

NORMINOR

Nr. 69 Januar 1991

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Kom til »Primus Treff« i Norge den 9. - 10. februar.

Bilen her skal du dog ikke forvente at få at se !

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

Lars Skovly

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. Februar 1991

Oplag: 1000 eksemplarer

Tryk: Centraltrykkeriet, Odense, Danmark.

LOKALGRUPPER

	Gruppe	Kontaktperson	Telefon
NORGE	Oslo	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 styremedlemmene på forhånd i tefelle det er spesielt program.	
	Møre	A-1339 Henry Eide - Lerstadvakken N-6014 Ålesund	071 43663
SVERIGE	Jämtland	A-1074 Kåre Torfjäll - Furutorpsgatan 23 - S-83137 Östersund	063-113931
	Dalarna	A-838 Thomas Eriksson - Kråksbergsvägen 4 - S-79200 Mora	0250-15445 Bost. 13530 Arb.
	Göteborg	A-1169 Matz Lundgren - Von Gerdesgatan 7 - S-41259 Göteborg	031 183220
DANMARK	Nordjylland	A-164 Jørgen Ebdrup - Vestavej 14 DK-9200 Ålborg SV	98 18 23 29
	Randers	A-120 Anton Kamp Nielsen - Østergade 17, Asferg - DK-8990 Fårup	86 44 32 95
		Klubbmøde - mikrotræf - åbent hus : Den sidste lørdag i måneden kl. 10 - 17, Østergade 17 - 19, Asferg.	
	Midtjylland	A-614 Peter Ølholm - Ejstrupvej 27 th. - DK-8340 Malling	86 93 33 74
	Østjylland	A-082 Jens Mondrup - Svendsgade 135 - DK-7100 Vejle	75 72 07 27
	Sønderjylland	A-216 Johannes Juhl - Lindevej 8, Overjerstal - DK-6500 Vojens	74 54 74 96
		Klubbmøde: Se under Als.	
Als	A-697 Poul Iversen - Mosevænget 5 DK-6440 Augustenborg	74 47 21 81	
	Klubbmøde: Den sidste onsdag i måneden. Angående sted, se i bladet, eller ring til kontaktpersonen for Als eller Sønderjylland.		

DANMARK	Gruppe	Kontaktperson	Telefon
	Fyn	A-1188 Henrik Nielsen - Saxovej 91, 1.34 - DK-5210 Odense NV	66 16 57 28
		Klubmøde: Den første tirsdag i måneden kl. 19.00 i Ungdomsklubben på Næsby Skole, Skolevej, Næsby.	
	Sydfyn og øerne	A-596 Albert Hansen - Brændeskovvej 18 - DK-5700 Svendborg	62 21 98 06
		Klubmøde: Den sidste tirsdag i måneden kl. 19.30 på Stenstrup Kro.	
	Nordvest Sjælland	A-990 Poul Henning Hansen - Havnsøvej 5 - DK-4591 Føllenslev	53 46 87 10
		A-881 Max Christensen - Hagestedvej 18 - DK-4532 Gislinge	53 46 34 82
		Klubmøde: Den første tirsdag i måneden. Nærmere oplysninger hos kontaktpersonen.	
	København	A-827 Leth Møller - Vagtelvej 33 DK-2000 København F	31 86 01 86
	Sydsjælland	H-386 Ketty Rasmussen - Sorøvej 484-486, Rislev - DK-4700 Næstved	53 73 65 49
		Klubmøde: Den første søndag i måneden kl. 19.30 på Sorøvej 484.	
	Lolland-Falster & Møn	A-1362 Kenneth Simonsen - Danmarksvej 3 - DK-4800 Nykøbing F.	54 85 36 64
		A-1461 Dennis Hansen - Bygaden 10, Nagelsti - DK-4800 Nykøbing F.	
	Bornholm	A-1036 Esben Hansen - Sandflugtsvej 22, Kredsen 8 - DK-3700 Rønne	
		A-1174 Allan Rasmussen - Smedegårdsvej 23 - DK-3700 Rønne	

FORMANDENS SIDE

Så er det Norminor-tid igen og vinteren burde være over os; men her i Danmark kunne vi vist godt gå hen og blive berømte for grønne vintre, det er jo nok værre for vore norske og svenske venner.

Dette skulle så blive det sidste Norminor for i år, selvom nogle af jer måske først når at få det i 1991. En jule- og nytårshilsen til vore medlemmer vil le også være på sin plads; men hvordan med at få den skrevet så tingene kommer til at passe, når posten ikke kommer ud på samme tid i alle 3 lande og postvæsenet vil have bladet i de allerførste dage af december for at have det ude inden den 24., derfor den lille julehilsen som alle gerne skulle have fået inden jul.

Vi vil gerne sige tak til alle dem som har skrevet til os i årets løb, både med indlæg og andet. Det er jo helt rart at mærke at der er liv i vore medlemmer, nogle mere end andre. Dog kunne vi godt tænke os, at der kom mange flere indlæg. Grunden til at der ikke er kommet flere kan være at de fleste tænker - hvad kan klubben gøre for mig og derved helt glemmer den tankegang der hedder: hvad kan jeg gøre for klubben? Heri ligger også en opfordring til at støtte lokalgrupperne, for jo bedre det går i disse desto bedre kommer hele klubben til at køre.

Generalforsamlingen 1991

Da der ikke har været nogen respons på vores efterlysning ang. afholdelse af generalforsamlingen, vil vi selv stå for arrangementet. Det bliver igen i 1991 på Næsbylund Kro i Odense. Datoen bliver den 16. marts, men læs mere på side 7.

Sommertræf 1991

I år er vi i den heldige situation at vi allerede nu kan afsløre datoen for sommertræffet 1991. Det bliver i uge 28, den 12.-13.-14. juli og stedet bliver Ålesund, hvor man har fundet en campingplads der vil huse os. Det bliver noget af en tur for nogle, men nu skulle der jo være en mulighed for at nå at få ferien bestilt, så man evt. kan bruge en uges tid på sagen.

A-1264 Herluf Knudsen

DATO	ARRANGEMENT	ARRANGØR
Januar		
tir. den 8.	Klubmøde, Næsby Skole	Fyn
søn. den 20.	Klubmøde v. A-438 Kaj Larsen, Vejle	Østjylland
Februar		
lør./søn den 2.-3.	Week-end ophold.	Nordjylland
lør./søn den 9.-10.	Primus Treff.	Oslo
søn. den 17.	Klubmøde »Estakaden«, Vejle	Østjylland
Marts		
lør. den 16.	Generalforsamling	Fyn
Juni		
søn. den 2.	Træf på Skjoldenæsholm	Reneault-veteranerne
Juli		
fre. - søn. den 12. - 14.	Sommertræf i Ålesund	Møre

GENERALFORSAMLING 1991

NMMK's generalforsamling afholdes igen i år på Næsbylund kro i Odense. Lørdag den 16. marts 1991.

Dagens program:

kl. 12.00: Spisning på Næsbylund Kro

Tag-selv-bord: voksne 115,- kr
børn u.12 år, halv pris.

kl. 13.30: Generalforsamling

Dagsorden:

1. Valg af dirigent og referent
2. Formandens beretning
3. Regnskab
4. Stedsgruppernes beretning
5. Evt.

Evt. filmforevisning, hvis der bliver tid efter generalforsamlingen

Vi skal være ude af lokalerne inden kl. 16.30.

Vi håber at mange vil møde op. Af hensyn til bestilling af middagen er sidste frist for tilmelding til generalforsamlingen den 15. februar 1991. Tilmeldingsblanket finder du på side 19.

Bestyrelsen

PRÆMIEVINDERNE

ved Sommertræffet 1990

Vi har fået fremskaffet listen over vinderne ved træffet i Orsa sommeren 1990.

Original klasse

2-dørs: A-484 Claus Hansen

4-dørs: A-1134 Göran Grape

Cabriolet: A-016 Jens Chr. Jensen

Traveller: A-1226 Gunnar Andersen

Van: A-116 Roar Bjørge

Pick-up: A-016 Jens Chr. Jensen

Cabriolet: A-322 Trygve Sandberg

Traveller: A-897 Mikael Erikson

Van: A-045 John Boklund

Pick-up: A-1346 Sten Jørgensen

Udover disse præmier var der også Peoples Choice, anden- og tredjepræmier, som A-838 Thomas Erikson havde sørget for sponsorstøtte til. Desuden var der 3 Funny Prices og en præmie til Distance Driver, som klubben havde sørget for.

Åben klasse

2-dørs: A-1074 Kåre Valentin Torfjäll

4-dørs: A-1383 Leon Åby Thomsen

Peoples Choice

A-1383 Leon Åby Thomsen, 4-dørs

Funny Prices

A-120 Anton Kamp, fik prisen på grund af sin Traveller med turbo - den var på sin "jomfrutur" til Orsa (!) og vedblev med at springe toppakninger - så Anton, han kæmpede !

A-026 Hans Volden, fik prisen på grund af et løst bagtøj på sin Van - så løst at det rutsjede frem og tilbage un-

der bilen og Hans måtte have kørelighed på fællesturen ! Vi håber han kom sikkert hjem.

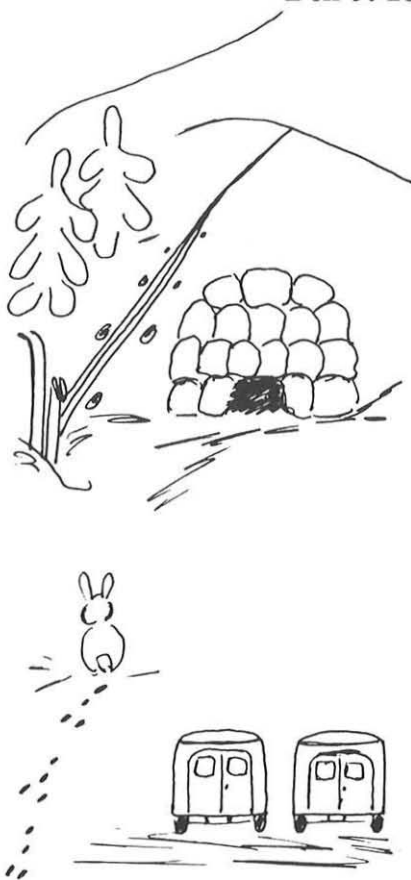
(Disse vovelige streger er ikke en opfordring til andre!)

Distance Driver

A-1119 Norbert Klinke

PRIMUS TREFF 1991

Den 9.-10. februar 1991.



Godt nytt år! Så er tiden moden for å invitere til det 7. primustreff. Interes- sen for å følge primustreffet, særlig på afstand, har i de siste årene vært stor. Vi har kunnet glede oss over både dansk og svensk deltagelse. Vi håper at dette også blir årets situasjon. I tillegg kunne vi tenke oss en noe bredere opp- slutning av egne landsmenn.

Treffet vil i hovedsak følge den gamle lest med avreise fra Oslo grytidlig lørdag morgen 9. februar og oppsam- ling ved Gjelleråsen kl. 07.00. Derfra går ferden mot Fagernes, nærmere be- stemt Dokka. Her blir det proviantering før oppstigning til Vasslia ovenfor Nordsinni stasjon. Etter opprigging av leiren og en bit mat er det tid for litt vinterleker, en skitur eller hva vær og føreforhold måtte tillate. I ly av en telt- duk, snø og vintermørket slukkes tørst og sult under livlig snakk henimot mid- natt. Søndagen gåt også med til vinter- lige uteaktiviteter, start-tester av bil- ene, fotografering og tilslutt nedrig- ging og avreise utpå ettermiddagen.

For å kunne delta på dette treff trenger du en del personlig utstyr: Langt undertøy, varmt ulltøy, vindtett yttertøy, eventuelt skiutstyr, skjerf, lue, votter, solbriller, ekstra sokker, liten rygsekk eller rompetaske, sovepose for vinterbruk og liggeunderlag for å nevne noe. Bilen trenger også litt ekstra, så som kondensfjerner og snøkjeder. Primussen er treffets varemerke, så glem ikke den.

Er du tvil, ta kontakt med din lokale sportsforretning eller oss i Oslo-gruppen.

For å kunne planlegge treffet vil vi at de som ønsker å delta returnerer nedenstående skjema i utfylt stand innen 20. januar til Oslo-gruppen. Treffavgiften på ca. kr. 50,- gjøres opp på stedet.

Vel møtt!

Oslo-gruppens styre

TILMELDING

Tilmeldingskupon finnes på side 19.

OSLO gruppen

Det skjer saker og ting i Oslo-gruppen også. Fremmøtet begynner og bli bra igjen!

Kanskje fordi vi sender ut skriftlig påminnelse om møtet og program hver gang.

Nytt er det også at møtet ikke alltid holdes første onsdagen i måneden, tirsdag blir også brukt.

Oktobermøtet onsdag den 3.: På kjemisk Institutt viste vi video fra årets treffer og 9 Minorer og 18 medlemmer møtte frem.

Novembermøtet tirsdag den 6.: På Teknisk Museum møttes vi og tok en lang spassertur gjennom den flotte ut-

stillingen. Etterpå ble det kaffe med tilbehør i kaffetarian. Resultat: 17 personer her også!

Desembermøtet tirsdag den 4.: Olav og Reidun ba oss på julebord. Vi møttes 17 personer til en kjempehyggelig kveld med god mat og alkohol-fritt!

Vi takker atter en gang Reidun og Olav for selskapet og for alle de flotte premiene som ble loddet ut, det ga en god slant i klubkassa.

Velkommen til Primustreff.

Oslo gruppa ønsker alle et godt nytt år.

A-001 Ole J. Østby.

Besked fra



ØSTJYLLAND

Så er vi på banen igen. I ønskes alle et godt nytår med håb om et aktivt Minorår.

Efter længere pause med skrivelserne i Norminor, vil jeg gerne fortælle lidt om, hvordan vi har det i Østjylland.

Siden sommer har vi haft en fast mødedag den 1. søndag i hver måned. Vi har været på besøg ved 6 forskellige medlemmer.

Programmet har været afvekslende: garage-besøg - Løveparken - køreture o.s.v., men det vigtigste er nok, når snakken går ude mellem bilerne eller inde rundt om kaffebordet. Nok om det - der kommer mere i årsberetningen.

20. januar 1991 kl. 14.00

I det nye år mødes vi ved A-438 Kaj Larsen i Vejle. Jeg har hørt rygter om, at vi skal til Bredsten og se Jens Otto's

nye værksted. (det er ham der udretter mirakler i plade- og bulearbejde på Minorer derhjemme i garagen). Derefter køre vi hjem til Kaj og Birthe og får kaffe/the.

Tilmelding på tlf. 75 84 09 57.

17. februar 1991 kl. 14.00

I februar holder vi årsmøde for Østjylland. Det sker på restaurant "Estakaden", Vejle Lystbådehavn. Mødet vil forløbe således:

- Årsberetning
- Regnskab
- Valg af bestyrelse
- Planlægning af 1991
- Evt.

Der vil blive serveret kaffe/the med kringle uden beregning, så gi' lige en melding om, hvor mange I kommer.

Tilmelding på tlf. 75 72 07 27.

A-082 Jens Mondrup

FYN

Det første møde i det nye år er blevet rykket til tirsdag den 8. januar, og af-

holdes som sædvanlig i ungdomsklubben på Næsby Skole.

A-1188 Henrik Nielsen

NORDJYLLAND



I sidste nummer af Norminor fortalte vi om vores besøg på Kokkedal Slot. Nu har vi fået fremkaldt et billede derfra, og det skal I ikke snydes for.

Week-end ophold 1991

Sædvanen tro afholder vi week-endophold den første week-end i februar. Denne gang bliver det den 2. og 3. februar 1991.

Vi skal til Slettestrand, nærmere betegnet Rønne's Hotel og Restaurant.

Vi mødes der kl. 14.00 til eftermiddagskaffe, og om aftenen er der »det

store kolde bord« med lune retter, og så er der musik og dans til kl. 01.00.

Søndag morgen er der »ta' selv bord«, og derefter er der frit slaw.

Prisen for alt dette er kr. 335,00 pr. person.

Tilmelding senest den 7. januar 1991 til Jørgen på tlf. 98 18 23 29, eller til René på tlf. 98 17 06 09.

Sidste frist for betaling er den 9. januar 1991.

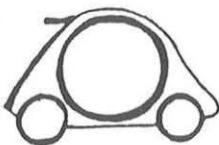
På gensyn

A-1160 Mogens

A-1271 René

A-164 Jørgen

TREFF IL USEN



Dette var topp!

Fredag kveld 17. august '90 satte jeg avsted fra Rødberg til Oslo (180 km), med min Minor 4 dørs '53.

Der hadde jeg min campingvogn stående.

Etter en god natt i Petiten var Skjeberg neste mål. Jeg hadde håpet å få følge med andre 1000 kubikkere, men ingen var og se!

Været var som vanlig, sol og regn om hverandre!

Vel på plass på Borregaard-arbeidernes feriehjem tusset det frem "småbiler" overalt.

Her var Saab, IFA, Ford, Renault, Austin Seven. Fiat Topolino, DKW,

Hilmann, Penhard, BMW Isetta, Heinkel, NSU, Goggomobil, Messerschmitt m.m. og i tillegg 6 Morris Minor.

Vi fikk servert varm mat før vi skulle ut og kjøre rebus-løp. Jeg ville ha Petiten med i løpet, men uten kartleser gikk det ikke greit. Ikke ville Minoren gå heller. Etter at siste mann hadde kjørt så gikk den igjen. Jeg kørte feil allerede etter første post, men fant deretter 3 før 2. Etter dette så gikk "det så meget bedre".

Jeg kom i mål i Gamlebyen i Frederiksstad. - Ett sted som er verdt ett besøk om man er på de kanter!





55 biler hadde kommet i mål og deretter fortsatte vi i karavane inn på Frederiksstadmessen, hvor besøkende kunne avgi stemmer på sin favorittbil. Vinner ble Bjørn Høyvangli med en Austin Seven 1932. Deretter kjørte vi samlet tilbake til Skjeberg hvor vi hadde litt fri før sosialt samvær med grilling og premieutdeling.

Prosentvis var vi godt representert med 6 Minorer av 55 deltagende biler.

Foruten undertegnede med 4 dørs fra 1953 og NKP Petit campingvogn fra 1964, kom Olav Bjørge m/ fam. i 2 dørs fra 1962 med Lillebror kombihenger, Peter Holmin i 2 dørs fra 1959, Jon Sørensen i 2 dørs fra 1958, Erik Arnesen i 4 dørs fra 1957 og Lars Hernes m/ frue i en 2 dørs fra 1959, alle medlemmer av NMMK.

Treff Til Tusen, med biler opp til 1000 ccm er en ypperlig treff med godt miljø og den arrangeres av Club Re-

nault Norge, Norsk DKW Union, GammelSabbens Venner, Norsk Mikrobil Register og Østfold Veteranvognklubb.

Premiering ble som følger:

- 1) Haakon Isdahl, AU 1000 Lim. 1962
- 2) Christian Berteau, Fiat Topolino 1938
- 3) Knut Wolland, DKW 3-6 1956
- 3) Ole Birger Gjerve, Messerschmitt KR 200, 1959
- 6) Lars Hernes, Minor
- 9) Ole J. Østby, Minor
- 14) Olav Bjørge, Minor
- 15) Jon Sørensen, Minor
- 22) Erik Arnesen, Minor
- 25) Peter Holmin, Minor

Ett meget vellykket treff - vi håper at flere NMMK medlemmer finner veien neste år.

A-001 Ole J. Østby

SKJOLDENÆSHOLM 1991

Træf for folkelige veterankøretøjer.

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm og Renault Veteranerne indbyder til træf på Sporvejsmuseet søndag den 2. juni 1991 kl. 10 - 16. Museet er beliggende mellem Roskilde og Ringsted.

Ved de fleste arrangementer for veterankøretøjer er der en tendens til, at der fokuseres på kostbare og sjældne eksemplarer. Vi kunne derfor tænke os til en afveksling at bringe de mere folkelige køretøjer i centrum. For bilernes vedkommende forestiller vi os, at et produktionsår fra 1940 til ca. 1965 samt at motorstørrelse på op til ca. 1200 ccm dækker begrebet folkebil. For motorcykler sættes kun den øvre grænse ved 1965. Som de måske fornemmeste repræsentanter for folkelige køretøjer, håber vi at se en del veterankøretøjer til træffet.

Det bliver tale om et træf i ordets egentlige betydning. Det er meningen,

at vi skal have tid til at snakke sammen og studere hinandens køretøjer. Der bliver således ikke arrangeret køreture eller konkurrencer. Madpakken og kaffen skal naturligvis medbringes og den kan i tilfælde af dårligt vejr indtages under museets tag.

Tilmelding til træffet foretages på den måde, at du sender et brev med oplysninger om: Navn, adresse, køretøj/årg og antal voksne og børn som vil deltage, sammen med en adresseret og frankeret svarkuvert (porto op til 100 gr.), senest den 1. maj 1991 til:

Flemming Jensen, Vestenskovvej 11, 4900 Nakskov.

Der vil herefter blive tilsendt fribilletter til alle tilmeldte. Billetterne gælder både som adgang til museet og til kørsel med sporgvogne.

MORRIS MINOR CABRIOLET-SEKTIONEN

v/ A-016 Jens Chr. Jensen



Cab. møde den 1. maj 1991 i de sædvanlige lokaler.

Flere forespørgsler angående glasfiber hardtop til Minor cab. vil blive undersøgt.

Cab. sektionen vil deltage i 1991 Båstad Classic Show, Sverige.

Skal Cab. sektionen sammenlægges med en anden mærkeklub (åbne sportsvogne)?

TRAVELLER OG TREVERK

I de siste Norminor er det blitt gitt mange tips om hvordan man skal behandle treverket på Travelleren.

Jeg vil her fortelle om et godt råd som kan brukes når treverket har mange stygge sorte flekker. Flekkene kommer p.gr.a. dårlig vedlikehold tidligere, rett og slett fordi pussing og lakering ikke er blitt gjort regelmessig.

Dette er ikke helt riktig, for sorte flekker kommer også innenifra. Skjermene f.eks. er skrudd fast opp i treverket. Her er det presset inn "muttere" (møtrikker) i treverket, disse vil med tiden ruste og evgi rustfarge som trenger gjennom treverket og opp til overflaten.

Disse muttere bør fjernes og nye bør settes inn, de nye bør selsagt være i syrefast stål!

Problemet er altså disse sorte flekkene, treverket kan skiftes ut, men det er en omfattende operasjon som mest gjøres hvis det er råte til stede.

I Norminor nr. 8-9 1980 var det et innlegg fra A-006 Ole Benjaminsen. Jeg vil få gjengi det viktigste.

1) Skrap og puss overflaten grundig til lakken er fjernet.

2) Lag en oppløsning av oksalsyre (pulver) og vann, som varmes opp til ca 80 grader. Blandingen gjøres overmettet, det vil si rikelig med oksalsyre. Denne varme blandingen påføres treverket med kost så meget som mulig på stedet med sorte flekker.

Etter avkjøling vil oppløsningen ikke lenger kunne holde på den sterke konsentrasjonen og krystallene vil piple ut av treverket og ta med seg urenheter opp til overflaten.

Gjenta operasjonen om nødvendig.

3) Puss av med sandpapir, men unngå inhalering av støv.

4) Bruk en fille og skyll godt med white spirit.

5) Påfør lakk, godt tynnet med white spirit. Mange strøk vått i vått med tynnet lakk. Deretter fyldigere strøk. Følg lakkleverandørens anvisning.

Personlig vil jeg fremheve at det gjør godt med mange tynne strøk vått i vått først, da trekker lakken langt inn i treverket.

Jeg brukte denne metoden på min Traveller og ble meget godt fornøyd med resultatet.

Oksalsyre (latin: Acidum Oxalicum) er en organisk diprotisk svak syre, som finnes i krystallinsk form (ikke flytende). Det finnes blant annet store mengder av denne syra i rabarbra!

Oksalsyre koster i Norge ca. 50,- kr pr. kg. på apoteket. Som navnet sier så er det en syre og må behandles deretter.

Bruk gummihandsker og vernebriller/maske. Hold barnene vekk under arbeidet og oppbevar restene i "låste skap".

Lykke til!

A-001 Ole J. Østby.



Gamle biler blir som nye — med moderne motor, bedre bremses, og beskyttende stålvegg mellom motor og forerasete. Det nye Lørdags-Dagbladet har møtt mannen som går til krig mot bil-fabrikantene, og tar til orde for en alternativ bil-økonomi.

EN BIL SOM VÅRER EVIG



En oppusset Morris Minor med soltak er slett ikke verst. For vel 100 000 kroner kan man få en slik i Bath

(Foto: Keith Hammett)

BATH. (Dagbladet): — *Hvorfor skal ikke en bil være evig? Et bus varer lenger ved at repareres, biler varer i 50 år, fly i 20, mens biler bygges for å bli vrak etter 7-8 år, sier Charles Ware i Bath til Det nye Lørdags-Dagbladet.*

Ware dre restaurerte gamle, særverdige bus i London. Han drev også som POP-manager og ble kalt «hippie-millio-næren» i 1960-åra.



Nå driver Charles Ware Morris Minor-senteret i Bath og har bygd fabrikk på Sri Lanka for å produsere den «evig-varende» bilen på nytt.

Gamle biler blir som nye

De første Morris Minor ble bygd i 1949. Det er fortsatt 100 000 på veiene i Storbritannia. Hundretusener kjører som droser i Sri Lanka, Pakistan, Malaysia, Thailand og i Afrika.

Charles Ware restaurerer gamle Morris Minor. De blir som nye, med større motor, bedre bremses og varmevegg. Vi prøvekjører en Traveller med 1300 cc motor. Det er varsevognen med de karakteristiske trelistene. Den oppfører seg som en sportbil og kjører raskt forbi en BMW med en måpende sjåfer. — Det er ingen kunst å få bilen opp i 100 kilometer i timen, sier en smilende Ware som innrømmer at den lurt kan gå i 160 kilometer i timen på testbaner.

Innvendingene mot å restaurere en slik gammel modell er at den ikke er så trygg som nyere biler. Ware avviser dette. Morris Minor har et solid understell. Motoren kan ikke bli slått inn i førerasete fordi det er en beskyttende stålvegg. Bremsene er moderne og motoren skal nå bygges om til blyfri bensin.

— Hva er fordelen med denne bilen? — Den er enkel å reparere. Delene kan lett skiftes ut. Du kjøper en del til denne for et pund hos skraphandleren. Hvis noe går galt med de nye bilenes elektronikk, koster en ny del 100 pund. Hvis du får ødelagt en del på Morris Minoren, er den lett å skifte.

Enkle reservedeler

I våre moderne samfunn lærer folk opp til å bruke og kaste. Dette er uøkonomisk og man sløser med ressursene. — Men bilfabrikantene er ikke interessert i at biler skal vare, bare de holder til garantien går ut, er de fornøyde.

I Storbritannia er 60 prosent av bilene firmabiler som skiftes ut etter tre år. Firmacene får skattefordrag, de ansatte billige biler og samfunnet får en haug med gjennomstrømte vrak etter sju år.

— Det er ikke noe i veien for å lage biler som varer evig — eller i hvert fall 30-40 år. De må lages enkle. Det må være nok reservedeler, og folk må se på bilen som en rytteligning, ikke som et statussymbol, sier Ware. Han har ingen venner blant bilfabrikantene fordi han taler dem midt imot.

Det er nå 32 Morris Minor-sentre i Storbritannia, men Charles Wares i Bath er nok det mest kjente. Det er stadig omtalt i britisk presse og TV fordi det er et alternativ til de dyre bilene.

— Vi «skreddersyr» en ombygging av en gammel Morris Minor. På samme måte som du reparerer ditt gamle hus, kan du ta litt om gangen og sette bilen gradvis i bedre stand.

— Men hva vil det koste å få en re-

staurert bil som er over 30 år gammel? Vi har 30-årregelen for import av biler i Norge.

— Jeg kan bygge opp en Morris Minor fra grunnen av for 9000 — 10 000 pund (98 000 — 120 000 kroner). Når vår fabrikk på Sri Lanka er ferdig vil det koste 30 prosent mindre, sier Ware.

Hva er lennssøkonomi?

Myten som bilfabrikantene liker å spre, er at det mest økonomiske er å skifte ut bilen etter 2-3 år. Dette er en myte og gjelder ikke for vanlige private biliere. En bil i England koster ny 100 000 kroner, etter to år er den verd 60 000 — og en ny koster 120 000, da må man låne 80 000.

Hertz i USA har regnet ut at det mest lennssømmet er å ha en bil i ti år eller mer fordi de største fall i verdien skjer de første fire åra. Hertz beregnet at å ha en bil i ti år i stedet for fem kutter bilutgiftene med en tredjedel.

Det britiske AA (tilsvarer NAF) har beregnet at den beste økonomi er å kjøpe en brukbar brukbil og kjøre den til vrak, deretter kjøper man en ny brukbar brukbil.



Charles Ware har bygd fabrikk på Sri Lanka for å produsere billigere Morris Minorer. (Foto. Keith Hammett)

« God u-hjelp »

BATH (Dagbladet): Charles Ware driver sin egen form for «utviklingshjelp». Han har bygd en fabrikk på Sri Lanka som skal beskjeftige 3000 - 4000 menn når den er ferdig.

Det skal bygges nye chassis til Morris Minor som skal eksporteres til andre utviklingsland og til Storbritannia. Bilen vil dermed bli billigere.

— Jeg bruker lokal arbeidskraft. Lokale samarbeidspartnere er 51 prosent av fabrikkten. Det koster oss 24 millioner å etablere fabrikkten, som beskjeftiger flere tusen personer. Det kostet Nissan ni millioner kroner å etablere en fabrikk i Nord-England som bare beskjeftiger 2000 mann, sier Ware.

MORRIS MINOR PICK-UP



Eftersom jag är nybliven medlem i klubben skickar jag några bilder på min bil som jag haft i snart tre år. Det är en Morris Minor Pick-up 1961 med plåtflak.

När jag köpte bilen hade den stått avställd i 17 år och den var helt sönderplockad. Många delar fattades och rosten hade gått hårt åt kaross och ram.

Nu är bilen i et mycket gott bruksskick och väldigt uppseende - väckande ute i trafiken. Samtidigt som den är mycket trevlig är den rätt opraktisk, speciellt på längre resor då fjädringen är hård, motor och bromsar svaga osv.

A-1641 Svante Knutsson



TILMELDING PRIMUS TREFF 1991

Ja takk, jeg kommer til Oslo ____ dag ____ februar, ca. kl. _____

Medl. nr./ navn: _____

Tlf. priv. _____

Tlf. arb. _____

Trenger privat inkvartering i Oslo fra 8. til 9. februar Ja Nei

Antall personer i alt: _____

Bil type/ åregang: _____

Eventuelle mangler i utstyr: _____

TILMELDING GENERALFORSAMLING 1991

Spising Voksne: Antal _____

Børn: Antal _____

Generalforsamling Antal _____

Medl. nr.: _____

Navn: _____

Tilmeldingen skal være klubben i hende senest den 15. februar 1991.



Tilmeldingsblanket sendes i lukket kuvert til:

NMMK, Oslo-gruppen
Box 37
Hovseter
N-0705 Oslo 7
Norge



Tilmeldingsblanket sendes i lukket kuvert til:

NMMK
Postboks 28
DK-5200 Odense V
Danmark

ORIGINAL ELLER IKKE

I Norminor nr. 66 har A-120 Anton Kamp skrevet et godt innlegg, som belyser en mengde saker og jo mere man leser jo flere meninger får man!

Finn frem nr. 66 og les det en gang til, side 20.

Jeg er på mange måter enig med Anton, men vil få si følgende.

Anton og jeg er blitt voksne. Synes ikke vi det er moro å konkurrere lenger? I alle tider har menneskene konkurrert, v/ idrett,arkitektur,blomsteroppsetning, mm.

Skal man konkurrere på NMMK sommertreff må bilen i alle fall være nyvasket!

Tidligere år var der mange 1. premiebiler, men det blir færre og færre for hvert år.

Nå er det noen få som skiller seg ut med mye chrome, lakk og utstyr i åpen klasse og noen få, som i originalklassen er blitt restaurert ved hjelp av mest mulig nyproduserte deler.

I begge tilfellene er vinnerne biler som er påkostet 10 tusener av kroner.

At disse vinner, er riktig så lenge reglene er slik de er.

Åpen klasse er vanskeligst å gjøre noe med, men i originalklassen bør den bilen som er penest, med mest mulige originale deler/lakk, være vinnerbilen! Riktig?

Men den vil også vinne hver gang! Den vil kanskje være like dyr og kjøpe inn som prisen på nye deler til den restaurerte.

Her er det ikke lett og sette nye regler.

Kanskje det skulle bli litt lettere å få stille i originalklassen?

I nr. 66 er det mange gode forslag og mange flere forslag finnes sikkert blant våre medlemmer.

En Minor skal brukes, men et fint gammelt eksemplar hadde ikke overlevd så lenge hvis den tidligere ikke var kjørt lite og behandlet spesielt pent. Derfor, har du en gammel og spesiell Minor, så bruk den i penvær og vær snill i mot den!

Jeg er for flere spesialpremier, som ikke behøver være pokaler, men gjerne et polert termostathus monterert på en teakplate eller lignende.

Det bør utpekes en dommergruppe, f.eks. en "ekspert" fra hver stedsgruppe eller 2 fra hvert nordisk land, som får til oppgave å plukke ut forskjellige premieringer; mest ORIGINALE, fineste bruksbilen, bilen med flest kjørte km sist år, yngste/eldste Minorsjåfør, lengste treffdistanse, peneste restaurering til rimeligste penge, o.s.v.

Dette behøver ikke koste så mange kroner i premier, en økning på treffavgift med 10 kroner pr deltager gjør underværker.

La oss ha avstemninger og premieutdeling.

De som ønsker å lage et forslag til enkelt "reglement" kunne vel treffes på neste sommertreff og fremme et forslag til styret?

La oss gi styret beskjed!!

Dette var noen av mine meninger (i øyeblikket !!).

A-001 Ole J. Østby

Auto

Vom Geniestreich zum Kultobjekt

In Japan steht der Oldie hoch im Kurs

Die Zeiten sind längst vorbei, in denen man Oldtimer in England in größerer Zahl im täglichen Verkehr sehen konnte. Alles, was sich nur entfernt als sammelwürdig einstufen läßt, genießt nur das Privileg, sich nicht mehr im Alltagsverkehr schinden zu müssen.

Aber keine Regel ohne Ausnahme. Es gibt einen Oldie, der auch jetzt noch in relativ großer Zahl auf den Straßen zu entdecken ist, obwohl er schon mindestens 20 Jahre alt ist. Die Rede ist vom Morris Minor, gewissermaßen dem Vorläufer vom Mini und der erste Gentleman eines Konstrukteurs mit dem Namen Alec Issigonis.

Die Bezeichnung Minor gab es bei Morris schon einmal im Jahre 1922. Als der neue Minor 1948 vorgestellt wurde, hatte man ihn dem bekannten Morris-3-Motor mit einem Hubraum von 918 ccm eingepflanzt, ein wirklich nicht aufgeplanztes, ein wirklich nicht geringes Aggregat, das den Minor nur bis knapp 100 km/h treiben konnte.

Aber der Wagen wurde zum Erfolg. Bald verließen jede Woche 3000 Einheiten das Band. Im Angebot waren eine zweitürige Limousine und ein Cabriolet, es folgten eine viertürige Limousine und ein Kombi (Traveler).

Etwas ganz Besonderes dachte man sich bei Morris im Jahre 1952 mit dem neuen obengesteuerten Motor ausgerüsteten Minor wollte man in einem Zehn-Tage-Nonstop-Test erproben. Als Versuchsstrecke wurde die Rennbahn von Goodwood ausgesucht.

OLDTIMER 32

Heute:
Morris Minor

Das "Nonstop" nahm man ganz wörtlich und entwickelte einen Prüfwagen. Der Minor fuhr während dieser ebenfalls fahrenden Prüfungen ein, und alle erforderlichen Wartungsarbeiten (einschließlich Radwechsel) wurden während der Fahrt erledigt.

Nach zehn Tagen hatte der Minor 16 000 Kilometer zurückgelegt. Als Durchschnittsgeschwindigkeit wurden 72,9 km/h errechnet. Der Benzinverbrauch lag bei 6,57 Liter auf 100 Kilometer.

Zehn Jahre nach seiner Einführung erlebte der Minor seinen Höhepunkt.



1948 wurde der Morris Minor erstmals vorgestellt. In seinen besten Zeiten liefen pro Woche 3000 Exemplare vom Band

Die Karosserie hatte man inzwischen stillistisch überarbeitet, ein neuer Motor von 949 ccm und 37 PS konnte nun als adäquate Motorisierung angesehen werden.

Als 1959 der Morris Mini Minor wurde, sahen viele in ihm den Nachfolgegänger des Minor, und die Weiterentwicklung litt sicherlich unter dem großen Erfolg des Mini. Immerhin wurde mit der Produktion des millionsten Minor aber noch ein britischer Rekord aufgestellt.

Das Ende des Minor zeichnete sich 1969 ab, als zuerst das Cabriolet aus der Produktion genommen wurde. Ein Jahr später traf es die Limousinen, und im November schloß die Reihe im November 1970 nach einer Gesamtproduktionszahl von 1 623 794 Einheiten.

Aber der Minor behielt seine treue Gefolgschaft, was natürlich durch die gestrichelte Ersatzlieferung begünstigt wurde. Auch wenn Technik und Styling besonders herzeigelt und Wirtschaftlichkeit von Anfang an positive Faktoren, und der Minor besitzt viele Autos für sich in Anspruch nehmen können.

Das hat man wohl auch im fernen Japan bemerkt, wo der Minor zum Kult-Oldie aufstieg. Interessenten aus dem Land der aufgehenden Sonne sind bereit, für Exemplare der letzten fünf bis sechs Baujahre bis zu 50 000 Mark anzuliegen. Wer also schon einmal mit einem Minor geliebtaugt haben sollte, der darf nicht länger warten. Noch sind auf der Insel Schmöppchen zu machen.

H. O. NEUBAUER

I Japan er Oldtimeren i høj kurs

Tiderne hvor man kunne se veteranbiler i større antal i Englands bybilleder er forlængst forbi. Alt hvad i det fjerneste kunne anses som samleobjekt, nyder nu privilegiet ikke at skulle vise sig i dagstrafikken mere.

Men der findes ingen regler uden undtagelser. Der findes en veteran, som endnu findes i forholdsvis stort antal på gaderne, selv om den allerede er mindst 20 år gammel. Der er tale om Morris Minoren, nærmest forløberen for Mascotten og den første store udvikling af konstruktøren Alec Issigonis.

Betegnelsen Minor fandtes hos Morris allerede engang i 1929. Da den nye Morris Minor første gang blev præsenteret i 1948, havde man brugt den kendte Morris 8 motor på 918 ccm, som sandelig ikke var nogen opsigtsvækkende motor, der kun kunne få Mi-

A-1119 Norbert Klinker har sendt os en artikel, som han fandt i Hamburger Abendblatt. Norbert har oversat artiklen, som handler om den interesse som japanerne har fået for Morris Minor.

noren op på en hastighed af ca. 100 km/t.

Men bilen blev en succes. Snart folod 3000 enheder samlebåndet hver uge. Modellerne omfattede en 2-dørs Limousine, en Cabriolet, en 4-dørs Saloon og en Traveller.

Noget helt specielt udtænkte man i 1952. En model med ny topventilet motor, som skulle afprøves i en 10-dages nonstop-test. Som forsøgsstrækning udvalgte man Ringen fra Goodwood. Nonstop tog man helt bogstaveligt og udviklede en test-lastvogn. Minoren kørte om bag i den kørende testvogn, således at al service kunne udføres mens Minoren kørte (også hjulskift).

Efter 10 dage havde Minoren tilbagelagt 16000 km, gennemsnitsfarten var på 72,9 km/t og benzinforbruget var 15,22 km/l.

10 år efter fremkomsten oplevede Minoren sit højdepunkt. Karosseriet var blevet opfrisket og en ny motor på 948 ccm med 37 hk kunne anses for at være up to date.

Da man i 1959 introducerede Morris Mini Minor (Mascot) så mange efterfølgeren af Morris Minor i den. Vi-

dereudviklingen af Morris Minor blev sikkert stoppet p.gr.a. Mascottens store succes. Men trods alt blev der med produktionen af 1.000.000 Minorer opstillet en engelsk rekord.

Minorens ende begyndte i 1969, da man først tog cabrioletten ud af produktionen. Et år senere tog man limousinerne ud og i november 1970 tog man Travelleren ud af produktionen, efter en total-produktion på 1.623.794 Minorer.

Men Morrissen beholdt sine venner, som selvfølgelig var begunstiget af en sikret reservedelsforsyning. Selvom stilen og teknikken ikke var speciel, var dog pålidelighed og økonomi fra begyndelsen af positive faktorer. Oveni er Morrissen charmerende, som ikke mange andre biler. Det har man åbenbart også lagt mærke til i Japan, hvor Minoren er blevet en mode-bil. Interessenterne i Japan betaler op til 50.000 DM (ca. 200.000 kr) for et eksemplar af de sidste 5-6 årgange.

Hvis man altså er interesseret i en Minor, skal man skynde sig. Endnu kan der gøres store fund på øen.

MORRIS MINOR I JAPAN

Morris Minor nya skrytbilen

Efterkrigstidens klassiska engelska familjebil, Morris Minor, skall nu lanseras som "skrytbil" i Japan. En japansk importör, specialiserad på typiska brittiska produkter som skotsk lax och marmelad, har beställt 100 renoverade exem-

London

plar som skall marknadsföras bland yngre japaner med för mycket pengar i plånboken.

Morris Minor, eller Moggy som den kärleksfullt kallas, tillverkades mellan 1948 och 1971 i totalt 1,5 miljoner exemplar. Fortfarande ser man påfallande många Morris Minor på Londons gator och renoverade exemplar kostar här i landet ca 5 000 pund, dvs 50 000 kr.

I Japan kommer man dock att få betala extra för frakt och statusvärde – uppemot 150 000 kr väntas de japanska köparna vara villiga att lägga på bordet för nöjet att få ratta en bil som naturligtvis i grunden är högst modern.



En Morris Minor från 1956, den förmögna japanens nya skrytbil.

Totalt lär det finnas 100 000 registrerade Morris Minor i Storbritannien och från hela världen rapporteras det om fantastiskt ömt vårdar sina knoder.

Folk som intervjuas om sin kärlek till denna antikverade asfaltbubbla svarar påfallande ofta att de blir på gott humör när de ser bilen.

–Den är söt. Den ser nästan ut som om den skrattar mot mig varje morgon, säger en kvinna

som likt många andra engelsmän betraktar Moggy som en nära vän till familjen.

För den lilla firman i Doncaster innebär ordern från Japan ett jättelyft. I fjor levererade man 26 exemplar och beställningen på 100 bilar innebär att man måste öka arbetsstyrkan från 15 till 23 man. Dessutom hägrar en tilläggsorder på 250 exemplar.

Mikael Härde

Lena Holmer i Uppsala har sendt os
dette udsklip fra en svensk avis, som og-

så beskriver japanernes interesse for
Morris Minor.

MORRIS MAJOR

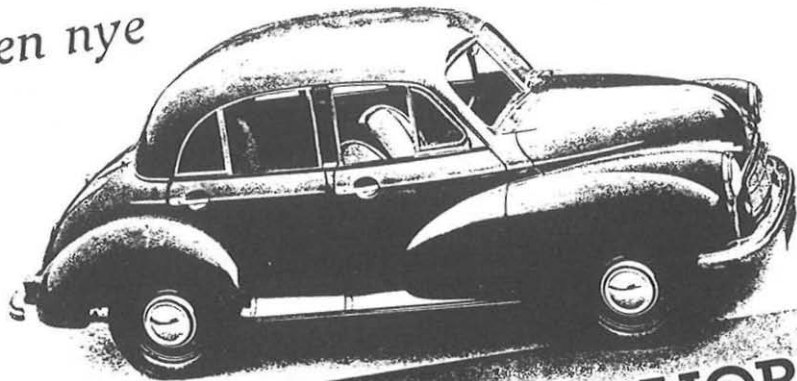
I Norminor nr. 24 efterlyste A-120 Anton Kamp nogle oplysninger om Morris Major. Fra A-016 Jens Chr. Jensen har vi modtaget denne kopi af en salgsbrochure over Morris Major, som viser

at den er identisk med en 4-dørs Minor.

Er der nogen der ved hvorfor den kaldes Morris Major?

1/2 VESTFYNS AUTOHANDEL
ASSENS
Telf. 576

Den nye



Fire dørs MORRIS MAJOR

SPECIFIKATIONER

MOTOR: 4 cylindret sideventilet, boring 57 mm, krumtapaksel med 3 hovedlejer, slaglængde 90 mm, cylindervolumen 918 cm³. Opsidsede tinbelagte aluminiumstempler. Lydløs dobbelt rullekæde. Justerbare ventilfløtere. Thermosyphonkøling med ventilator. Fuld tryksmøring til alle lejer. Udvendigt oliefilter med udskeftelig filterpatron.

KOBLING: Enkelt tørplade kobling.

GEARKASSE: Fire hastigheder fremad med synkroniseringsanordning ved 2. 3. og 4. gear. Totale udvekslingsforhold 17,9, 10,4, 7,01, 4,55 og 17,9.

KARDANAKSEL: Hotchkiss type med Hardy Spicer nålelejer-kardanled.

BAGAKSEL: Lydløs hypoid konstruktion, som sikrer en lang levetid og gør en lav konstruktion af vognen mulig.

BREMSE: Fodbremsen er hydraulisk og virker på alle fire hjul. Forhjulsbremserne har separat hjulcylinder for hver bremse, hvorved fås størst mulig bremsevirkning. Håndbremsen virker gennem et kabeltræk på baghjulene.

AFFJEDRING: Foran: Uafhængig affjedring med torsionsstænger. Bagtil: Parallelle bladfedte ophængt i gummiøsninger — kræver ikke smøring. Dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere for og bag.

STYRETØJ: Tandstangsstyring med fjedrende rat.

HJUL: Fem hjul monteret med Dunlop 5,00x14 dæk. Reservehjulet kan udtages uafhængigt af bagagen.

KAROSSERI: Rustbehandlet monokonstruktion. To enkelte forsæder, som kan tippe fremover. Fire døre med regulerbare vinduer og ventilationsruder. Alle vinduer forsynet med Triplex splintsikkert glas. Ved vindspejlet er der indbyggede tragte for defroster.

ELEKTRISK UDSTYR: Lucas strømfordeler og batteritændings-system. 12 volt 38 ampereters batteri med spændingsregulator. Forlygter med Lucas sealed beam reflektorer, forsynet med indbygget parkeringslys, disse giver tillige belysning under motorhjelmen. Der er 2 stop- og baglygter, nummerpladebelysning samt dobbelte, elektriske vindskærmsviskere. Afvisere og tændingssystem er forsynet med kontrollampe.

INSTRUMENTER: Smiths speedometer, olietryksmåler samt benzinnåler.

DIMENSIONER: Højde 1,52 m. Længde 3,76 m. Bredde 1,55 m. Hjulafstand 2,18 m. Vægt, tom vogn, 787 kg.

FARVER: Lyseblå, lysegrøn, grå og sort. Læderbetrækket, der kan afvaskes, er afstent efter de udvendige farver.

Ret til ændringer i specifikationerne forbeholdes.



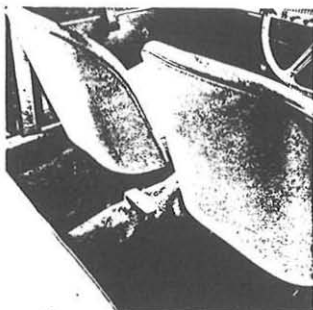
DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S



Moderne i hver detaille ...

Denne pragtfulde, nye MORRIS MAJOR 4-dørs sedan har et udstyr, som det, De kun venter at finde i større, dyrere vogne. Sæderne er anbragt mellem akslerne, der er monteret Lockheed hydrauliske bremses, og bagagerummet er meget rummeligt. MORRIS MAJOR er let at parkere og manøvrere i trafikken. Desuden kører den flere kilometer pr. liter. Man kan ikke gøre noget bedre køb, hvis man ønsker en virkelig komfortabel og økonomisk vogn.

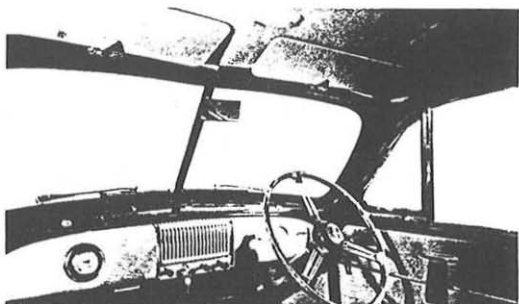
... med den største komfort



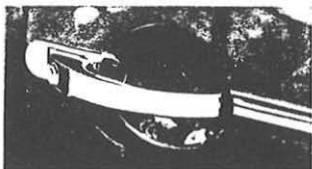
★ Der er rigelig benplads til passagererne på bagsædet og behagelige armlæn. Bemærk askebægrets anbringelse.



★ Der er god plads til føreren og forsædespassageren. Sæderne, der er af lænestolstypen er brede, dybe og komfortable.



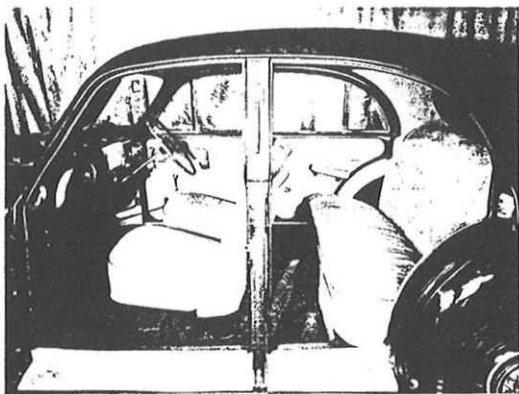
★ Karakteristisk for denne vogn er det gode udsyn og den lette styring. Dobbelt vindskærmviskere, to solskærme og lampe i loftet er standardudstyr.



★ Dørhåndtagene sidder i flugt med dørens overflade og passer til vognens linier. Der er ingen fremspring, der kan gribe fat i tøjet.



★ Alle dørhængsler sidder på den forreste dørstolpe, således at lufttrykket hindrer dørene i at gå op under farten, hvis de ikke skulle være rigtigt lukkede.



★ Den rummelige MORRIS MAJOR 4-dørs sedan har polstring i farver, der svarer til vognens udvendige farve. Sæderne er således konstrueret, at de giver støtte på de rigtige steder, og alle passagererne sidder mellem akslerne. Kørslen er behagelig selv på lange rejser.

MORRIS MINOR, 75 HK

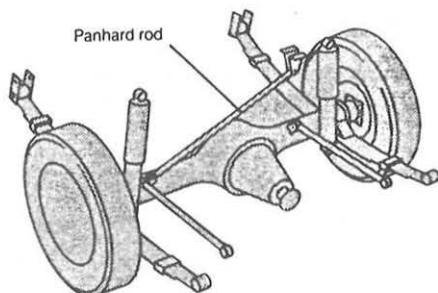
Jeg har siddet og læst A-232 Morten Westermanns artikel om 1300 motoren i det sidste nummer af Norminor, og ud af det kan jeg se, at der ikke er så stor viden om, hvad man kan gøre for at ændre en Minor til det bedre, først og fremmest ved hjælp af Marina-dele.

Min egen bil er en Pick-up, som jeg har lavet temmelig mange ændringer på. Blandt andet har jeg fra England fået opskriften på hvilke ændringer, der skal til for at den for det første ikke løfter højre baghjul, dernæst en bedre dæmpning og bedre bremses og en kraftigere motor.

Motoren først; det er en nyrenoveret 1300 med en kompression på 10,5:1, ændret topstykke med lyreformet forbrændingskammer samt forbedrede kanaler og store cooperventiler. Den bliver fodret med en dobbelt 40 mm Weber kaburator og kommer af med det gennem et hjemmelavet bananmanifold i rustfri stål. Den gir på rullefelt 75 HK. På motoren har jeg monteret en 5 trins Toyota-gearkasse og kardanaxlen er også japansk.

Forhjulsophænget er sænket 1 tomme og der er monteret teleskopstøddæmpere og en krængningsstabilisator fra Marina 1,3. Bremserne er Marina-tromler, i bag monteret på det originale bagtøj og koblet på den originale hovedcylinder og det virker så godt, at jeg ikke har fundet det nødvendigt at sætte en bremseforstærker på.

Bagtøjet er sænket 1 tomme og jeg har taget 3 lag ud af bagfjedrene for at



Live axle with Panhard rod and radius arms

gøre den lidt blødere - jeg bruger den ikke som lastbil. På bagtøjet har jeg sat 2 radius arme og en panhard stang for at få styr på bagtøjet, og det er lykkedes. Jeg skal provokere den meget kraftigt for at den løfter baghjulet.

Det meste af dette har jeg været til syn med i dag 12-11-90 og fået det godkendt og skrevet i papirerne, at den er synet med skivebremses. Jeg havde demonteret de forreste dæmpere og armene på bagtøjet, men de spurgte, hvad de påsvejsede konsoller var til og det fortalte jeg dem. De syntes det lød meget fornuftigt, så mit indtryk var, at jeg roligt kunne have ladet det sidde. De konstaterede at der var en anden motor og gearkasse i, og havde udover det ingen kommentarer.

Bilens køreegenskaber er kraftigt forbedret på højde med en mascot. Jeg har selv kørt en sådan i 5 år. Jeg har synet bilen fordi jeg desværre er nødt til at sælge den. Jeg er blevet arbejdsløs og er over 50, så det har været umuligt indtil nu at få andet arbejde.



Jeg har allerede fået bestilling på et helt sæt undervognsdele også til en pick-up, der er under bygning, her med en Lotus twincam motor på ca. 110 HK. Hvis jeg får den solgt køber jeg maskiner til mit værksted og vil så lave de maskinbearbejdede ting, som ikke kan købes og som de fleste ikke selv kan lave. Det vil jeg orientere om i bladet når og hvis jeg når så vidt. Jeg vil godt senere uddybe, hvordan man kan

lave de forskellige ting, og alle er velkomne til at ringe eller skrive til mig, hvis I har nogle spørgsmål.

Jeg vil til slut sige, at der er stor forskel på hvad man kan få synet fra den ene synshal til den anden, og her i Horsens, hvor jeg bor, vil de ikke se ombygninger, så jeg kørte til Risskov ved Århus. Der er de til at omgås, flinke folk.

*A-1535 Gunnar Sørensen
tlf. 75 64 64 31*

På de næste sider bringer vi en artikel på engelsk om Morris Minor Serie III, indsendt af A-1535 Gunnar Sørensen.

A SERIES III MINOR!

We've been the first magazine to try this latest development from the Morris Minor Centre, Bath – a Minor re-engineered for the '80's. Paul Skilleter brings you the details.



The prototype 'Series III' Morris Minor, looking very little different to the standard item, but transformed in its road manners.

Thirty-seven years ago there were few closed cars that could out-handle a Morris Minor, and even though it wasn't terribly fast in a straight line, owners of sporty saloons of 3-litres and more found it surprisingly difficult to put up better average speeds over mixed roads. Such was the engineering competence of the Minor back in 1948, fresh off the drawing board of Alec Issigonis.

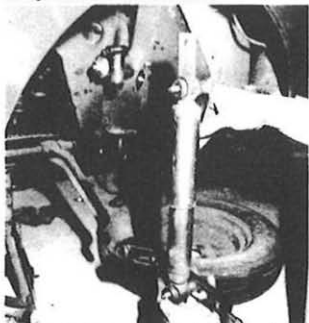
In 1952 the 'A' series engine borrowed from the Austin A30 brought overhead valves to the Minor in its Series II form, the famous '1000'

with an extra 145cc arrived in 1956, while from 1962 onwards the Minor was powered by the lusty 1098cc version of the 'A' series unit. Then, a 0-50mph time of 15½ seconds and a top speed of 74mph was perfectly acceptable – but in 1985, 23 years later, that equates with slow.

Likewise the Minor's legendary road-holding, already dated by the 60s, is far below modern standards and in particular, the skittish rear end can catch the unwary out. So what, you may say – it's an old car and we can forgive it a few things like that. But consider for a moment – wouldn't it be rather nice to have a Minor which, while it looked just as it always has, possessed that little bit of extra urge to get you past lorries on a steep hill, brakes that were so good you could forget about them, and cornering abilities which took away all fears of sharp bends met unexpectedly in the dark?

Well, Charlie Ware of the Morris Minor Centre, Bath, certainly thinks that there are plenty of Minor owners around who would appreciate benefits like these – people who have run a Morris for perhaps twenty years, don't want a modern tin box, but would like standards of acceleration and road behaviour more in keeping with 1985 traffic conditions.

Thus was born the idea of a 'Series III' Morris Minor – but not a hot-rod for the boy racer type, rather a carefully engineered development of the Minor aimed at the family motorist. However, as I discovered when I drove the prototype car, there's lots to interest the sports saloon enthusiast too!



Telescopic damper on the front suspension is mounted on new bracket at top and to lower arm via a bolted and welded bar.



The 'new' Minor has not been lowered as such, but sits nearer the ground thanks to the smaller diameter wheels; standard Traveller is on the right.

New developments – first press and radio reviews

Practical Classics, September 1985

A SERIES III MINOR!

Continued

The car has been approached from four main directions: suspension, brakes, drivetrain and interior. Each of these will be offered as individual 'packages', or they can all be installed at the same time. Now modifying a Minor is far from new, but where this project differs from previous efforts is that the subject has been tackled from basics, and with the future very much in mind. Thus essential to the project is the use of Ital (Marina) parts, especially adapted to the Minor, instead of just modifying the car's existing components.

The Marina (codenamed ADO 28 and launched in 1971) did, of course, employ Minor front suspension, fitted with larger hub bearings and (eventually) big 9 3/4" disc brakes, though retaining the top arm and bulkhead mounted damper. What the new 'Series III' Minor uses is that larger hub and the disc brakes, in conjunction with telescopic dampers which replace the relatively weak and short-lived original lever-arm type.

Then at the rear, the Minor axle has been discarded and in its place is an Ital unit, which has stronger half-shafts, a slightly wider track, a bigger choice of useful final drive ratios and larger (8" drum) brakes. Again, telescopic dampers replace the lever arm type, and entirely new four-leaf springs are fitted; a most important further modification is the installation of radius arms – these, together with the vertically mounted dampers, are aimed at countering one of the Minor's failings, axle tramp caused by the road springs 'winding up'.

Marina wheels are used too, and as you can see from the photographs, they suit the car quite well. They are wider than the Minor's and an inch less in diameter, which lowers the car's centre of gravity and allows a greater choice of tyres. At present the development car is shod with Goodyear Grand Prix 'S' radial



Why the new brakes are so much better is graphically illustrated by this comparison between the Ital disc and original Minor front drum! Upright modified to accept the Ital hub assembly will be available on exchange.

tyres, 155 section and standard profile.

Inside the car the new seats are obvious. They have been specially commissioned by the Centre from Callow and Maddox, and are based on Metro seat frames. At present the remainder of the interior is standard, but various changes (like modern 'stick' controls, fresh-air ventilation etc) are in the pipeline for introduction later.

Of course the engine has a vital part to play in the scheme of things. On the prototype Traveller, modifications are based on the 1098cc engine; the original 12G 202 head is replaced by the later (1300) type 12G 295 which doesn't suffer from the inlet valves being masked by the combustion chamber wall, while the valves themselves are larger.

The combustion chambers and porting are cleaned up, and the original combined cast iron inlet and exhaust manifold thrown away and replaced by a long centre branch tubular exhaust manifold and a new inlet manifold carrying a 1 1/2" instead of 1 1/4" SU carburettor. The standard exhaust pipe and silencer create considerable back pressure and so a new exhaust system with a straight-through silencer is installed. A different camshaft is fitted (though this, like some other aspects of the prototype is still being experimented with) and the resultant power increase given by the developed engine is around 75% – 64bhp as opposed to 34bhp.



This shows the damper and radius arm attachments; prototype has rose-joints or nylon bushes but production arm (left) will be rubber bushed, with consequent reduction in road-generated noise.

As for who has carried out this development work, the Minor Centre sub-contracted it out, Charles Ware reasoning that while they could have had a shot at it themselves, it was best left to experts in the field; it would also allow the Centre's own workshop to continue earning money – and you need quite an investment for such an all-embracing update of an old car. So A.D. Engineering (Bristol) Ltd have been retained, largely through a chance meeting when Geoff Moore of A.D. happened to come with a relative to the Minor Centre and met Charles during a routine examination of a Minor. Geoff has a lengthy background of rally preparation work and his right-hand man, project engineer Jerry Felstead, shares a similar interest in making cars better and faster. They



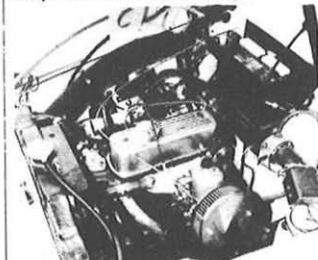
The floor area is strengthened to accept the new suspension components as can be seen here.

in turn have received assistance from Oselli Engineering with the power unit, though the chassis development is their work alone.

When I arrived at A.D. Engineering's new and spotless unit in Wells I was not at all sure what to expect of the 'Series III' Minor. I'd read the specification and indeed had talked over the idea with Charlie Ware almost since inception, but what would the resulting car be like? Could the Minor be updated without turning it into a raucous, boy-racer machine?

By arrangement, the Centre provided a standard Traveller to enable a direct comparison to be made, and off we went in convoy up into the Mendips – accompanied by Hugh Sykes, who was there to investigate the story on behalf of Radio Four's 'Today' programme (Hugh in fact drives a two-door Minor everywhere so was well qualified to do so).

I drove the standard Minor first – and a very nice old car it was too. Selected because it had brakes, steering, suspension and engine all in excellent order, I could only marvel again at how good an ordinary Minor can still be if it's in perfect condition, with the lightness of its controls and very flexible if not powerful engine making it very pleasant to drive. However, all the old faults were there too – the rather bouncy ride, the very upright seats, the tendency of the rear end to hop and tramp, the high brake pedal pressures, and acceleration which, if acceptable around town, is barely adequate for main road overtaking.



Alloy rocker cover sets off the modified engine; acceleration to 60mph is now around 14 seconds instead of 24, with top speed up from 73mph to approaching 90mph. The projected 1300 engine with its 85 bhp should produce a top speed in the mid-nineties and a 0-60mph time of around 11 seconds.

Swapping over to the 'Series III' Traveller I immediately felt more comfortable in the wide, cloth-upholstered seats, and there was a nice leather-covered steering wheel to hold as well, smaller in diameter than the original. The clutch engaged smoothly and we were off; first impressions were a) considerable inlet roar, and b) a ride which appeared only marginally superior to the original car's. The modified engine was flexible but didn't appear to have a better pick-up from (say) 25mph in top. It revved very freely though, and while no rev. counter was fitted (just change-up points marked on the speedo) Geoff says there is no tail-off of power at 6,000 rpm – the original engine fades at 5,500 rpm. Third gear on the 'new' car gives a little over 60mph, and acceleration once the revs were used was impressive.



Jerry Felstead of A.D. Engineering works on an 'A' series gearbox; work is currently going on to adapt the Minor to accept the Triumph/Ital all-synchro box, seen on the floor.

It wasn't until Geoff found a stretch of road often included as a 'special selective' stage by rally organisers that I appreciated the true worth of the car however. Extending the car over this undulating route revealed that it was in a totally different class to the standard Minor – there was an almost complete absence of roll or tyre squeal, and it felt immensely stable and safe both when put into a corner at ridiculously high speeds for a Minor and when driven at 70mph over sharp brows and corrugations. It remained completely controllable in such conditions and was not the slightest bit disturbed by anything I could throw at it. In short, its handling was way beyond the imagination of a 'standard-Minor' owner and personally I'd rate it ahead of a typical modern hatchback like a Fiesta or Astra. All the more creditable in view of the relatively modest tyre section employed – 155. A wider tyre can't be fitted at present because the rear damper mounting in the wheel arch doesn't allow the space – but a new wing is planned to counter this.

Traversing a very rough farm track again showed impeccable damping and while the car was noisy, the bump stops weren't brought into play. On more normal surfaces the ride was good thanks to the softer rear springs,



New seats provide extra comfort and retain the occupants during the sort of fast cornering the revised car encourages. Smaller wheel assists response but dash and instruments are standard.

although I felt that slightly softer damping would usefully improve this aspect of the car without losing too much in the way of roadholding. The steering wasn't quite as light as on the standard car (due to the smaller diameter steering wheel and wider tyres) but was still excellent.

Then the brakes – well, these were simply a revelation. Okay, so a Minor does stop if you press hard enough for long enough, but fitted with the big Marina discs and drums the Series III car is again on a totally different plane, with an unrecognisable stopping ability compared with the standard car.

As you will have detected I'm pretty enthusiastic about the Series III Minor, and I think this came across during the 'Today' interview which Hugh Sykes broadcast a couple of weeks later. What faults there are have already been noted by A.D., with softer damping and an NVH (Noise, Vibration and Harshness) campaign about to be embarked upon – the noisy intake, for example, was due to an experimental air filter installed purely to evaluate the breathing of the engine without regard for silencing. The ride is due for further improvement when a thinner torsion bar can be produced, though as I said, slightly softer damping would probably do the trick – the car is, I felt, set up for the sporting motorist rather than the average driver at the moment.

It is envisaged that all these improvements will be offered as either a complete package, or in most cases individually. However, some of the items are linked – for example, the brake conversion really involves fitting the servo, Ital rear axle and front discs all at once, which means you also get the radius arms and rear telescopic dampers.



On the road the Series III Minor surprises a lot of people! Maybe this XR2 driver wasn't trying very hard but certainly, he'd have had a job leaving the modified Traveller behind.

There will be plenty of choices in the engine department though, and while the updated 1098cc unit is quite satisfactory, it does seem more appropriate to base a conversion on the larger, 1275cc engine – effectively the Marina/Ital 1.3 engine which together with the Triumph all-synchro mesh gearbox is being engineered for fitment into the Minor. At present, even the 1275cc Midget gearbox is working at its upper limits with a tuned engine and the Centre feels it is more sensible to use the tougher Triumph unit in the future. The chassis would certainly cope with the 1300's extra horsepower though Geoff is considering using a Panhard rod on the rear axle to locate it even more firmly.

The use of the larger engine suitably modified brings visions of a sort of Golf GTi cabriolet Minor – fashion; such a vehicle with all the chassis mods would certainly be entertaining! But Charlie Ware is still basically aiming at those who want to use a Minor seriously in everyday conditions, rather than purely for fun, and the Series III merely represents yet another step along the road of ensuring that the Minor remains with us in a still-useful guise well into the next century. That includes, incidentally, re-manufactured bodysells, which for the Traveller at least is not far off being a reality.



Jerry Felstead, Hugh Sykes of the BBC, and Geoff Brooks discuss standard and modified Minors during a pause in our testing.

As for the cost of modifying your Minor, it is true that for the whole shooting match – engine, suspension, brakes and interior – it would extend into two or three thousand pounds. But you need to bear in mind that the whole specification has been specifically tailored and engineered into the Minor and is not a collection of random performance bits of dubious efficiency simply bolted onto the car. The cost is minimised too by the fact that the new parts will often replace worn items that in any case would have to be renewed; and so far as the enthusiast is concerned, the intention is to market adapted parts which will enable the do-it-yourselfer to locate his own Marina/Ital units in the scrapyards and fit them himself to his Minor. And soon, if not now, Marina axles, brakes, engines and gearboxes will be cheaper and more readily obtainable than Morris Minor equivalents.

Yes, I think the Series III Minor is a success though as always, it will be the market-place itself which will be the final arbitrator of whether it will be a saleable proposition. It deserves to be however, and I for one would certainly like a 100 mph Minor convertible with handling and brakes to match. A car with more fun potential is hard to imagine! □

MOTORING

JOHN LANGLEY

More than just a Minor success

AS ONE who spends much of his time driving and writing about the latest new models, I have to confess that I also get a lot of fun from running a couple of older cars.

They are both Morris Minors—a 1961 convertible and a 1966 saloon—but we might have been equally happy with some other makes. It just happened that I was so intrigued by Mr Charles Ware's booklet on durable car ownership two years ago that we decided to find out if running an old Minor was really as sensible as it sounded.

The piece I wrote then must have struck a chord because it produced one of the best responses from 20-odd years in this Wednesday slot. Many readers asked me to let them know how we got on with the car. I can only assume that the British still love the Morris Minor—and this, I suspect, is one of the major assets of these rather endearing little cars.

It may seem an intangible asset but it has some practical benefits; even the driving examiner smiled indulgently when my daughter took off in the Minor. She and her brother both passed the test at their first attempt, aided no doubt by some expert professional tuition (take a bow, Mr Peter Rose). In the cut and thrust of modern motoring, such evident good will is not to be despised.

On a more practical level, the Minor proved its worth as an everyday hack for local

running, never failing to start (and with the comforting backup of a starting handle if the battery was low), averaging 35 mpg plus and with the bonus of cheap insurance (£75 fully comprehensive and including an "agreed value" clause—important if you have an older car in sufficiently good condition to be worth more than the "book" value in a write-off).

Mechanically straightforward and with so much space in the engine bay, it is simple for DIY and cheap for the garage to service.

We had some problems initially with slow punctures from the original cross-ply tyres. Although they still looked good, they had obviously deteriorated (Mr Marcus Jacobson, former chief engineer of the A.A. has some interesting theories on how tyres can perish after seven years). Certainly the biggest improvement we made was fitting a set of Pirelli steel radials, which not only cured the reliability problems but transformed the ride comfort and handling.

The clutch, which had been showing signs of wear when we bought the car, was replaced as a precaution when the children took the test. The only unexpected fault was when the water pump expired without warning, and a puzzled daughter arrived home in clouds of steam, announcing that the car appeared to be on fire. . . .

After almost two years' faithful service, the original saloon was part-exchanged for the con-

vertible, which cost almost as much as a new Mini—such is the price of open air motoring. It, and another saloon bought privately as a back-up car have been equally reliable.

Although they have little appeal to the business or high-mileage motorist, our experience suggests that such cars can indeed make good economic sense as a back-up vehicle for family use. The main cost of motoring, depreciation, is virtually eliminated, and provided the car is structurally sound, it can be very cheap to run especially if the owner is prepared to do some of the servicing himself.

The main drawbacks compared with a modern car—lack of refinement, comfort and sheer performance—are not too serious in this type of use. But for the growing number of enthusiasts who want to progressively update their cars, the Morris Minor Centre in Bath is now marketing a range of performance and comfort kits, mainly using parts from the later Morris Marina or Austin Metro.

I have been trying a fully restored Traveller estate with adjustable Metro seats, Marina servo-assisted disc brakes and front and rear suspension modifications giving vastly improved ride comfort, and better handling. It also had a tuned 1098 cc engine, developing 60-plus bhp, enabling it to accelerate lustily and cruise easily, if somewhat noisily at a steady 70 mph.

On its lowered suspension, this "wolf-in-Granny's clothing" fell rock-steady at speed

and accelerated smartly away without a trace of the usual axle tramp. Many owners, I suspect would settle just for the suspension and brake improvements, as well as the shapelier seats, but there are also plans to offer the later 1.3 litre engine, in performance or high economy versions, as well as with automatic transmission. Mr Ware believes the automatic will appeal strongly to private owners, especially those who are retiring and want easier driving in a durable and economical car.

After all these years, I had forgotten what a practical little estate car the Traveller is.

Its timber framing (which forms part of the structure and is not just applied decoration as on the later Mini Traveller) gives it a distinctive yet "classless" appearance, rather like the Land Rover, with excellent visibility through the long, sliding rear side windows. Its "as new" finish was widely admired, while its road performance obviously surprised and intrigued other drivers.

Recommended reading for anyone interested in this type of motoring includes "Morris Minor—the world's supreme small car," by Paul Skilleter; "Practical Classics on Morris Minor Restoration" (Brooklands Books); and ETAO (B r o o k l a n d s B o o k s); and "Durable Car Ownership" by Charles Ware (Morris Minor Centre, Lower Bristol Road, Bath).

Extract from Radio 4 'Today' Programme, July 23rd 1985 Reporter Hugh Sykes

"I handed over the drivers seat to an expert, Paul Skilleter, Founder and Managing Editor of the magazine Practical Classics. I gripped my seat, as he took his Super Morris, roaring along one of the most bumpy and twisting roads, on top of the Mendip Hills in Somerset. He drove it to its limits.

Paul Skilleter, "That was very impressive. I have driven it like a Rally car, this old Minor really responds. It's highly impressive, very controllable; the back end is very well tied down, it doesn't tramp or patter around fast bends, under full throttle. Over dips and brows, up hill, down dale, it sticks to the road. Feels ever so comfortable and bears no relation to the original car."

Hugh Sykes, "And the brakes, above all, the brakes?"

Paul Skilleter, "The brakes are miraculous, compared to the Minors. The pedal pressure and the sheer ease at which the car decelerates now, is simply a generation ahead of the original Minor, there's no doubt about it. I think it's certainly an enthusiasts car."

Hugh Skilleter, "What about the 'ordinary drivers' car, because I imagine an awful lot of people, who might think of getting a Traveller or a Minor like this, don't want to drive it like a Rally car?"

Paul Skilleter, "Yes, that's quite right. But I think any driver is going to appreciate 'controllability, usability and stability'. Those are very important points and in these respects, I think, this car is pretty well as good as any modern small car, perhaps better."

Hugh Sykes, "Why not buy a modern small car, with all this power and safety?" The chief engineer on the project, Geoffrey Moore, says that it boils down to durability. The Morris Minor body, is stronger than most modern small cars, that means that those impressive sounding 'six year warranties', pale somewhat, compared with the Morris.

Geoff Moore, "This car has a corrosion life of thirty plus years. The thing that destroys the value of a car is rust and if you buy a new car and spend £5,000, after six years, it's going to lose 82% of its value, as we all know, depreciation. Now the object of a Minor is that, you can buy a minor and in ten years, it will hardly have lost any value at all. That takes out the major cost of car ownership, depreciation."

Hugh Sykes, "The inspiration for all this, comes from the founder of The Morris Minor Centre in Bath, Charles Ware. He's aiming at people who can't afford to get a new car every five or six years. People about to retire, or young married couples. He believes that there are thousands of potential customers, who don't mind the old fashioned shape but who do want the power and the safety."

Charles Ware, "A lot of our customers actually want to drive a motor car, on a Motorway, where they're not caught behind a big pantomime, with the rain blowing into their faces. They want to be able to drive in normal traffic and stop quickly. They want the safety margin essentially. All this business of testing a car in this way, is a proper way to actually establish safety margins. Because a Morris was, essentially, a brilliantly designed car originally, what we're doing, is saying, 'Right, it has another life.'"

Brian Redhead, "That report from Hugh (brmm-brmm) Sykes."



MORRIS MINOR
CENTRE LTD

Avon House
Lower Bristol Road
Bath BA2 1ES

Tel (0225) 315449



81 Heritage Limited
Approved Dealer
and Repairer

KØB OG SALG

Sælges: Morris Minor 1000 Super, årg 68. Kører godt. Meget pladearbejde udført. Synet oktober 1990. Prisinde: kr. 15.000.
Henv.: Flemming Thomsen, tlf. 42 97 39 30.

Sælges: Morris Minor Pick-up, årg 69. Nysynet, velholdt og i orden. Meget udstyr medfølger. Skal ses.
Henv.: Jacob Pedersen, Hegnet 3, 5270 Odense N, tlf. 66 18 13 28.

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg. 67. Kørt 182000 km, 2 ejere. 4 glasfiberskærme, 4 næsten nye dæk. Farve: Old English White. Prisdé: 17.000 kr.
Henv.: Egon Goos, tlf. 62 67 14 62.



Sælges: Morris Minor 1000 Pick-up, nysynet. Helt ny motor, 75 HK, kørt 2000 km, 5-trins gearkasse, skivebremser, teleskopstøddæmpere og krængningsstabilisator foran. Radius arme og panhardstang på bagtøj. Meget velkørende. Ladsider, udstødning og alt andet udstyr i rustfrit stål. Pris: 30.000 kr.
Gearkasse og kardán 600 kr.
Tank til Pick-up 200 kr.
Henv.: A-1535 Gunnar Sørensen, tlf. 75 64 64 31.

Sælges: Morris Minor 1000, 2 dørs, årg. 64. Trænger til en kærlig hånd.
Henv.: Dorthé Spang, tlf. 42 57 18 43.



Sælges: Morris Minor 1000 Pick-up, med masser af udstyr. Bl.a. rustfri udstødning, Finlandia soltag, 2 dobbelte horn på taget, taglys, tågelys, sæder med nakkestøtter, radio m. kassette. Brasil fælge m. 185/70 x 13 dæk, plys i kabinen + meget andet.
Ingen rust, gule plader. Skal synes igen i oktober 91. Ej vinterkørt. Sælges grundet andet projekt
Henv.: A-1363 Jørgen Nissen, Grønningen 7, 6100 Haderslev, tlf. 74 53 47 89 efter kl. 17.

Sælges: Morris Minor 1000 Pick-up, årg 69. Kørt 153.000 km. Synet den 7.-11.-1990. Nymalet grøn. Pris: 18.000 kr.
Henv.: A-1518 Jørn Jeppesen, Haraldsvej 64, Stilling, 8660 Skanderborg, tlf. 86 57 21 88.

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg 71, komplet og i en rimelig stand. Alle papirer medfølger. 4 Brasilfælge der passer til Morris Minor, malet i Old English White.
Henv.: Eske Eskesen, Skovhaven 16, 5464 Brenderup, tlf. 64 44 12 79.

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg. 67. Nysynet, rød metallic med godt stereoanlæg. Pris: 12.000 kr.
Henv.: A-512 Ib Skov, Hedeskrænten 53, 8800 Viborg, tlf. 75 80 14 50.

Bytes: Morris Minor 1000, årg. 57 i meget bra brusskick. Helt original (mycket nya delar sedan Orsa-träffen där den var med). Den är svart med röd klädsel och inredning. Besiktad utan anm. Skatted -91. Nya däck, bl.a. önskar byta denne pärla mot en Morris Minor 1000 Van i bra brusskick, ev. kan jeg tänka mig en Traveller men helst en Van. PS. Har delar från Morris Minor 1000, årg 57, 58 som är nerplockade. DS.

Henv.: A-1642 Christer Wiberg, Terrängvägen 2 A, S-902 35 Umeå, tlf. 090-13 56 07, kvällar och helger.



Sælges: Div. dele fra Morris Minor 1954 - 1970, sælges samlet. Extra udstyr til Morris Minor: 1 sæt dørskåle, 2 kofangerhorn, 1 udvendig solskærm, nummerpladekranse til sorte plader. Håndbøger til serie II og Minor 1000 (originale).

Henv.: A-016 Jens Christian Jensen, tlf. 36 77 12 81.

Sælges: Højre bagdør (Traveller) (lys, uden råd el. defekter) 400,-
Karburator 300,-
Benzinpumpe 150,-
Benzinmåler (flyder til tank) 150,-
Speedometre (ny og gl. model) 150,-
Varmeapparat (komplet) 300,-
Dørlukkemekanisme til højre dør med indv. og udv. lås 150,-
Horn (signal) 100,-
Startrelæ 150,-
Nr. pl. lygter 50,-
Bremsetromler (forreste, 2 stk) á 75,-
Kasse med lygte dele til personvogn og Traveller, emblemer, kontakter, relæer, vinduesviskerdele o.s.v. Kom forbi og giv et bud!

Henv.: A-870 Erling Mølholm, Skovvej 10, 6300 Gråsten, tlf. 74 65 21 96

Sælges: Morris ophæng/uro

Alle modeller er præsenteret i uroen. Den mest almindelige 2 dørs i stort format foroven og ned fra hjulene hænger de øvrige modeller. Udført i kraftigt karton i farverne rød, blå og hvid. Mål: 23 cm i bredden og 32 cm lang. God gaveidé. Leveres portofrit. Pris: 45,- kr.

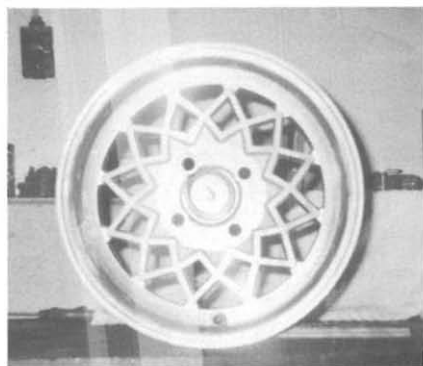
Henv.: A-170 Karen Klausen, Stenagervej 8, 7160 Tørring, tlf. 75 80 53 84.

Sælges: Norminor fra nr. 33 til nr. 67, 125 kr. Morris Minor Owners Workshop Manual, alle modeller fra 1956 til 1971. Den er på engelsk, 25 kr. Morris Minor & 1000. Guide to purchase & D.I.Y restoration, 75 kr. Minor Matters (eng. klubblad) det sidste fra 87, de to år 88 og det første i 89, 75 kr. Fotokopi af bog: Morris Minor 1000 super 1962/1965, 75 kr.

The Morris Minor Catalogue, 100 kr. Morris Minor 1000 Værkstedshåndbog. Det er den fra Anton Kamp, hvor hver side er i plasticlomme, 400 kr.

Henv.: A-927 Finn Parker Olsen, Holbækvej 69, 4200 Slagelse, tlf. 53 53 29 45, efter kl 16.

Sælges:	4 glasfiberskærme m. lygter	1000,-
	Front, metal	200,-
	Forklap	150,-
	Bagdøre til Van (lidt rust)	250,-
	Gearkasse (1100)	1500,-
	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: 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.

KLUBBEN SÆLGER:



T-shirt (S, M, L, XL)	60,-Dkr
Sweat-shirts (kun str. S)	100,-Dkr
Norminor, nr. 15 - 68, 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

Zippo lighter

Klubben har fået fremstillet et antal af den originale Zippo lighter med Morris-emblemet fra motorhelmen graveret på, og malet i de originale farver. Der er selvfølgelig livsvarig garanti på denne lighter. Vent ikke for længe! Der bliver rift om dem.

Lighteren koster 150,- kr. Send din bestilling til: NMMK, postbox 28, 5200 Odense V, så sender vi den med posten til dig.

09052 100248 00

*

BJØRN JARL KRISTENSEN

GARTNERVEJ 28

4654 FAKSE LADEPLADS



Som det ses på forsiden, er vinteren kommet. Pas derfor godt på i det glatte føre. To gange rundt på taget, som det skete for denne bil, er ikke spor sjovt !! Denne gang slap chaufføren med en slem forskrækkelse – og bilen er ude at køre igen.