal. Efterhånden bliver du dygtig til at gætte hvor langt du har kørt pr. 1 når du kompenserer for den kørsel der gået forud for optankningen. Nu er denne metode dog lidt usikker, men al-

ligevel giver den et meget brugbart billede af hvor økonomisk du kører = hvor godt din bil er trimmet. Jo flere optankninger du regner sammen, jo mere nøjagtigt tal får du. Det er meget værd at have et nøjagtigt benzinregnskab. Mange gange har man en fornemmelse af at bilen ikke går som den skal, men inden man får noget gjort ved det har man måske vænnet sig til det, med det resultat at man kun kører 10 km/l. Har man regnskabet kan man straks få sine fornemmelser bekræftet eller afkræftet. Hvornår har du sidst skiftet olie-filter-tændrør-bremsevædske? Noter det i regnskabsbogen! Hvornår fik du sidst lavet bremses-kobling-benzinpumpe? Noter det i regnskabsbogen! Det giver en god oversigt efterhånden.

2. Bremses der hænger betyder let et ekstra benzinförbruk på 10%.

Løft bilen og prøv om dine hjul drejer uden at bremsebakkerne slæber på.

Alt for mange biler kører rundt med mere eller mindre hængende bremses! Tilbagetræksfjedrene ved bremsebakkerne er tit for slappe, mange gange fordi der er taget forkert og for hårdt fat ved monteringen. Og husk så Oluf Søgårds gode råd om en ekstra fjeder på håndbremsekablet. Den koster så lidt, er så let at montere og forlænger bremsernes levetid betydeligt. Smør dine bremses! Bakkerne skal kunne skubbes let frem og tilbage uden at hugge fast nogen steder. Brug kun "kobberfedt" og kun så meget som svovlet af en tændstik på hver glideflade.

3. Tøm din bil for alt overflødig ragelse og gør din bil ren for skidt og møg!

Hvert kg du kører rundt med koster kræfter og benzin. Alle kan mærke når der er fuldt læs med svigermor på bagsædet, men ingen af os regner ret meget med de overflødiges kg vi kører rundt med.

4. "Køb Klebér V-12 radialdæk og spar 20% benzin" står der i annoncerne - og helt løgn er det ikke, hvis man sammenligner med diagonaldæk med for lavt lufttryk. Kort sagt - kontroller dit lufttryk!

5. Spar 10% ved at skrue ventilatorvingen af! Den kan undværes det meste af året.

6. Udskift eller juster tændrør og platiner og spar 10%. Mange bekymrer sig ikke om disse ting før det virkelig kan mærkes at der er noget galt. Her hjælper regnskabsbogen meget.

7. Se efter om din udstødning er pænt lysegrå: Hvis ikke må du justere din karburator eller finde årsagen. Kører du kun småture kan det knibe, men efter en længere tur skal røret være brændt rent og pænt lysegråt.

8. Hvornår har du sidst skiftet luftfilter? Et delvis stoppet filter betyder ekstra benzinförbruk og færre kræfter.

Alt dette har noget med tuning at gøre. Det er tosset at putte en masse ekstra kræfter i en bil uden først at spare på kræfterne hvor det er muligt.

Jeg har lagt mærke til, når jeg har været til træf, at alt for mange biler ikke er tunet, selv om der er monteret karburatorer der er lige så store som motoren eller der simpelt hen er monteret en større motor. At tune betyder ikke at der blot hentes flere kræfter. At tune betyder at afstemme, bringe i harmoni - samklang. En kæde er aldrig stærkere end sit svageste led. Hver gang du foretager en ændring på din bil griber det ind på flere andre områder. Hvis du skifter udstødningsrør betyder det ændret åndedræt for motoren og vil måske kræve en anden karburatorindstilling som igen måske betyder at du med fordel kan ændre tændingsindstillingen. Skifter du luftfilter er forholdet det samme.

Start med at tune dig selv! Find ud af hvordan bilen virker. Bring dig selv og bilen i samklang. Juster din motor, så det passer til dine kørevaner og dit kørselsbehov. Der er forskel på om du udelukkende kører lange ture om sommeren eller mange små ture om vinteren. Der er forskel på om du kører roligt og behersket eller med mange hårde accelerationer. Der er forskel på om du mest kører 60 eller 100 km/t. Det kan ikke lade sig gøre at justere en motor så den går perfekt under alle forhold, så det må være dig selv der afgør om din motor går godt. En dygtig mekaniker kan godt justere din motor, når han kender dig og din bil, men det bedste du kan gøre er at lære at gøre det selv. Det kan udmærket godt lade sig gøre at justere pr. gehør uden måleinstrumenter.

Tændingsindstilling

Start med at skifte platiner. Undersøg om din rotor og dit fordelerdæksel er meget forbrændt. Hvis der er dybe ar på rotoren og strømaftagerne i fordelerdækslet efter at du har rensset dem med en kniv bør de kasseres.

Undersøg om din vaccumregulering fungerer ved at tage røret af ved karburatoren. Sug i røret og sæt tungen for. Kontaktpladen skal blive stående i den stilling du har suget den hen til. Hvis den går tilbage så hurtigt at du kan se det er den defekt.

Undersøg om dine svingklodser arbejder som de skal. Fjedrene skal kunne trække klodserne helt tilbage og klodserne skal kunne arbejde frit uden at gå træt nogen steder.

Undersøg om fordelerakselen er slidt. Tag fat i knasten og forsøg at skubbe den til siderne. Der kan ikke tolereres ret megen slitage på dette sted. Helst ikke så meget at du kan mærke det.

Vores Lucas fordeler er heldigvis meget robust og det er sjældent den giver anledning til kvaler, men det kan være svært at afgøre om dårlig motorgang skyldes tænding, karburator eller noget helt tredje (slidte stempelringe, brændte ventiler, stoppet luftfilter, stoppet lydpotte, for lavt benzinpumpetryk, vaccum i benzintanken o.s.v.).

Indstil dine platiner og brug en ren bladsøger. Sørg for at

kontakterne er rene. Du kan afslutte med at dreje motoren, så kontakterne er lukkede og så sætte et stykke papir imellem og trække det frem og tilbage nogle gange. Snavs på dette sted brænder sig hurtigt fast og giver dårlig kontakt. Har du problemer med at dine kontakter ikke kan holde kan det skyldes at din kondensator er defekt. Kondensatoren skal dæmpe gnisten mellem kontakterne, men ikke mere end at gnisten kan brænde oliedampe i fordeleren væk. Det er sjældent at kondensatoren giver anledning til besvær, men der kan blive overgang i den med motorstop til følge. Grundindstillingen kan du læse dig til i instruktionsbogen og når den er i orden kan du begynde på indstillingen til din kørsel. Det er ikke noget du kan gøre på een gang. Jeg foretrækker så høj tænding som muligt, dog sådan at den stadig går nogenlunde i tomgang og under ingen omstændigheder så høj at det giver tændingsbanken. Denne sidste finindstilling klares med den riflede fingerskrue på fordeleren. Find selv ud af hvilken vej du skal dreje for at få højere eller lavere tænding. Det er og bliver en fornemmelssag hvor man synes tændingen står bedst. Kun du kan afgøre det ved forsøg. Kør nogle uger eller dage imellem at du stiller på tændingen og find det sted hvor din bil går bedst. Det er ikke svært, men det tager lidt tid på denne måde, men efterhånden som du får føling med hvad der sker vil du kunne se det på dit kørselsregnskab.

Karburatorjusteringen er mere enkel og lettere at få bedst mulig. Læs om fremgangsmåden i din instruktionsbog og se efter farven på dit udstødningsrør.

Hvis ikke du er sikker i din bedømmelse af resultaterne af dine justeringer er det klogt at nøjes med at justere en del af gangen. Så er det lettere at bedømme om det var godt eller skidt. Hvis du har justeret både på karburator og tænding er det svært at afgøre hvad der har fået for meget eller for lidt.

En forudsætning for at du kan gå i gang med at justere på denne måde efter gehør er at motoren ikke er helt umulig når du begynder.

Du vil ikke være i tvivl når din bil går godt, men det er ikke let at måle resultaterne af de enkelte ting du gør, dog vil regnskabsbogen fortælle dig en del.

Prisen og arbejdsindsatsen for denne tuning er meget behersket i forhold til de resultater du opnår. Desuden er det en forudsætning at du har været dette igennem inden du begynder at polere kanaler, skifte knastaksel, manifold, sætte andre karburatorer på o.s.v., ellers får du for mange vanskeligheder. Som sagt den ene ændring fører den anden med sig. Det tjener ikke noget formål at hælde en masse benzin ind hvis ikke den kan forbrændes og omsættes til nyttigt arbejde, og ikke arbejde med at overvinde modstand fra bremsen der hænger m.m.

Synes du det er for billigt at slippe om ved det kan du jo begynde at anskaffe dig elektrisk ventilator - kontaktiløs tændingsanlæg m.m. - jeg er leveringsdygtig!

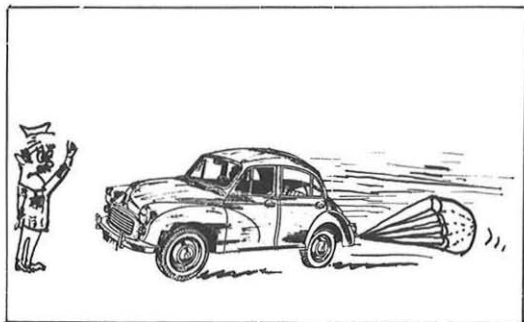
Formålet med disse sider er ikke et forsøg på en udtømmende beskrivelse af tuning m.m. Formålet er at opmuntre alle der har lyst, men ikke rigtig tør, til at gå i gang med at lære deres bil at kende. Al begyndelse er svær og det koster "lærepenge", da ingen undgår at dumme sig eller ødelægge noget. Som trøst kan jeg sige, at det er mine fejltagelser jeg har lært mest af.

Efterhånden som du lærer hvordan de forskellige dele virker vil det være lettere for dig at vedligeholde din bil og du vil ikke være hjælpeløs hvis du får motorstop på landevejen. Ofte er det kun en bagatel der er årsagen og ofte er det noget der klares i en håndvending - når man ved hvordan.

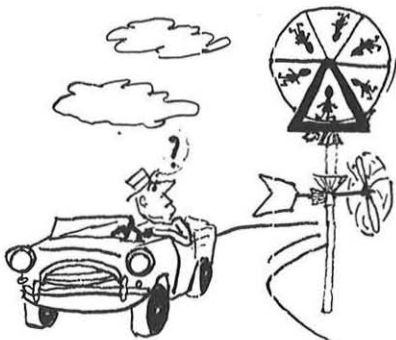
Skulle der være nogen som gerne vil have disse ting forklaret lidt nærmere kan jeg tage en karburator og en strømfordeler med til sommertræffet. Der kan nok findes lejlighed til at få en snak - og der er sikkert flere som ved mere end jeg som kan deltage.

Venlig hilsen

A-120 Anton



*De kommer hurtigere og lettere på ferie, dersom
De studere omstændige motorvejsoversigt grundigt,
undgår at køre i weekenderne og udsætter rejsen til november!!!!



BREMSEVÆDSKE - GLYCOL ELLER SILICONE???

Efterhånden ser vi mange flotte farvestrålende annoncer der priser de nye silicone-bremsevædske til skyerne.

SILICONE-BREMSEVÆDSKE ER IKKE VELEGNET TIL MORRIS MINOR!

Hvis du tænker dig lidt om kan du let se hvorfor argumenterne for silicone ikke holder i vort tilfælde. Silicone-bremsevædske optager ikke vand i sig ligesom den almindelige bremsevædske. Rigtigt, men til gengæld vil det kondensvand der opstår i vores hovedcylinder blive ført ud i bremsesystemet som dråber, hvilket er endnu værre. Hvis bremserne bliver så varme at sådan en dråbe kommer i kog vil du få totalt bremsesvigt. Hvis sådan en dråbe fryser i et bremserør vil du få bremse-svigt på det eller de hjul røret fører hen til. Silicone-bremsevædske har højere kogepunkt end den almindelige. Rigtigt, men hvem af os har oplevet bremse-svigt på grund af den almindelige bremsevædskes lavere kogepunkt? Ingen! Almindelig bremsevædskes kogepunkt falder efterhånden som den optager vand, men ingen af os kan køre så længe uden at lave bremses at det kan blive et problem for os. Silicone-bremsevædske kan give anledning til problemer ved udluftning af bremserne, da den i modsætning til den almindelige kan optage luft!! Konklusionen må være, at der ikke er nogen fornuftig grund til at bruge den meget dyrere silicone-bremsevædske.

A-120 Anton Kamp Nielsen

Har du problemer med din minor af teknisk art ?
SÅ SKRIV TIL DENNE BREV-
KASSE, DEN ER HER FOR
DIN SKYLD!!!!

Hvorfor kører min Minor ikke over 100 km/t?

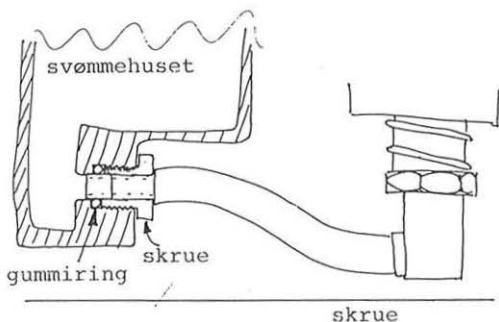
Det problem har jeg lige haft. Jeg var ude og prøve Minoren med en 1 3/4" S.U. Den røg op på 5600 omdr. i 4. gear, gik virkelig godt.

Men så pludselig et par dage efter stoppede den allerede ved 4500 omdr., hvor den hakkede i det. Straks gennemgik ej tændingsanlægget, skiftede kondensator og platiner, prøvede med en anden tændspole. Men ak, intet hjælp.

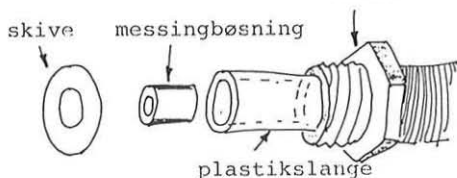
Så kom jeg i snak med John Madsen, som også havde haft de samme problemer med to 1 1/4" S.U.'er. Og ganske rigtigt. Det var samme problem.

Gummiringen i bunden af svømmehuset var ødelagt og spærrede for benzinen. Vi fik det repareret, hvorefter bilen igen kørte som en drøm.

(Efter alt dette så jeg i det engelske "Morris Matter", at der var en som havde haft det samme problem. Han brugte en del af gummi fra indsugningsventilstyret. Nedenstående tegning er taget fra det engelske blad.



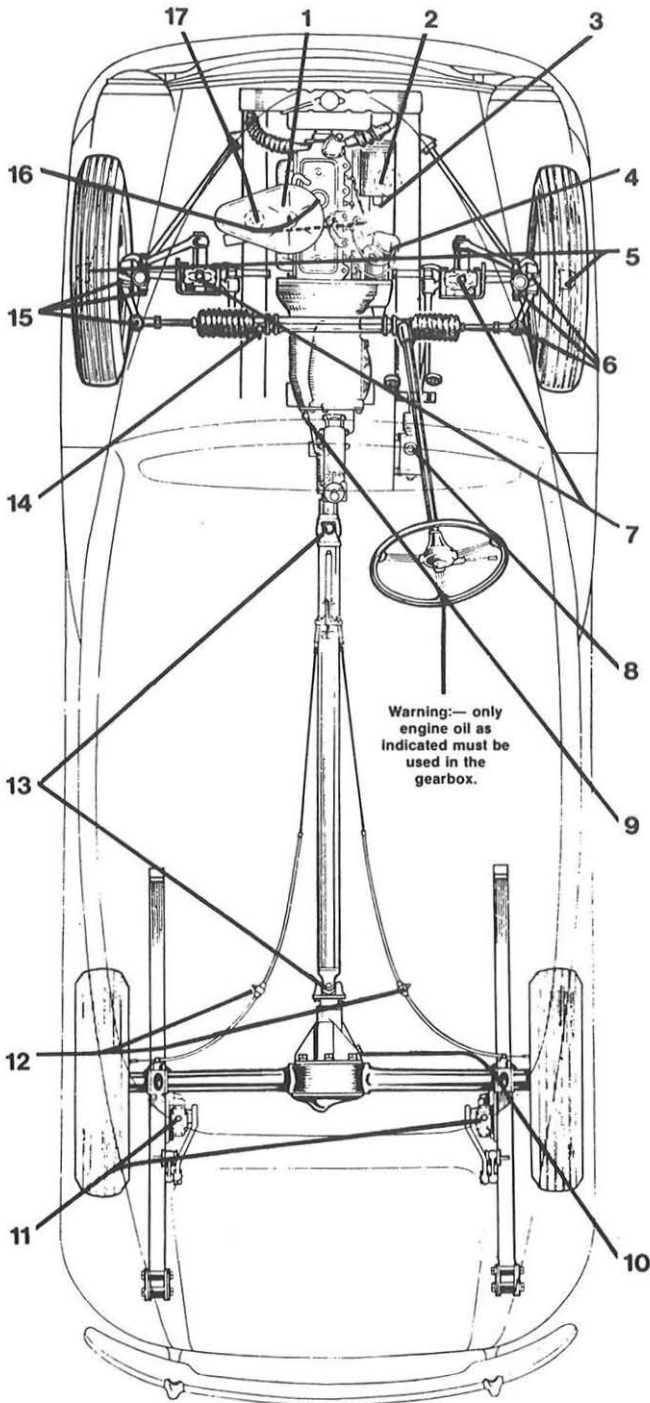
Når skruen spændes, maser den gummi som således spænder om slangen og messingbøsningen.



A-104 Finn

**Morris Minor 1000
Lubrication Chart**

- 1 Every 3,000 miles (5000 Km.)**
or more often in very dusty conditions
clean and re-oil air cleaner.
- 2 Every 6,000 miles (10000 Km.)**
Renew external oil filter element for engine.
- 3 Every 3,000 miles (5000 Km.)**
Add a few drops of oil to dynamo bearing through hole in commutator end bearing housing.
- 4 Every 3,000 miles (5000 Km.)**
Withdraw distributor rotating arm and add a few drops of thin oil to opening and to advance mechanism through gap round cam spindle.
- 5 Every 6,000 miles (10000 Km.)**
Remove each front wheel hub disc and prise off grease retaining cap from end of hub. Fill cap with grease and replace securely.
- 6 12 Every 1,000 miles (1600 Km.)**
13 15 Give 3 or 4 strokes of grease gun filled with grease
- 7 Every 6,000 miles (10000 Km.)**
Thoroughly clean hydraulic dampers and examine fluid level. Replenish if necessary with correct fluid.
- 8 Every 1,000 miles (1600 Km.)**
Inspect fluid level in brake master cylinder supply chamber and replenish with Lockheed Genuine Brake Fluid.
- 9 Every 1,000 miles (1600 Km.)**
Inspect oil level in gearbox by dipstick and replenish if necessary
After first 500 miles (800 Km.)
and subsequently
every 6,000 miles (10000 Km.)
drain off old oil and refill with fresh oil
- 10 Every 1,000 miles (1600 Km.)**
Inspect oil level in axle through filler and replenish if necessary with recommended hypoid oil
After first 500 miles (800 Km.)
and subsequently
every 6,000 miles (10000 Km.)
drain off old oil and refill with fresh oil
- 11 Every 6,000 miles (10000 Km.)**
Remove rear hydraulic dampers, carefully clean exterior and then inspect fluid level. Replenish with correct fluid if necessary.
- 14 Every 12,000 miles (20000 Km.)**
Apply oil gun to nipple on steering gearbox and give up to 10 strokes, but no more. Use hypoid oil
- 16 Every 250 miles (400 Km.)**
Inspect oil level in engine by dipstick and replenish if necessary
After first 500 miles (800 Km.)
and subsequently
every 3,000 miles (5000 Km.)
drain off old oil and refill
- 17 Every 1,000 miles (1600 Km.)**
Remove brass cap from top of carburettor suction chamber and add a teaspoonful of engine oil



Warning:— only engine oil as indicated must be used in the gearbox.

Det står meget sløjt til med vedligeholdelsen af rigtig mange biler. Det er så alvorligt, at der må gøres en kraftig anstrengelse for at højne standarden. Ellers ender det med at bilen får et dårligt ry, når det bliver almindeligt at se en Morris hvor det ene forhjul "sitter underligt".

Det er absolut heller ikke ufarligt, selv om det oftest sker ved lave hastigheder. Det forekommer af og til også ved højere hastigheder.

Den seneste jeg har slæbt hjem tabte et hjul på en meget trafikeret vej. Det skete ved ca. 50 km/t og det er et rent under at det ikke gik helt galt. Bilen kørte tværs over modgående kørebane og lige ind i et hus. Ingen kom noget særligt til, men det vil koste ca. 16.000 kroner at gøre bilen i stand igen.

I heldigste fald vil et "tabt forhjul" koste ca. 1000 kroner hvis der ikke sker skade på undervogn og skærm. Det er meget almindeligt at en reparation koster nogle tusindkronesedler.

PROBLEMET SKYLDES UDELUKKENDE DÅRLIG ELLER MANGLENDE SMØRING!

Forspindel og led er så robust konstruerede, at de ved korrekt vedligeholdelse (smøring) næsten er uopslidelige. Det er fuldstændig meningsløst med alle de tabte forhjul. Det er ikke rimeligt at det sker så tit.

Årsagen er nok at alle er helt "vænnet fra" at tænke på undervognen som noget der skal smøres. Alle nye biler i dag kræver jo ingen smøring af undervognen. Det var en udvikling der begyndte i 50'erne. Flere og flere ting i undervognen blev "servicefri". Dengang var det ikke ualmindeligt at der var et halvt hundrede smøresteder på en bil. Vores Morris var dengang meget moderne med kun 11 smørenipler. Dem skal vi være glade for. De betyder at vi kan gøre noget for at vores bil ikke slides op. I en moderne bil i dag er delene smurt een gang for alle og kapslet inde så de ikke kan skilles ad. Det betyder kort og godt, at når de går i stykker skal de smides væk. Denne udvikling har gjort at alle de dygtige "smøremænd" der arbejdede på de forskellige servicestationer er væk. I dag er en servicestation jo kun en kiosk hvor man køber benzin og billigt godtkøbskram til biler. Har man brug for hjælp er der ikke megen at hente på en servicestation. Mekanikeren er heller ikke en pålidelig udvej. Han er så vant til at høre folk brokke sig over regningen, at han lukker det ene øje når han smører. I bedste fald vil han fortælle dig, at der er "noget" der bør gøres "næste gang". Han tør ikke bruge den nødvendige tid hvis der er noget der driller ved smøringen. Den eneste mekaniker du kan få til at smøre din bil effektivt, er ham der kender dig godt,

så han kan stole på at han ikke får vrøvl hvis han bruger et par timer på at udskifte en smørenippel og rengøre delene for gammelt fedt. Det er ikke dig der skal kende en god mekaniker. Det er en god mekaniker der skal kende dig så godt at han tør lave et godt stykke arbejde og skrive regningen derefter.

Iøvrigt er det helt urimeligt og fuldstændig uden sammenhæng med virkeligheden, når en Morris-ejer føler at det er dyrt at vedligeholde bilen. Det ligner ikke noget at brokke sig over priserne på reparationer og reservedele. Langt de fleste mekanikere tager sig kun betalt for hvad de laver. Jeg ved ikke hvad der sammenlignes med? Det må være bedstefars gamle regninger eller en kasse bajere, der lægges til grund for en bedømmelse! Det reelle er, at det er rørende billigt hele vejen igennem!

Alle er vildt forargede over at en ny baglygte koster 1000 kroner, men reelt er det jo ikke mere end hvad et baglygteglas koster til andre biler!

At et komplet udstødningsrør kun koster 300 kroner finder ingen på at undre sig over. Til mange andre biler koster det samme 3000 kroner. At en forlygte til en Morris kun koster 150 kroner betyder ikke, at alle kører med nye lygter. Til mange andre biler koster en forlygte 1500 kroner.

Du kan selv finde flere eksempler - og bør gøre det for at få moralen højnet. Det er let nok - lad det blive til en sport!

Det var et sidespring, men det var rart at få det sagt. Det mest effektive er i dette tilfælde også det billigste.

DU MÅ SELV SMØRE DIN BIL!

I sidste nummer af NORMINOR inviterede jeg til smørekursus, men det var åbenbart for billigt. Det man ikke skal betale for er nok ikke noget værd, har man måske tænkt.

Derfor sætter jeg nu pris på. Et kursus koster 550 kroner. Det varer ca. 1 time. Du skal være påklædt så du kan kravle ind under bilen. Tid aftales pr. telefon. Du skal medbringe nogle klude til at tørre hænder og smørenipler med.

Med dig hjem får du en fedtsprøjte (404 kr.) med fedt (44 kr.) en liter hypoidolie (40 kr.) og en ret sikker fornemmelse af hvad det hele går ud på. På 1 time kan jeg ikke gøre dig til fuldbefaren smøremand, men jeg kan lære dig det mest "livsvigtige" og sætte dig i stand til selv at finde ud af resten. Desværre er hverken instruktionsbog eller værkstedshåndbogen udtømmende om emnet, da de er skrevet på et tidspunkt, da alle disse ting var selvfølgeligheder som ethvert barn kendte.

Iøvrigt vil jeg opfordre andre grupper og enkeltpersoner til at tage emnet op. Der er mange flere end mig der ved hvad det går ud på. Hjælp jeres klubkammerater, så de forstår hvor vigtigt det er at få bilen smurt regelmæssigt. Det er meget beskæmmende, når man bukker sig ned og kigger ind under en flot "customiseret" Morris og ser at gummitætningen over nederste forspindelled mangler og at det er knastørt. En lakering m.v. til 50.000 kroner kan ikke

erstattte en gummipakning og lidt fedt til 5 kroner. Det er kun et spørgsmål om tid. På et eller andet tidspunkt ender alle herlighederne som en skrotbunke på vejen - og det sker uden varsel.

De der ikke har mulighed for at besøge mig, må finde en anden som ved besked om smøring og købe sig en god fedt-sprøjte. Her er et sted hvor det ikke nytter noget at spare. Det er nødvendigt med en god kvalitet i professionel udførelse. Jeg har undersøgt lidt af hvad der findes. Den der kan bruges kan købes i forretninger der handler med værktøj til maskinbranchen. De der kan købes i autoudstørsforretninger, byggemarkeder og på servicestationer er ikke værd at arbejde med. Det er afgørende for arbejdet, at sprøjten fungerer problemfrit og effektivt. Det kan ikke nytte noget at man skal have besvær med at få sprøjten til at fungere når man ligger i en lidt besværlig stilling og skal nå ind under bilen.

Jeg håber at disse sider må føre til at alle vil undersøge hvordan det står til med nederste forspindelled. Skil det ad, gør det rent for gammelt fedt og undersøg gevindene. Det er et trist syn at se en Morris der har tabt et forhjul. Tallet 450 er ikke grebet helt ud af den blå luft, selv om jeg ikke kan dokumentere det. Jeg har regnet det ud ved at regne lidt på den voldsomme stigning der har været i den sidste tid. "Sygdommen" er nogle år om at udvikle sig og resultaterne vil vise sig hurtigere og hurtigere. Morrisfabrikkens svar på hvor længe en Morris kan holde kunne udmærket have været: "Lige så længe som den bliver smurt og vedligeholdt!"
God arbejdslyst!

A-120 Anton Kamp

Recommended lubricants Morris Minor Series 'MM'/Series II/Minor 1000

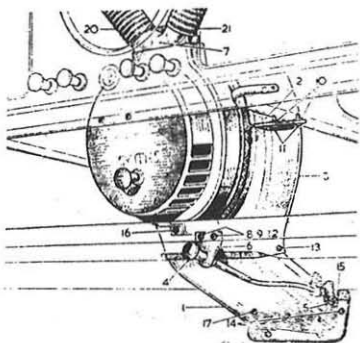
Component	Engine, Gearbox, Carburetter, and Oil Bath Air Cleaner (where fitted)			Steering Rack and Rear Axle		Water Pump and Grease Points	Upper Cylinder Lubrication
<i>Climatic conditions</i>	<i>All temperatures above -12°C. (10°F)</i>	<i>Temperatures -18° to -7°C. (0° to 20°F)</i>	<i>All temperatures below -18°C. (0°F)</i>	<i>All temperatures above -12°C. (10°F)</i>	<i>All temperatures below -7°C. (20°F)</i>	<i>All conditions</i>	<i>All conditions</i>
DUCKHAMS	Duckhams Q.20-50	Duckhams Q.5500	Duckhams Q.5-30	Duckhams Hypoid 90	Duckhams Hypoid 80	Duckhams L.B.10 Grease	Duckhams Adcoild Liquid
CASTROL	Castrol XL (20W/50) or Castrol GTX	Castrolite or Castrol Super	Castrol CR 5W/20	Castrol Hypo	Castrol Hypo Light	Castrolase L.M.	Castrollo
ESSO	Esso Extra Motor Oil 20W/50	Esso Extra Motor Oil 10W/40	Esso Extra Motor Oil 5W/20	Esso Gear Oil G.P. 90/140 or G.P. 90	Esso Gear Oil G.P. 80	Esso Multi-purpose Grease H	Esso Upper Cylinder Lubricant
MOBIL	Mobiloil Special 20W/50	Mobiloil Super 10W/40	Mobiloil 5W/20	Mobilube G.X. 90	Mobilube G.X. 80	Mobilgrease M.P.	Mobil Upperlube
BP	BP Super Visco-Static 20W/50	BP Super Visco-Static 10W/40	BP Super Visco-Static 5W/20	BP Gear Oil S.A.E. 90 E.P.	BP Gear Oil S.A.E. 80 E.P.	BP Energrease L. 2	BP Upper Cylinder Lubricant
SHELL	Shell Super Motor Oil 100 (20W/50)	Shell Super Motor Oil 101 (10W/50)	Shell Winter Special Motor Oil or Shell Super Motor Oil 5W/30	Spirax 90 E.P.	Spirax 80 E.P.	Shell Retinax A	Shell Upper Cylinder Lubricant

På denne tid af året har de fleste af os oplevet lidt af hvert med vinterproblemer. Mange af os er også klar over at de fleste problemer er selvforskyldte og at der er visse begrænsninger for hvad en Minor kan præstere i vinterperioden.

Der er dog mange ting der kan gøres for at formindske besværet, men hvis ikke man råder over en opvarmet garage er det absolut et stykke arbejde der bedst klares om sommeren.

Ved denne tid på året savner vi lidt mere varme i bilen. Der er rigtig mange muligheder for at gøre noget, da vi har masser af plads under motorhjælmen. Hvordan det skal gøres er mest et spørgsmål om penge og indstilling. Det kan lade sig gøre at leve med det varmeanlæg der findes, selv om det efter dagens standard er meget underdimensioneret. Det største problem er defrosteren, som ikke magter opgaven når ruderne er frosset til. Derfor må du undgå at ruderne fryser til indvendig.

Det gør du ved at åbne sideruden og begge ventilationsruder inden du sætter dig ind i bilen. Når du er begyndt at køre, kan du lukke sideruden og når bilen er varm efter ca. 3 km kørsel kan du lukke ventilationsruderne. Hvis der danner sig dug på ruderne må du omgående åbne igen. Du må gøre hvad du kan for at holde bilen tør indvendig, men den aktuelle dug på ruderne kommer fra din og dine passagerers ånde, og løsningen er masser af ventilation. Det kan varmeapparatet ikke klare med lukkede vinduer, men er du opmærksom og sørger for at lukke op går det fint. En anden måde at hæmme dugdannelsen indvendig er en klud med lidt sulfo på. Gør en klud våd, vrid den op, hæld nogle dråber på jævnt fordelt, vrid den igen så det bliver fordelt lidt. Når du bruger denne klud til at tørre dine ruder indvendig med, vil der sætte sig en hinde på ruden som hæmmer dugdannelsen.

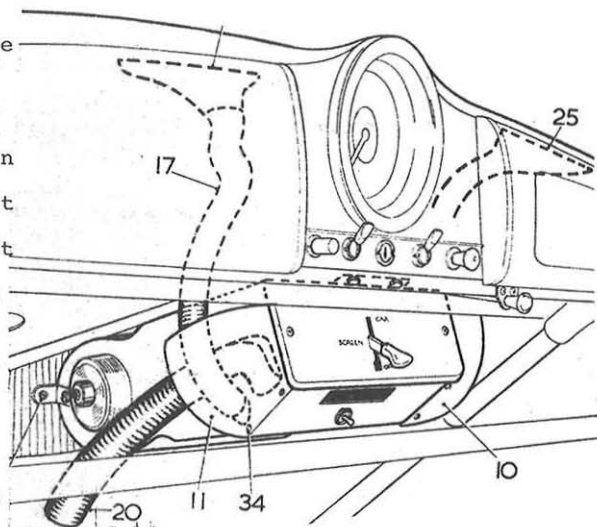


Der er flere forskellige typer varmeapparater i vores Minor.

De helt gamle bruger udelukkende recirkulation af luften og tager ingen frisk luft ind. Dette varmeapparat arbejder med recirkulation og kan tage frisk luft ind nede over koblingshuset på gearkassen. Klappen nede for enden af tragtten sidder tit fast og kan ikke bevæges med kabeltrækket.

Skru kablet af, gør det rent og smør kabel og klap!!

Denne nyere type findes i to udførelser. Den ene med blæsemotoren indbygget og den anden med blæsemotoren placeret i motorrummet. Disse tager luft ind gennem en stor slange fra frontpladen. Dette er kort fortalt hvad vi har at klare vinteren med. Fælles for disse ellers udmærkede systemer er, at de er for småt dimensioneret.



Den mængde luft der kan tages ind er for lille og fordelingen er ikke særlig god. Slangere og trage til defrosteren er alt for små. De burde være dobbelt så store, mindst!

Inden du begynder på de helt vilde installationer vil det være en god ide at få det originale varmeanlæg til at virke bedst muligt, så du kan afgøre om det er nok for dig.

Der er mange årsager til at et varmeanlæg ikke yder sit bedste. Den mest almindelige årsag er skidt og møg. En grundig rengøring vil i mange tilfælde øge ydeevnen mærkbart. Det varme vand fra motoren kan være forhindret i at nå frem til varmelementet på grund af en defekt hane eller delvist stoppede slanger og rør. En defekt thermostat kan hindre korrekt temperatur. For megen kold luft i motorrummet forlænger opvarmningstiden. Skru ventilatorvingerne af og gem dem til sommer. Luftindtaget i frontpladen er dækket af trådvæv. Dette kan være lukket delvis af gammel maling. Slangen i motorrummet kan være defekt. Undersøg det hele. Kommer der mest muligt varmt vand frem? Kommer der mest mulig luft ind? Hvis der gør det og dette ikke er nok til dit behov er der masser af muligheder, lige fra et professionelt installeret "Eberspächer - Bacho - Webasto - tidsindstillet benzinbrænder varmeanlæg" og til lidt hjemmesløjd.

Det er en opgave som må kunne inspirere til mange forskellige gode løsninger. Det er jo ligetil at finde ud af. Det drejer sig om er jo kun at få tilstrækkelig med varm luft ind i bilen og få det fordelt hensigtsmæssigt. Fordelingen bliver det der vil give anledning til flest eksperimenter, da det er svært at styre luftcirkulationen i en bil - og luften skal jo også ud et eller andet sted - og ikke så gerne gennem tilfældige utætheder. Det skulle jo gerne være dig der bestemmer fordelingen og ikke om du har modvind eller sidevind.

En fornuftig begyndelse vil være at overlade det originale varmeapparat opgaven med kabineopvarmningen og bygge et nyt anlæg til defrosteren.

Byg nogle nye tragte til defrosterspalterne. Så store som muligt med en god spredning af luften. Spalternes åbning sætter grænsen, men jeg tror den er tilstrækkelig.

Find nogle flexible slanger der er dobbelt så store som de originale.

Med et separat anlæg til defrosteren må der også kunne blive råd til lidt varm luft til sideruderne.

Den opvarmede luft ville jeg tage fra en kappe omkring udstødningsrøret på det første stykke. Udstødningsrøret er det allerførste der bliver varmt efter starten.

Det er ikke så stor en varmekappe der skal til, da det er en utrolig mængde varme der kan hentes her. Et rør uden om udstødningsrøret, så langt som det kan blive i motorrummet og med passende luftgennemgang og med afgang og tilgang afpasset efter hvad man kan finde af slanger. Plastslinger kan ikke bruges, da de vil smelte.

Kan du ikke lide denne løsning kan du bygge en kasse til et element fra et varmeapparat. Med nogle T-stykker kan du godt få tilstrækkelig med varmt vand frem til begge varmeapparater.

Lav også en omstyring af luften, så du kan få kold luft lav denne vej om sommeren.

Start med at anbringe en blæsemotor i venstre side af motorrummet som den der sidder i højre side. Dimensioner resten efter denne. Også her gælder det, at ingen kæde er stærkere end sit svageste led. Der er ikke noget ved at lave en kæmpestor lufttilførsel hvis ikke luften kan komme ud - og omvendt.

På denne måde kan der laves noget som ikke griber voldsomt ind i bilen og det kan laves så det ser fornuftigt ud og ikke giver mere støj ind i bilen.

Til sidst en kraftig ADVARSEL: Alle tilslutninger og svejsninger omkring udstødningsrøret SKAL være absolut tætte. KULILTE kan ikke lugtes og du skulle jo nødig få dig et privat gaskammer.

Jeg har lavet systemet engang på en Fiat Mariehøne fra 1938. Dengang var et varmeapparat unødvendig luksus. Det fungerede fint.

Og en lidt mindre advarsel: Spild ikke tiden med at finde et større varmeapparat fra en nyere bil!

Vælger du alligevel denne løsning skal du gøre dig klart at det ikke er gjort med bare at bygge dette i. Hele resten med defroster og slanger skal ændres tilsvarende, og så kan du lige så godt selv bygge noget som er i bedre harmoni med bilen.

Der må være flere som har forsøgt sig med et eller andet??? Lad os høre lidt om det!

God arbejdslyst!

A-120 Anton Kamp



Nu er min hobby også blevet mit levebrød!

Jeg har fået rammebutikken godt solgt og pengene står på en aftalekonto i Sparekassen, så nu er der noget at købe Morris Minor reservevedele for.

Det var efterhånden blevet til for meget med to forretninger og Det var ikke altid lige let at få tingene ekspederet inden for en rimelig tid. Mange ting måtte jeg

også gå lidt let henover for at klare det mest væsentlige. Jeg håber ikke der er for mange der føler det har gået lidt for hurtigt. Fremover vil der sikkert også komme dage hvor det kan knibe med at følge med, men det er jo vilkårene med sådan en lille een-mands-betjent butik.

Jeg glæder mig meget til at komme videre med arbejdet. Der er utrolig mange muligheder for at finde dele, men det tager sin tid. Jeg kom ikke til England i januar måned som det var planlagt. Der var vild panik derovre på grund af vejret. Nu prøver jeg igen. Det bliver spændende at se hvad jeg finder denne gang. Jeg er ved at vænne mig af med at sige, at en del ikke kan fås. Fremover vil jeg sige, at jeg ikke har fundet den endnu, da det er helt utroligt hvad der dukker op af og til af "new old stock".

Jeg håber også der bliver tid til at undersøge forskellige fremgangsmåder med reparation, vedligeholdelse og genopbygning af vores Minor. I dag er det temmelig planløst hvad der foregår rundt omkring. Med de dele der kan skaffes i dag er der utallige måder at gøre det på og hvis ikke man har en plan vil det mange gange ske at der bruges for mange penge og for megen tid. Allerede nu har jeg regnet lidt på omkostningerne og jeg kan se, at uanset hvor mange penge man bruger på sin Morris, kan det ikke blive så dyrt som at køre i andre biler!! Med de dele der kan fås i dag vil det være muligt at holde bilen kørende i rigtig mange år fremover.

Jeg har også lyst til at undersøge flere af de muligheder der er for at gøre bilen lidt mere tidssvarende med hensyn til komfort og sikkerhed. Mine egne biler skulle også gerne lidt mere op på mærkerne. Der er nok at tage fat på. Min arbejdsdag er ikke blevet kortere.

I 1987 vil jeg arbejde mest med at fremskaffe så meget som muligt, så lageret kan blive "komplet", hvad man så end skal forstå ved dette ord. Når man læser annoncer har de fleste et "komplet lager", så jeg forstår ikke der kan være problemer med dele. Mit lager er komplet med de dele vi skal bruge for at holde bilen kørende. Det er næsten komplet med meget af "det der pynter". Jeg har mange dele som skal til for at få bilen original.

Det bliver spændende at se hvor meget mere det vil lykkes at finde i løbet af året.

Vel mødt i butikken!! Lav en udflugt hertil og se tingene!

Hvis du ønsker at justere bilen i op eller nedadgående retning kan det enten ske ved tværvangen eller ved forhjulsophænget.

VED TVÆRVANGEN: Start en eller to dage i forvejen med at gøre rent omkring møtrik nr. 72 og 78 (se sidste nummer af Norminor nr. 35) og sprøjt lidt rustløser på.

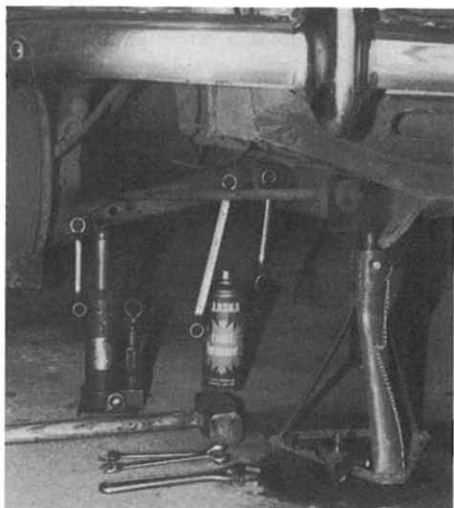
Løft bilen og løsn møtrikerne. Pas på når du trække boltene ud ved den lille plade; armen kan sidde i spænd og smække op mod bunden (tværvangen).

Hvis det drejer sig om små ændringer kan du nøjes med at justere ved den lille plade, ved at skubbe den frem eller tilbage (højere eller lavere hul). Når boltene igen skal sættes i (man skal helst være to) kan man bruge et koben for at presse armen ned så man kan få boltene i.

Ved større ændringer skal armen være helt fri så man kan give en en tak op eller ned. Gør godt rent foran armen og fjern møtrikken og skiven bagpå tværvangen. Nu kan du komme til at slå den fri bagfra. En tak løfter eller sænker bilen ca. 3,6 cm. Ved påmontering spændes bolt nr. 72 og armen presses ned på samme måde som nævnt ovenfor.

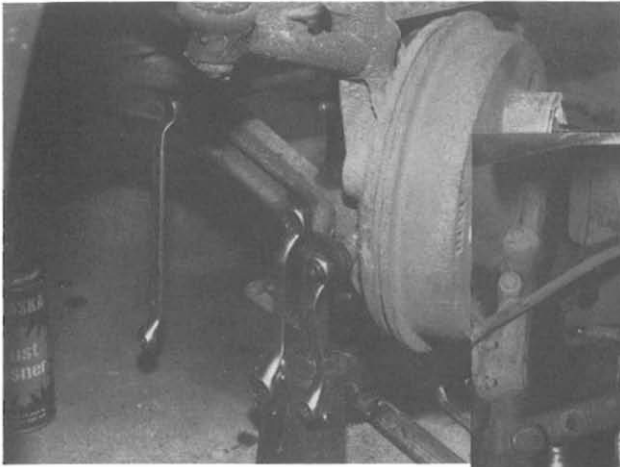
FORAN VED SPINDLEN:

Du løfter bilen op og støtter den under med en buk, som vist på ill. 1. Du sætter donkraften under den bageste arm fra torsionstangen til spindlen, (sørg for at den har godt fat) og løfter lige til bilen er ved at løfte sig fra bukken. Først tager du den lille bolt fra stabilisatorarmen af og vipper den ud til siden. Så tager du alle møtrikkerne af, som er vist på ill. 1 og 2, hvor nøglerne hænger på. Når



ill. 1

ill. 2



ill. 3

de er taget af, kan du, som vist på ill. 3, tage den forreste arm helt af. Så trækker du den gennemgående bolt ud af det nederste bærelid og spindlen hænger nu kun i det øverste. Så sænker du langsomt donkraften og fjerner den. Nu kan du så trække armen bagud af strålerne på torsionstangen. (Det kan godt være nødvendigt at bruge en hammer. Den sidder som regel godt fast). Det vil være en god idé lige at mærke både armen og torsionstangen op med en kørner, inden du trækker dem fra hinanden. Så kan du hele tiden se udgangspositionen. For hver stråle du flytter armen på torsionstangen nedad mod gulvet hæver du bilen 3,6 cm og flytter du den opad mod bilen sænker du bilen tilsvarende.

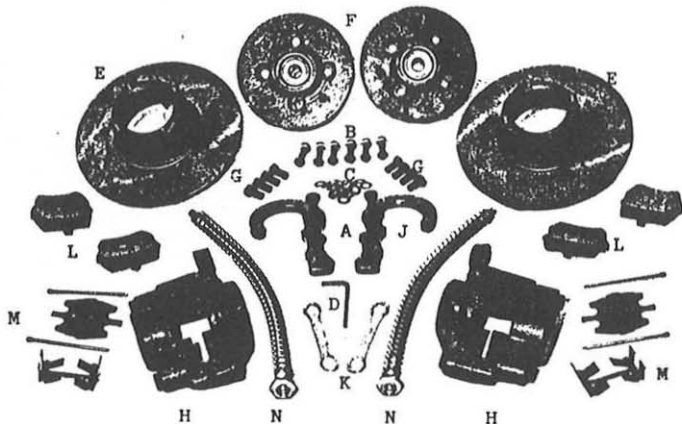
Når hele herligheden skal samles igen, sætter du donkraften under armen (som du skal sørge for er banket ordentligt ind over strålerne) og hæver til bilen lige er ved at løfte sig fra bukken. Så sætter du den gennemgående bolt gennem det nederste bærelid og monterer de andre bolte gennem armene. Til sidst sætter du stabilisatorarmen på og checker at alle boltene er forsvarligt strammet. Så sænker du igen donkraften og nu skulle sagen være afsluttet.

God fornøjelse!

SÅ SKETE MIRAKLET ENDELIGT.

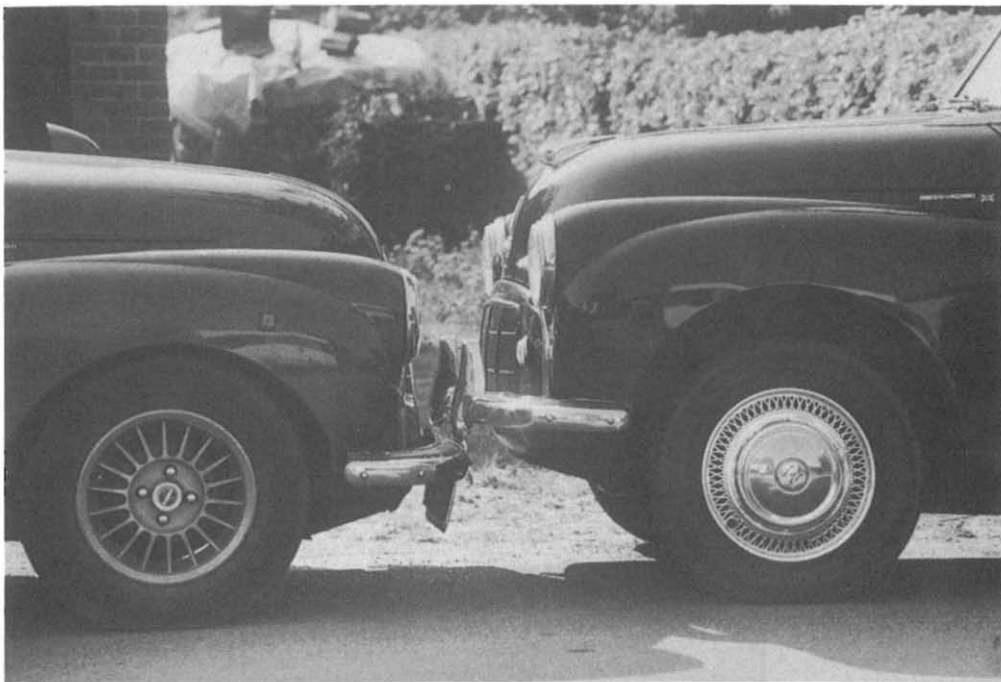
Skiver

Det største mirakel siden en vis mand delte noget vand er nu sket. Fra en ven i MG-klubben fik jeg en adresse på et firma som handlede med skiver til MORRIS MINOR. Jeg sendte bud efter brochurer og modtog nedenstående samt brevet. Det er på engelsk; jeg håber det kan "hakkes" igennem.



- A - Special adaptor plates (2)
- B - Special socket screws/nuts (6)
- C - Spacer shims (assorted)
- D - Allen key for special socket screws
- E - Brake discs (2)
- F - Front hubs c/w bearings (2)
- G - Disc/hub bolts (8)
- H - Brake caliper assy (2)
- K - Caliper bolt tab-washers (2)
- L - Brake pads (4)
- M - Pad shim and retainer kit (2)
- N - Armoured brake hoses (2)

Life-style



Low-rider

Har du valgt din stil? Low-rider får Minoren til at se virkelig fræk ud, men man skal ikke lege Colt Sivers (stuntmandserie - hver mandag tysk II kl.17.50) med bilen. Der i mod hvis man har valgt High-rider har man en bedre chance. High-rider er betydelig mere behagelig at køre med i længden.

På næste side vil der blive skrevet lidt om hvordan man vælger life-style.

High-rider

Annoncesiderne

Købes/
Ønskes lånt
Ønskes lejet/

Pigdæk/vinterdæk, helst på fælg til Minor. Normalt er vognen afmeldt og opstaldet om vinteren; men denne vinter skal den desværre køre ca. 140 **KM.** om dagen, hvorfor jeg meget gerne vil købe/låne/leje 4 dæk.

Hvem vil hjælpe mig?

Henv.: A-248 Bjørn Jarl Kristensen
Gartnervej 23
4654 Fakse Ladeplads
Tlf. 03 71 65 64 (efter kl. 17.00)

Købes: Original stållad til Pick-Up
Original kasse til Van, evt. defekte.

Henv.: A-763 Carsen Alsløv
Tlf. 04 56 17 67 (mellem 9-18)



Sælges: Morris Bindingsværk årg. 67. Velholdt hvid med lysebrunt, oliebehandlet træværk. Ingen rust i vanger og bund. Rødt vinylindtræk. God 1100 - motor. En bil, der nemt kan blive meget flot. Skal synes.
Pris kr. 13.000,-

Henv.: Hans Jørgen Lund
Tlf. 06 24 49 07
True v/Århus

Sælges: Morris Minor årg. 53, helt komplet. Identisk med serie "MM", dog med topvendt motor.
Bilen sælges til højeste bydende, da jeg skal af med den, på grund af manglende opbevaringsplads.

Henv.: A-1036 Esben Hansen
Tlf. 03 95 16 56

Sælges: Alt i brugte dele til Minoren. Døre, gearkasser, kølere, bagtøj, bremsedele + dippedutter og dingingoter fra kr. 2,85

Bindingsværk årg. 64, uden rust, men trænger til restaurering. Kr. 3.000,-

Chassiramme til Pick-Up

Henv.: A-1163 Søren Rasmussen
Dalgårdvej 17
Oustrup
8963 Auning
Tlf. 06 49 20 29

Sælges: 1 stk. Morris 1000 Super 1965, (een ejer) til opbygning.
Pris kr. 4.000,-, Skriftlig henv. med opg. af tlf. nr.

Henv.: A-685 B. Qust
Østerbyvej 3
6731 Tjæreborg

Sælges: 1 stk. Morris 1000 Pick-Up til restaurering, årg. 1970.
1 - Morris Minor 1000 1963, nysynet 1 ejer.

Henv.: Villy Kristensen
Tlf. 09 22 55 55 (Svendborg)

Sælges:

Morris Minor 1969, Bindingsværk. Farve: Ude-hvid, inde rød/hvid.

Træværket har været fuldstændig skilt ad, og er blevet hovedrepareret (d.v.s. slebet i bund med båndpudser og derefter grundig efterbehandlet med bl.a. GORI), bagstolperne m.m. er helt nye.

Indvendig er bindingsværkdelen beklædt med bøgefiner. Gulvtæppet er rødt og omhyggeligt skåret til også bag bagsædet. Der er lydisolering helt nede fra bunden og op til under forruden (over det hele). Dørene og inderskærmene er beklædt med nyt rødt kunstlæder.

Karroseriet/chassiet har været fuldstændigt afmonteret og grundigt repareret for rust, og derefter malet med flere lag grundmaling og lakmaling (også bunden), hvorefter bunden har fået en gang alm. bundmaling. Skærmene er af glasfiber.

Mekanisk: Bremserne er hovedrepareret med bl.a. nye cylindre. Møtrikkerne på forhjulsophængene er nye. Garanti på gearkasse og motor kan aftales.

Synet august 1987 - leveres med plader

Pris.: 29.900 kr.

Henv.:

Jan Gulløv Christensen
Stationsvej 4, Uggelhuse
8900 Randers
Tlf. 06 49 45 22

* Hvad koster den Mazda, De har der?
- 120.000 kr.
-Uhada, hvad koster så den Volvo
- 155.000 kr.
-Uhadada, hvad koster så sportsvognen?
- Den koster uhadadadadadada!!!

Sælges

Sælges

Værkstedshåndbog (dansk) i fotokopi m/skilleblade i ringbind.

Pris.: 100,- + porto

1 stk. kølerhjul (mørkegrøn) kr. 100,-

1 - Bagklap - - 100,-

Mange andre smådele haves. (Små priser - evt. gratis, hvis du betaler porto - eller selv henter)

Henv.:

A-832 Mogens Thor Møller

Bygmarken 11

3550 Slangerup

Tlf. 02 33 36 02

Sælges:

Morris Minor 1000 årg. 68, gennemrestaureret vogn med ny udstødning, bremseslæber o.s.v. Nylakeret og nysynet - Virkelig flot.

Pris.: 16.500,- kr.

Morris Minor 1000 årg. 71. Virkelig velholdt, enejeersvogn, som ny overalt. 100% original - alle originale papirer og bøger + værktøj medfølger.

Pris.: 21.800,- kr.

Førsteklasses pladearbejde udføres f.eks. rust, spoilere, brede skærkanter, luftindtag o.s.v -- også i rustfrit stål.

Renoverede døre 400,- kr

renoverede bagklapper 300,- -

renoverede bagdøre van 250,- -

Trucker udstødning fremstilles på bestilling!

Henv.:

A-763 Carsten Alslöv tlf. 04 56 17 67

Skomagergade 10

6093 Sjlund

SÆLGES SÆLGES SÆLGES SÆLGES SÆLGES SÆLGES SÆLGES SÆLGES

Sælges: Morris 1000 Bindingsværk 1970. Hvid, p.t. på sorte plader.
3 stk. glasfiberskærme, rust i døre og inderkærme. Brems-
ser skal laves. Træværk er ok.
En del reservedele, bl.a. støddæmpere medfølger, samt en
engelsk workshopmanual.

Henv.: A-459 Jens Boll
Alsikemarken 22
2860 Søborg
Tlf. 01 67 54 42

Sælges: 1 stk. Morris 1000 Super Bindingsværk 1969, hvide plader.
Dokumenterede reparationer/udskiftninger for ca. kr.
20.000. F.eks. ny gearkasse, nye bremses, brazilfølge med
brede dæk, nylakeret.
Diverse originale reservedele følger med, herunder 4 stk.
originale følge med dæk, komplet bagdøre m.v. - skal ses.
Sælges for højeste bud omkring 25.000 kr.

Henv.: Axel Zander
Sønderborg
Tlf. 04 43 23 49

Sælges: Morris 1000, super årg. 72, Pick-Up m/udbygget førehus
brede følge, styrtbøjle, foret indvendig m/rødt plys.
Gule plader, skal synes.
Pris.: kr. 10.000,-

Henv.: A-386 Ketty
Tlf. 03 73 65 49

Sælges

Sælges: Morris Minor 1000 Super årg. 1968. Har kørt ca. 165.000 km. Leveres nysynet - pris kr. 15.000. Alt er originalt, bortset fra nyt gulvtæppe, indtræk samt indvendig beklædning. Sælges grundet børnenes tiltagende størrelse, til en køber, der forventes at passe bilen, der har fulgt os over ca. 50.000 km.

Henv.: A-1197 Torben Rasmussen
Øster Frihedsvej 4
2680 Solrød Strand
Tlf. 03 14 34 85

Sælges: Trælad for Pick-Up, splinternyt og pænt.

Henv.: A-763 Carsten Alsløv
Tlf. 04 56 17 67 mellem 9 - 18

Sælges: Morris 1000 (10-2-69) 2-dørs. Km. stand 100.000
afmeldt pr. 30.7.86
Pris: kr. 3.000,-

Henv.: A-797 Per K Nielsen
Riisvej 54, Riis,
8660 Skanderborg
Tlf. 06 57 91 09

* P. REGEL

Som hoved- og tommelfingerregel gælder det, at dersom man får øje på en plads, hvor der ikke holder en bil, er det forbudt at holde der.*

Køb og salg

Sælges:

Grundet studier sælges: Morris Minor 1000 Super, første gang indregistreret i 1971. Synet 2/86.

Mekanisk god stand, hovedcylinder, kobling og bagophæng er bl.a. skiftet indernfor det sidste 1 1/2 år. Kører dagligt. Rust de sædvanlige steder.

Extra reservedelsbil medfølger, er meget rusten, men med en del gode enkelt dele.

Prisside 8.000 - 9.000 kr.

Henv.:

A-1104 Søren Bertelsen
Hellerupvej 6
2900 Hellerup
Tlf. 01 62 94 04

Sælges:

Morris Minor årg. 1961, Bindingsværk.

Fuldstændig istandsat i 1982, synsfri sammenkobling.

Træværket er i meget fin stand.

Pris: 20.000 kr.

Henv.:

Klok & Kullmann
Vestervang 75
2500 Valby

Udstyr/tilbehør

FINDER DU I NORMINOR

Klubben

sælger



1. T-SHIRTS: 80,- Dkr pr. stk. (str. 38,40,42 og 44)
2. SWET-SHIRTS: 150,- Dkr pr. stk. (str. S,M,L og XL)
3. NORMINOR: 10,- Dkr pr. stk. (fra nr. 22 og fremefter)
NORMINOR: 20,- Dkr pr. stk. (fra nr. 12 til nr. 21)
4. KLÆBEMÆRKER: 10,- Dkr pr. stk., 3 stk. 25,- Dkr.
5. STRYGEMÆRKER: 10,- Dkr pr. stk., 2 stk, 15,- Dkr.
6. JAKKEMÆRKER: 25,- Dkr pr. stk.
7. GRILL-EMBLEM: 95,- Dkr pr. stk.
8. TE-KRUS med tryk på begge sider: 35,- Dkr pr. stk. + porto
200,- Dkr pr. 6 stk. + porto
9. GLAS(høje) m/ tryk: 35,- Dkr pr. stk. + porto
200,- Dkr pr. 6 stk. + porto

**VÆR »VELSET« BRUG
KLUBBENS LOGO**

Nye medlemmer

- A-1257 Jytte Hoe Sødberg
Gl. Hobrovej 18, 9550 Mariager, Danmark
- A-1258 Håkon Sønnergren
Jonseretsgatan 10, 41 670 Göteborg, Sverige
- A-1259 Dirk Tønnesen
Hampetoften 6 Ganløse, 2760 Måløv, Danmark
- A-1260 Inger Tougaard
Hedeskrænten 53, 8800 Viborg, Danmark
- A-1261 Per Jacobsen
Agertoften 8, 6280 Højer, Danmark
- A-1262 Bjarne J. Hansen
Spættvænget 5, 6760 Ribe, Danmark
- A-1263 Nils Svensson
Gylden Lövesgaten 87, 4614 Kristiansand, Norge
- A-1264 Herluf Knudsen
Bjarkevej 7 l., 5200 Odense V., Danmark
- A-1265 Kai W. Mosgaard
Høje Gladsakse 41 ll.m., 2860 Søborg, Danmark
- A-1266 Lennart Horsbøl
Mariagervej 9, 6700 Esbjerg, Danmark
- A-1267 Erik Nielsen
Nr. Billumvej 43, 6852 Billum, Danmark
- A-1268 Anny Emilie Johannessen
Munkebjergvej 167 st. tv., 5230 Odense M., Danmark
- A-1269 Maja Birch Andersen
Skovbakken 9, 7500 Holstebro, Danmark
- A-1270 Jesper Fusager
Baltorpevej 127 3., 2750 Ballerup, Danmark
- A-1271 René Brask Jørgensen
Herningvej 103, 9220 Aalborg Ø., Danmark
- A-1272 Anja Lygum
Egeskovvej 4 Gyderop, 4700 Næstved, Danmark
- A-1273 Magnus Schødt
Vesterbrogade 9 Humlum, 7600 Struer, Danmark
- A-1274 Jesper Pedersen
Lokesalle 7, 8700 Horsens, Danmark

Nye medlemmer

- A-1275 Benny Clausen
Bygaden 36, 9000 Aalborg, Danmark
- B-1276 Nina Horn
C.L. Ibsensvej 17, 2820 Gentofte, Danmark
- A-1277 Jes Hørlykke Jensen
Dådyrvej 14, 4390 Vipperød, Danmark
- A-1278 Ken Ernschhof
Danmarksgade 1b 2tv., 8900 Randers, Danmark
- A-1279 Niels Thunberg
Løkkegade 16, 3760 Gudhjem Bornholm, Danmark
- A-1280 Jonna Bohn Christensen
Tranevænget 13, 4160 Herlufmagle, Danmark
- A-1281 Jesper Frederiksen
Søbakkevej 8, 5210 Odense Nv., Danmark
- A-1282 Henning Lund Pedersen
Gl. Landevej 114, 6800 Varde, Danmark
- A-1283 Kurt Ernschhof
Neikilsvej 16 Ø. Velling, 8900 Randers, Danmark
- A-1284 Jesper Nielsen
Middelbanke 26, 9990 Skagen, Danmark
- A-1285 Per Ola Lindahl
Helnevn 23, 1600 Fredriksstad, Norge
- A-0805 Per Høgh
Falkevej 38 2.th., 8800 Viborg, Danmark

Skulle du være en af de sidste nye medlemmer, fik du måske ikke "NORMINOR" Nr. 46, vi beklager meget! der er ikke flere, er du meget interesseret må du spørge i din lokalgruppe, nogle har måske to eksemplarer.

Hilsen Bestyrelsen

9052

100655

00

BENT JUEL NIELSEN

HASSELVEJ 4
8850 BJERRINGBRO



4 NOBLE HERRER MED BRYLCREM I HÅRET OG LAKSKOENE PUDSET
(Fra Østjyllands 50'er party)