

NORMINOR

Nr. 70 Marts 1991

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



En gammel Morris Minor Van på aftægt!
Læs inde i bladet, hvad journalisterne skrev, dengang
Morris'en var ung.

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. April 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 telfelle 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 - Kråkbergsvägen 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: Aktivitetshuset Åbenrå, Nygade 23, Åbenrå - hver 3. torsdag kl. 19.30 i de ulige måneder.		

DANMARK

Gruppe	Kontaktperson	Telefon
Fyn	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
Sydfyn og øerne	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
Nordvest Sjælland	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
København	A-016 Jens Chr. Jensen - Toftemose- vej 20 - DK-2650 Hvidovre	36 77 12 81
Sydsjælland	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
Lolland-Falster & Møn	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
Bornholm	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 det tiden igen til et Norminor. Aldrig har jeg syntes, at tiden går så hurtigt, som efter jeg begyndte at skrive denne side til bladet. Knapt har man fundet lidt stof og brygget en side sammen, så ringer A-232 Morten med sidste nyt og så er det tiden igen; men det er der da også lidt udfordring i, og man får også mere og mere indsigt i, hvordan det hele i klubben virker.

Vi i bestyrelsen har nu siddet ved roret i et års tid og tingene er ved at falde ind i en form for rytme. De forskellige ting og sager er på nogle efterhånden vante pladser og tingene kører helt godt og sikkert derudad. Dermed være ikke sagt at intet kan ændres eller gøres bedre. På det område prøver vi på at rette os ind efter den respons, som kommer fra medlemmerne. Når jeg nu er i denne afdeling af vores arbejde vil jeg da også lige sige tak til A-522 Lone og den forrige bestyrelse, som har været flinke til at hjælpe i starten med råd, vejledning og ikke mindst eftersendelse af post, som der i skrivende stund stadig kommer noget af til den gamle adresse.

Nu vi er i postafdelingen kommer et tidligere skrevet ønske i mine tanker, og jeg vil her gentage det; ved henvendelse til klubben brug altid MEDLEMSNUMMER - NAVN - ADRESSE. Det må da være rart at man får svar, hvis man skriver og spørger om noget, bestiller varer eller med-

lemsskab. En anden ting i postafdelingen er girokortene. Hvis et andet girokort en det af Multi-Data udsendte anvendes til indbetaling af kontingent går der koks i Multi-Data-systemet og resultatet er som regel en rykker, selv om man har betalt. Når dette sker bedes man kontakte vores kasserer H-1120 Birgitte pr. brev eller på tlf.nr: 66 15 12 02. Hun vil så sørge for at udrede trådene.

Apropos Multi-Data så har der været nogle problemer med dem og da postvæsenet har udvidet deres service en hel del har vi tænkt os at forlade Multi-Data i løbet af 1991.

Der er kommet et par interessante turforslag, som lyder helt godt. Det ene i Sønderjylland, det andet i Midtjylland. Tilmelding og omtale længere fremme i bladet.

Cab-sektionen, er et spørgsmål der er fremme i tiden, så derfor har klubben haft kontakt med A-016 Jens Christian Jensen og fået et svar, som jeg håber også kan tilfredsstille A-846 Carsten: Cab-sektionen er NMMK medlemmer, som ejer eller bare har interesse for den åbne Morris Minor og som ved lejlighed har stukket hovederne sammen med ligestillede fra andre mærkeklubber. Sammenlægning er der ikke tale om. Man har mødtes i veteranbilkubbens lokaler. Det drejer sig om 3 - 4 medlemmer.

A-1264 Herluf Knudsen

DATO	ARRANGEMENT	ARRANGØR
Marts		
søn. den 10.	Årsmøde	Nordjylland
lør. den 16.	Generalforsamling	Fyn
April		
lør. den 13.	Smøredag på Iveco	Fyn
Maj		
tors. den 9.	Jydsk - fynsk Classic Auto Jumble 1991	MG car club
fre. - søn. den 17. - 19.	Minitræf, på Rørbæk Sø Camping	Østjylland
søn. den 19.	Oldtimerløbet 1991	Dansk DKW klub
Juni		
søn. den 2.	Træf på Skjoldenæsholm	Renault-veteranerne
lør. - søn. den 8. - 9.	National Rally ved Leeds, England	MMOC
Juli		
fre. - søn. den 12. - 14.	Sommertræf i Ålesund	Møre

JÄMTLAND

Årsberättelse

Året började med att klubben blev inbjuden till Bowlinghallen i Östersund genom Göran Grape. I början gick kloten mest ner i rännan, men efter en kvälls spelande så tror jag att vi alla blev en aning bättre, åtminstone så rullade kloten på rätt ställe (tror jag). Svetten sprutade och Göran bjöd på kaffe och dricka. Tack för en rolig kväll Göran.

I mars tog vi på oss vinterkläderna och gick ut på en sjö ovanför Marie by ca. 4 mil från Östersund. Nu skulle vi ut och ta storfisken tänkte vi. Men tji fick vi, några små abborrar och hård vind med lite snö var allt vi fick på 12 personer. Som tur var ställde Marieby IF upp med deras klunnstuga och der var varmt och skönt.

Vi har varje år ställt upp på den stora motormässan i Östersund med en eller två bilar och försökt göra en vaccker eller rolig monter för att våra bilar ska bli lite attraktivare. Vi hade naturligtvis stora planer även i år men av någon anledning rann allt ut i sanden. **MEN VI KOMMER TILLBAKA IGEN.** Har någon en bra idé om monter och bil så hör av er till styrelsen.

I juli drog det ihop sig till årets höjdpunkt nr 1. Sommarträffen i Orsa och

Thomas Eriksson visade åter igen vilken arrangörsmäniska han är. Det kom ca. 60 st Morris Minor på träffen och det var från alla nordiska länderna. Mats från Göteborg var där och hade med sig massor av nya delar till humana priser. Även Gunnar från Vänersborg var där med fyndlådor direkt från England. Träffen var perfekt och middagen fantastisk. Tack än en gång Tomas önskar Jämtlandsgruppen.

I september hade vi en rolig tur till Föllinge där vi korade Jämtlandsgruppens första hedersmedlem. Det blev syster Britta och hon har haft Morrisen sen den var ny 1961. Det var ett mycket roligt sammanträffande och vi ser fram mot nästa möte med syster Britta som under 1991 blir 78 år.

Året avslutades med årsmöte och julbord på samma gång. Årsmötet avklarades på rekord tid för alla kände doften från köket. Haldo, Lilian, Gusten och Ingegärd lagade gammaldags julbord och vi åt alla tills vi nästen sprack och sen lekte vi och tittade på bilder. Vi har redan börjat banta till näste julbord. TACK.

A-898 Dan

HEDERSMEDLEM

Lördag den 8 september 1990 hände något historiskt i NMMK Jämtlandsgruppen. Då utdelades nämligen

Jämtlandsgruppen sin första hedersmedlemskap och det blev till Föllinges egen syster Britta alias Britta Staaf-



Forsberg 77 år. Hon fick även mottaga rosor och kanske det bästa av allt, en splitter ny navkapsel till hennes eget åk, en Morris Minor av 1961 års modell. Just en så har hon letat med ljus och lyckta efter i många år.

Brittas vita Morris har rullat åtskilliga mil sedan hon köpte den hos bilhandlaren Knut Wiklander i Östersund 1961. Den hade varit en demo bil på bilaffären och kostade 9000,- men

hon betalade kontant och fick den för 8000,- jämt. Sedan dess har hon använt bilen både privat och sedan 1964 även i tjänsten som distrikssköterska i Föllinge och Hotagen. Och förutom några smärre incidenter har åket gått som på räls. Jämtlandsgruppen lyckönskar Britta och hennes Morris och hoppas att dessa två krutpaket får åka många långa sköna mil tillsammans.

A-898 Dan

Julbord hos Jämtlandsgruppen

Lördagen den 1/12 var det åter dags för vårt traditionella julbord till vilket 18 vuxna och 10 barn slöt upp. Vi hade i år hyrt en kvartersgård i Östra Oden-sala där våra aktivitetsmän Haldo och Gusten med fruar samt Dan hade fixat och donat med mycket god julmat och gjort det väldigt hemtrevligt. Dom hade även fixat lotteri, tipstävling plus tävlingskörning med en radiostyrd bil och det var verkligen en lyckad grej som lockade fram många skratt och som

passade lika bra för oss vuxna som för barnen. För barnen var det även hyrt en tecnad videofilm och ett besök av jultomten fick vi också som delade ut paket till alla barnen. Vi vuxna fick se en video sen 1990 års sommarträff i Orsa, vi fick även se några diabilder på Morrisar. En verkligt lyckad kväll med mycket god mat och många skratt en stor eloge till Haldo, Lilian, Gusten, Ingegärd och Dan.

A-897 Micke

Besked fra



ØSTJYLLAND

MINITRÆF I ØSTJYLLAND

Den 17. - 19. maj afholder Østjylland sit årlige minitræf.

Træfpladsen vil i år være Rørbæk Sø Camping, som ligger ca. 5 km fra Nørre Snede.

Det er en meget hyggelig lille 3-stjernet campingplads og her er mange faciliteter - også hytter.

Tilmelding skal være i god tid, da området er meget attraktivt, og der er altid fuldt hus i pinsen.

Reservation skal ske senest 6. april til mig. Derefter vil alle tilmeldte modtage program for week-enden.

Ikke-overnattende træfgæster bedes ligeledes tilmelde deres besøg, så de også kan få programmet; for selvfølgelig er alle velkomne!

Vi ses i pinsen på Rørbæk Sø Camping !!

Tilmelding på tlf. 75 72 07 27.

A-082 Jens Mondrup



NORDJYLLAND

NYT FRA NORDJYLLAND

Godt nytår til alle !

Vi afholder årsmøde søndag den 10. marts 1991, kl. 14.00, på:

Knallertbanen
Fløedalsvej
9230 Svendstrup
Tlf.: 98 38 00 50

Vi håber at mange vil møde op. Vi skal snakke om året der gik og om fremtidige arrangementer. Regnskabet for 1990 vil blive fremlagt.

Med venlig hilsen og på gensyn

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

KØBENHAVN

På et telefonmøde den 14-1-91 blev det besluttet at kontaktperson A-827 Leth Møller, Vagtelvej 33, 2000 København

F afløses af A-016 Jens Chr. Jensen, Toftemosevej 20, 2650 Hvidovre, tlf. 36 77 12 81 pr. 1-2-1991.

FYN

Smøredag den 13-4-91 på IVECO ved A-237 Jørn B. Jørgensen. Fedt og olie forefindes mod betaling, resten må

selv medbringes. Tilmelding senest mandag den 25-3-91 til A-1188 Henrik Nielsen på telefon 66 16 57 28.

ALS OG SØNDERJYLLAND

Hvordan kan vi få gang i vores lokalgruppe? Det var en gang i november sidste år, vi sad en beskedent gruppe hos et af medlemmerne til klubmøde.

"Hvordan skal vi få lidt flere af medlemmerne til vore møder"?

Vi snakkede om forskellige muligheder for at kontakte dem som så tit kom kørende forbi. Det blev jo kun en gang imellem til en lille snak!

Deadline for Norminor var allerede overskredet.... - så vi besluttede at sende et kontaktbrev ud, til alle medlemmerne af Als og Sønderjylland. (En stor tak til Herluf, som sendte os navne og adresser på medlemmerne). Disse breve blev så sendt ud i starten af januar, hvor vi bl.a. oplyste om vores nye mødested. Men udbyttet var ikke overvældende! Kun 9 medlemmer mødte

op. Fra Ribe kom A-1671 Sven Erik og Gitte - De to var rigtig gode til at hjælpe os i gang igen. Nye ideer kom ralsende ud af ærmet. Men forestil jer hvor mange gode ideer der kunne være kommet, hvis endnu flere var mødt op!

Her er så nogle af de ideer der kom frem på mødet - og hvis bare hver enkelt yder en lille indsats, vil det være til stor gavn for os alle.

- Fælleskørsel til generalforsamlingen

- Reklame for klubmøderne på lokalradioen

- En folder der kan sættes i frontruden

- En dag på køreteknisk anlæg

- Fælles deltagelse i minitræf hos en anden lokalgruppe

- Lokalgruppens minitræf skal være i Ribe, midt i august

Vi håber dette kan vække jer af vintersøvnen - og at i møder op til generalforsamlingen og vores klubmøde

Vores nye mødested er: Aktivitetshuset Åbenrå, Nygade 23, Åbenrå - hver 3. torsdag kl. 19.30 i de ulige måneder.

H-1239 Martin Klinke

Morris Minor Cabriolet-sektionen

- en loge for de få?

Baggrunden for dette indlæg skal ses i lyset af A-016 Jens Chr. Jensen's indlæg i sidste nummer af Norminor, hvor denne indkaldte til møde i cabriolet-sektionen.

Jeg har fra tid til anden iagttaget nogle små nærmest stikordsagtige indlæg i Norminor fra Morris Minor cabriolet-sektionen (Norminor nr 62 s. 20, nr 64 s. 13 og nr 69 s. 14).

Da disse indlæg er uhyre kortfattede og indeholder meget lidt generel information, er min nysgerrighed efterhånden meget stor. Hvad er egentlig cabriolet-sektionen? Hvad foretager sektionen sig? Hvor mange medlemmer tæller sektionen? Kræves specielt medlemskab? Hvor findes "de sædvanlige lokaler"?

Hvis cabriolet-sektionen er en del af NMMK synes jeg at resten af NMMK's

medlemmer burde delagtiggøres i cabriolet-sektionens aktiviteter. Er denne cabriolet-sektion kun tænkt som en forening for ejere af Morris Minor'ere uden tag, mener jeg ikke, at en sådan sektion har noget at gøre i NMMK.

En splittelse af NMMK's medlemmer i sektioner mener jeg harmonerer dårligt med NMMK's formål om "at bevare, samle oplysninger og udbrede interessen for biltypen Morris Minor, ..." (1-2 i vedtægter). Min mening er at NMMK, klubbens størrelse taget i betragtning, bedst vil kunne opfylde formålet hvis klubben tegnes af en stor forenet gruppe medlemmer på tværs af de forskellige Minor-modeller.

Jens Chr. Jensen's forslag i Norminor nr 69 om at sammenlægge cabriolet-sektionen med en anden mærkeklub, anser jeg for så væsentligt et

spørgsmål for NMMK's fremtid, at dette må skulle afgøres på NMMK's generalforsamling.

Jeg håber med dette indlæg i fremtiden at få flere oplysninger om cabriolet-sektionen og dennes tilknytning til

NMMK. I mine øjne er det mindre væsentligt hvilken Morris Minor-model man som medlem er ejer af, det væsentlige er, at det er en Morris Minor.

*Med venlig hilsen
A-846 Carsten Filtenborg*

JYDSK - FYNSK CLASSIC AUTO JUMBLE 1991

Invitation til dig og dit køretøj den 9. maj 1991 fra kl 10 - 16 i Gjern.

Herved indbydes du og din bilmærkeklub til Classic Auto Jumble ved JYSK AUTOBILMUSEUM - GJERN.

For de bilhobbyfolk der var tilstede sidste år, kan jeg berette, at der på pladsen var 178 køretøjer fra 47 bilmærkeklubber, og hvad der var tilstede husker du måske selv. Herfra skal I alle have tak fordi I kom fra nær og fjern og ville deltage.

Som tidligere år bliver der en entre på kr. 10,- pr vogn, som dækker porto, præmier og leje af toiletvogn.

På pladsen sælges øl, vand, pølser etc., men madkurven kan naturligvis medbringes til en forhåbentlig skøn forårsdag ved den nyudsprungne skov og som sidste år i et fint solskinsvejr.

Fra kl. 12.00 til ca. 13.30 afholder vi "Concours D'Elegance", hvor 5 dommere fra hver gruppe bedømmer bilerne i de 4 grupper, hvor de ikke selv del-

tager. Kl. ca. 14.00 bliver der præmieoverrækkelse.

Følgende 5 klasser er der præmier til med årstal og logo: USA Car Club, "Off-Road" klubberne, Engelske og Europæiske bilmærkeklubber og veteranbilklubberne dækkende mange sjældne mærker.

Som i fjor mulighed for køb, salg og bytte af biler og reservedele, og udstilling af tilbehør, litteratur og ekstraudstyr er tilladt, men har du ikke plads til ovennævnte, sæt et skilt i ruden med oplysningerne.

Hvis Du/Jeres bilmærkeklub er interesseret, vil jeg meget gerne inden den 3. maj 1991 vide, hvor mange biler der ca. vil deltage og meget gerne skriftligt til følgende adresse:

Mogens Hempel
Aabyvænget 15
8230 Aabyhøj
Danmark

Med venlig hilsen og en god 1991 sæson til alle.

Mogens Hempel

OLDTIMERLØBET

1. Pinsedag 19. maj 1991

Gråsten slot - Skibbroen Flensborg og retur - for knallerter, motorcykler, scootere og biler fra de glade og spændende 50'ere.

Klassement:

1: Cykler med hjælpemotor over baghjul

2: Cykler med hjælpemotor ved forhjul, under krank, i baghjul etc.

3: Knallerter med tilhørende stel (indtil 1963)

4: Motorcykler og scootere indtil 200 cc (indtil 1963)

5: Motorcykler over 200 cc (indtil 1963)

6: Biler under 1200 cc (indtil 1963)

7: Biler over 1200 cc (indtil 1963)

8: Uindregistrerede motorcykler og knallerter

Start kl. 14.00. Samlet strækning 42 km. Inden starten foretages kl. 12.30 en bedømmelse af køretøjerne og der uddeles efter løbet 2 præmier i hver klasse. En præmie for bedst restaurerede køretøj og en anden præmie for originalstand, sjældenhed etc.

Hver præmie består af 1 pokal, 500 Dkr, 1 fl. champagne og måske et kys af Miss Gråsten. Iøvrigt plaketter til alle deltagere. Startgebyr kr. 35,-.

Vi kører i ro og mag ad den skønne Fjordvej til Skibbroen i Flensborg, hvor der er plaketteuddeling og en lille forfriskning. Her kan man evt. bese Veteranskibene langs kajen eller måske Sejlskibsmuseet. Derefter kører vi forhåbentlig i strålende pinesol langs Flensborg Fjord igen tilbage til Gråsten, hvor der er præmieuddeling.

Uindregistrerede tohjulede foretager en kort enkeltvis prøvegalop på det nærliggende Stadions cindersbane. I tilslutning til løbet holdes improviseret stumpemarked på Ringriderpladsen. Gratis studeplads for løbsdeltagere. Forudmeldelse er nødvendig.

Om aftenen er der fest i det store Ringridertelt. Musik og dans. Menu kr 85,-. Max deltagerantal 700. Forudbestilling i god tid nødvendig.

Tilmelding helst skriftlig og med oplysning om navn, adresse, tlf. nr., køretøj, klassement, og antal pers. til festaften, sendes til: Gråsten Turistforening, Ahlefeldvej 4, Gråsten, telefon: 74650955. Hvorefter bekræftelse og information tilsendes.

Overnatning: Campering på Ringriderpladsen, egnens campingpladser, kroer og hoteller, eller en plads på gulvet i badmintomhallen på medbragt luftmadras efter princippet "først til mølle..."

Arrangører: Lions Club Broager-Gråsten, Lions Club Flensborg, Sønderjysk Veterankallertklub, Sydjysk Motorcykelklub, Dansk DKW klub for biler og MC, Gråsten turistforening.

Med venlig medvirken fra: BSA Club Danmark, NSU-Club Danmark, Nimbus Touring, VW-Veteranklub, Renault Danois, Citroën Traction Avant, SAAB to-takt klub Danmark, MG C.Club, Peter Weiss Skibsværft Toft, Teknisk forvaltning, Gråsten Kommune.

Inlands-Posten

MORRIS SUPER 1000 PÅ VEJEN

MORRIS 1000 er nu blevet til 1000 Super med større motor, helt ny gearkasse med spærresynkromesh, højere gearing og kraftigere bremses. Forbedringerne mærkes tydeligt i praksis, og de vil utvivlsomt bidrage til, at Morris 1000 i endnu længere tid vil have et trofast publikum, skønt Mascot byder på nær samme ydeevne, bedre all-round køreegenskaber og mere plads for væsentlig færre penge.

Efter et par hurtige, krævende langture gennem Europa i den foregående model har jeg fået så meget respekt for Morris 1000, at jeg sandsynligvis altid vil se den i et forklaret skær – også når den tekniske udvikling en dag er løbet fra den.

Sammenlignet med de langt mere avancerede Mascot- og Marina-modeller bevarer den f. eks. stadig i mine øjne en egen robust charme, som er vanskelig at modstå, hvis man kan lide biler med personlighed. For mange står det sikkert som en fordel, at fabrikken efterhånden har haft 14 år til fuldkomment arbejde på detaljerne (og der er virkelig til stighed foregået et forædlingsarbejde).

En konstant kørehastighed på 100 km/t holdes nu med fuldstændig uanstrengt overlegenhed (svarer til kun ca. 3850 o/m), og motoren fornemmes at være upresset helt op til top hastighed. Accelerationen gennem gearene er overordentlig livlig – og i topklasse til prisen. Den nye motor har i øvrigt samme fine sejtreaktionskarakter som den hidtidige og spinner villigt op til betydeligt højere omdrejningstal end de 5100 o/m, hvor maksimal effekten ydes Ved 105–110 km/t i 4. gear og tilsvarende omdrejningstal i de lavere gear forekom en ret kraftig karrosseri-resonans, men støjniveauet er som heldet pænt lavt.

Gearskiftet findes kun bedre i ganske få sportsvogne. Det er fuldkommen

præcist, hurtigt og perfekt synkroniseret – og gearstangen er forbilledlig anbragt. At den nye gearkasse ikke er synkroniseret mellem 1. og 2. gear, skyldes sikkert primært, at nogle af BMCs ledende konstruktører, bl. a. Alec Issigonis, gennemgående finder det for vanskeligt at komme i 1. gear ved igangsætning med fuldsynkroniserede gearkasser. 1000 Super trækker i øvrigt så jævnt ved helt lave hastigheder i 2. gear, at man i praksis ikke savner synkronisering af 1.

Bremserne har glimrende effekt, standser vognen magtfuldt og hurtigt fra høje hastigheder for moderate pedaldaltryk og har god gradvis virkning. Vogns stabilitet under katastrofebremsning er fin.

Morris 1000's tandstangstyretrøj er fremdeles i topklasse, letløbende, fuldkommen præcist og med en udveksling, som i forbindelse med vogns gode styrefølsomhed giver øjeblikkelig reaktion på de mindste bevægelser af rattet. Hvis man træder kraftigt på speederen i lavt gear i snævre sving, kan bagvognen hoppe på en uflatterende, men reelt harmløs måde. Men bortset deraf har vognen fortrinlige køreegenskaber i svingene – også målt ud fra den standard, som sættes af de nyeste konstruktioner. Den styrer nærmest neutralt med tilpas veldefineret tendens til understyring ved alle normale svinghastigheder. Ved hurtigere kørsel bliver den gradvis overstyrede, men man skal op på meget høje hastigheder for at provokere udskridning, og den er meget let at køre med beherskede skred, bl. a. takket være det perfekte styretøj. Under kørsel ligeså passer vognen praktisk taget af sig selv kursen.

På ujævn vej er kørselskomforten i underkanten af den standard, man regner med i dag. 1000 Super er som de tidligere modeller i serien hårdt af-

Teknisk beskrivelse
og kørselsindtryk
af
TAGE SCHMIDT

fjedret, og det føles trods modernisering af sæderne. Den stive bagaksel kan gøre sig ret livligt bemærket over visse ujævnheder, og man er ikke fri for til tider at gynge lidt i sæderne. Men på den anden side udgør netop den faste affjedring en væsentlig del af baggrunden for vogns gode, tilfredsbringende køreegenskaber, og hjulene finder altid straks sikkert fodfæste igen, hvis de et øjeblik slipper taget i et ujævnt sving.

Indretning

To døre. To forsæder. To pladser i bagsædet. Kun acceptabelt bagagerum (200 dm³), men kan udvides ved at lægge bagsædergyltet bagover.

Bemærkelsesværdigt standardudstyr: Ventilationsblæser med variabel hastighed. Beslag til sikkerhedssele. Hyde under forpanel. 2 handskerum (uden låg).

Ydeevne

Top hastighed ifølge fabrikken: 122 km/t. Højeste praktiske konstante kørehastighed = 105 km/t. Hastigheder i mellemgear ved 5100 o/m: 56 km/t i 2., 94 i 3. Målt acceleration gennem gearene: 0-200 meter = 14,4 sek., 0-400 = 22,2, 0-800 km/t = 14 1/2 sek. Benzinkonsum ifølge fabrikken: 16,8 km pr. liter ved 80 km/t konstant. Hastighed i 4. gear ved 1000 o/m: ca. 26 km/t.

Service

10 smørsteder. Smøreinterval 1500-4500 km. Motoroliekapacitet 4 liter, inklusive filter. Ca. 100 danske forhandlere.

Mål

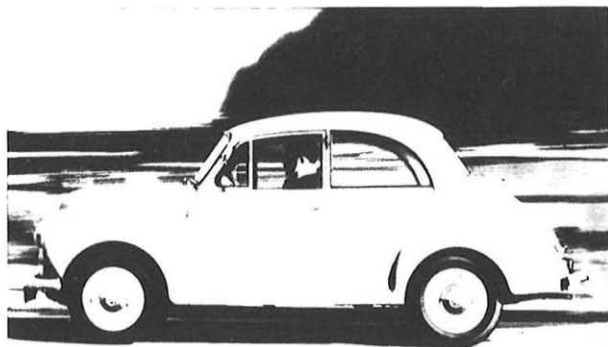
Længde 3760 mm, bredde 1550 mm. Fri højde 17 cm. Egenvægt ca. 750 kg. Vendediameter 10 m. 2 2/3 ratomdrejning fra side til side. Dækdimension 5,00x14 (fabrikat Dunlop C 41 på prøveeksemplaret). Benzintankindhold 29,6 liter.

Konstruktion

Motor foran. Træk på baghjul. 4 cylindre i række. 4-takter. Vandkøling. 1098 cm³. Kompressionsforhold 8,5:1. 3 hovedtejer. 50 SAE-hk ved 5100 o/m. Drejningsmoment 8,3 kgm ved 2500 o/m. 4 gear med synkromesh mellem 2. og 3. og 4. Selvbærende karrosseri. Uafhængig forhjulophængning med torsionsstænger. Stiv bagaksel med halvelliptiske bladfjeder. Tromlebremses. Tandstangstyretrøj.

Fabrik

Morris Motor Ltd. (BMC), Oxford, England.



Der er flugt og fart over Morris 1000 Super

EKSTRABLADET

STIG Ø PRØVER

MORRIS 1000 SUPER Nyt livligt medlem af mangfoldig familie

MORRIS 1000 Super er en spændstig herre i halvtredserne, en af dem, der har forstået at forny sig, en person med åndelig og legemlig elasticitet. - Den slags mennesker kan man ikke andet end holde af.

Nu er et nyt medlem af den lebendige Morris-familie dukket op, men man skal se meget nøje efter for at kunne skelne Morris 1000 Super fra forgængeren.

Slægten stammer fra 1948, disse bilmæssigt triste år, hvor man endnu ikke havde fundet på nyt udseende og teknisk indhold til efterkrigstidens biler.



Morris 1000 Super foran DOM's administrationsbygning

Til Morris Minor stod ingeniøren Atec Issiponis fader, og han har været mere end gudfader, når der siden blev født nye i familien.

De første var små slidere med en sideventilet motor på 850 kubikcentimeter. Det stod ikke dengang skrevet, at Morris-familien skulle blive tallose som himlens stjerner og havets sand. 170.000 søskende var samlet i de første kuld.

Men så bragtes der nyt blod ind, og fra 1952 gik de små Morris'er energiske og bedre rustede ud i livet med en topventilet 800 kubikcentimeters motor. De skulle af mange grunde, blandt andet de stigende motorskatter og benzinafgifter, begå sig godt.

Da familien endnu engang rørte på sig, det var i 1956 ved fødslen af samme udseende - men endnu kraftigere - barn, havde avlen af 1952 formeret sig til 322.000 stykker.

Fra 1956 tog familien tilnavnet »1000« refererende til motoren, der nu var på 948 kubikcentimeter. - Både udadtil og indadtil slægtede det familien på, og bragte den store ære til gamle onkel Morris, at han for mere end et år siden kunne notere sig én million ægteføde slægtninge.

Var målet nu ikke fuldt? Kunne den gamle krudtkarl ikke godt overlade pladsen til fætrene Mascot og Marina? - Nej, så kender man ikke englænderne.

I sommer var der atter barsel og navngivning. Fremmede gratulanter stirrede med åben mund, for lignede ikke ungen nøjagtig den foregående million brødre og søstre? Jo, sagde onkel Morris, men vor nyfødte har et stærkere hjerte og en kraftigere fysik. Dermed nikkede han mod motorrummet,

hvor en tilsyneladende lille motor stod og gemte på hele 50 hestekræfter. Igen et barn af tiden, for det blev døbt og fik efternavnet »Super«.

Denne ærkebritiske fyr har slået sig ned blandt andet i Danmark, og derfor var det ikke svært at arrangere en fælles udflugt. Jeg skulle bestemme vejen, »Super« ville til gengæld tage alt slæbet.

Nøgtren rapport

Her er så en nøgtren rapport om vort vinterlige trip til Himmerland: Start fra 0 til 100 km/t: Ca. 22 sekunder!

Motoren er på 1098 kubikcentimeter, kompressionsforholdet 8,5:1 (superbenzin), og der udvikles 50 SAE hk ved 5100 omdrejninger i minuttet. Tophastigheden i nærheden af 130 km/t.

Gearkassen er nykonstrueret, den er blevet nemmere at arbejde med, og den er specielt bedre til hurtigere gearskifte, fordi synkroniseringsmekanismen er gjort lettere.

Der er fire fremadgående gear, hvor andet og tredje er velegnet for overhaling. Fjerde giver uanstrengt marchhastighed på fra 80 til 110 km/t. Ønsker man tophastighed, må man væbne sig med en smule tålmodighed.

Motorstøjen er kraftig, men ikke trættende. Den kan kun være generende, hvis man fører interessante samtaler med passagererne - hvad jeg i øvrigt finder distraherende for kørslen.

Vindstøjen omkring karrosseriet er ringe.

Køreegenskaber

Affjedringen er hård, sammenlignet med for eksempel Taunus 17 M og

Opel Rekord. Det ytrer sig ved hurtige, men bestemte hjulbevægelser - men karrosseriet ligger roligt. Den kraftige affjedring og hurtige støddæmpning sørger for at hjulene slipper vejoverfladen mindst muligt, og det betyder, at bilen står sikkert i sin bane.

Ved hurtige sving på ujævne veje sættes bagakslen nogle gange i så hurtige svingninger, at bilens bagende »hop-fejes« i små skred.

Under normal kørsel observeres dette ikke.

I glat føre, eller under svingning i 2. eller 3. gear med god gasgivning, kan bagvognen også bringes til små sideværts spjæt. Det tager man sig roligt og retter bilen op med korte ratbevægelser, samt - selvfølgelig - ved at slække lidt på gaspedalen.

Super har som forgængerne tandstangsstyring. Det er en meget direkte og præcis styring uden frigang på rattet.

Det er karakteristisk for Morris Super, at rattet kun skal røres ganske let og drejes ganske lidt. - Styringen ligger langt over middel, derfor er den heller ikke spor trættende.

De separate forstole har en god anatomisk polstring. Skubber man sin bagdel helt ned i vinklen mellem ryggen og sæde, får ryggen hvile, men lænden kunne godt have bedre støtte.

Rat, gearstang og pedaler er anbragt fornuftigt. Man behøver ikke række sig frem for at skifte op i 3. gear, heller ikke, når forstolen er stillet til bagste position.

Det indre

Indtrækket er i pænt kunstlæder. Der er pragtfulde tæpper over gulvet

foran og bag - interiøret er i topklasse. - Foran har man to handskerum og under panelet en hel og stor pakkehylde.

Pladsen på bagsædet er som på andre mellemklassebiler. Bekvemligheden afhænger af, hvem der sidder foran, og hvem der skal sidde bagefter.

Bilen leveres med friskluftvarmeapparat.

Forrudevasker er standardudstyr. Det virker efter pumpeknapssystemet.

Lygter: tip top. Brems: fine, men de kræver større pedaltryk, end man er vant til.

Bagagerum: reelt og tilstrækkeligt.

Bagsædets ryglæn kan nedfældes og skabe forøget lasteplads.

Bedømmelse

Samlet karakteristik: Morris 1000 Super er en traditionel men gennemarbejdet bil, som alene med sine eminente køreegenskaber vil tilfredsstille mange flere end dem, der kun foretager »automobilkørsel« med specielle kørehandsker. Vognen kan være både damebil og mandebil, for den har så meget grundlæggende godt i sig, at det vil korrespondere både til en let og en brutal hånd.

Importøren DOMI besvarer spørgs-

målet: - Hvor længe vil nu denne model være på markedet? med følgende diplomatisk sætning: - Nu har briterne lige lavet motoren om, forbedret gearkasse og kobling og sat en masse penge i produktionen, så man ikke der går mange år, før der sker forandringer?

Sagen er, at importøren ved lige så lidt som vi, og lige så lidt som den fabrik, der producerer bilen. Morris vil i sin gamle, buttede facon leve så længe, som kjærligheden til den næres.

Sådan har piger det også, har jeg ladet mig fortælle.

stigo.

POLITIKENS motor & trafik

Strålende køreegenskaber og pålidelighed frem for alt

Gennemprøvet mekanik

Morris 1000 Super er ikke nogen årsægt i en udviklingsrække. Hvis vi ser bort fra det særegne britiske snurrepiberi - drilleri må vi nemlig indrømme, at bilen er grundigt gennemprøvet og gennemarbejdet som få, og at samarbejdet mellem dens vigtigste mekaniske dele er usædvanlig fint.

Man sidder godt i den - og man kører godt i den. Det mærkes tydeligt, at konstruktørerne i 14 lange år har sat meget ind på at runde motor, kobling, gearkasse og differentiale af til en velsmurt arbejdende enhed uden døde punkter.

Motoren er boret ud fra 948 kubikcentimeter til 1098 ccm - og den har

haft godt af det. Den har fået al den pep, den tidligere savnede, uden at støjen er blevet generende og uden at benzinforbruget er steget føleligt. Efter motorstørrelsen skulle bilen egentlig hedde »Morris 1100«, men det navn har næste generations fremstormende »Marina« allerede sat sig på - derfor det beskedne »1000« med trøstetilføjeisen »Super«.

Når man sætter motorkraften op på man også sætte kraftigere brems, stærkere kobling og stærkere krumtap i bilen. Det er naturligvis også sket i den nye Super, og resultatet er altså blevet denne harmonisk virkende kørehed.

Sikker på isen

En bils køreegenskaber er ganske enkelt dens opførsel. Morris 1000 Super opfører sig som et af disse sjældne børn med den heldige kombination af både livlighed og naturlig velop-

dragenhed. Hos dem begge stammer det gode resultat fra en naturlig udvikling af nedarvede egenskaber.

Karakteren afslører sig hurtigt, når der sker noget uvant. Det uvante for prøvbilen bestod i, at den kom noget så grusomt på glatis. I otte dage havde dækkene ikke en stump ærlig ru asfalt under sig - kun fastkørt sne og is. Her er bilens eksamens karakter for orden og opførsel under usædvanlige forhold:

Det er svært at få den til at snurre - det er ligefrem mod dens natur. Skrider den, så foregår det på alle fire hjul og med næsten i samme retning. Der skal et hiv i håndbremsen til, før den vender enden i køreretningen.

Styringen - pr. tandstang - er meget præcis og let, og den er så god som neutral. Retningsstabiliteten er god.

Affjedringen er nærmest hård og krængningen i sving er kun svag. Sammen med den meget kraftige støddæmpning og den nøjagtige styring giver disse to egenskaber føreren en fornemmelse af, at han kan byde vognen næsten alt - inden for den sunde fornufts og naturlovenes begrænsninger.

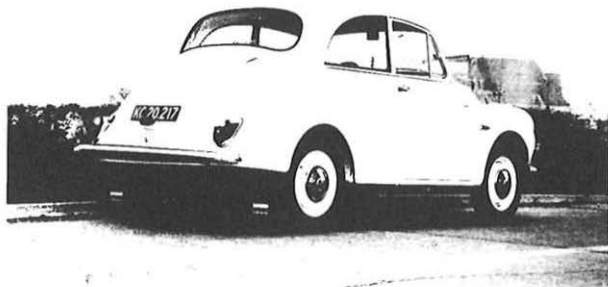
Hækkeløb

Accelerationsprøverne med Morris 1000 formede sig som noget af et forhindringsløb. Det var umuligt at finde en snefri vejstrækning, der var lang nok til en tilfældelig 100 km/t-prøve. Tiden 24,5 sekunder fra 0-100 km/t må derfor tages med forbehold. Det kan nok gøres lidt hurtigere på en »ren« vej.

Fra 0-80 gik det bedre. Det gjaldt blot om at komme tør fra start uden hjulspin. 14,6 sekunder fra 0-80 er en særdeles pæn tid.

Under hastighedsprøverne føltes kørslen af og til som et hækkeløb med ispletterne som hurder: et kraftigt tilfald, livligt roterende baghjul og et lidt skævt glid over den spejlglatte »forhindring«, og så på den igen til næste isplet.

Tophastigheden kunne under disse forhold ikke drives op over 127 km/t, men når vinteren slutter engang i april, skal den nok vise sig at ligge omkring de 130.



Der er nye og større blinklygter for - og bag

AALBORG BLADET

ved ROGERS SØGAARD

- hånden på rattet af ... MORRIS 1000 SUPER

Man holdt ord, og når vi for kort tid siden blev præsenteret for en Morris 1000 Super med den 50 hk motor, som anvendes i Morris Marina, kan man roligt forlade sig på, at der i det mindste går et år, inden der vil vise sig en afløser til denne, Englands mest solgte model.

Set udefra

er hele forskellen mellem den hidtidige Morris 1000 og den nye Super kun én eneste ting det lille skilt, som foruden på bagagerumslappen bekendtgør, at dette er en Super.

At Morris 1000-karosseriet ikke er helt op til dato, kan dårligt bortforklæres. På den anden side er der grund til at rose vognens skaber, Alec Issigonis, for en fremsynethed som bevises derigennem, at man i dag, 14 år efter modellens introduktion, stadig kan sælge den i ganske pæne mængder.

Ligesom VW har Morris med denne vogn bevist, at et salg ikke blot kan skabes gennem idelige mere eller mindre vellykkede radbrækninger af karosseriformerne. God teknik og gode køreegenskaber er faktorer, som mange bilkøbere sætter større pris på end årenes svingende modelturner.

Et kig i motorrummet

giver *synsmæssigt* ikke noget nyhedsindtryk. Motoren ligner den gamle 1000'er, men det er altså et kraftværk på 1098 cm, der præsterer 50 hk. Som tidligere glæder man sig over den gode plads, som dette motorrum giver for manden, der skal justere og foretage arbejde i og omkring motoren...

Når man kun skal være to mennesker i vognen, er der dog mulighed for at forstørre bagagerummet væsentligt, idet bagsædet ryglæn kan lægges ned, således at bagagerummet forlænges helt frem til forsæderne...

Dørene,

hvoraf der er to stk., er brede og giver rimelig plads for indstigning i vognen, ikke mindst til bagsæderne, hvor man ved indstigningen kan lægge forstolene incl. sæde fremefter. Pladsforholdene bagi vognen er ganske gode. Der kan sidde tre slanke mennesker i dette sæde, men kun for kortere ture.

Ved rattet

glæder man sig over, hvor let tilgængeligt de afmærkede »dirigentknapper« er placeret midt i panelet. Man fryder sig over den korte, betjeningsfristen de guldgearstang, og det samme gæl-

der håndbremsegrebet, der er korrekt placeret mellem forsæderne. Også pedalene sidder som de skal...

Køreegenskaberne

Forleden ringede en læser til os og spurgte, om vi ikke i vore kørselsrapporter gjorde lidt lovligt meget ud af beskrivelsen af en vogns vejegenskaber. Vedkommende mente, at mange mennesker ville være nok så interesserede i at høre lidt om vognens komfort, dens udstyr o. s. v.

Her er vort svar, som måske kan interessere andre læsere:

Når vi foretager grundige afprøvnings af en vogns køreegenskaber, derunder en vogns kurvestabilitet, dens styreevne, bremseevne o. s. v. gennempraktiske og undertiden ret voldsomme forsøg, sker dette ikke fordi vi mener, at vore læsere har brug for at køre rodeo i det daglige, men simpelthen fordi vi mener, at disse beskrivelser fortæller noget om den vigtigste form for sikkerhed, man kan indbygge i en vogn; gode køreegenskaber.

Vi startede med at sige, at Morris 1000-karosseriet ikke længere kan siges at være i takt med tiden. Det samme gælder derimod ikke for vognens køreegenskaber — de er nu som for 14 år siden absolut i toppen for en vogn i denne størrelse.

Når man betænker, at Morris Minor i 1948 blev leveret med en 918 cm motor, der udviklede sølle 27,5 hk, må man tage hatten af for den kendsgerning, at i dag le-

veres stort set den samme vogn med de samme køreegenskaber som dengang, men med en næsten dobbelt så stærk motor — og selv med denne kolossale forøgelse af trækværket fornemmer man ikke på nogen måde, at det nu er gået for vidt i hensende til hestekræfter.

Den vil så gerne ...

Morris 1000 Super startes ved at dreje nøglen rundt og trække en startkontakt ud (ja, sådan gjorde man i tidligere tider). Motoren starter villigt, og den friske udblæsningslyd virker som et hviskende løfte: »Kom bare an, jeg er med på det værste!»

Og det er den!

Accelerationen, som i den tidligere Morris 1000 slet ikke var at kimses af, er blevet endnu vildere — hvilket vil sige 0-80 km/t på ca. 16 sekunder — det er vist rekord i denne prisklasse.

Tophastigheden ligger på små 130 km/t. På den smalle, snoede vej er Superen helt i sit es. Den er englander i sind og skind og som sådan skabt utroligt, så hårdt man kan drive denne vogn gennem en kurve, og når endelig baghulene slipper taget, er en opretning lettere end for de fleste vogne.

Man har faktisk fornemmelsen af, at den vil så gerne svinge!

For fuld fart

afslører vognen en glimrende retningsstabilitet, og dens sidevindsfølsomhed er moderat. Støjniveauet er beskedent selv når motoren går for topbelastning, ligesom vindstøjen heller ikke er overvældende. — De kendte og lidt agtede resonansområder, som findes i de fleste vogne, ledte vi forgæves efter i denne.

På dårlig vej

hører Morris 1000 ikke til de mest komfortable. Her erindres man om, at det er sjældent, man slipper for at give noget for noget! De fremragende køreegenskaber på den snoede vej hænger ikke ringe grad sammen med den efter moderne opfattelse ret stive affjedring (torsionsstave foran og bladfjedring bag). Følgelig er vognen lidt »stivbenet« på meget hullet vej. På den anden side er affjedring og dæmpning således afstemt, at der ikke er tendenser til rok- eller niksvingninger.



Morris 1000 Super foran Gefionspringvandet

Det meget præcist virkende styretøj af tandstangstypen »betaler« ligeledes på den dårlige vej for sin præcision: større slaghuller slår igennem til ratet.

Gearskiftet

Morris 1000 Super har fået en ny gearkasse. Om denne eller selve motoren er den største nyhed kan sikkert diskuteres. Under alle omstændighe-

der må det fastslås, at den nye gearkasse er et meget stort plus for Morris 1000, for som vi tidligere har omtalt var synkroniseringen af den hidtidige gearkasse rent ud sagt mangelfuld, specielt mellem 3. og 2. gear.

I Super'en kan man roligt tage for sig af gearstangen. Vi foretog flere lynhurtige nedskiftninger fra 3. til 2. gear ved hastigheder omkring 75 km/t og fra 4. til 3. når speedometret viste

110 km/t – uden gearknas af nogen art. Bravo!

Bremserne

En hurtigere vogn kræver bedre bremser, og det har Super-modellen også fået, idet den samlede bremseflade er øget med 15 pct. Gentagne kastrofoepbremsninger afslørede en finfin bremsevne ved lavt pedaltryk, og retningsstabiliteten var perfekt.

B.T.s motormedarbejder prøver:

DEN NYE MORRIS 1000 SUPER

Kender De det at møde en gammel kærlighed på gaden? Hvor hyggeligt, det kan være at måtte erkende: ja, hun holder sig sandelig god.

Selvfølgelig kan det også være, at man tænker det modsatte, men jeg havde nu den første tanke, da Morris-folkene bad mig om at prøvekøre den sidste version af Morris »1000«.

Det er jo nok rigtigt, hvad mange sagde til mig under prøven: hun ser sandelig lidt gammeldags ud, men det er også rigtigt, at det kun er i det ydre, samt at dette samme ydre besidder kvaliteter, som netop er gammeldags på en facon, mange af de moderne småbiler burde misunde den lille brite.

Morris 1000 »Super« ligner sig selv fra den dag, den geniale britisk-græske konstruktør Alec Issigonis satte den første streg på papiret for 14 år siden. Men det er dog kun i det ydre. En sej forbedringstrang hos BMC i takt med kolossal-succesen på næsten alle markeder har medført, at vognen i dag i virkeligheden fremtræder som – skal vi sige: en baghjulstrukken udgave af

den smarte nye Issigonis-fantasi: *Morris Marina!* Robust, næsten tung af gædigheden med sine torsionsfjrede, sit uafhængige forhjulsophæng, sit tandstangsstyretøj – alt det, vi beundrer på de nyeste biler. Vognen er billig i betragtning af hvor velbygget en bil, man får for pengene.

Morris 1000 hører til de biler, man går trevnt og uinspireret til i starten, men som man til gengæld forlader med en overbevist begejstring. Men sådan set er det måske betryggende, at den først *charmerer* efter et nærmere bekendtskab – der er så mange charlataner, der har det omvendt.

Der er noget dejligt reelt i tanken om at blive ved med en bil, som man kan bygge billigt uden at slå af på noget kvalitetskrav –

Jeg havde stor fornøjelse af mit gensyn med den lille »ældre dame«. Nu, hvor hjertet er ungt som ingen sinde, og detaljerne er endnu bedre lavet, kan man rigtig glæde sig over en vogn, som er både rap, relativt komfortabel og først og sidst bundhæderlig. Det er sjældent, jeg tør garantere efter en bil-

prøve. Hvor skulle man kunne, da man jo oftest prøver nye biler, om hvis kvalifikationer man kun kan *formode* i levetids-henseende. I dag kan jeg garantere. Jeg ved, denne bil er god. Til prisen måske enestående robust.

Hvad køreegenskaberne angår, er de fremdeles så moderne, at man skal til det ekstraordinære og dyrere for at finde magen.

Så ærligt talt: hvis folk bare havde så megen filosofi i kroppen, at de kunne holde denne lille gode bils lovligt triste ydre ud – så var de i mange tilfælde bedre kørende end ved at skele uforholdsmæssigt meget til moderne liniers tants.

Heb.

TEKNISKE DATA

Det prøvede eksemplar er en Morris 1000 »Super« af nyeste herkomst fra BMC – udlånt af den danske importør DOMI i Glostrup. Der er tale om den sidste forbedring af den fjorten år gamle Morris 1000, tegnet af den berømte græker Issigonis for BMC. Vognen har i stedet for sin hidtidige 948 ccm-maskine fået den nye Morris Marina-maskinen på 1100 kubik (50 hk) under hjelmen. Også 4-trins gearkassen minder påfaldende om den yngste søsters. Af ydre er vognen komplet uforandret. Der er garanti til 20.000 km.

FORDELE

- Ydre beskedenhed
- Glimrende økonomi
- Total modernisering af det mekaniske
- Betydelig robusthed
- Gode køreegenskaber
- Lavt støjniveau selv på høje hastigheder
- Handy manøvrering på snæver plads

MANGLER

- Ydret lovlig trist.
- Kabinen lidt »skrabet«
- Ratstillingen skæv og stejl som tidligere
- Ingen synkronisering til første gear
- Instrumenteringen kun nødtørføg
- Bagvognsaffjedringen kan virke bumpende



Morris 1000 Super er dejlig nem at køre

Information

VED FALCON

- KVALITET OG HOLDBARHED -

Det kan forekomme fortæret, men er så nærliggende, at det næsten ikke er til at komme uden om at kalde Morris 1000 for englændernes folkevogn og at drage meget direkte sammenligning med tyskernes VW. Sammenligningen trænger sig særligt på i disse dage, da en ny model af den engelske vogn kommer til Danmark: Morris 1000 Super, hvis væsentligste nyhed er, at den 948 ccms motor på 41 hk er udskiftet med en 1098 ccms motor, der med kompressionsforholdet 8,5:1 udvikler 50 hk ved 5100 omdrejninger, og hvis top- og praktisk taget marchfart er 130 km/t.

Sammenligningen er så nærliggende, fordi her er tale om to biler, der begge er kommet på markedet i slutningen af fyrrerne, og som begge stadig produceres i princippet uændrede - med kun let moderniseret teknik i stadig de oprindelige karrosser. Begge kan henvises til, at de oprindelig var forud for deres tid og derfor endnu ikke er

kommet bagud for den. Begge har år efter år været genstand for rygter om produktionsstop og fornyelse, men begge vil efter alt at dømmes blive produceret i endnu adskillige år i så godt som uforandret form.

Begge har med rette ry for kvalitet og holdbarhed. De kommer fra de fabrikker, der har været banebrydende og stadig er førende med hensyn til rustbeskyttelse. Begge har udstrakte servicenet og effektiv reservedelorganisation.

Er alt andet da lige? Ingenlunde. De to biler har som nævnt idémæssige og kvalitative lighedspunkter og hører hjemme i samme prisklasse, men det er to så vidt forskellige biler, at valget imellem dem i meget høj grad må bero på smag og behag.

Morrisen ligger bedst på vejen

Morrisen har motoren foran og konventionelt træk på baghjulene med kardanaksel under vognen. Kardan-



Morris 1000 Super ligger fantastisk godt i sving.

tunnelen fylder dog ikke meget mere end VWs centralrør. Fordelen er, at Morrisen er betydelig mindre sidevindfølsom og slet ikke tilbøjelig til, som VW, at slå med halen. Da den oven i købet har en meget præcis tandstangsstyring og en fast affjedring med stiv bagaksel, er dens vejgenskaber så afgjort førende. Den, som udnytter fart- og accelerationsmulighederne, vil foretrække Morrisens opførsel for VWens ...

Berlingske Tidende

Grundlagt 1719 af E. M. Berling

Man kan vel næsten tale om en engelsk folkevogn, når man skal tage Morris 1000 på programmet. I sin oprindelige udformning led den Morris Minor, og den var da monteret med en sideventilet motor, der udviklede 27 hk. Så kom den topventilede motor på 37 SAE hk, der gav den navnet Morris 1000, og nu har den fået samme motor som Marina (dog i konventionel udformning), og med en effekt på 50 hk SAE har den fået tilnavnet Super. At en sådan effektforgøelse har været mulig uden ændring af vognens grundkonstruktion eller hjulophængninger viser, at den automobiltekniske side af sagen har været i orden ...

Affjedringen er ret hård, men man har i alt væsentligt en god kontakt med kørebanelen. Styringen er nærmest neutral, og tandstangstyretøjet er overmåde præcist, men den lette vogn kunne godt tåle mindre udveksling i styretøjet, selv om man derved ville nærmere sig værdier, der er karakteristiske for sportsvogne.

I vådt føre er vognen utrolig morsom at køre, for her må man regne med en kontrolleret fire-hjuls udskridning, hvis man kører lidt hårdt, og man kan koste rundt med vognen omtrent efter forgodtbeholdende. En sådan køreteknik er naturligvis ikke populær i de kredse, der føler sig køl-

det til at fremme trafikikkerheden (tilsyneladende uden påviselig grund), men netop manørevillighed under vanskelige forhold er af den største vigtighed for sikkerheden - der er nemlig en himmelråbende forskel på at foretage en dramatisk manøvre, der klarer situationen, og på at foretage en dramatisk manøvre, der forbliver i og ender med den helt store dramatik.

Det forøgede kraftoverskud giver en accelerationstid fra stående start til 80 km/t på 14,8 sekunder og til 100 km/t på 24,3 sekunder. Økonomien er i usædvanlig fin orden, for man kan køre 15,25 km pr. liter ved 80 km/t og 13,3 km pr. liter ved 100 km/t. Tophastigheden ligger inden for et fornuft-betonet område med 128 km/t, hvilket skulle give en sikker marchhastighed på 110 km/t ...

Gearkassen har fået stærkt forbedret synkronisering, men første gear er stadig ikke synkroniseret, hvilket for øvrigt ikke spiller nogen større rolle i denne vogn, da man kan nøjes med at bruge første gear ved start fra stillstand, eller man kan meget let benytte sig af en dobbelt udkobling, hvis man behersker denne teknik.

Morris 1000 har slet ikke udspillet sin rolle, selv om den nok har hård konkurrence fra sin lillebror, men

navnlig ældre mennesker, der sætter pris på en lidt bekvem indstigning, vil sikkert foretrække denne model fremfor det populære »hundehus«, som svenskerne har døbt 850 cc modellen.

MOGENS H. DAMKIER



Morris 1000 Super er en robust og gennemprøvet vogn

SKANDINAVISK MOTOR Journal

PRØVER MORRIS 1000 SUPER

Når man sammenligner med Mascot og Marina, må man naturligvis indrømme, at karrosseriets arkitektur er lidt gammeldags, men det må jo i sandhedens navn også siges at være et krævende sammenligningsgrundlag. Tilmed er det sandsynligt, at mange ældre mennesker absolut vil foretrække Morris 1000. Den er mere højbenet og derfor lettere at komme ind i og ud af, og desuden ligner den jo mere de godtagne begreber for en bils udseende...

Den stejle ratstamme giver en ret flad stilling af ratkransen, som man har et udmærket tag i med en naturlig og afslappet armstilling.

Midt på forpanelet sidder det runde speedometer med kilometertæller og indbygget benzinstandsmåler samt kontrollamper for fjern- og blinklys, lade-strøm og olietryk. Under instrumentet er der håndtag for choker, vindspejlsviskere (selvparkerende), tændingslås, lyskontakt og starthåndtag. I begge sider af forpanelet er der et åbent handskerum, i underkanten af forpanelet sidder en tryknap for vindspejlsviskaren, og under forpanelet er der i hele vognens bredde en pakkehylde. Varmeapparatet er forsynet med en kontakt til blæsemotoren, og en indbygget skydemodstand varierer blæserens hastighed.

Pedalene sidder ret tæt sammen, hvilket man har rådet bod på ved at gøre trædefladerne meget små. Gearstangen er anbragt hensigtsmæssigt midt i gulvet, og håndbremsen sidder mellem de to forstole.

Den tekniske opbygning er uændret fra de foregående modeller, og der er altså tale om en to-dørs sedan med

selvbærende karrosseri. Forhjulene er ophængt i korte og lange lasker, der for de nederste, lange laskers vedkommende danner en trekant sammen med de skråt fremadrettede reaktionsarme. Disse lasker er i direkte indgreb med de langsgående torsionsfjedere, der kan findeftilles. De øverste, korte lasker er i direkte indgreb med støddæmperakslen på vingestøddæmperne. Styretøjet består af en tandstangstyring, der danner det midterste stykke af en tredelt sporstang, så mere præcis og direkte styring kan man næppe etablere. Baghjulene er ophængt i langsgående bladfjedere dæmpet af vingestøddæmperne.

Den nye motor er altså den samme som anvendes i Marina, og den udvikler 51 hk SAE. Koblingen er blevet forstærket tilsvarende, og gearkassen har fået stærkt forbedret synkromesh mellem de tre højeste gear.

Køreegenskaberne

Morris 1000 Super er en kvik og livlig vogn med en god accelerationssevne. Alle kontrolgreb ligger godt for en naturlig betjening, men pedalene skal betjenes med en vis præcision, hvis man skal nøjes med at træde på en enkelt pedal - et par gange ramte vi bremse og gaspedal på samme tid.

Styringen er let og meget præcis, og selvom styretøjet er hurtigtvirkende, kunne der godt være lidt mindre udveksling som i en sportsvogn. Der er svag understyring, men man er mest tilbøjelig til at kalde styringen neutral - iøvrigt er den herlig ensartet uanset belastningen på vognen.

Naturligvis er en så forholdsvis kort

vogn overordentlig styrefølsom, og man kan derfor sno sig i trafikken, og man kan køre med stor gennemsnitshastighed på snoede veje. Alligevel er retningstabiliteten fuldt tilfredsstillende op til topstabilitet.

På tør vej - som vi kun kunne nyde godt af i nogle få timer under prøve-kørslen - er vognen meget sporsikker og præcis i sine bevægelser, og man kan kun fremkalde en bagvognsudske-ning ved hård behandling af gaspedalen. På våde og fedtede veje er vognen dog næsten morsommere at køre, for her får man en jævn fire-hjulsudskridning, af hvilken grund man må omlægge sin køreteknik en hel del. Ved hård kørsel kan man koste og smide rundt med vognen efter for-godtbefindende. Under disse omstæn-digheder kræver den lidt af sin fører, men så yder den til gengæld også en hel del, blot den bliver rigtigt behand-let. I direkte overgang fra venstre-til højresving eller omvendt er der ingen slagtige bevægelser, da karrosseriets krængning og opretning er tilpas hurtig og jævn, uden iøvrigt at have mærk-bar indflydelse på vognens styring.

Affjedringen er udmærket afstemt, og den må karakteriseres som ret hård. Det virker, som om affjedringen er blevet bedre dæmpet overfor de små ujævnheder på kørebanen, men det kan naturligvis ligge i den benyttede dækttype. Kun ved meget mærkbare ujævnheder i sving blev hjulene slået så kraftigt fra kørebanen, at bagvognen stæppede et par trin gennem svinget, men ellers er der fortrinlig kontakt mellem hjul og kørebane. Det kan naturligvis ikke undgås, at der på ujævn vej kommer lidt niksvingninger, da der kun er 2180 mm akselafstand og en total længde på 3760 mm, men det er på ingen måde generende. Kraftige ujævnheder på kørebanen forplanter sig i nogen grad til styretøjet, men det er så langt at foretrække frem for et fjedrende styretøj, der nedsætter følelsen og kontakten med forhjulenes øjeblikkelige situation og befindende.

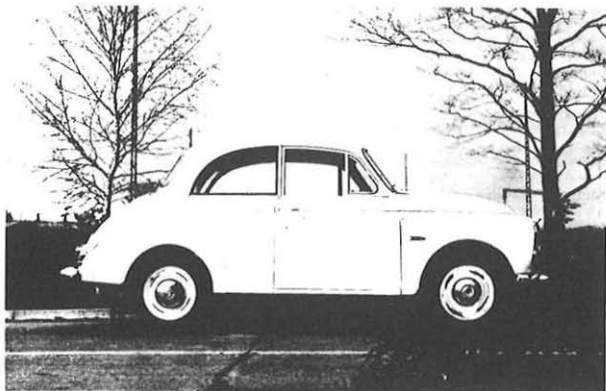
Motoren repræsenterer naturligvis et vist kraftoverskud til denne vogn, men den virker absolut ikke unaturlig, og den mest mærkbare forbedring i accelerationsvevnen i forhold til den tidligere model ligger fra stående start op til 80 km/t, men Super-modellen er mere smidig og accelerationsvevnen i topgear er ved moderate hastigheder blevet væsentligt forbedret...

Første gear trækker ud allerede inden 40 km/t, og andet gear har udspillet sin rolle ved underkanten af 70 km/t, men så går tredje gear til gengæld op til 105 km/t, hvilket gør det fortræffeligt til brug ved hurtige overhalinger. Topstabiliteten er ikke gået overværdig i vejret, da den kunne noteres til 128 km/t mod 122 km/t på den tidligere model.

Gearskiftningen er præcis og sikker, og synkroniseringen er overmåde effektiv, men desuden er udvekslingsforholdene fortræffeligt afstemt. Selv det usynkroniserede første gear er meget let at skifte lydlost ind ved brug af dobbelt udkobling, og her er ventilatørens syngen en udmærket hjælp som indikator for omdrejningstallet.

Bremserne er effektive, og vognen er stabil under opbremsning.

Med hensyn til den egentlige kørsel føler man sig overmåde sikker i Morris 1000 Super.





Jørgen Maimann prøvekører

MORRIS 1000

DET HAR længe været som om, englænderne har haft lidt vanskeligt ved at finde frem til den helt rigtige lille familievogn, der i køreegenskaber, kvalitet og ikke mindst i pris kunne konkurrere med de kontinentale modeller af denne type. Morris Minor-modellerne har vel nok hele tiden været de vogne, der kom nærmest i denne henseende, men der har dog hele tiden manglet lidt, især med hensyn til accelerationsevne og top-hastighed.

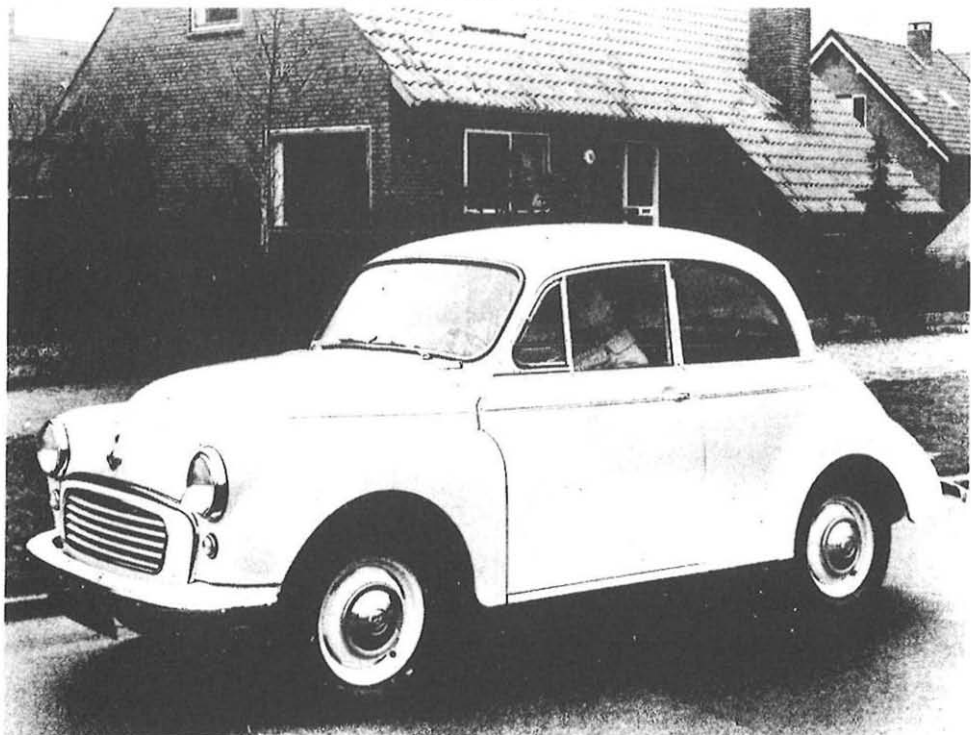
I Morris 1000 har den engelske bilindustri, nærmere betegnet Nuffield-koncernen, imidlertid »fundet melodien« igen og fremstillet en vogn, der på

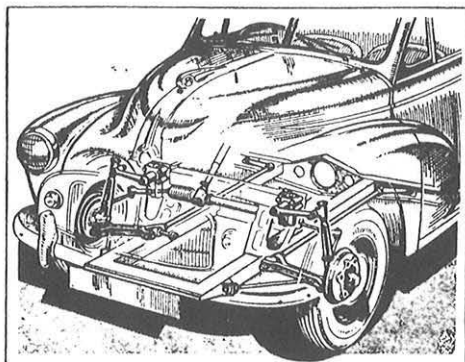
alle måder kan måle sig med de bedste i denne klasse.

Stadig samme udseende

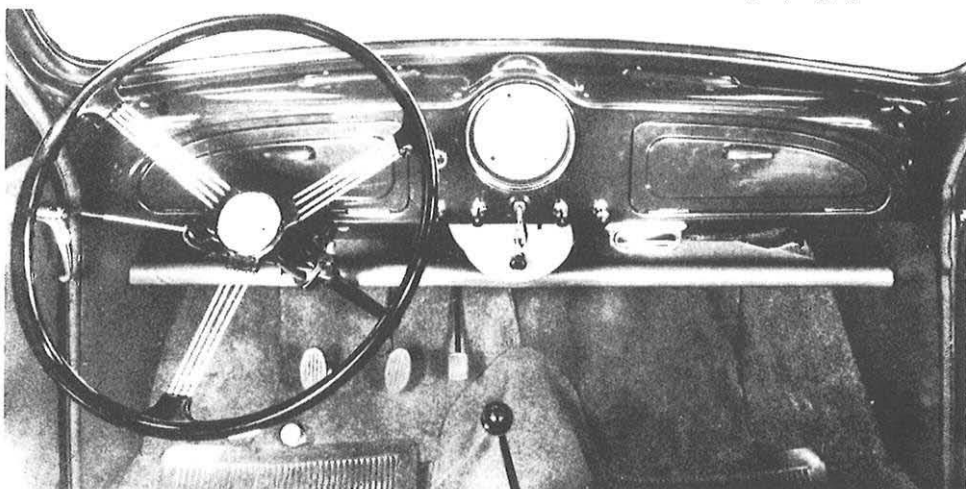
Begynder man at undersøge en ny bilmodel nærmere, viser det sig meget ofte, at bortset fra et lidt ændret udseende, en anden kølerfront, en ny kromliste hist og her, er det eneste virkelig nye modelbetegnelsen. Denne lidt letkøbte form for fornyelse kan man ikke beskyde Morris for i dette tilfælde, tværtimod. Af ydre og karrosseri-opbygning adskiller Morris 1000 sig meget lidt fra de foregående Minor-modeller, hvorimod de

Morris 1000 med større og buet forrude



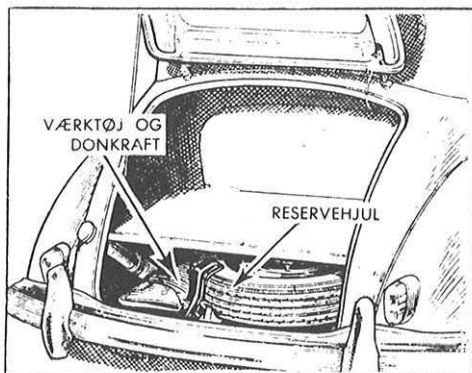


Den særpregede forhjulsophængning er overtaget fra Minor-modellerne



Instrumenterne og betjeningskontakter er anbragt midt i instrumentbrættet. Bemærk de to lukkede handskerum og pakkehylden fornedet

Bagagerummet er rummeligt, og reservehjul og donkraft kan tages ud, uden at bagagen flyttes



ædlere dele, motor og transmission, er ændret radikalt.

Minor's selvbærende, helsevejste karrosseri er stort set bibeholdt uændret, dog er den tidligere udelte forrude erstattet med et moderne, udelte og buet vindspejl, og samtidig er bagruden blevet bredere.

Forhjulene er ophængt i tværsvingarme, men konstruktionen adskiller sig fra andre ved de meget lange styrebolte, der foroven støtter direkte på en hydraulisk støddæmper. Den nederste svingarm har fat i en langsgående torsionsstang, og fjederspændingen kan reguleres, idet torsionsstangen bagtil er lejret i en indstillelig ankerplade.

Baghjulene er affjedret på almindelig måde med en stiv bagaksel og halvelliptiske fjedre. Støddæmpningen varetages af et par dobbeltvirkende hydrauliske stempelstøddæmpere.

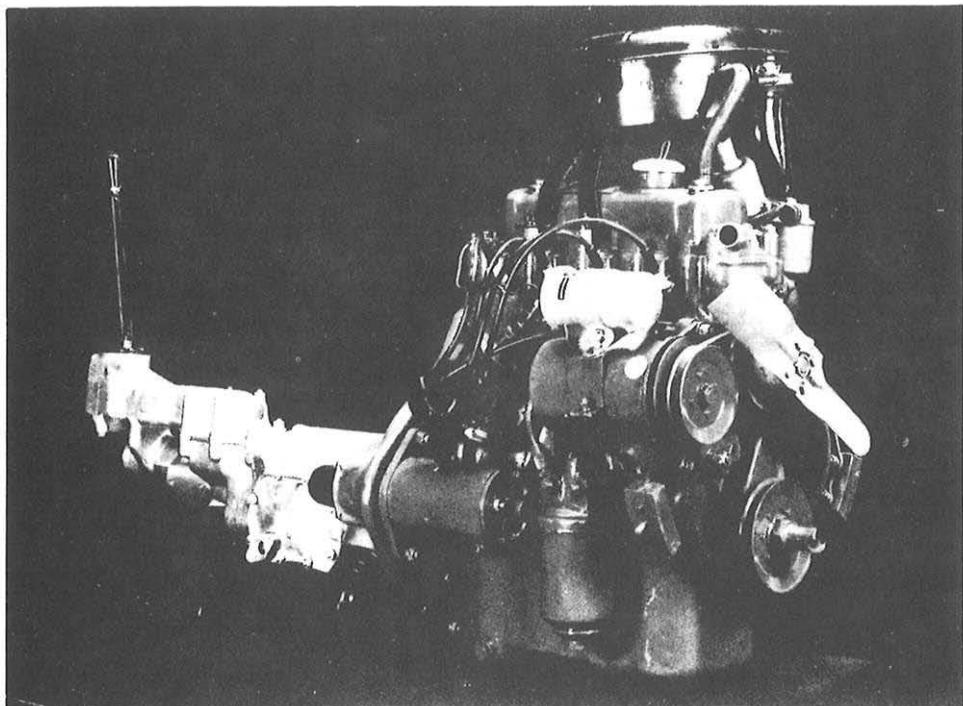
Morris 1000 har tandstangsstyring, og fra hver en-

de af tandstangen fører en kort sporstang med kugleforbindelser direkte ned til hjulenes styrearme.

Motoren

Som tidligere modeller i denne serie har også Morris 1000 en 4-cylindret, vandkølet motor med hængende topventiler. Slaglængden er den samme som hos Minor'eren 76 mm, men cylinderboringen er forøget fra 58 til 63 mm, og da kompressionsforholdet samtidig er sat helt op til 8,3:1, bliver resultatet en effektførogelse på ikke mindre end 24 %, idet den nye motor yder 37 hk ved 4500 o/m.

Ideen med at forøge effekten ved at ændre boring og/eller slaglængde er prøvet tidligere, men nogle af disse fabrikker har ikke samtidig forøget krumtap- og lejedimensioner, og den ændrede motor har derved fået en mærkbar kortere levetid. Morris har imidlertid taget den fulde konse-



Motor og gearkasse. Udbygningen oven på gearkassen rummer den udmærkede skiftemekanisme

kvens af den større effekt, idet krumtappdiametren er sat ca. 5 mm op, ligesom plejlstængerne og stempelpinde er forstærkede. De tidligere benyttede lejemetaller er udskiftet med nye og bedre materialer, der tåler større lejebelastninger, og resultatet er blevet en motor, der er *mindst* lige så slidstærk som de gamle udgaver trods den forøgede belastning.

Snitbilledet gennem motoren viser, at krumtappen er lejret i 3 hovedlejer og ophængt hængende, idet cylinderblokken og den nederste del af krumtaphuset er støbt i ét stykke. Ventilene er anbragt lodret i topstykket, og knastakslen, der er lejret i krumtaphuset, trækkes med en dobbelt rullekæde.

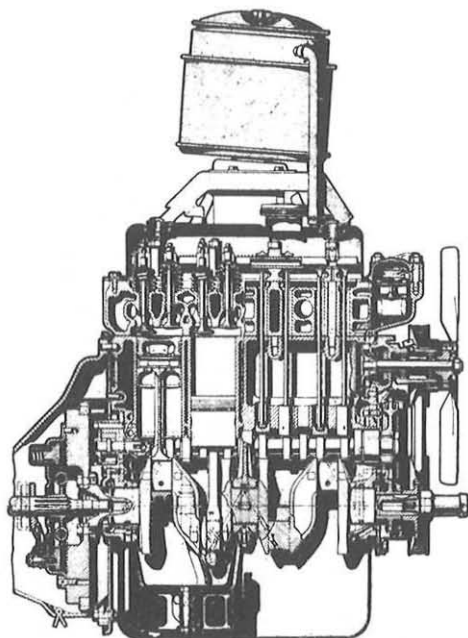
Kølevandet tvangscirkuleres med en centrifugalpumpe, og kølesystemet arbejder med et lille overtryk. Temperaturen reguleres af en termostat i afgangsrøret.

Transmission

Over en almindelig, tør enkeltpladekobling føres trækraften til en 4-trinsgearkasse, hvis 3 højeste gear er synkroniserede. Gearkassen er forlænget bagud til det bageste motorophæng, og ovenover dette »rør« ligger en udbygning, der rummer den nye skiftemekanisme, der er baseret på det samme princip, som benyttes til finere, dyre sportsvogne.

Morris 1000 – kort fortalt:

- Motor.** 4-cylindret, topventilet rækkemotor. Boring og slaglængde: 63 mm og 76 mm. Slagvolumen: 948 cm³. Kompressionsforhold: 8,3:1. Max. effekt 37 hk ved 4500 o/m. Tvangscirkuleret trykkølesystem. SU-karburator og elektrisk benzinpumpe.
- Transmission.** Tør enkeltplade-kobling. 4-trins gearkasse med synkromesh mellem de 3 højeste gear. Totalt udvekslingsforhold: 1. gear 16,47:1, 2. gear 10,80:1, 3. gear 6,42:1, 4. gear 4,55:1.
- Karosseri og affjedring.** Selvbærende karrosseri. Uafhængigt ophængte forhjul med lange styrebolte og affjedret med justerbare torsionsstænger. Halvelliptiske bagfjedre og stiv bagaksel. Dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere på alle hjul. Tandstangsstyring med korte sporstænger direkte til styrearmene.
- Bremser.** Hydrauliske Lockheed bremsere på alle hjul. Mekanisk håndbremse til baghjul.
- Dækstørrelse.** 5,00×14" slangeløse.
- Pris.** Kr. 15.585 incl. leveringsomkostninger.



Længdesnit gennem motoren

Differentialet er udført med hypoidfortanding, hvilket muliggør anvendelse af en ret lavtliggende kardanaksel, således at der skabes bedre plads inde i vognen.

Interiør

Førsæderne er separate, og i 2-dørsudgaverne kan begge sæder vippes så langt fremover, at tilgangsforholdene til bagsædet bliver nogenlunde bekvemme. Førersædet er indstilleligt, men også det andet sæde kan efter ønske udstyres med indstillingsmekanisme. Sædeformen er ret bekvem, men når man alligevel har delt forsæde, ville komforten sikkert være blevet endnu bedre, såfremt man havde givet ryglænene en passende krumning.

Instrumenterne sidder nu samlet midt på instrumentbrættet; knap så overskueligt, men nok så dekorativt. Under instrumenterne er de fire betjeningsknapper for visker, choker, lys og start anbragt med tændingskontakten i midten.

Varmeanlægget er effektivt, men lidt støjende. Der suges ikke frisk luft ind ude fra, men luften i vognens indre cirkuleres og opvarmes. Varmeapparatet kan reguleres over et meget stort område, og ved hjælp af et spjæld kan den varme luft enten blæses op langs forruden eller direkte ud i vognen.

Morris 1000 er fra fabrikken udstyret med slangeløse dæk.

EN FAMILIEVOGN MED »PEP« I!

MORRIS 1000 er et glimrende eksempel på, hvorledes erfaringerne fra de deciderede sportsvognskonstruktioner kan overføres til en ganske almindelig personvogn med et blændende resultat. Morris 1000 bærer både i opbygning, udseende og prisklasse tydeligt præg af sin bestemmelse: en fornuftig, driftssikker og økonomisk familievogn, og dette indtryk holder sig faktisk uændret, lige til man har prøvet at køre en tur i vognen.

Så opdager man nemlig til sin overraskelse, at det tilsyneladende lidt »borgerlige« præg er en maske, der dækker over en accelerationsevne og køreegenskaber, der er en sand sportsvogn værdig.

Den nye kraftigere motor har et stort kraftoverskud under alle forhold, og det hurtige gearskifte og de velvalgte udvekslingsforhold i gearkassen gør Morris 1000 til en meget hurtig vogn både i bytrafik og på landevejen.

1. gear er relativt lavt, et udpræget slæbegear, men accelerationsevnen i 2. og 3. gear er meget overbevisende, og den lille Morris 1000 er uden tvivl en af de livligste vogne i sin klasse.

Motoren går bemærkelsesværdigt støjfri og uanstrengt, selv ved høje omdrejningstal, og man benytter, uden den mindste følelse af at byde motoren for meget, 3. gear helt op til 70-75 km/t.

Gearskiftet arbejder meget let og hurtigt. Synkroniseringen mellem de 3 øverste gear er yderst overlegen, og kun under helt ekstreme forhold er det muligt at fremkalde et lille smæld fra gearkassen som protest mod den brutale behandling.

Man har imidlertid ikke udnyttet den i øvrigt udmærkede skiftemekanisme *helt* ud, idet skiftebevægelserne er lidt for store. Når forsædet er rykket godt tilbage, er der for langt frem til gearstangen, når den står i 1. og 3. gears-stillingen. Efter vor mening ville gearskiftet først blive helt ideelt, hvis man gjorde skiftebevægelserne en smule mindre, og det benyttede skiftesystem skulle netop muliggøre en meget præcist arbejdende skiftning. En sådan ændring medfører, at skiftekræften bliver lidt større, men da skiftningen går meget let i forvejen, betyder det ikke noget i dette tilfælde.

Morris 1000 har ikke alene en meget kraftig acceleration; det er også en meget *hurtig* vogn. Tophastigheden ligger på ca. 120 km/t, og man holder let en marchhastighed på omkring 100 km/t med fuldt læs.

Sportsvognsprægede fjederegenskaber

Den lille vogns køreegenskaber er fortræffelige. Krængningen i sving er meget moderat, og selv ved høje hastigheder ligger vognen støt og roligt

med en udmærket retningsstabilitet, der gør kørslen til en ren fornøjelse.

Styretøjet går meget let, og den ret høje gearing er, ligesom den skal være til et sådant lille og kvikt køretøj. Styringen må nærmest betegnes som neutral, og sidevindfølsomheden er ikke udpræget.

Morris 1000 er forholdsvis stift affjedret i lighed med almindelig sportsvognspraksis, men det er den pris, der må betales for den ualmindelig fine vejbeliagenhed. Alle former for ujævnheder passerer på forbilledlig måde, og dæmpningen er tilstrækkelig kraftig til at undertrykke enhver tendens til niksvingninger, der ellers ofte fremtræder ret ubehageligt ved små biler med kort akselafstand.

En sikker vogn

De øgede hastigheder på vore landeveje har i den sidste tid bragt spørgsmålet om bilernes køresikkerhed stærkt i forgrunden. På dette punkt hævder Morris 1000 sig på bedste måde. Den er meget lidt tilbøjelig til at skride ud, men sker der endelig en udskridning på en glat vej, er vognen uhyre let at rette op igen. Bremserne virker meget effektivt med et relativt lavt pedaltryk, og stabiliteten under hårde opbremsninger er udmærket uden tendens til ukontrollable udskridninger.

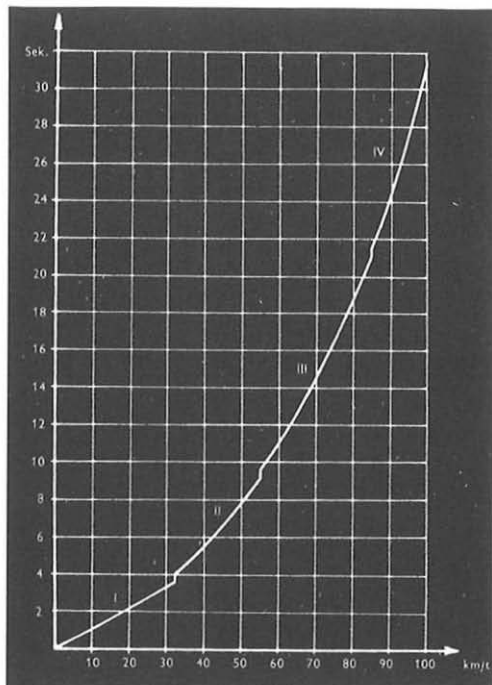
Udsynet gennem den udelte forrude er fint, hvorimod bagspejlet er for lille til fuldt ud at udnytte den brede bagrude. Vinduesviskerne arbejder lydløst, men desværre er det tidligere arrangement, hvor viskerbladene arbejder mod hinanden, bibeholdt, og dette medfører, at der er en ret stor upudset trekant midt på ruden, der hæmmer udsynet en del i regnvejr.

En ting, der vil glæde mange kommende Morris 1000-ejere, når de selv skal pusle lidt med »mekanikken«, er den gode plads, der er i motorrummet. Motoren ligger frit tilgængelig, og man kan komme til den næsten overalt med almindeligt værktøj.

Bagagerummet er ligeledes ualmindelig rummeligt for en vogn af denne størrelse, selv om reservedjulet også er anbragt her.

Morris 1000 er, som det forhåbentlig fremgår af det foregående, en tiltalende vogn med fortrinlige køreegenskaber, og konstruktion og opbygning bærer præg af at være velgennemtænkt og udført i kvalitetsarbejde. Når dette er slået fast, kan vi ikke nære os for at nævne en lille pudsighed: Det er kun vognens højre forfører, der kan aflæses ude fra, og man må derfor læne sig ind over forsæderne for at lukke den anden forfører op eller kravle ind forbi gearstangen for at komme ind på førersædet. Er det en forglemmelse, eller er der en dybere mening med denne konstruktion?

Vi foretrækker at udlægge den som et udslag af en let irritation hos de engelske konstruktører over at måtte lave om på deres pæne bil på grund af de »mærkværdige« mennesker (vel 80 % af jordens befolkning), der foretrækker at køre i



Accelerationstider for Morris 1000

den »forkerte« side af vejen. Rat og pedaler bliver de desværre nødt til at flytte over i venstre side, men folk skal minsandten kravle ind samme vej som alle »ordentlige« mennesker! ***

PRØVERESULTATER

(Målingerne foretaget med 2 personer i vognen)

Ratomdrejninger fra yderstilling til yderstilling: $2\frac{2}{3}$ omdr.

Speedometeret viste korrekt ved alle hastigheder op til 100 km/t.

Tophastighed:

- 3. gear: 92 km/t
- 4. gear: 115 km/t

Benzinforbrug:

Målt ved almindelig landevejskørsel:

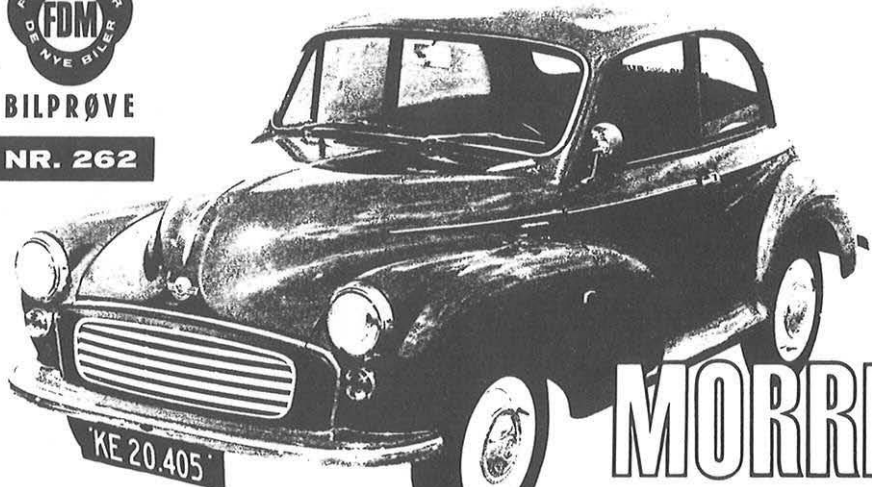
- 16,0 km/t ved en gennemsnitshastighed på: 65 km/t.

Alle prøver foretaget på superbenzin.



BILPRØVE

NR. 262



MORRIS 1000 SUPER

Morris 1000 hører – nu med modelbetegnelsen 'Super' – til blandt klassikerne på det danske marked, såvel som på sit hjemmemarked, England. Sidst vi prøvekørte Morris 1000 var for nøjagtig 10 år siden, og den efterlod dengang indtrykket af en velkoren-

de og sikker brugsvogn, fornuftigt dimensioneret for mange km's kørsel med et minimum af pasning. I erindringen fæstnede sig imidlertid også visse detaljer udført med ringe omtanke, således at vognens resulterende sikkerhed på ganske unødigt vis



Bagagerummet er efter vore dages standard ikke særlig stort. En rationel udnyttelse forudsætter at bagagen pakkes i forholdsvis mange, små enheder. Reservehjulet er til gengæld fint tilgængeligt selv med fyldt bagagerum

blev reduceret. Vi tænker her især på ting som viskerarrangementet og varme- og ventilationsanlægget.

Indretning og udstyr

Hvad viskerarrangementet angår er dette blevet ændret – uden at det dog på nogen måde er blevet overbevisende. Varme- og ventilationsanlægget er også blevet ændret. Der er nu anbragt et friskluftindtag helt fremme i køleritteret med en el-dreven blæser umiddelbart efter. Blæseren kan kun køre med en hastighed, men er ikke særlig støjende og giver en acceptabel luftmængde fra sig. Man er til gengæld også nødt til at have blæsemotoren kørende hele tiden, hvis man vil have et mærkbart luftskifte i vognen, for fartvinden kan ikke presse den fornødne luft igennem anlægget. Til overflod kan man ikke få varm luft til fødderne og kold luft til vindspejlet samt lidt – men det er måske også for meget for langt af en næsten 38 år gammel konstruktion, udtænkt i et land, hvor træfri friskluft aldrig har været på mode. Som varme ventilationsanlægget råber, at modellen har adskillige år på bagen, gør vognens udsende det. Udsendet er imidlertid en smagsag og behøver ikke at give rent tekniske argumenter for eller imod en konstruktion.

Udsynet fra vognens indre er imidlertid nøje knyttet sammen med vognens udsende, og der er grund til at bemærke, at et karrosseri meget hurtigere for-

velses på grund af uutskrækkelige udsynsforhold end på grund af sit udsende. Morris 1000 S er ikke nogen undtagelse fra denne regel:

De svære hjørnestolper – flankeret af vipperuder! – skaber en meget stor blind vinkel skråt fremad, og bakspejlet kan ikke – selv i sin øverste position – undgå at dække farligt for udmundende sideveje på højre hånd. Udsynet bagud er udmærket, dog kan vognens hjørner ikke sikkert stødæstes, hvilket kan være en gene under parkeringsmanøvrer.

Vognens udstyr i øvrigt omfatter de nødvendige kontakter og håndgreb samt rigeligt med plads til småting. Foruden to mindre håndskerum – det ene med låg – findes der en gennemgående pakkehylde under hele instrumentbordet.

Af instrumenter er der et stort rundt speedometer med indbygget benzinstandsviser og kilometertæller (med 100 m-tæller). Placeringen midt på instrumentbordet kan aldrig blive god, men førerens højre hånd dækker dog kun over skalen op til ca. 50 km/t.

Til gengæld kan man glæde sig over, at kontakterne – vi foreslår til at sige for en gangs skyld – er placeret helt håndrigtigt, udført for en sikker betjening og logiske i deres funktion. Det er ikke gjort bedre på nogen splinterny model!

Sæder og pladsforhold

Også med hensyn til pladsfor-

holdene spiller karrosseriets nøge gammeldags form ind. Breddeforholdene er ikke helt hvad det er vant til, slår dog udmærket til for 4 ikke for længende personer. Højdeforholdene er til gengæld fortrinlige, og netop i dette forhold scorer Morris 1000 point over for sine umiddelbare konkurrenter.

Ligeledes må indstigningsforholdene på grund af den rigelige sædehøjde siges at være gode og vil i hvert fald tiltale et stort publikum af ældre mennesker, der ikke kan forlige sig med den nærmest krævlende måde, man må stige ind i mange moderne biler på. Til bagsædet lættes indstigningen ved at hele forsedet kan fældes fremover. Et punkt, der er undergået en væsentlig forbedring, er dørlåsen. På tidligere modeller var det kun uden rundt om vognen og stige ind ad venstre dør. Dette kinesiske arrangement er nu ændret, således at der er lås i begge døre, og at højre dør tillige kan spærrs indefra. Der anvendes i øvrigt samme nøgle til såvel døre, bagagerumskap som tændings-/startkontakt, og alle låse fungerer let og præcist.

Kørestilling

Kørestillingen er meget oprejst, men førersædets indstillingsmuligheder er tilstrækkelige. En lav sæde dører vil måske finde sig i lidt begrænset. Pedaler er små, men har en acceptabel indbyrdes afstand. Dog er der en mellem bremsepedalen og ratstammen meget kne-

MÅLERESULTATER:
(Tallene i parentes angiver værdierne for den foregående model)

Tophastighed: 120 (118) km/time		Benzinøkonomi ved konstant hastighed:	
Acceleration fra stående start gennem gearene:		60 km/t: 19,5 (20,5) km/l	
0-60 km/t: 7,9 (9,5) sec.		80 km/t: 15,9 (16,8) km/l	
0-80 km/t: 14,6 (17,3) sec.		100 km/t: 13,2 (13,3) km/l	
0-100 km/t: 24,9 (-) sec.			

Dagspris excl. levering: kr. 14.997,-.

ben, således at højre skosnude ofte kommer i karambolage med sidstnævnte. Gearstang og håndbremsegreb er velplacerede og har en præcis funktion. Pedaltrykkene er velafstemte uden at være exceptionelt lave. Rattet sidder forholdsvis højt og fladt og giver ikke mulighed for en helt bekvem og afslappet kørestilling. Styreudvekslingen er dog heldigvis så lille (2% omdrejning for stop til stop), at man på landevejen stort set kan klare sig uden at behøve at skifte greb på rattet. Styretøjet går i tilgilt let og præcist og sikrer én til enhver tid fuld føling med hjulenes bevægelser på vejen.

Somme tider kan det næsten blive for meget af det gode, idet slaghuller går ret kraftigt igennem til rattet. Vore veje er dog almindeligvis i en sådan tilstand, at dette ikke er nogen tungtvejende ulempe.

Motor og transmission

Modelbetegnelsen »Super« dækker motormæssigt over et forøget slagvolumen, således at mo-

toren nu er oppe på 1100 cc. Ydelsen er 50 hk (SAE) ved 5100 o/m med et maksimalt drejningsmoment på 6,5 kgm ved 2500 o/m. Vognen har fra fodslen haft så sikre køreegenskaber, at den forøgede maskinkraft, på ingen måde anfægtet dens gode opførsel, tværtimod føles motorkraften nu som en harmonisk afstemt til vognvægten.

Motoren er i sin opbygning af den gamle skole med temmelig lang slaglængde i forhold til boringen (64,58 x 83,72 mm). Dette resulterer i en meget »sej« motor med en fin trækraft ved lave omdrejningstal.

Motorer er ikke særlig krævede hvad angår gearskift, og hastighedsområdet fra 50 km/t og opæfter beherskes udmærket i 4. gear.

Til gengæld betyder den lange slaglængde også en ret stor stempelhastighed ved høje omløbstal, og man bør derfor afholde sig fra at køre vognen helt ud i de lave gear. Der er heller ikke noget reelt behov herfor, for skifter man til 3. gear ved senest 50 km/t og til 4. gear ved senest 80 km/t, disponerer man til enhver tid over den fornødne trækraft.

Tophastigheden i gearene ligger på ca. 40, ca. 70 og ca. 105 km/t i hhv. 1., 2. og 3. gear, således at man har den fornødne reserve til at klare f.eks. en hurtig overhaling i 3. gear.

Gearskiftet er let og præcist, og synkroniseringen af de tre højeste gear er effektiv. I gear er ikke synkroniseret og giver i tilgilt en meget knurrende lyd fra sig. Første gang man starter vognen, virker dette overraskende, og man synes, at dette dog er lidt for primitivt. Da man imidlertid ikke har ret meget brug for 1. gearet - og mennesket i øvrigt har en meget stor tilpasningsevne, affinder man sig ret hurtigt med denne skønhedsfejl.

Transmissionen i øvrigt var lydløs under træk, men lydede ret kraftigt under påløb.

Som det ses af måleresultaterne, er der en væsentlig forskel i accelerationsevnen sammenlignet med den tidligere model (tallene i parentes). Men næsten endnu tydeligere var forskellen i accelerationsevnen i de enkelte gear. Vi malte denne gear for acceleration fra 40-80 km/t 11,9 sec. i 3. gear og 16,5 sec. i 4. gear mod henholdsvis 13,7 sec. i 3. gear og 20,3 sec. i 4. gear for den foregående model. Benzinforbruget er ikke steget nævneværdigt på trods af denne merydelse. En medvirkende årsag til dette er, at totalgearingen er blevet væsentlig højere, hvorved man i tilgilt har opnået et lavere støjniveau.

Køreegenskaber

I vor rapport for 10 år siden karakteriserede vi vognen som en meget sikker vogn, og det er den også med den kraftigere motor på 50 hk. Man kan dog ikke undgå at bemærke, at der på markedet i dag findes lige så sikkert kørende vogne, som samtidig byder på udmærket affjedringskomfort. BMC-fabrikkerne har med »Mini« selv leveret et skolekølempe herpå.

Man kan bedst karakterisere affjedringen på 1000 S som »hård som et bræt«. Hvilket under normale kørselsbetingelser ikke er nogen ulempe, for krængningen er minimal, og rolke- og niksvingninger optræder praktisk talt ikke. Huller slår imidlertid kraftigt igennem - foren mærker det, krigsigt idet påvirkningerne slår kraftigt igennem til rattet, men passagererne svæver aldrig i lykkelig uvidenhed om, at der optræder huller på vejen. Forstået fra midskælen i komfort er der dog ikke direkte gear forbundet hermed, og vognens retningstabilitet anføres ikke heraf.

Styretøjet går let og er særdeles præcist. Med en udveksling svarende til 2% omdrejninger fra stop til stop, er det tillige meget direkte, og man har virkelig formemelsen af at kunne »smide« vognen rundt i svingene. Styrekarakteristikken er nærmest neutral med en svag tendens til understyring, og vognen går villigt og sporsikkert gennem hurtige S-kurver.

Bremserne havde en udmærket virkning, og vognen var fuldt retningsstabil under hårde opbremsninger.

Med hensyn til servicearbejder rober den efterhånden noget bedagede konstruktion sig igen, idet vognen skal til regelmæssig chassismønstre for hver 5000 km. Motorolien skal ligeledes skiftes for hver 5000 km.

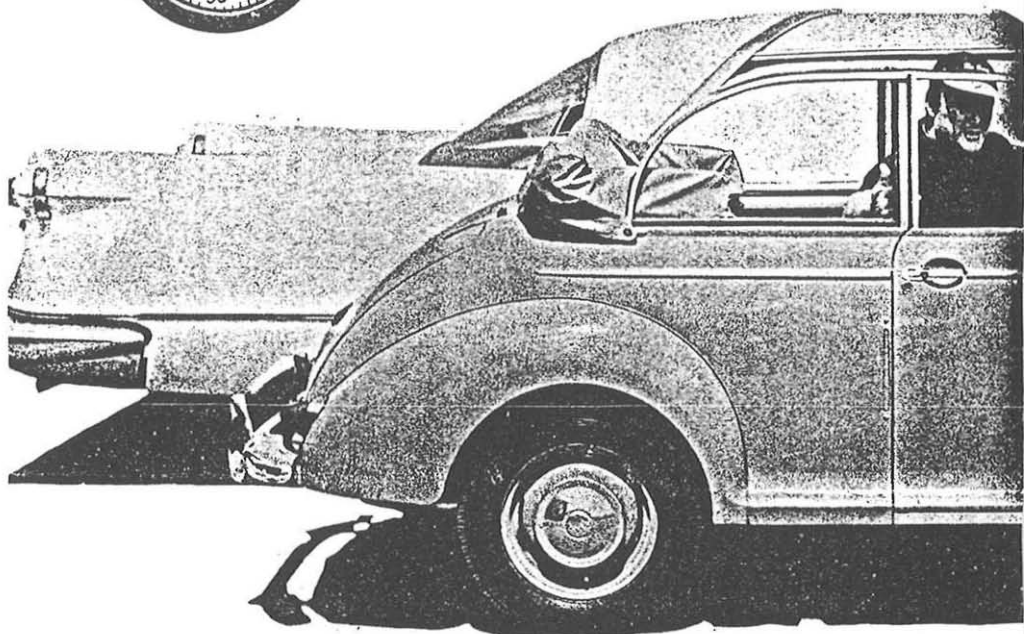
Morris 1000 Super kan i dag på trods af at næsten 18 år gammel grundkonstruktion stadig hævde sin plads på markedet. Den kan gøre dette i kraft af at være et stykke ærligt automobilteknik, hvor sikre køreegenskaber er sat i højsædet på bekostning af affjedringskomforten. Man ville af en nykonstruktion i dag ikke acceptere det kompromis mellem køresikkerhed og kørekomfort, den giver udtryk for, men en nykonstruktion i dag med tilsvarende maskinkraft ville heller ikke tilnærmelsesvis kunne tilbydes til så gunstig en pris. Når det ikke går ud over køresikkerheden, kan det fuldt ud forsvares at tilbyde et billigere - og dermed naturligtvis mere primitivt - produkt, og det vil altid være et marked for et sådant produkt.



Instrumentbordet domineres af det centralt placerede speedometer med indbygget benzinstandviser, kilometertæller samt kontrollamper for tænding, olie, tryk, oliefilter og fjernlys. Under speedometeret ses de velanbragte og præcist virkende kontakter. Under denne instrumentgruppe ses reguleringsgrebet for varmluftfordelingen og resten af instrumentbordet optages af to håndskerum (det højre mere låg) og en gennemgående pakkehylde i hele vognens bredde. Gearstang og håndbremsegreb er ideelt placeret, men bremsepedalen er lovlig tæt på ratstammen



MORRIS 1000



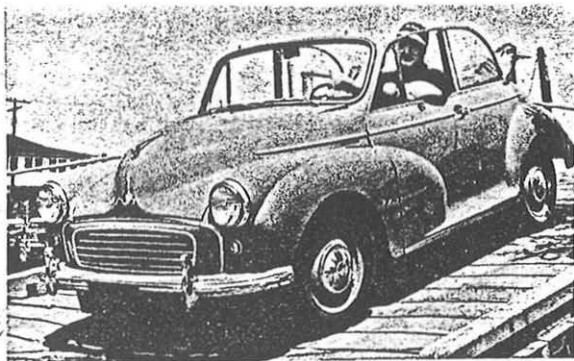
Dette nummeret av Teknikk og Hobby finner Deres ærbødige i ferd med å kvesse sine klør mot den britiske løve. Rent bortsett fra at det denne gangen langt fra ble den dyst det kanskje kunne ha blitt, fikk jeg dog tilfredsstilt min nysgjerrighet. Får da også De stagget Deres vitebegjær, skulle alt være såre vel. Men la meg like godt si det først som sist: Morris 1000 er ikke bilen med helt stor B.

Ellers er som De kanskje vet Morris en gammel venn av staben. Jeg gikk forleden gjennom noen av mine tidligere rapporter og noterte med tilfredshet en rekke kjensgjerninger som var minst like påtrengende da som nå. Ved en test i november 1954, stupte jeg nesten kråke i spaltene av be-

geistring over Morris Minor stasjonsvogn — kun med noen få reservasjoner med hensyn til motoren, som jeg mente var altfor liten. Dette mener jeg er tilfelle den dag i dag, selv om man nå kan notere seg for 57,85 kubikk mot f. eks. 49 i 1954, og jeg vil fremdeles karakterisere Morris som et noe underernært andeegg. Det er faktisk et problem med alvorlige konsekvenser hvorvidt den fortjener titelen Verdens Største Midgetvogn eller Verdens Minste Kjempe.

Retten skal være rett: Den nye motoren har adskillig mer futt enn den gamle, men den vil likevel neppe knekke ryggen Deres hvis den traff Dem med full speed. Forresten: Prøv ikke likevel. Men la oss ikke fortape oss i personligheter. Motoren er

«Et godt kjøp», sier Tom.
«Den er pålitelig - og lett
å behandle»

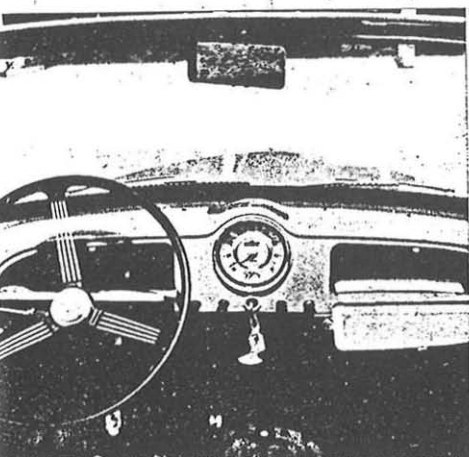


Morris 1000 Convertible
koster 1 659 dollar levert
i New York og berettiger
følgelig onkel Tom til å
erklære at den er den bil-
ligste convertible man
kan få kjøpt i Statene.

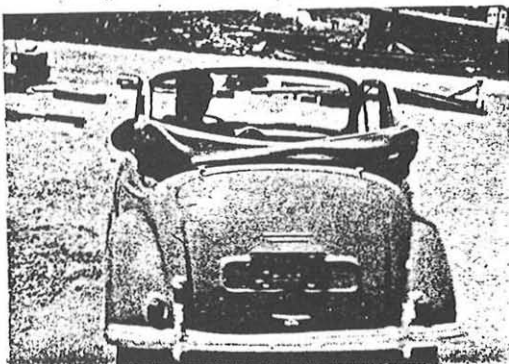


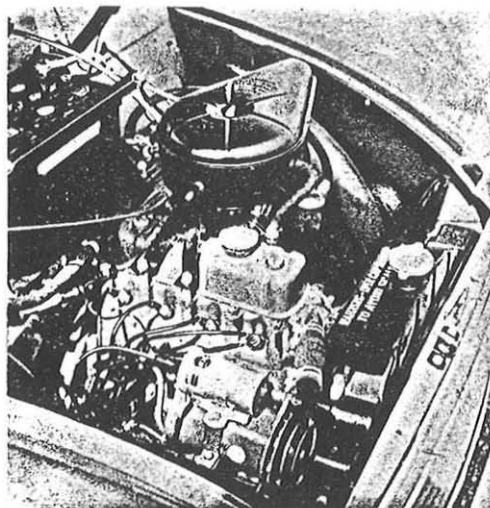
Den Lille M er ikke stort
større enn en halv Imperial,
men denne britiske loppa
går gladelig 17 kilometer på
1 liter.

I tilv.: To rommelige hanskerom får plass
under dashbordet, og hornet sitter på ret-
ningsviserknappen, men det kan De neppe
* se på dette bildet.



Under: Styringen er utmerket og egenska-
pene på landeveien og i svinger lar ingen-
ting tilbake å ønske, sier Tom.





Den firesylindrede motoren er nå på 57,85 kubikktommer mot 49 i 1954. Det går fram-
over.



«Kom fram, kom bare fram, Jim McMichael!
Vi har nok sett deg.» Joda, bagasjerommet
var det forsåvidt ingen ting i veien med.

SPEKIFIKASJONER:

Modell prøvet:

Morris Minor Convertible.

Motor:

4 syl. toppventilet.
Boring: 2.478". Slag: 3.00".
Bremshester: 37 v/4750 omdr.
Kompresjonsforhold: 8.3:1.

Dimensjoner:

Akselavstand: 86".
Største lengde: 148".
Sporvidde: Forhjul: 50 $\frac{5}{8}$ ". Bakhjul:
50 $\frac{1}{16}$ ".
Bredde: 61". Høyde 60".
Vekt: 668 kg.
Gummi: 5.00 x 14.
Bensintank: 25 liter:

Ytelser:

0-50 kmt.: 7,2 sek.
0-80 kmt.: 16,8 sek.
0-100 kmt.: 25,9 sek.
Toppfart: ca. 119 kmt.

Speedometerfeil:

Ved 100 km var farten i virkeligheten
104,8 km.

saken. Fra 0 til 100 kmt. går det på 25,9 sekunder, og 0-80 tiden ligger på 16,8, tall som imidlertid bare ser imponerende ut i forhold til de gamle tallene. For 3 år siden tok det 36,5 sekunder å komme opp i 100 fra stillestående.

Om et øyeblikk skal jeg gå over til de mer positive sider for alvor, men la meg likevel bruke pekefingeren mens den er løftet. Setene er avgjort ikke av den gamle gode kvaliteten. Det er en ting jeg faktisk kan bevise, etter som setene i jeepen min kommer fra en gammel Morris Minor. Jeg kjøpte dem for 35 daler etter at vognen var blitt kuttet over i livlinjen under en kollisjon. Og tro De meg: De er dobbelt så tykke og dobbelt så komfortable som de nåværende seter. Jeg vet hva jeg snakker om.

Dette er en vogn for folk av beskjedne legemlige proporsjoner. Bruksanvisningen forteller at setene kan omjusteres langs gulvet, dersom sjåføren er av uvanlig størrelse. Det later til at min korpus må komme inn under denne betegnelsen, for hadde jeg fått bestemme, skulle setene blitt plassert henimot 10 cm lengere bak. En annen ting er at vår prøvevogn, en convertible, hadde fast bakvindu. Og med fast mener jeg at De måtte ha hammer for å få det ned - og da fikk De det neppe opp igjen for

Morris 1000...

(Forts. fra s. 30)

under kr. 500.—. Det samme gjelder rammen om sidevindue. Så dette er ikke toppen av hva jeg har sett av convertibles selv om det nok er pokker så billig i framstilling.

Og så over til fortrinnene.

I New York er prisen for en Morris 1000 1 659 dollar og følgelig den billigste convertible på markedet. Ta så med i tillegg at vognen til tross for mine sleivebemerkninger nok må sies å være bra — til og med ganske bra, om enn ikke så bra som i tidligere tider. Den er hva effektivitet angår, endog et hår eller to bedre enn sin forgjenger. Styringen er utmerket, rask og — hva som er enda viktigere — pålitelig. På landevei og i svinger er den finfin, og bremsene er toppklasse. Dertil har Morris en del ekstratrekk, som horn på retningsviserutløseren, et lite pakkerom under dashbordet — der det selvsagt bør være, og ikke bak nakken på en! — og dessuten to hanskerom.

Sadelmakerarbeidet ser ut til å være ekte lær fra særlig velfornøyde kuer. Bensinforbruket ligger på omlag 1 liter på 17 kilometer, men med en tank som ikke rommer mer enn snau 25 liter, blir De fort den mest forhatte mann ved bensinstasjonene. Bare forestill Dem fjeset på han som etter at kjøen endelig har beveget seg såpass at det blir Deres tur, får beskjed om full tank og så i hui og hast må stenge kranen like fort som han åpner den. Denne miniatyrtanken var et ankepunkt allerede for flere

år siden, og jeg beklager å måtte si at det ikke er blitt noe bedre. Selv med 17 kilometer på literen er det neppe et eneste kjøretøy som med full tank har så liten aksjonsradius som Morris. Bensinøkonomi betyr ikke alltid bare kilometer/liter. Tidsmomentet må også tas i betraktning, og dersom man må stoppe ved hver sving for å tanke opp, begynner tiden å gjøre seg gjeldende i faretruende sterk grad. Et lite regnestykke overbeviser Dem lett om dette. Tenk på hvor langt De ville ha kommet med en Morris hvis tanken tok en 60—70 liter!

Når jeg til slutt skal samle min dom i noen få ord, må jeg likevel si om Morris at den har et hjerte av gull — bare anløpet på et par steder. Sett fra våre, amerikanske forhold er en Morris et godt kjøp, når det gjelder importvogner. Med fornuftig stell gjør den tjeneste i årevis. På Daytona Beach er det en Morris som ser splinterny ut, men som likevel har vært med helt siden Morris kom hit for mange år siden. Det pussige er at den på de fleste områder virkelig ligner årets modell også, og dette er slett ingen minusfaktor for importbiler. En Morris kjøpt i dag vil høyst sannsynligvis se ut som en Morris i en rekke år framover. Tell fordelene: Nydelig utseende, førsteklasses malerarbeide, lett manøvrerbar, pålitelig, respektabel kapasitet og dertil rimelig pris — jojomensann! Morris er langt fra det verste De kan kjøpe.

Innlæggene på de foregående sider er indsendt af hhv. A-128 Jørn Jensen i Sønderborg, A-543 Bodil Hede i Ringsted og A-1339 Henry Eide i Ålesund.

KØB OG SALG

Sælges: Morris 1000 super, årg 70, hvid. Kørt 156.000 km, synet den 3.-5. 1990. Bilen har nye bremses, tværvange, batteri, dynamo og er undervognsbehandlet. Bilen er meget velholdt. Pris 25.000 kr.
 Henv.: Jens Jacob Jacobsen, tlf. 65 95 70 36.

Sælges: Morris 1000 super, årg. 68. Kørt 80.000 km. Meget fin stand. Kun en ejer, ældre dame. Uden syn 21.000 kr. Kan evt. synes med sort/hvide nummerplader mod merpris.
 Henv.: Holger Dam, tlf. 97 19 60 02.

Sælges: Morris 1000 super, årg. 68. Bordeaux rød. Ekstra udstyr: Brede fælge, udbyggede glasfiber skærme, stereoanlæg, soltag, instrumentbræt i mahognitræ. Pris 7.500 kr.
 Henv.: Carsten Hansen, c/o Berit Bundesen, Kirkegade 10, 1. sal th., 6700 Esbjerg.

Sælges: Morris 1000, Van. Lukket kassebil, årg 69. Skal synes. Restaurering påbegyndt, med originale reservedele. Der medfølger bl.a. ekstra reservedele: baglygter, bagdøre m/ lile vindue, lygtekrans med skygge, 1300 motor. Prisinde: 10.000 kr.

Morris 1000, årg. 58. Rimelig pæn. 1300 motor, anhængertræk og solskærm. Skal synes. Prisinde: 10.000 kr.
 Henv.: Lars Lyster, Silkeborgvej 14, 8620 Kjellerup, tlf. 86 88 27 07.

Sælges: Morris Minor motor og gearkasse. Komplet bindingsværk, hjulophæng, glasfiberskærme, m.m.
 Henv.: Torben Nymand, Orenæs Skovvej 14, 4840 Nr. Alslev, tlf. 53 84 60 96.

Sælges: 1 motorhjælm 100,-
 1 forkofanger
 (lidt rust, crom grim) 75,-
 5 hjul, trænger til maling. stk.: 10,-
 1 bagtøj, med bladfjedre 150,-
 2 hjulophæng (for), stk.: 25,-
 2 hængsler til bagklap
 (lidt matte), stk.: 25,-
 1 bagrude 25,-
 3 sidevinduer, stk.: 10,-
 2 torsionstænger, stk.: 25,-
 Henv.: A-1091 Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00 (efter kl. 16.30).

Sæljes: Div. nya og beg. delar till Morris Minor 1000. Även till Traveller. Bland annat finns:
 Ett par nya bakskärmar 2.300,-
 Beg. Bakskärmar till Traveller
 Komplet koppling till 1100 motor 600,-
 Ny förgasare till 1000/1100 500,-
 + mycket annat.
 Henv.: A-1226 Gunnar Andersen, Lyckhemsgatan 3, 46235 Vänersborg, Sverige. Tlf. 0521-13141.

Sælges: Skærme, stk.: 250,-
 Forklap 150,-
 Bagdøre, Van 250,-
 Starter, dynamo, stk.: 75,-
 Lade- og startrelæ 50,-
 For- og bagrude, stk.: 100,-
 Torsionstænger, sæt: 100,-
 Varmeapparat 75,-
 Blinkarm 150,-
 Ratstamme 250,-
 Sorte bagsæder (flot) 300,-
 Rustfri rammer, sæt: 400,-
 1100 gearkasser fra 1500,-
 1000 gearkasser fra 800,-
 Henv.: A-1188 Henrik Nielsen, tlf. 66 16 57 28.

Sælges: For let tunede motorer: Indsugningsgrenrør m/ Nikki register faldstrømskarburator komplet m/ sportsluftfilter og tilhørende Midget 1275 ccm udstødningsmanifold, samt specialfremstillet 1 1/2 tomme udstødningsrør m/ afgang under venstre dør, komplet med beslag for Van og Pick-up. 1.500,- kr.

Bøger:

Original workshop manual AKD 530 D Minor serie MM, serie II og Minor 1000, meget flot stand: 300,-
Original service parts list. Fin stand: 100,-
Minor Centre Bath The Minor catalogue, som nyt: 100,-
Autobook 770 Minor workshop manual, som ny: 50,-
Car conversions m. bl.a. Minor tuning: 30,-
Tuning SU-karburator m. bl.a. nålekort: 30,-
Træfmærker 1979 - 80 - 81, runde messing m/bolt, pr. stk.: 30,-

Henv.: A-014 Henrik de Voss, Hofvej 20, 3600 Frederikssund, tlf. 42 31 70 56 eller 42 31 70 92.



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.

Byttes: Nytt medlem ønsker å kome igang med restaurering av en 1960 Morris Minor 1/4 Ton Van.

Ønsker: Tenningslås m. nøkler, Dørlåse m. nøkler, chokewire, komplett vindusviskerarme, speedometer - komplett, hornknapp/rattsenter, retningsviserhendel - komplett, 2 bra forskermer, 3 felger (gjerne med bra sommerdekk), blinklysglass foran og bak, dørtenningslister, hanskeroms-skuffer.

Har: Gearboks - komplett, v. fremdør, 2 baddører til Van, ubrukt vinduspusermotor, støtfanger - foran, 2 stygge forseter, til 2-dørs pers. bil har jeg pent rødt baksete + sidetrekk.

Ønsker fortrinsvis å bytte deler, men kjøp/salg er også aktuelt. PS: Er også svært interessert i britiske motorsykler. Alt er interessant: deler/objekter.

Henv.: Nils Øritsland, Møllergården 9, 5033 Fyllingsdalen, tlf. 05 34 62 34.

Købes: Van kasse, Van døre, gl. modell.

Henv.: A-1188 Henrik Nielsen, tlf. 66 16 57 28.

Kjøpes: Till Traveller 1960 modell ønskes pent baksete - både sete og rygg. Fargen må være blå.

Henv.: A-001 Ole Jørgen Østby, Pb. 5851, Hegdehaugen, N-0308 Oslo 3, Norge.

Köpes: Växellåda och matta i gott skick till Pick-up 61. (Helst nära Skåne).

Henv.: A-1641 Svante Knutsson, Norrevång 20, 24017 Södra Sandby, tlf. (Sverige) 046 15 88 87.

Købes: Er der nogen der ligger inde med oktober 1981 nummeret af det engelske bilblad "Practical Classics & Car restorer" og evt. vil sælge det, eller fotokopiere artiklen om "door trim".

Henv.: A-1492 Steen Leth, Kildemarken 44, 4622 Havdrup, tlf. 42 38 60 13.

MORRIS MINOR MODELBIER

Nu er det igen muligt at købe de populære og flotte skala 1:43 Morris Minor modelbiler fra Corgi Classic. Vi har fået et mindre parti hjem fra England i farverne: blå, grøn, hvid, bordeaux og lilla.

Samtidig er det igen lykkedes at fremskaffe den sjældne og efterspurgte Morris Minor Van. Stykprisen for enten Saloon el. Van-modellen er kun 118,- kr.

Alle ovennævnte tilbud er aktuelle lagervarer. Der tages forbehold for udsolgte varer, der dog kan hjemtages mod en leveringstid på 3-4 uger. Ved bestilling må påregnes forsendelsesomkostninger. Ønsker de at vide mere om TOCO autoinform, kan de rekvirere vort hovedkatalog.

TOCO autoinform
Hasseløvej 101, Hasselø
4873 Væggerløse
Tlf. ekspedition 53 87 79 86
hver dag efter kl. 16.00

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 værkstedshåndbog.

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.

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
Jakkemærker, pr. stk.	25,-Dkr
Grill emblem	95,-Dkr
Te-krus med klubbens logo	35,-Dkr

NYE MEDLEMMER

- A-487 Peter Madsen
Jernvedvej 234
6771 Gredstedbro
- A-1684 Allan Jakobsen
Riisvej 31, Riis
8660 Skanderborg
- A-1685 Jens Ole Jakobsen
Bjerrevej 301, Bjerre
8783 Hornsyld
- A-1686 Bettina Hansen
Brolandvej 67
5320 Agedrup
- A-1687 Martin Johansen
Rendsborgvej 24, Dybbøl
6400 Sønderborg
- A-1688 Torben Delfs
Bragesvej 14
8230 Åbyhøj
- A-1689 Jens Brian Lindberg
Niels Ebbesensgade 8A 2.
9000 Ålborg
- A-1690 Albert Juul Andersen
Hændelsvej 26
2450 København SV
- A-1691 Leo Christensen
Damstedvej 4, Vestrup
8900 Randers
- A-1692 Mikkel S. Madsen
Schousgade 24
8900 Randers
- A-1693 Klaus Kristiansen
Absalonsgade 21
9000 Ålborg
- A-1694 Pirjo Saaristo
Runebergsgatan 6
S-502 34 Borås
- A-1695 Lasse Jakobsen
Toften 4, V. Thorup
9690 Fjerritslev
- A-1696 Lars Juul
Oldemorshovedvej 4,
Nr. Løgum
6240 Løgumkloster
- A-1697 Kim Mogensen
Smedievej 147
3400 Hillerød
- A-1698 Bjarme Schmidt
Korkendrupvej 14
5540 Ullerslev
- A-1699 Mogens Nielsen
Pilevænget 5B
6870 Ølgod
- B-1700 Erland Jørgensen
Tårnborgevej 104
4220 Korsør
- A-1701 Kristen Wiese
Fredensgade 9
7800 Skive

09052

100248

00

*

BJØRN JARL KRISTENSEN

GARTNERVEJ 23

4654 FAKSE LADEPLADS

