

# NORMINOR

Nr. 67 September 1990

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Sommertræffet i Orsa var godt besøgt. Både norske, svenske, danske og en enkelt engelsk bil var mødt op. Her er det et par af de svenske medlemmer, der nyder frokosten på træfpladsen. Se mere fra træffet på side 8.

## Bestyrelse

### Formand

A-1264 Herluf Knudsen  
Postboks 28  
DK-5200 Odense V

### Næstformand

A-1188 Henrik Nielsen  
Saxovej 91 1.34  
DK-5210 Odense NV

### Sekretær

A-407 Palle Hansen  
Eriksgade 16  
DK-5000 Odense C

### Kasserer

H-1120 Birgitte Jensen  
Skt. Klemensvej 32  
DK-5260 Odense S

### Redaktør

A-232 Morten Westermann  
Tværgade 42  
DK-5750 Ringe

### Distributør

A-1121 Børge Larsen  
Skt. Klemensvej 32  
DK-5260 Odense S

### Teknisk redaktør

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

### Revisor

# NMMK

*Stiftet i Oslo 18. september 1978*

### Klubbens adresse:

Nordisk Morris Minor Klubb  
Postboks 28  
DK-5200 Odense V

### Postgiro:

3 36 47 12

### Kontingent pr. kalenderår:

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

# NORMINOR

NMMK's medlemsblad

Stof til bladet sendes til redaktøren.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer:

**1. oktober 1990**

Oplag: 1000 eksemplarer

Tryk: Centraltrykkeriet, Odense, Danmark.

# LOKALGRUPPER

	Gruppe	Kontaktperson	Telefon
<b>NORGE</b>	<b>Oslo</b>	A-001 Ole J. Østby - Box 37 Hovseter - N-0705 Oslo 7	Jobb (02) 45 54 71
		Klubbmøte: 1. onsdag i måneden kl. 18.00. Møtested mai-okt: Rodeløkken Kafe, Bygdøy. Nov-apr: Kjemisk inst., Blindern. Ring et av styre-medlemmerne på forhånd i tefelle det er spesielt program.	
	<b>Møre</b>	A-1339 Henry Eide - Lerstadvakken N-6014 Ålesund	071 43663
<b>SVERIGE</b>	<b>Jämtland</b>	A-1074 Kåre Torfjäll - Furutorpsgatan 23 - S-83137 Östersund	063-113931
	<b>Dalarna</b>	A-838 Thomas Eriksson - Kråkbergsvägen 4 - S-79200 Mora	0250-15445 Bost. 13530 Arb.
	<b>Göteborg</b>	A-1169 Matz Lundgren - Von Gerdesgatan 7 - S-41259 Göteborg	031 183220
<b>DANMARK</b>	<b>Nordjylland</b>	A-164 Jørgen Ebdrup - Vestavej 14 DK-9200 Ålborg SV	98 18 23 29
	<b>Randers</b>	A-120 Anton Kamp Nielsen - Østergade 17, Asferg - DK-8990 Fårup	86 44 32 95
		Klubmøde - mikrotræf - åbent hus : Den sidste lørdag i måneden kl. 10 - 17, Østergade 17 - 19, Asferg.	
	<b>Midtjylland</b>	A-614 Peter Ølholm - Ejstrupvej 27 th. - DK-8340 Malling	86 93 33 74
	<b>Østjylland</b>	A-082 Jens Mondrup - Svendsgade 135 - DK-7100 Vejle	75 72 07 27
	<b>Sønderjylland</b>	A-216 Johannes Juhl - Lindevej 8, Overjerstal - DK-6500 Vojens	74 54 74 96
		Klubmøde: Se under Als.	
	<b>Als</b>	A-697 Poul Iversen - Mosevænget 5 DK-6440 Augustenborg	74 47 21 81
	Klubmøde: Den sidste onsdag i måneden. Angående sted, se i bladet, eller ring til kontaktpersonen for Als eller Sønderjylland.		

**DANMARK**

Gruppe	Kontaktperson	Telefon
<b>Fyn</b>	A-1188 Henrik Nielsen - Saxovej 91, 1.34 - DK-5210 Odense NV  Klubmøde: Den første tirsdag i måneden kl. 19.00 i Ungdomsklubben på Næsby Skole, Skolevej, Næsby.	66 16 57 28
<b>Sydfyn og øerne</b>	A-596 Albert Hansen - Brændeskov- vej 18 - DK-5700 Svendborg  Klubmøde: Den sidste tirsdag i måneden kl. 19.30 på Stenstrup Kro.	62 21 98 06
<b>Vestsjælland</b>	A-927 Finn Parker Olsen - Holbæk- vej 69 - DK-4200 Slagelse  Klubmøde: Den sidste søndag i måneden. Nærmere oplysninger hos kontaktpersonen.	53 53 29 45
<b>Nordvest Sjælland</b>	A-990 Poul Henning Hansen - Havn- søvej 5 - DK-4591 Føllenslev  A-881 Max Christensen - Hagedsted- vej 18 - DK-4532 Gislinge  Klubmøde: Den første tirsdag i måneden. Nærmere oplysninger hos kontaktpersonen.	53 46 87 10  53 46 34 82
<b>København</b>	A-827 Leth Møller - Vagtelvej 33 DK-2000 København F	31 86 01 86
<b>Sydsjælland</b>	H-386 Ketty Rasmussen - Sorøvej 484-486, Rislev - DK-4700 Næstved  Klubmøde: Den første søndag i måneden kl. 19.30 på Sorøvej 484.	53 73 65 49
<b>Lolland-Falster &amp; Møn</b>	A-1362 Kenneth Simonsen - Dan- marksvej 3 - DK-4800 Nykøbing F.  A-1461 Dennis Hansen - Bygaden 10, Nagelsti - DK-4800 Nykøbing F.	54 85 36 64
<b>Bornholm</b>	A-1036 Esben Hansen - Sandflugts- vej 22, Kredsen 8 - DK-3700 Rønne  A-1174 Allan Rasmussen - Smede- gårdsvej 23 - DK-3700 Rønne	

# FORMANDENS SIDE

Ja, så er sommerens glæder ved at være forbi, men så har vi da vinterens fornøjelser foran os. En af dem skulle gerne være, når Norminor kommer, og her er så et af slagsen.

I sidste nummer efterlyste vi nogle flere indlæg til bladet, det vil jeg også gøre denne gang, for det kan da ikke passe, at der blandt vore mere end 800 medlemmer, ikke sker noget, der er værd at skrive et par linjer om. Så derfor venner; fat pennen og kom ud af busken.

En af fornøjelserne (eller hårde arbejder), må være de forskellige ombygnings- og restaureringsprojekter, som starter op i denne opklodsningstid, (Ja, undskyld udtrykket, men det kalder jeg det når der ikke køres i vinterhalvåret) og så springer ud til foråret. Det er helt utroligt hvad der sker rundt om i garager, lader og udhuse, og det ser ud til at Morris-dillen breder sig stille og roligt, det gælder både original og custom. Det ses da også på medlemstallet, som fortsat er stigende.

Så er det også en glæde at høre de positive ting omkring præmieringen ved sommertræffet, hvor der blev delt lige over mellem original og uoriginal. Det agter vi at gøre fremover, dog vil der som omtalt i Norminor nummer 66 komme en stramning i originalklassen.

Der arbejdes også på et præmierings-system, så det ikke skulle blive de samme som løber med præmierne hvert år. Dette system har vi blandt jer, vores medlemmer efterlyst nogle modeller og forslag på, og har til dato modtaget et. Så derfor, har du en idé eller et forslag så kom med det.

Fællesbilledet fra sommertræffet mangler stadig, men A-838 Thomas Eriksson har haft forskellige problemer, der er mundet ud i forsinkelser; men vi håber på en snarlig løsning, så vi også kan få styr på den del af sommertræffet, som menige medlemmer ikke oplever.

**Generalforsamlingen 1991** skal i.flg. vedtægterne afholdes inden udgangen af marts måned 1991.

Derfor vil vi allerede nu høre, om der er en stedsgruppe eller et par medlemmer, som kunne tænke sig at stå for det praktiske arrangement af generalforsamlingen.

Hvis du kunne tænke dig at være med til det, vil vi gerne høre fra dig snarest, og senest den 1. december 1990

Evt. forslag til vedtægtsændringer skal være os i hænde senest den 10. december 1990

*A-1264 Herluf Knudsen*

## DATO      ARRANGEMENT      ARRANGØR

### November

søn. den 4.    Klubmøde v/ Per Madsen,  
tlf. 75 65 04 09

Østjylland

### December

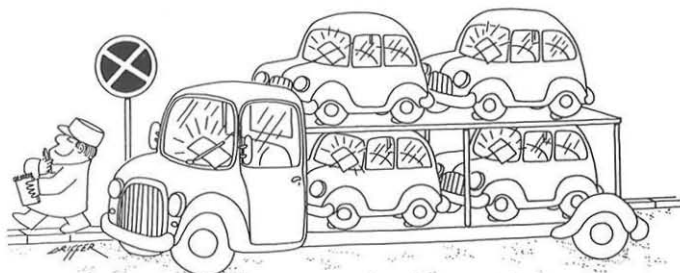
søn. den 2.    Klubmøde v/ John Jensen,  
tlf. 75 80 53 84

Østjylland

Hvorfor købe Porsche - når  
man kan få en Morris Minor  
fra 68 til [redacted] nysynet.

### Lygtekontrol

- Hør, Deres højre forlygte  
peger lige op mod himlen, hr.  
- Det forstår jeg ikke! Ved  
lygtekontrollen i går sagde  
betjenten, at den lyser ad  
helvede til...



# SOMMARTRÄFF I DALARNA 1990

Jämtlandsgruppen samlades fredag morgon för avfärd till Orsa.

I Orsa mottogs vi av Thomas Eriksson som än en gång fick visa att han är en bra fixare. Hur är det möjligt att en så liten klubb klarar ett så stort arrangemang? Jo med bra medhjälpare och sponsorer hade Thomas ordnat det trevligt för oss som deltog i träffen.

Vid incheckningen fick vi förutom en hel del information, en kniv tillverkad av K.J. Eriksson, Mora.

Fredag kväll var det korvgrillning, vilket vi vart bjudna på.

Lördag förmiddag var det kortege, fotografering, besök i Björnparken, röstning av bilar och fika i Fryksås fäbodar. Sevärt och trevligt, men vädret var inte det bästa. Försäljning av Morrisdelar förekom även campingen. Lördag kväll fick vi skjuts till hembygdsgården där det var middag och dans efter Blitzers orkester. Söndag var det fotografering av vinnarbilarna och hemfärd för de flesta.

Tack än en gång Thomas säger vi från Jämtlandsgruppen.

*B-309 Haldo Eriksson*



*Patrik 3 år är redan en Morrisälskare. Kanske blivande Morrisägare?*

## NORDJYLLAND

Weekenden den 24.-26. august afholdt vi vores 5. minitræf på Løgstør Camping.

Lørdagen oprandt med silende regn. Der var kommet 8 Morrissere på det tidspunkt. Rundstykkerne blev fordelt på de forskellige telte og hytter. Ved 10-tiden kørte vi en tur ned på havnen og en tur i byen. Langsom kørsel er ikke Steen's stærke side. Der gik røg i Pick-upen.

Om eftermiddagen var der åbent hus på campingpladsen med et vældigt stort fremmøde.

Efter åbent hus arrangementet kørte vi en tur til HanHerred, hvor vi besøgte den gamle herregård Kokkedal, det forhenværende dreng hjem. Herregården har gennemgået en omfattende restaurering. Det er virkelig meget interessant og vi fik en pæn modtagelse og en spændende rundvisning af den nuværende ejer, Gorm Lokdam.

Derfra kørte vi videre mod Jannum Kjøt, en meget stor klippeblok, et levn fra istiden.

I det grønne område omkring Jannum Kjøt drak vi vores medbragte kaffe. Efter kaffen og lidt snak kørte vi tilbage til campingpladsen.

Lørdag aften satte vi alle tilgængelige borde sammen i en lang række og med den store grill i midten gik vi om-

bord i pølserne som vi havde fået fra Sundby Wenbo.

Der blev også solgt amerikansk lotteri, hvortil vi havde fået mange fine præmier fra forskellige sponsorer: Løgstør Caravancenter, HanHerred Reservedelslager, Migatronic, Ekstra Købmanden v/ Else og Dan Petersen, Fjerritslev, Figaro Lydproduktion, HanHerred Bremse- og koblingservice, Neergaard Camping, støttemedlem Stinne Ebdrup.

Vi siger mange tak til alle der støtter klubben med gaver.

I løbet af weekenden havde i alt 19 Morrissere besøgt campingpladsen. Om søndagen havde vi orienteringsløb, vel tilrettelagt af Jørgen og Mogens. Selve løbet var på ca. 50 kilometer og der var en masse gode poster. Ikke alle var lige lette.

Vindere af orienteringsløbet blev Inge, Benny og Majken (A-1178 og familie).

For en ordens skyld skal nævnes at vejret om søndagen var noget af det bedste i mands minde.

En stor tak til Jytte og Poul, Løgstør Camping fordi de igen i år ville se os.

*A-1271 René  
A-1160 Mogens  
A-164 Jørgen*



# NATIONAL RALLY 1990

A-1188 Henrik Nielsen har fundet nogle billeder frem fra sin tur til MMOC's National Rally i Knebworth Park.





*Morris Minor Van med gummiforskerme.*







*Morris Minor med V8-motor.*



*En Austin Healey foran et lille udsnit af de ca. tusind Morris'er ved træffet.*

# KØRELYS

A-1498 Anders Pedersen har sendt et indlæg om automatik til bl.a. kørelys. Vi indleder med hvad færdselsloven siger omkring kørelys.

## Brug af kørelys uden for lygtetændingstiden

Midt i juni måned blev færdselsloven ændret på forskellige punkter bl.a. med hensyn til obligatorisk brug af kørelys uden for lygtetændingstiden.

Fra den 1. oktober 1990 gælder derfor følgende:

- Ved kørsel uden for lygtetændingstiden skal nærlys (kort lys) anvendes på motordrevne køretøjer.

- Ved kørsel med motorredskab gælder dette dog kun, såfremt motorredskabet er forsynet med nærlyslygter.

- I stedet for nærlys kan anvendes tågeforlygter eller særligt kørelys.

- Lygter må ikke anvendes således, at andre førere kan blændes.

- Justitsministeren kan fastsætte regler om fritagelse for pligten til at anvende nærlys m.v. ved lejlighedsvis kørsel med veterankøretøjer og ved kørsel med køretøjer under opbygning eller reparation.

Sådanne regler er endnu ikke fastsat.

Ovennævnte vedtagelser har medført fastsættelse af følgende detailforskrifter:

## Kørelys

Generelle bestemmelser:

1. Kørelys er beregnet til uden for lygtetændingstiden at øge andre trafikanters opmærksomhed på køretøjet.

2. Som kørelys kan anvendes

- nærlys
- lys fra tågeforlygter eller
- særligt kørelys.

3. Særligt kørelys kan afgives af

- kørelygter eller
- nærlyslygter med reduceret spænding.

4. Bag- og nummerpladelygter skal tænde sammen med kørelyset. Øvrige lygter til markering kan tænde sammen med kørelyset.

5. Særligt kørelys skal slukke, når køretøjets lyskontakt sættes i positions- eller nær-/fjernlystilling.

6. Et køretøj må kun være forsynet med påbudt eller tilladt kørelys.

## Kørelyslygter.

1. Kørelyslygter skal

- afgive lys af hvid eller gullig (selektiv gul) farve.

- være anbragt foran på køretøjet og være rettet fremad.

- være anbragt højst 400 mm fra køretøjets yderste kant.

- være anbragt mindst 250 mm og højst 1500 mm over vejbanen.

- have en lysstyrke på mellem 400 cd og 1200 cd. Denne bestemmelse kan

anses for opfyldt, såfremt lampen har effektforbrug på mellem 15 W og 21 W.  
- have en lysende flade på mindst 40 cm<sup>2</sup>

2. Kørelygter i et lygtepar skal være ens, herunder af samme konstruktion, farve og lysstyrke. De skal tillige være anbragt symmetrisk i forhold til køretøjets midterplan i længderetningen og i samme højde over vejbanen.

3. En kørelysgytes afstand til køretøjets yderste kant måles som afstanden mellem denne og lysåbningens yderste kant, idet der ses bort fra udvendige førerspejle og sideblinklygter.

4. En kørelysgytes største og mindste højde over vejbanen måles ved tjenes-tevægt excl. fører til lysåbningens overkant henholdsvis underkant.

### Nærlygter med reduceret spænding

1. Spændingen over lampen skal ved et 12 V eller 24 V anlæg være mindst 11 V henholdsvis 22 V ved fuld ladespænding.

For de enkelte køretøjsarter gælder følgende:

Bil

1. Bil kan være forsynet med to kørelygter

Traktor

1. Traktor kan være forsynet med to kørelygter

Motorredskab

1. For motorredskab gælder reglerne for traktor.

Motordrevet blokvogn

1. For motordrevet blokvogn gælder reglerne for bil.

### AUTOMATIK

Der er mange muligheder for at lave automatik. I det flg. vil jeg beskrive hvordan du kan montere det ved:

tågelygter

nærlys

kørelygter

dobbelt summer

Kørelygter er omtalt i det sidste nummer af Norminor (nr. 67). Jeg vil her beskrive de tre andre.

### Nær og tågelys

Til dette skal du bruge: 2 lysrelæer, 1 sikringsholder m. sikring (8-10 amp.), 6 ledninger: sort, rød, hvid, blå, brun, gul til tågelygterne.

5 ledninger: sort, rød, hvid, blå, brun til nærlys. 8 kabelsko, helst isolerede. 5 strømtve til nærlys og 6 strømtve til tågelygterne, Noget at sætte relæerne sammen og fast med, f.eks. 3M klæbepuder.

### Montering:

Man sætter relæerne sammen, som vist på fig. 1.

Tallene på fig 1 står ved benene på Hella og Bosch relæer.

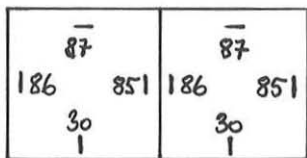


fig. 1

## Nærlys:

Du tager den hvide, sorte og røde ledning, afisolierer den ene ende og sætter en kabelsko på. Mål fra kabelskoenden 7 cm op ad ledningerne, klip og afisolér nu 10 mm på de to ny-klippede ender. Sno kobbertrådene sammen og sæt en kabelsko på, så det kommer til at ligne fig. 2.

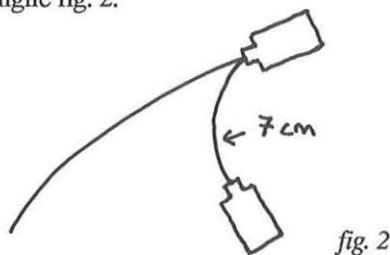


fig. 2

Den blå og den brune ledning monteres med en kabelsko hver.

Den hvide ledning monteres på begge relæers nr. 30. Den røde på begge relæers nr. 86 og den sorte på begge relæers nr. 85. Den blå og den brune på hver sin nr. 87.

## Montering i bilen:

Dette gøres nemmest ved at udtage speedometer og det højre handskerum. Ved at fjerne handskerummet, får du bedst arbejdsplads. Det er meget vigtigt at du tager den ene pol af dit batteri. Plus eller minus, det er ligemeget. Skru lyskontakten ud, og træk den ud af speedometerhullet.

Du sætter nu relæerne fast et sted bag speedometer eller handskerum.

Den røde og sorte ledning føres ud i motorrummet via et af de huller der er. Selvfølgelig ved en gummimanchet. De tre andre ledninger: hvid, blå og brun føres hen til lyskontakten og monteres som flg. ved hjælp af strømtyve.

Den hvide sættes på den strømførende (brun-blå). Den brune på positionslys (rød-grøn). Den blå på ledningen til blændkontakt (blå).

Speedometer, lyskontakt og handskerum monteres igen. I motorrummet monteres den sorte ledning på stel, f.eks. ved den sorte ledning på laderelæet. Den røde ledning skal på den tynde brun-gule ledning på laderelæet. Det er den ledning der slukker din ladelampe. På den røde ledning skal du sætte sikringsholder med sikring. Den er der for at beskytte din dynamo/generator.

Nu virker systemet således, at dit positionslys og nær/fjernlys tænder når dynamo/generator laver strøm - altså intet strømforbrug i startøjeblikket.

## Tågelygter:

Du tager den røde og hvide ledning. Sætter en kabelsko på. Mål 7 cm op ad ledningen, klip og afisolér 10 mm og sæt en kabelsko på. Se fig. 2. De øvrige ledninger monteres med en kabelsko hver.

Den hvide ledning sættes på begge relæers nr. 30 og den røde ledning på begge relæers nr. 86. Den brune ledning sættes på det ene relæ's nr. 85. Den blå på det andet relæ's nr. 85. Den gule på samme relæ's nr. 87. Se fig. 3.

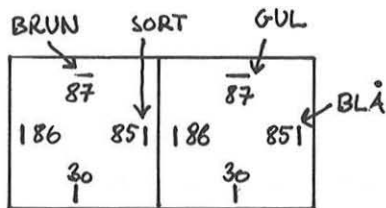


fig. 3

### *Montering i bilen:*

Den er lige som for nærlys, eneste forskel er den gule ledning der skal sættes på ledningen til dine tågelygter.

Dette system virker således, at når dynamo/generator laver strøm, tænder dine positionslygter og tågelygter. Når du tænder dit nærlys slukker tågelygterne, men kan tændes som før.

### **Dobbelt summer:**

Den fortæller dig at du har glemt at tænde eller slukke lyset. Til dette skal du bruge: 2 lyssummer, 3 stykker ledning, 3 strømtyve og 3 kronmuffer.

En lyssummer har en + og en ÷ ledning. Man tager den ene summers (A) + ledning og den andens (B) ÷ ledning og samler dem med et stykke ledning ved hjælp af kronemuffen. Denne sættes på den blå ledning på blændkontakten (det er den midterste) med en strømtyv. A's ÷ ledning og B's + forlænges med hver sit stykke ledning og kronemuffe.

Summerne gemmes under instrumentbordet. De to ledninger føres via en gummimanchet ud i motorrummet. Ledningen fra A sættes på tændspolens ÷ ledning (1). Ledningen fra B sættes på den tynde brun-gule ledning ved laderelæet.

### **Praktiske oplysninger**

Lys-relæer, summer og ledning kan hentes hos Huggeren. Lysrelæer sidder der i Golf, Passat og Audi 80 og 100. Summer sidder der i nogle Volvoer under instrumentbordet i venstre side. Den er rund, ca. 3 cm høj og 3 cm i diameter og har kun 2 stikben.

Ledningerne er dem der er monteret på hængertræk med 7 ledninger.

For en ordens skyld, spørg først om lov og lad være med at komme til at putte noget i lommerne. Hvis du nu må få det gratis, så giv en skærv til kagekassen. Jeg er selv ophugger og er glad for kage!

Med venlig hilsen og god arbejdslyst.

*A-1498 Anders Pedersen*

### **Kommentar**

Som det fremgår af ovenstående og artiklen i sidste nummer af *Norminor* ang. kørelys, er der mange måder at løse problemer om kørelys på. Som færdselsloven siger, er det jo ikke påbudt med kørelygter, men bilens almindelige nærlys er rigeligt.

Så hvis du vil slippe fuldstændig gratis om ved brugen af kørelys, så vend dig til at tænde dit nærlys og når du forlader bilen, så vend dig lige om og se om du nu også huskede at slukke lyset. Hvis du er af den glemsomme type, kan du også sætte en lille mærkat på instrumentbrættet - husk lyset! Skulle du mod forventning glemme det en enkelt gang, så er jeg sikker på at dine medtrafikanter nok skal minde dig om det.

For mig at se er det dem der sælger lygter og pærer, og dem som monterer kørelys der tjener fedt på den nye lov, når man ser bort fra trafikanter i det hele taget. For der er ingen tvivl om at kørelys højner trafikikkerheden - det skulle have været påbudt for mange år siden!

*A-232 Morten Westermann*



# TRÆVÆRK

Først en tak til formand A-1264 Herluf Knudsen for hans indlæg om træværkets vedligeholdelse på en Traveller. Men sikke en omstændig og tidskrævende omgang. Jeg, der bruger min Traveller hver dag, har hverken tid eller mulighed for at gennemføre Herluf's "lak-operation". Og så vil jeg egentlig også godt stille spørgsmålstegn ved brugen af lak. Lak, uanset lovede kvaliteter, holder efter min mening "træsygdomme" både ude og inde. Træværket får ikke lov til at ånde på en naturlig måde, og så er der også alt besværet med at slibe/skrabe den gamle lak af hvert andet år. Et arbejde, hvor man skal være meget omhyggelig, også for ikke at komme til at ridse selve billakken.

Som konsekvens af dette behandler jeg mit træværk på en anden og for mig lettere måde. En gang årligt smører jeg følgende blanding på træværket (lige som man gør med et legehús eller sommerhús):

1/3 farveløs Pinotex - specielt mod råd/svamp

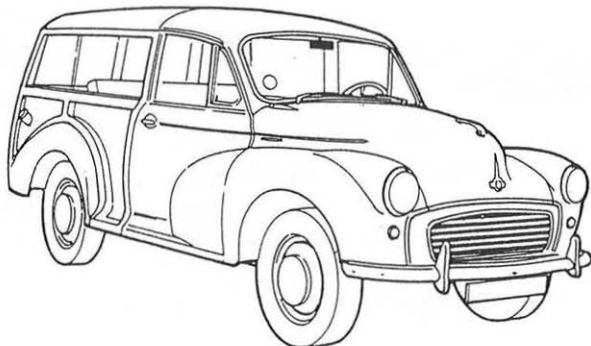
1/3 rå linolie

1/3 Pinotex med farven Pine.

Dette blandes selvfølgelig sammen til en helhed, og man får en blanding, der er meget vejrbestandig og tillader træværket at ånde og arbejde på en naturlig måde.

"Ulempen" ved denne metode er, at træværket ikke holder naturfarven, men derimod får farven Pine (der skal være farve i blandingen, da farveløs ikke giver beskyttelse mod solens stråler). Det kan jeg sagtens leve med og bilen er ikke mindre original for mig af denne grund. Men vil man have naturfarven på asketræet, så er man nødt til at "slide sig ihjel" med lakken. Men uanset, hvad du vælger, kære trækollega, så må du have en god arbejdslyst.

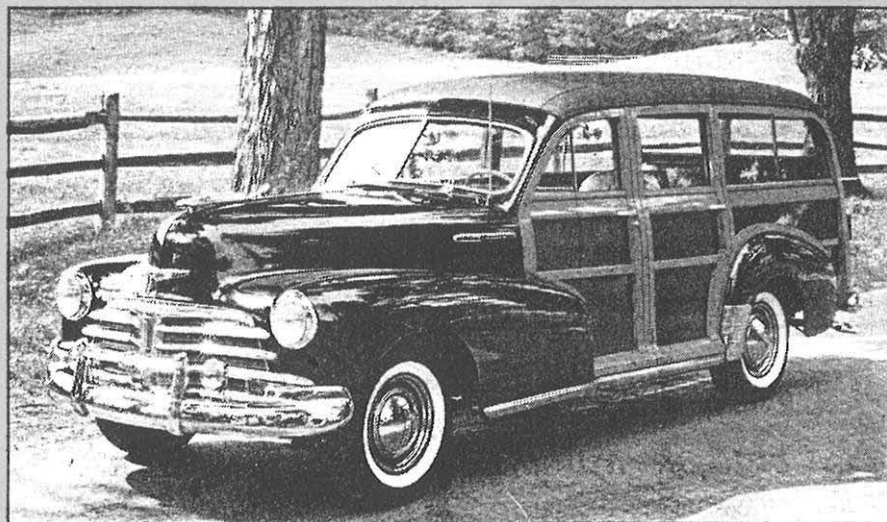
*A-1293 Jens E. H. Kjeldsen*



A-1293 Jens E. H. Kjeldsen har sendt os dette udklip fra Aalborg Stiftstidende angående "træbiler".



Morris Minor Traveller som vi lærte at kende den på de danske landeveje.



Chevrolet Fleetmaster fra 1948 - en af de talrige udgaver af »træbilen«, der er produceret i USA.

# Den har familie i USA

Jeg er den lykkelige ejer af en Morris Minor Traveller fra 1969 - den såkaldte bindingsværksbil, skriver Jens Erik Hoff Kjeldsen fra Aalborg til Bagsiden. Han har set samme type bil i flere amerikanske film, og vil gerne vide nogen om Morrissen's amerikanske træbroder.

Bagsidens bilkonsulent fik opgaven, og han oplyser, at der faktisk i årenes løb er fremstillet adskillige bindingsværksbiler. Det vil føre for vidt at komme ind på alle modeller.

En bog udgivet i forbindelse med General Motors 75 års jubilæum indeholder billeder af to bindingsværksbiler. I 1941 fremstillede GM en Buick Estate Wagon, der blev meget populær i USA. I 1948 kom en Chevrolet Fleetmaster med delvist trækarosseri på gaden.

Det er således ikke usandsynligt, at Alec Issigonis var inspireret af de amerikanske forgængere, da han skabte sin bindingsværksbil.

## BLYFRI ELLER EJ

I debatten "blyfri eller ej", kan jeg oplyse at jeg siden nytår har kørt på 92 oktan blyfri, helt uden problemer.

Motoren er en Morris 1000 super. Med denne benzintype er forbrugt 13 km/ltr. ved almindelig blandet kørsel.

I øvrigt tak for de mange gode referater og oplysninger i Morrisbladet.

*A-924 Henning Jensen, Hørsholm*

## KONTAKT- BESVÆR

Hvis du har en Morris 1000, af den ældre model, med kontakter hvor grebet er af bakkelit og du synes de er blevet lidt matte og kedelige, kan du pudse dem op med skosværite. Du tager ganske simpelt lidt skosværite (farven kan f.eks. være brun el. hvid) på en blød klud og smører det på grebet, lader det sidde et øjeblik og pudser efter.

Denne metode kan du bruge på alle de andre ting på bilen som er lavet af bakkelit, f.eks. dækslet på benzinpumpen, laderelæet og dækslet over afviserkontakten. Det kommer til at skinne og se ganske nyt ud igen.

*A-232 Morten Westermann*

# 1300 MOTOR

Vi har efterhånden fået utallige henvendelser fra medlemmer, som vil vide hvordan man monterer en 1300 Marina motor i sin Minor. Det sidste brev, vi har fået, er fra A-797 P. Kristian Nielsen i Riis, som udover at ville vide hvordan man sætter Marina motor i Minoren, også gerne vil vide, om der er andre ting fra Marinaen, der kan monteres på Minoren, f.eks. bremses, gearkasse, kardan, bagtøj og styretøj, og hvad er lovligt?

Til det sidste vil jeg svare, at udover motoren er der mig bekendt ikke noget, som må monteres på lovlig vis her i landet. Og hvad motoren angår, er det kun, hvis du har en Morris 1000 Super, du uden videre må montere en 1300 motor. Her holder den tilladte effektforøgelse på 20% sig lige netop inden for grænsen. Har du derimod en Minor med en 948-motor, er det nødvendigt også at montere de store bremses foran; så vil jeg tro syns-myndighederne vil godkende bilen.

Jeg har kendskab til flere som har eksperimenteret med både skivebremses og gearkasse/bagtøj fra Marina, og hvor resultatet er vellykket, men jeg er også overbevist om, at bilinspektionen på intet tidspunkt har været indblandet; og hvis de har, har toldvæsenet nok også!

Så vil du være helt sikker, og slippe for ubehageligheder og vel at mærke gøre det hele på lovlig vis, så vil jeg råde dig til at kontakte bilinspektionen og forelægge dem dine planer. De vil

helt sikkert fortælle dig hvad du må og navnlig ikke må.

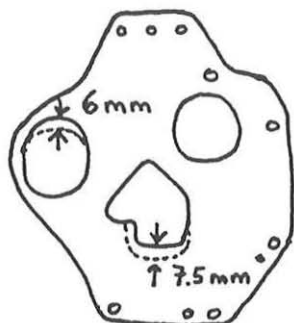
Men tilbage til motoren, så har der to gange tidligere været beskrevet i Norminor, hvordan man griber sagen an. Første gang var i nr. 15, december 1981, hvor A-001 Ole Østby havde forfattet en artikel. Anden gang havde A-297 Ove Holbæk Dalgaard oversat artiklen til dansk i nr. 33, december 1984. Det er næsten 6 år siden det sidst har været bragt, og da der er kommet temmelig mange nye medlemmer siden, vil jeg her bringe artiklen igen, med de ændringer som jeg selv har erfaret mig til, da jeg lagde en 1300 motor i min Minor.

Altså, man finder en god 1300 motor. Man fjerner de originale motorophæng. Det ene hul på højre side er gennemgående, derfor skrues man boltene igen.

Den mekaniske benzinpumpe skrues af, (med mindre man ønsker at lave systemet om så den skal bruges i stedet for den elektriske) og hullet lukkes med dækpladen fra 1100 motoren. Husk at lægge pakning imellem.

1300 motorens kobling, svinghjul og motorens bagplade fjernes, da det ikke skal bruges, hvis man agter at bruge gearkassen fra 1100 motoren. Fra 1100 motoren tager man bagpladen. Den lægger man nu oven på 1300 bagpladen, og kan nu tydeligt se, hvad der skal gøres. Hullet til krumtapakslen skal gøres større forneden, og hullet til oliepumpen skal hæves lidt.

(Se tegningen.) Bag på pladen er der en forsænkning til dækslet for olie-pumpen, den er ikke bred nok efter man har gjort hullet større. Derfor bør man få fræset forsænkningen op, eller skære lidt af dækslets kant. (Jeg valgte den første løsning, da kanten ellers bliver meget lille). Efter at man har markeret hullernes nye størrelse, går man enten i gang med en fil, eller kontakter et maskinværksted el. lign, som kan fjerne det overskydende gods med en skærebrænder.



Hullerne til styretappen på gearkassen bores op til 9,5 mm, eller tappen drejes ned så den passer i gearkassen.

Næste punkt i projektet er svinghju-let. Det originale 1300 svinghjul har 6 huller til montering på krumtappen, hvor 1100 svinghjulet kun har 4. Derfor skal der bores nye huller i svinghju-let i en drejebænk. Dette arbejde bør man lade en fagmand klare, da det er meget vigtigt at det bliver gjort meget nøjagtigt. Samtidig bør man fjerne ca. 3 mm af svinghjulets centrum ind mod krumtappen. Dette gøres dels for at gi-ve tilstrækkelig plads for starterdrevet,

der ellers vil kunne gribe fat i svinghju-let, dels for ikke at belaste krum-tapplejerne for meget. Afstanden fra svinghjul til oliepumpe bør være 2-3 mm.

Efter at svinghjulet er lavet, bør det-te, krumtappen og kobling sendes til afbalancering. Hvis man spinger det over, kan man risikere at få nogle ube-hagelige rystelser i bilen, og et stort slid på motoren.

Fra motorens front fjernes dækslet til forkæden. Begge kædehjul og kæ-dehusets bagplade afmonteres, og iste-det monterer man den fra 1100 moto-ren. Det er jo samtidig de forreste mo-torphæng. Den 1300 motor jeg har, har mekanisk kædestrammer og enkeltkæde. Det valgte jeg at bibehol-de, og så var det nødvendigt at svejse en lille stump plade på forpladen, der hvor kædestrammeren sidder. Her bruger man dækslet til at måle med. Hvis man vil montere en dobbelt for-kæde, skal de to skruehuller under det nederste kædehjul forsænknes, og man skal bruge to unbrachoskruer, for at gi-ve plads. Så er pladen klar til monte-ring. Husk at sætte kædehjulene rigtigt på (de to mærker skal være lige over-for hinanden). Olieslyngerer monter-es med F (front) fremad. Tilslidst monteres kædehuset, remskiven og den store møtrik. (Her valgte jeg at bruge den fra 1100 motoren, da jeg så har mulighed for at bruge håndsvinget når jeg stiller tænding).

Kædehuset på 1300 motoren har udluftningen gennem en lille "skor-sten". Den kan det være nødvendig at give et par slag med en hammer eller skære op på langs og svejse en flad pla-de på den forreste del. Det er for at gø-

re plads til ventilator vingerne. Man kan også vride disse en smule, blot ikke for meget, da det i så fald vil gå ud over kølingen.

Nu er selve motoren klar. Så er der bare karburator og udstødning tilbage. Her kan man bruge 1300 motorens karburator og luftfilter, blot kan det være nødvendigt at "klemme" den øverste del af luftfilterkassen, da hjelmen ellers vil ramme på. Jeg har valgt at bruge luftfilteret fra 1100 motoren. Gør man det, skal man blot huske at file både lufthuller og skruehullerne op i den runde bagplade så de passer ud for hullerne på selve karburatoren.

Hvad udstødning angår, er der også ganske mange løsninger. Blot skal man ikke bruge en original Minorudstødning, da den slet ikke er stor nok. Jeg kører med flexrør i rustfrit stål og en lydpotte, placeret samme sted som den originale. Man kan også investere i en bananmanifold og så fabrikere en udstødning selv, eller man kan bibeholde 1300 manifolden og lave en udstødning ud fra den originale 1300 udstødning. Men under alle omstændigheder bliver man nødt til selv at lave udstødningen, da der ikke findes en "original",

med den rørdiameter som en 1300 udstødning skal have.

Nu er der så kun tilbage at få ild i herligheden og så glæde sig over de yderligere 9 hk, som man får ud af arbejdet. Her i artiklen har jeg slet ikke nævnt en eventuel renovering af selve motoren. Men hvis man ønsker at lave en motor som bare er i orden, er det nok en god ide at lade hele motoren renovere, når man nu alligevel har krumtappen ude, og resten også er skilt helt ad. Jeg vil tro, at hvis man lader en autoriseret gøre arbejdet, og d.v.s afdrejning af krumtap, nye lejer, stempler, ventiler, ventilstyr, og oliepumpe, vil det måske beløbe sig til ca. 8000 kr. Så har man en ny motor og de næste 10 år behøver man overhovedet ikke spekulere på andet end at passe den ordentligt med olie.

Jeg håber dette var fyldestgørende - men skulle der være nogle medlemmer som kan bidrage med andre erfaringer ang. 1300 motor og i det hele taget andre ændringer, vil vi være glade for at kunne bringe det i bladet, så også andre kunne få glæde af det.

*A-232 Morten Westermann*

## Anhængertræk til Morris 1000

Er du ejer af en Morris 1000, nok specielt Traveller-modellen - er her en løsning på "trækproblemer", som man kan løbe ind i, når man har en bindingsværk.

Hvis man skal opfylde lovens krav om placering af nummerplade i forhold til trækrog, må kuglehovedet

ikke rage over den nederste røde streg på nummerpladen. Dette kan ikke lade sig gøre med et træk med fast krog.

Alternativet er så at flytte nummerpladen ud til siden, eller op på bagdøren. Begge løsninger er i mine øjne lige dårlige, da jeg synes det gør bilen skæv og usymmetrisk at se på.

Et andet alternativ er at få fat i et træk med aftagelig krog.

Jeg gav mig til at undersøge markedet og fandt frem til Dansk Anhængertræk i Kolding, som kunne lave et træk til Morrissen.

Jeg kørte til Kolding og snakkede med dem om hvorledes trækket skulle tilpasses bilen. De havde nemlig aldrig lavet et træk med aftagelig kugle til en Morris 1000. Da vi havde fået snakket om diverse problemer blev enden så, at jeg skulle komme over med bilen en dag, så ville de lave trækket og montere det på bilen.

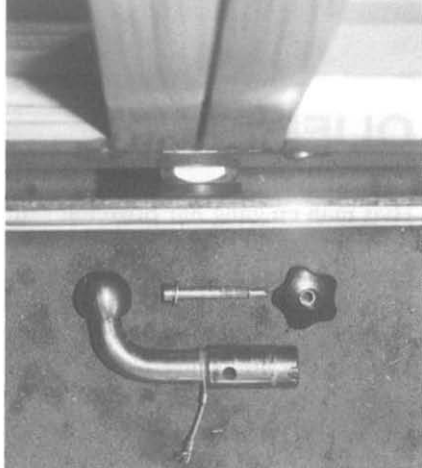
Som sagt, så gjort. Jeg afleverede bilen en dag kl. halv to og klokken fire hentede jeg bilen igen. Da var trækket fabrikeret, malet og monteret.

Det er monteret som de fleste andre træk, foran benzintanken og bagved - i den forsænkede del af bagagerummet, hvor der indvendig er lagt nogle 4 mm plader til at stive hele herligheden af. Men et gedigent og solidt træk at se til. Og alt incl. kostede det ca. 1800,- kr.

Er du interesseret i at vide mere, kan du kontakte undertegnede eller Dansk Anhængertræk, som har tlf.nr. 75 53 87 88.

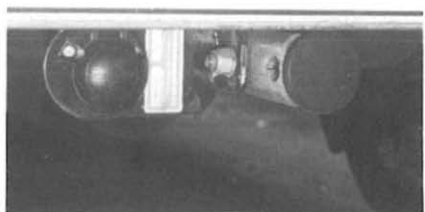
*A-232 Morten Westermann*

*Krogen er monteret og sikkerhedswiren sat gennem boltten med en split.*



*Trækkets løse dele: Krogen og boltten med det store håndtag. Gummiproppen og det yderste af trækket ses mellem bilen og nummerpladen.*

LS 45



*Trækket som det ser ud uden krog. Hullet til krogen og den gennemgående bolt er dækket af en stor gummiprop.*



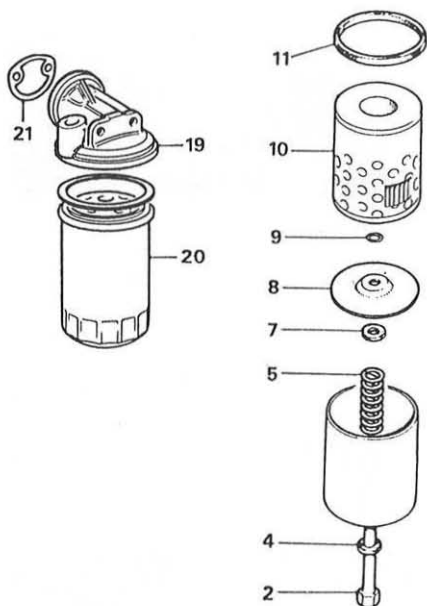
## OLIEFILTER

Hvis man en gang har prøvet at skifte oliefilter og ikke har fået pakning og filterdåse til at sitte helt nøjagtigt er man sikkert også klar over hvad det medfører. En stor oliepøl på gulvet. Det kan der gøres noget ved!

Man tager Oliefilterkonsollen fra en Mascot eller en Allegro, der har skruefilter (se tegning). Stumperne passer lige over på Morris motoren. Det eneste der skal købes er en ny pakning (ca. 5 kr hos DOMI) der passer til den nye konsol, nr. 21 på tegningen.

Holderen fås hos de fleste huggere til 50 - 60 kr. Husk at få de originale stagebolte med. Filtret koster hos DOMI 25 - 30 kr for det almindelige og 65 - 70 kr for model med magnetfælde.

*A-1188 Henrik K. Nielsen.*



## VALGETS KVALER

for en blivende Morris Minor eier.

Biri - treffene 1990 er over! En kveld like etter på ringer telefonen hjemme. Det er A-045 John Boklund som er på tråen.

- Nå kan du få kjøpt en bra Morris Minor ivrer han. Det er en 54-modell og den er 4-dørs.

Reservert som jeg kanskje er av natur tente jeg ikke øyeblikkelig på tilbudet. For liksom å vise litt interesse ba jeg om å få noe mere konkret om bilen, så som bilder og pris. Etter noen dager dumpet dette ned i postkassa. Bilen befant seg nemlig i Ålesund, hele 570 km. fra Oslo.

Joda, bilen så bra ut på bildene den, og prisen var 17.000 kr. Beskrivelsen som fulgte med fortalte at den var i bra stand. Dette var nok til å gjøre meg mere interessert. Etter en del dagers grubling ble det bestemt å ta en langtur til Ålesund for å se på vidunderet.

Sammen med A-045 John Boklund og H-091 Unni Boklund som sakkyn-dige startet Inger og undettegnede på langturen en fredag ettermiddag. Etter å ha overnattet på Bjørli hadde vi en fantastisk fin tur gjennom naturskjønne Romsdalen og Trollstigen. Høye og vakre fjell sto majestetisk på begge sider av veien. Jo, Norge er vakkert.

Forventningsfulle som vi var på å få se bilen virket nok veien til Ålesund ekstra lang denne gangen.



Sammen med regnværet ankom vi Emblem noen få kilometer før Ålesund. Den som sto utenfor og ønsket oss velkommen var Morrissen. Etter å ha hilst på eieren, A-057 Lidvard Lundanes over en varm og god kopp kaffe, var turens høydepunkt kommet. Inspeksjonen av bilen. Inne i garasjen tør jeg påstå at det ikke var et sted på bilen som ble oversett. Min medbragte sakkynndige banket og hakket overalt. Hvordan var det med rust, tro?

Jeg skal villig innrømme at interessen for bilen dalte flere hakk ettersom tiden gikk. Jeg hadde av en eller annen grunn innbilt meg at bilen var mere strøken enn hva jeg nå så. Dette tørte jeg selvfølgelig ikke å si til mine tur-

kammerater. I steden fikk jeg høre hvor bra den var. Jeg skjønte fort at det arbeide som måtte nedlegges på denne bilen ikke var noe å snakke om. De var tydelig vant til større prosjekter de. Ja, ja, de skulle bare ha lest tankene mine. Prøveturen forløp perfekt. Bilen gikk som ei kule! Hva skulle jeg gjøre? Sikkert var det i hvertfall at jeg ikke ville eller kunde bestemme meg der og da om bilen skulle skifte eier.

Mere villfaren enn noen gang startet vi på hjemturen. Denne gikk via Geiranger og Grotli. Bare så synd at været var dårlig. Vi fikk derfor ikke den naturopplevelsen ved å kjøre Geirangerveien og Ørnefjellveien som vi ville fått i pent vær. Det er ikke fritt for



at tankene mine og samtalene dreide seg om Morris på hjemturen. Stemningen for å kjøpe bilen svingte nesten for hver mil vi kjørte. Jeg kunne være bestemt for å kjøpe bilen, for så i neste øyeblikk å være helt avvisende.

Nei, dette var ikke lett. Sikkert var det i hvertfall at jeg måtte bruke de nærmeste dagene til å ta en avgjørelse.

A-045 John Boklund tok meg med en dag til A-001 Ole Østby for å se på hans 4-dørs. Denne var ferdig restaurert. Besøket gjorde meg både skremt og interessert. Skremt for hvor mye arbeide jeg eventuelt kjøpte meg. Interessert var jeg selvfølgelig i å få bilen slik som Ole sin.

Villfarelsen og frustrasjonen var stor i dagene som fulgte. Hva skulle jeg gjøre? Kjøpe eller ikke kjøpe? Familieråd ble holdt. Det var nok stemningen for å kjøpe bilen.

Vel, avgjørelsen måtte tas! Ved å samle alle positive og negative (om det fantes noen) sider ved et eventuelt bilkjøp ble veiet mot hverandre. Det ble stor overvekt for bilkjøp.

ENDELIG, bestemmelsen var tatt. Bilen skiftet eier. Telefoner med bjeskeden ble tat, både til A-057 Lidvard Lundanes og til forsikringselskapet.

Dessuten ble mine sakyndige på Ålesund-turen informert om avgjørelsen. Alle mottok den positivt.

Så var det da bare å vente på at bilen skulle komme over fjellet. En fredag i sidste halvdel av september var flyttedag for Morrisen. Den ankom Oslo på trailer. Dette var det mest praktiske og lønsomme.

Etter noen små fremvisningsturer i hovedstaden ble bilen plassert trygt hjemme i garasjen. Tiden var kommet for å skrape rust!

Når dette skrives er det gått nesten 1 måned siden bilen kom. På denne tiden har jeg blitt bedre kjent med Morrisen.

Det første jeg gjorde etter at avgjørelsen var tatt om bilkjøpet, var å melde meg inn i klubbens Oslo - avdeling. Til nå har jeg vært på 2 møter og avdelingens medlemmer skal ha en stor takk for den fine måten Morrisen, Inger og jeg er blitt mottatt på. Vi gleder oss til årene som kommer.

Jeg angrer ikke bilkjøpet. Det er heller ikke mye rust på bilen når vi tenker på at den er 36 år gammel.

Vi er blitt lykkelige og frelste MORRIS-EIERE.

*A-1676 Trond Vieskar*

# KØB OG SALG

Sælges: Morris Minor 1000 årg. 62. Synsfrit træk, helt original. Lakeret i original hvid farve. Alt er lavet fra a-z. Ingen rust. Har været under arbejde i 2 1/2 år. Synet den 26. juni 1990 med 0 fejl. Billede foreligger. Pris 30.500 kr.  
henv.: Andreas Nielsen, Over Jersdal, 6500 Vojens, tlf. 74 54 75 84, efter kl. 16.

Sælges: Morris Minor 1000 Super, årg 1968. Synet Oktober 1990, skal males. God stand  
henv.: Flemming Thomsen, Bakkevej 12, 2765 Smørum, tlf. 42 97 39 30.

Sælges: Morris Minor Super, årg. 67. Km 93.000. Der er ingen skærme og frontstykke. Pris 1800 kr.  
1 motorhjelme, 100 kr. 2 stk. hængsler til bagklap (lidt matte), stk. 25 kr. 1 stk. forreste kofanger, lidt rust, crom grim, 100 kr.  
henv.: A-1091 Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00, bedst efter kl. 16.30.

Sælges: Morris 1000, uden gearkasse, motor og div. reservedele. Registreringsattest medfølger.  
4 stålskærme, for og bag. 2 glasfiberskærme, anhængertræk, kølergrill, 2 sæder for og bag, diverse stumper.  
henv.: A-638 Bruno Nielsen, Mosevang 58, 6430 Nordborg, tlf. privat: 74 49 14 31. Tlf. arb. 74 88 51 15.

Sælges: Morris Minor Pick-up, årg. 61, med originalt stållad. Pris: 6.500 kr.  
Morris Minor årg. 61. Pris: 1.200 kr.  
henv.: Lars Bischoff, Sdr. Skovvej 22, Halting, 8543 Hornslet, tlf. 86 99 95 67.

Sælges: Morris 1000 Super, årg. 67. 2 ejere, spindel i den ene side defekt, trænger til en kærlig hånd. Prisforslag: 1000 kr.  
henv.: Poul Danielsen, Wedellsborgvej 34, 5592 Ejby, tlf. 64 78 10 88.



Sælges: 4 nye Allycat Rally Special. Alloy fælge 5 1/2" x 13, med 4" hulafstand. Sølv med poleret kant. Passer perfekt på Morris 1000. Pris: 4000 kr  
henv.: A-407 Palle Hansen, tlf.: 65 91 66 61.

Sælges: 4 glasfiberskærme m. lygter 1000,-  
Front, metal 200,-  
Forklap 150,-  
Bagdøre til Van (lidt rust) 250,-  
1100 motor 500,-  
Gearkasse (1100) 1500,-  
Bagtøj (personvogn) 300,-  
Marina 1300 m. gearkasse 1000,-  
Køler 150,-  
Starter, dynamo pr. stk. 75,-  
Lade, startrelæ, pr. stk. 50,-  
For- og bagrude, pr. stk. 100,-  
Torsionsstænger 50,-  
Varmeapparat 75,-  
Blinkarm 150,-  
Ratstamme 250,-  
Sort bagsæde (flot) 300,-  
henv.: A-1188 Henrik K. Nielsen, tlf. 66 16 57 28.

Sælges:	1 sæt glasfiberskærme m. udbygning	3500,-
	2 fine døre til Pick-up	700,-
	1 fin bagklap til org. jernlad	500,-
	1 ny benzintank	500,-
	Dørpaneler i glasfiber, pr. stk.	100,-
	Kofangerhorn, glasfiber, pr. stk.	150,-
	Bagkofanger i glasfiber	100,-
Henv.:	A-472 Kim Kleis, Dejbjergvej 1, 6940 Lem, tlf. 97 34 14 58 mellem kl. 16 og 18.	

Sælges:	P.g.r.a. Traveller-projekt sælges Ford Anglia Estate (varevogn), årg 63. 59.000 km. 4 af slagsen i DK. (kørende). Rusten i bunden, mangler rat og styrehus, ellers komplet. Fint crom, kasket-lygter. Skal ses. Prisforslag: 1.500 kr.	
Henv.:	A-1515 Lars Thygesen, Sølvgade 4 B, Ø. Kippinge, 4840 Nr. Alslev, tlf. 53 83 25 15, efter kl. 17.	

## KLUBBEN SÆLGER:



T-shirt (S, M, L, XL)	60,-Dkr
Sweat-shirts (kun str. S)	100,-Dkr
Norminor, nr. 15 - 67, pr. stk	5,-Dkr
Klæbemærker, pr. stk	10,-Dkr
3 stk	25,-Dkr
Strygemærker, pr. stk	10,-Dkr
Jakkemærker, pr. stk.	25,-Dkr
Grill emblem	95,-Dkr
Te-krus med klubbens logo	35,-Dkr
Askebæger med klubbens logo	35,-Dkr

## MORRIS MINOR BØGER

Morris Minor & 1000. Guide to Purchase and Do It Yourself Restoration af Lindsay Porter. Udførlig købstips og restaureringsvejledning. Restaureringsarbejdet bliver detaljeret beskrevet ved hjælp af mange fotos.

Indb. 272 sider. 174 kr.

Morris Minor bøger i Super Profile-serien, beskriver kortfattet historie, udvikling, test, teknik mv. Indb. 56 sider. 98 kr.

Morris Minor & 1000  
Morris Minor serie MM

Morris Minor 1000 Haynes reparationshåndbog. Bogen der er lige så vigtig som registreringsattesten. Meget udførlig værksteds-håndbog.

Indb. 200 sider. 160 kr.

Morris Minor- The World's Supreme Small Car af Paul Skilleter. Ny opdateret udgave af standardværket om Morris Minor. Historie, teknik, særheder og restaureringsarbejde. En uvurderlig bog for alle Minor-fans.

Indb. 228 sider. 218 kr.

Morris Minor bøger i Brooklands-serien. Indeholder test og teknikbeskrivelser fra verdens førende motormagasiner. Mange fotos og tegninger. 122 kr.

Morris Minor Collection no 1  
Morris Minor 1948-83  
Morris Minor Restoration

Morris Minor instruktionsbog. Genoptryk af den originale engelske instruktionsbog til Minor 1000

TOCO autoinform  
Hasseløvej 101, Hasselø  
4873 Væggerløse.  
Tlf ekspedition, 53 87 79 86,  
hver dag efter kl. 17.

## MORRIS MINOR MODELBIER

Corgi modeller i skala 1:43. Kun Saloon. da Van-modellen desværre er udsolgt. 115 kr.

Alle ovennævnte varer er lagervarer. Der tages forbehold for udsolgte varer, der dog hjemtages mod en leveringstid på 3-4 uger.

TOCO autoinform  
Hasseløvej 101, Hasselø  
4873 Væggerløse.  
Tlf. ekspedition, 53 87 79 86,  
hver dag efter kl. 17.

---

## RABAT

Vi er blevet kontaktet af nogle medlemmer, der har forsøgt at få rabat ved de firmaer der har været på listen i Norminor, men ikke har kunnet opnå denne rabat. Vi har kontaktet alle firmaerne, og her følger en revideret liste:

**Ringsted Batteri Central**  
Roskildevej 149, Ringsted giver 15% på akkumulatorer.

**Auto Centralen**  
Østre Havnevej 12, Holbæk, giver 10%

**Viki Biler**  
Sundholmen 35, Nørresundby giver 10%

**Jari Auto**  
Sct. Mathias Marked, Viborg giver 10 - 20%

**E. M. Jensen**  
Odensevej 101, Odense, giver 10%

**Norron Vareservice**  
Jac Aallsgt. 54, Oslo giver 10%

Ved henvendelse til disse firmaer gælder altid forevisning af medlemskort (giro-kvittering for betalt kontingent)

Hvis du kender nogle firmaer der vil give rabat til klubbens medlemmer, så kontakt os venligst!

## NYE MEDLEMMER

- |        |  |        |  |
|--------|--|--------|--|
| A-1670 | Svend Erik Hansen<br>Akmajvej 6<br>6560 Sommersted       | A-1677 | Tummas I Gardi<br>Rektorparken 18, 4. th.<br>2450 København SV |
| H-1671 | Gitte Hansen<br>Akmajvej 6<br>6560 Sommersted            | A-1678 | Søren Aabo<br>Fengersvej 5<br>2500 Valby                       |
| A-1672 | Lars Lond<br>Bjarkesvej 33<br>8230 Åbyhøj                | A-1679 | H. Barkum<br>Skolebakken 6<br>5800 Nyborg                      |
| A-1673 | Verner Jensen<br>Hybenvej 2, Everdrup<br>4733 Tappernøje | A-1680 | Jens Tagensen<br>Favstrupvej 4<br>6070 Christiansfeld          |
| A-1674 | Birgith Gudskov Nielsen<br>Koutrupvej 17<br>7160 Tørring | A-1681 | Claus Bjerglund Andersen<br>Holtevej 11<br>8000 Aarhus C       |
| A-1675 | Hans-Mikael Hansen<br>Sønderbro 17<br>6800 Varde         | A-1682 | Jørgen Julius<br>Skottevej 3<br>6600 Vejen                     |
| A-1676 | Trond Vieskar<br>Kryss vn. 8<br>0583 Oslo 5              | A-1683 | Dennis Jensen<br>Skrænten 55<br>6700 Esbjerg                   |



09052

100407

00

PALLE B HANSEN

ERIKSGADE 16  
5000 ODENSE C



Denne specielle Hummer-Morris er også »fanget« ved MMOC's National Rally 1990. Læg i øvrigt mærke til nummerpladen.