

# NORMINOR

Nr. 72 Juli 1991

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



En meget flot original lowlight cabriolet.

Bilen er fotograferet af A-407 Palle Hansen på  
MMOC's National Rally i starten af juni.  
Se flere billeder og læs historien på side 10

## 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. August 1991**

Oplag: 1000 eksemplarer

Tryk: Centraltrykkeriet, Odense, Danmark.

# LOKALGRUPPER

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

<b>DANMARK</b>	<b>Gruppe</b>	<b>Kontaktperson</b>	<b>Telefon</b>
	<b>Fyn</b>	A-1188 Henrik Nielsen - Saxovej 91, 1.34 - DK-5210 Odense NV  Klubmøde: Den første tirsdag i måneden kl. 19.00 i Ungdomsklubben på Næsby Skole, Skolevej, Næsby.	66 16 57 28
	<b>Sydfyn og øerne</b>	A-596 Albert Hansen - Brændeskov- vej 18 - DK-5700 Svendborg  Klubmøde: Den sidste tirsdag i måneden kl. 19.30 på Stenstrup Kro.	62 21 98 06
	<b>Nordvest Sjælland</b>	A-990 Poul Henning Hansen - Havn- søvej 5 - DK-4591 Føllenslev  A-881 Max Christensen - Hagedsted- vej 18 - DK-4532 Gislinge  Klubmøde: Den første tirsdag i måneden. Nærmere oplysninger hos kontaktpersonen.	53 46 87 10  53 46 34 82
	<b>København</b>	A-016 Jens Chr. Jensen - Toftemose- vej 20 - DK-2650 Hvidovre	36 77 12 81
	<b>Sydsjælland</b>	H-386 Ketty Rasmussen - Sorøvej 484-486, Rislev - DK-4700 Næstved  Klubmøde: Den første søndag i måneden kl. 19.30 på Sorøvej 484.	53 73 65 49
	<b>Lolland-Falster &amp; Møn</b>	A-1461 Dennis Hansen - Bygaden 10, Nagelsti - DK-4800 Nykøbing F.	54 85 93 43
	<b>Bornholm</b>	A-1036 Esben Hansen - Sandflugts- vej 22, Kredsen 8 - DK-3700 Rønne  A-1174 Allan Rasmussen - Smede- gårdsvej 23 - DK-3700 Rønne	

# FORMANDENS SIDE

Så skulle sommeren være over os, men det er da vist mere vand end sol vi får. Man må håbe det bedrer sig, så alle de arrangementer der løber af stablen i denne tid kan få bedre vejr. Det er jo ikke særlig sjovt at tage til træf i regnvejr.

Jeg har før omtalt et rally der hedder Balticum og jeg har nu det endelige program. Hvis der er nogen, som skulle være interesserede kan man henvende sig til mig; men jeg advarer på forhånd, det er en lang og dyr tur. Tilmeldingsfristen er den 19. juli 1991, startgebyret er 1800 DM. Turens længde er 1300 km, med start i København, til Sverige og derfra til mål i Travemünde i Tyskland.

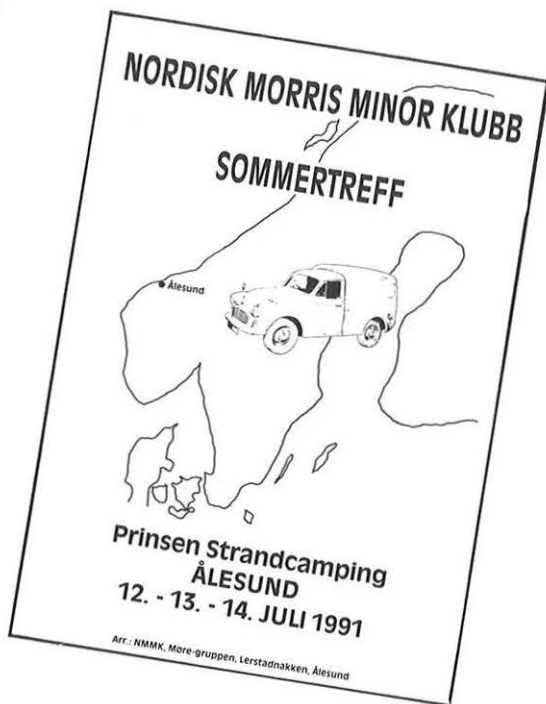
## Sommertræffet

Vi har fået lidt flere oplysninger om Sommertræffet, som i år afholdes i Ålesund af Møre-gruppen. Den obligatoriske træfavgift bliver på ca. 55,- Nkr. Prisen for maden bliver ca. 110,- Nkr. for voksen-menu, og ca. 50,- Nkr. For børne-menu.

Endvidere oplyses det at bilerne lørdag formiddag vil blive opstillet i gågaden i Ålesundcentret til offentlig beskuelse.

Så er der kun tilbage at ønske held og lykke med Sommertræffet, og til alle medlemmerne - en rigtig god sommer.

*A-1264 Herluf Knudsen*



DATO	ARRANGEMENT	ARRANGØR
<b>Juli</b>		
tors. den 11.	Gemensam resa till Ålesund Start från Statoil i Östersund kl. 10.00	Jämtland
fre. - søn. den 12. - 14.	Sommertræf i Ålesund	Møre
lør. den 20.	Tur til Lejre. Start fra Sorøvej 484, kl. 10. Med madkurv.	Sydsjælland
<b>August</b>		
søn. den 4.	Månedsmøde kl. 13.30 Hos A-1160 Mogens Bjerre Snedkervej 22, Fjerritslev Emne: Ikke fastlagt. Evt. udveks- ling af ferieminder	Nordjylland
fre. - søn. den 9. - 11.	Minitræf	Als og Sønderjyll.
lør. den 10. eller den 24.	Höstutflykt i Västergötland	Gunnar Andersén
søn. den 18	Ud-i-det-blå med anden klub tilmelding	København
lør. - søn- den 24. - 25.	Minitræf på Løgstør Camping.	Nordjylland
lør. den 31.	Grillaften hos Lene og Leif. Start kl. 15. Medbring mad, drikke og grill.	Sydsjælland

# ISFISKE MED JÄMTLANDSGRUPPEN

Söndagen den 24. mars var det dags för 1991 års isfisketur, vi ställde även i år kosan mot Svartsjöarna i Marieby.

Tyvärr var vi bara åtta stycken som var sugen på lite fiske det var även dålig uppslutning av fiskarna, men vi fick fint väder så vi kunde göra upp eld och grilla korv vi fick även tid att koka oss lite kaffe.

Det var så varmt och skönt i solen så vi ville nästan inte åka hem när dagen gick mot sitt slut.

*A-897 Micke*

## BOWLING

Så har vi i Jämtlandsgruppen även i år haft chansen att prova på bowling, tack vare Göran Grape.

Han höll bowlinghallen öppen en kväll bara för oss i Morrisgänget. Lördag den 6. april var vi åtta stycken som besökte Östersunds bowlinghall. Vi bowlade lite och så bjöd Göran på varma mackor, te, kaffe m.m. Det var en lyckad kväll, synd bara att inte fler kom så att vi kunde ha kört lite matcher. Tack för den kvällen Göran.

*A-897 Micke*



## NORDJYLLAND

En lørdag i maj. Den 25. for at være mere præcis. Vi mødtes på torvet i Nørresundby, så'n ca. kl. 10, med mere eller mindre nyvaskede Morris'er.

Solen strålede i lakken og vi startede i godt humør og med kaffe på kanden. A-1346 Steen førte an på en dejlig køretur. Først mod Vodskov, bagom Stae og Vester Hassing, gennem Gåser og til Hals. På trods af det lille antal biler, syntes folk i Hals at være glade for vores formiddagsbesøg.

Vi parkerede ved havnen og efter en lille travetur spiste vi vores medbragte mad på Skansen. Det var bare skønt.

Herfra fik vi guide på - Claus, som havde en masse spændende at fortælle os. Vi kørte fra Hals over Ulsted og

til Dronninglund Storskov. Vi gemte en travetur til en anden gang, til fordel for et besøg på Voergaard Slot. Det var utroligt spændende og også her kunne Claus berette en masse. Hans tip tip oldefar var tidligere ejer af Voergaard Slot. Slottet har en spændende historie og rummer også en stor kunstsamling og selvfølgelig et spøgelse, fru Ingeborg. Det er virkelig et besøg værd.

Efter rundvisning på slottet og besøg i fangekælderens, drak vi kaffe i "slotshaven", eller lige udenfor.

Herfra kørte vi hver til sit og hermed tak til Steen for en god tur, og også en stor tak til Claus.

*A-703 Anette og Kim*

## HÖSTUTFLYKT I VESTERGÖTLAND

Innan sommarvärmen försvinner och höstregnet tar vid, vore det trevligt att tillsammans åka på utflykt med våra Morrisar. Givetvis är också andra bilar välkomna.

Jeg tänkte att lördagen den 10. eller kanske den 24. augusti skulle passa bra. Älgsafari på Halleberg utanför Vänersborg, besök på Gillstads bilmuseum och Läckö Slott är planerna för

dagen. Har du några andra förslag så hör gärna av dig.

För ev. långväga resenärer kan övernattnings och tältplatser ordnas. Vill du komma med?

Ring eller skriv i så fall sista veckan i juli. Då bör programmet vara helt klart. Tel. 0521-13141 eller 0303-72060, Lyckhemsgatan 3, 462 35 Vänersborg.

*A-1226 Gunnar Andersén*



# ALS OG SØNDERJYLLAND

Minitræf den 9.-10. og 11. august.

Som den opmærksomme læser har kunnet se i sidste nummer af Norminor, er det på Ribe Campingplads vores minitræf foregår.

Det er nemt at finde: *Se kortet nedenst på siden*

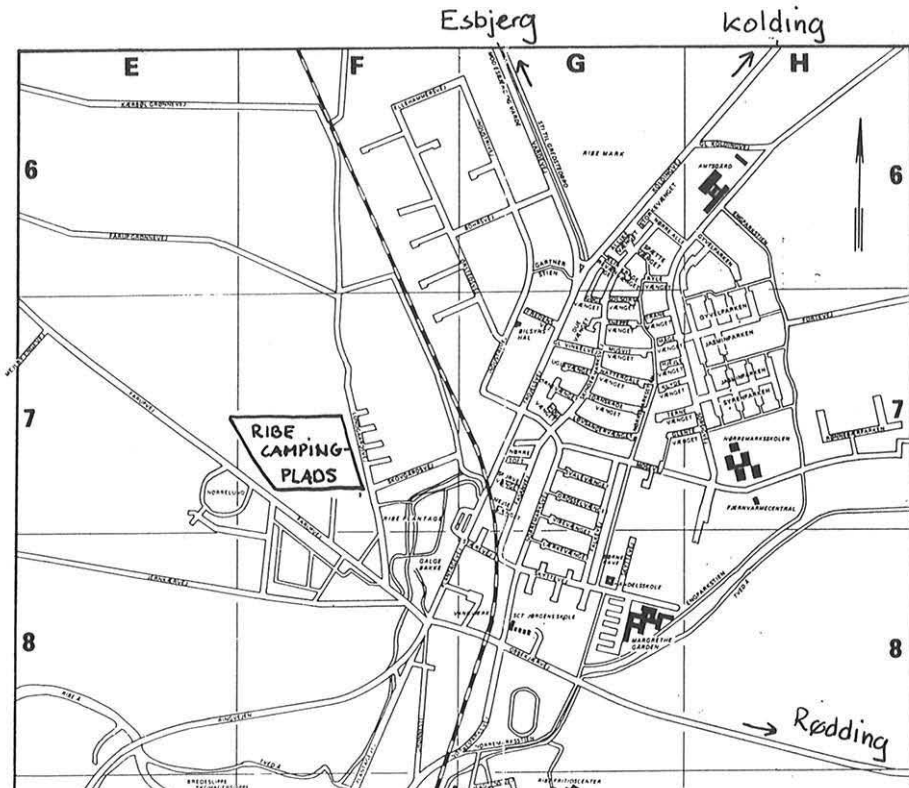
Der vil være forskellige aktiviteter bl.a. vægterrundgang, orienteringsløb, en lille fin fællestur til Mandø, hvor vi tager bussen over. Busturen vil koste 25 kr pr. person, for børn under 12 år er prisen 20 kr tur/retur. Der vil også være lejlighed til at se nærmere på Ribe by.

Indkvartering kan ske fra kl 17.30, hvor vi vil være på pladsen.

Tilmelding kan ske til H-1239 Martin eller A-1119 Norbert på tlf. 74 40 49 16, eller til A-1670 Svend Erik og H-1671 Gitte Hansen på tlf. 75 44 50 47, hurtigst muligt og senest den 1. august 1991.

Ses vi ikke i Ålesund, tag da med til Ribe rundt!

*H-1239 Martin W. Klinke*



## MOT '91 TOUZAC

Dette års MOT blev igen i år afholdt i Frankrig. Denne gang i det sydlige, i en lille by ved navn Touzac, ca. 50 km fra Cahors.

Vi, 2 biler med 6 personer tog afsked med det dårlige danske vejr fredag den 25. maj og nåede efter 2100 km til Touzac.



*De to biler er læsset og klar til 14. dages ferie i Frankrig og England.*



*Udsigten en stor del af turen. Masser af motorvej og bagenden af en Morris 1000*

Efter 27 timers kørsel, kun afbrudt af tank-stop og spisepauser, er man meget træt, så vi slog teltet op og gik til køjs.

Søndagen brugte vi på at udbedre diverse skader. Ny toppakning og nyt bremserør over bagtøjet. Der blev og-

så tid til at nyde det gode vejr ved poolen.

Det meste af ugen gik med at snakke med gamle og nye bekendte, nyde solen og de kolde øl, og da der var ca. 70 Morrissere på pladsen, blev der også brugt en del tid på at se på dem.





Tirsdag aften var der fællesspisning i Touzac. Vi spiste på byens torv. 5 retter mad med den lokale vin i tøndevis for bare 110 kr.

Onsdag var der vinsmagningstur og torsdag var der fælles grill-aften. Det skulle selvfølgelig begynde at regne, da grillen blev tændt. Grillen blev flyttet i tørvejr og det gjorde vi også. Efter spisningen var der præmieuddeling, lotteri og tresser-party.

Lørdag kørte de fleste englændere hjemad, så vi besluttede at vi søndag ville prøve om vi kunne få Morrisserne til at køre os til Andorra. Andorra er en lille stat på grænsen mellem Frankrig og Spanien, ca. 3000 meter over havet.

Vi kørte af gode veje indtil vi nåede bjergene. Derefter gik det opad; efter en times kørsel i 2. gear var vi der. I højde med skyerne og med udsigt til sne-



klædte bjergtinder. Alt er toldfrit i Andorra, så vi købte vildt ind og så gik det igen hjemad mod Touzac i 2. gear.

Mandag tog vi en sidste dag ved poolen og kørte tirsdag mod Calais og færgen til England. Vi nåede færgen sent tirsdag aften. Sejlede over og kørte direkte til London, hvor vi overnattede på en rasteplass. Onsdag formiddag kørte vi til "Minor Mania", hvor vi skiftede en defekt hovedcylinder og

købte tonsvis af stumper. A-1182 Henrik Nielsen fik en prøvetur i George's røde Morris 1000 cabriolet, med 140 Fiat heste. Vildt.

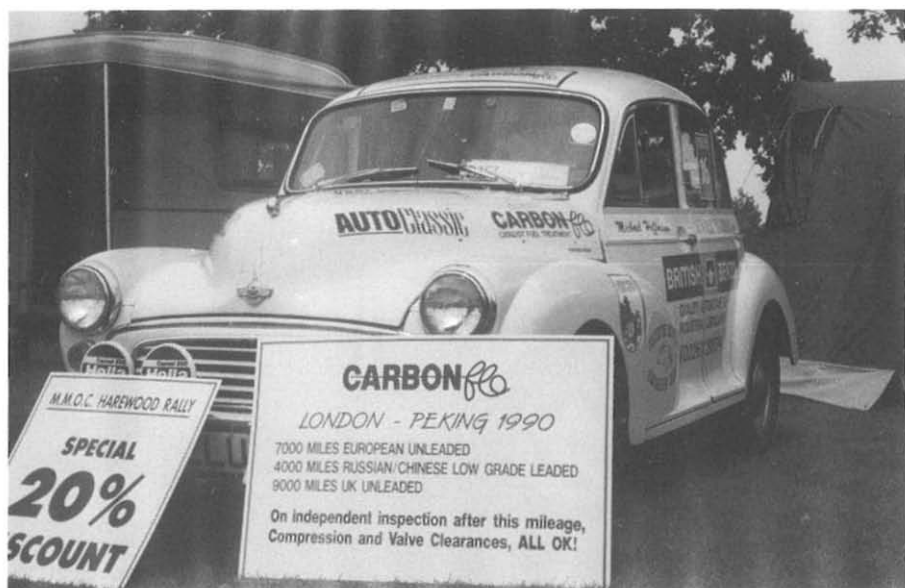
Derefter fandt vi et hotel og blev så 2 dage i London. Fredag tog vi afsked med London og kørte mod Leeds og National Rally. Vi ankom ved 18-tiden og blev anvist en bakketop, hvor der skulle være nogle flere danskere. Det var selvfølgelig A-716 Aksel Frandsen,



*Minor Mania Ltd. firmabil.*



*Den røde cabriolet med 140 hestes Fiat motor.*



*Et lille indslag i debatten om "blyfri eller ej".*



*Et helt uundværligt stykke legetøj for den yngste generation af Morris-elskere.*









som var med for 6. gang. Vi fik en snak og slog så teltet op. Lige en advarsel til alle som tænker på at begive sig til England - Husk varmt tøj!

Hvor mange biler der var på træffet er umuligt at overskue, men 800 er ikke overdrevet. Biler i alle afskygninger - originale, custom, vrage, modified, concours condition o.s.v. Og ikke at forglemme - et mega stumpemarked. Vi købte igen masser af stumper og kørte så søndag formiddag mod fær-

gen - nåede den med nød og næppe og var tilbage i Odense mandag kl. 16.

Da havde vi kørt 5300 km, brugt ca. 460 liter benzin, lidt olie, og haft en meget god ferie med Morrissen i centrum.

Næste års MOT bliver igen i Frankrig. Det er det 10. MOT og har nogle fået lyst til at deltage, så ring til undertegnede på tlf. 65 91 66 61. Vi regner med minimum 4 biler her fra Odense, men håber på stor tilslutning.

A-407 Palle Hansen

# MORRIS MINOR - FÖDELSBEVIS

I England finns en stiftelse vid namn "British Motor Industri Heritage Trust".

De driver sin verksamhet "non-profit" och har utöver tillvaratagandet av intressanta motorfordon också tagit sig an att bevara allt gammalt historiskt arkiv-material från den britiska motorindustrin.

På begäran kan de lämna ut uppgifter om de flesta äldre engelska bilmärken. Till exempel kan man för sin Morris beställa ett "Production Record Trace Certificate" som är ett slags "bilarnas födelsbevis". (Se för övrigt nästa sida. OBS. förminskat från A4. Den som har en nyckel 892 utan bil göra sig ej besvär - jag har nämligen bytt ut låset. Det gamle var utslitet).

Det räcker att man uppger bilmodell och chassissnummer så kan BMIHT plocka fram produktions-uppgifter om just din bil. Kostnaden är £15 som lämpligen betalas med en internationell cheque eller med £-sedlar. Certifikatet är ganska flott - tjockt gråspäckligt papper med mörkblått tryck och ett guld emblem högst upp. Det passar bra uphängt på en vägg mellan några Morris-fotografier.

Adressen till BMIHT är: Castle Road, Studley, Warwickshire B80 7AJ, England.

Stiftelsen har också ett bilmuseum med mer än 90 fordon utställda. Det ligger vid Syon Park i västra London. Tyvärr hade det just stängt för dagen när jag kom dit så jag vet inte så mycket om innehållet. Adressen dit är:

Heritage Motor Museum, Syon Park, Brentford, Middlesex TW8 8JF.



Så här ser MAW-5D-989126G ut 28 år efter tillverkningen. Bilden togs när jag var på Morris-träff vid sjön Mjösa i Norge förra sommaren. 1978 kom Travellern till Sverige med en hitflyttade engelskman. Jag köpte den -85 och har därefter renoverat den i flera etapper. Numera är bilen vit och vänsterstyrd men för övrigt original. Dimljus, dragkrok, backspeglar och några andra saker har dock tillkommit.

*A-1226 Gunnar Andersén*



## BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

Production Record Trace Certificate Number 91/1859

MORRIS MINOR 1000 (1098cc) TRAVELLER

We have researched the records and have the following information on this vehicle:

Car/chassis number	M-AW5-D/989126-G
Engine number	10MA-U-H/994
Body number	29556
Specification	RHD, Home Market, De-Luxe
Colour, exterior	Rose Taupe
trim	Tartan Red and Silver Beige
hood (top)	Not applicable
Date(s) built	26 September 1962
Date despatched	15 October 1962
Destination (dealer)	John Pepper Limited, Hanley, Stoke-on-Trent

Other numbers (where recorded)	Gearbox: 1130 Rear Axle: 1336 Key Number: 892
-----------------------------------	---

Details of equipment (where recorded)	-
--	---

Other information	This vehicle was built in the MG factory at Abingdon, in Berkshire.
-------------------	---

Issued to Mr. B.G.H. Anderson On: 6th February 1991

For and on behalf of the B.M.I.H.T.

  
Anders Ditlev Clausager - Archivist

# MORRIS MINOR - OVER THERE

Har man som dreng læst om Daniel Boone og Davy Crockett, har man inde i sin voksne sjæl gemt en forestilling om Fort Alamo. Det sted, hvor det umulige skete, heltene blev dræbt og skurkene, med Santa Auna i spidsen, vandt.

Jeg tog til San Antonio, Texas, for at besigtige fortet, det var der, dog var de værste spor af kampen (1836) fjernet. Så fik jeg den idé, at jeg ville til Mexico. Der er to muligheder, Interstate 35 south eller 90 west. 35 går til Laredo, og det minder om en uendelig lang og kedelig serie i fjernsynet. 90 west da, kortet taler om Uvalde, Del Rio, Rio Grande.

John Wayne dukker op, bredrøvet og braldrende. 90 west rask afsted. I Uvalde har der engang boet en vicepræsident, som hed Frandsen eller Palmer, nu er han død og siden er der ikke sket noget, men på det lokale torv stod der en 67 MGB Roadster til salg for USD 800,-.

Den var som ny, kun kalechen havde fået for meget lys. Det er fabelagtigt, at se så gammel en bil komplet uden en rustplet. I Brackettville købte H-1065 Hansen en gallon vand. Det var nemlig Palmesøndag og just 38 grader C i skyggen, og den var der ikke meget af. Til gengæld opdagede jeg, at den bil jeg havde lånt i Houston Airport ikke havde nummerplader på, men nu havde jeg kørt 400 miles uden, så jeg fortsatte. Del Rio - south of the border. Det koster 15 cent at gå til Mexico, og 55 cent at gå til USA. Jeg

vil anbefale US Mail, at sælge postkort fra Mexico, så slipper man for at komme der. Southern Pacific Railroad, Judge Roy Bean, Sanderson, El Paso. Der er ufatteligt smukt i ørkenen, alting blomstrer, youcaerne står med meterhøje blomsterkroner, kaktus blomstrer overalt, små såvel som store i de utroligste farver, en frodighed så hektisk, at det overgår alt.

Ved Judge Roy Bean Visitor Center drejes af til venstre, og så stod den uden for to skure på højre hånd, den var ikke alene, - der var en til -, der var en til, og der var en prærievogn, som så ud til at køre på Morris hjul. Chyrleren drejede skarpt af og glemt var Judge Bean; foran mig stod den eneste virkelige nyskabelse siden 1948, den elektrisk drevne Morris.

Nu skal man være forsigtig med at begive sig ind på "private property", specielt i Texas, så med 24 ganske ubrugte billeder i kameraet bankede jeg kraftigt på fluenetdøren til det ene skur. Rundt om hjørnet kom en mager, gammel mand farende "Yes sir"?. - Tænk at få en svævende historie om en Morris Minor klub 8 tidszoner borte, helt derovre i Skandinavien, serveret sammen med en anmodning om at stille op til fotografering foran noget så naturligt som en prærievogn, bygget op over chassis fra en 4-dørs Morris, el-drevet via 1100 lbs batterier og den originale gearkasse. "Be glad to".

Så dukkede der to drenge op, de skulle også fotograferes, for i Langtry er der ikke sket noget siden Lucky Lu-



ke sidst kom forbi. Stedet hedder faktisk Lawtree "lovtræ", og det findes endnu. Et ældgammelt, næsten udgået pæretræ i hvis kraftige grene Judge Roy Bean hængte kvægtysse, falskspillere, røvere alfonsere og andre gode mænd, siges der. Min på nuværende tidspunkt gode ven og Morris videreudvikler mente, at ham Bean blot var den største slyngel af dem alle, og at han aldrig lavede andet end at prale af sig selv, og sikkert ville have været 12 fod høj, hvis han stadig var i live.

Nænsomt ført tilbage til emnet Morris blev det til et billede foran "my every day car". Alderen ubestemmelig, men motoren var en 998 ccm'er, og den var isat for at give mere "power". Desværre havde han problemer med at holde motortemperaturen nede, så om sommeren fra marts til november var han en hel dag om at køre til købman-

den, hvilket han gjorde en gang ugentligt. 60 miles hver vej gennem ørken for at hente sin livret, bananer. Uheldigvis tog turen så lang tid, at han altid nåede at spise alle bananerne inden han kom hjem igen, og da han mente ikke at kunne tære for meget på jordens ressourcer, var der så ingen bananer i 6 dage. Dette med bananerne gav ham ideen til el-driften. Nr. 2 skur var på sydsiden bygget af sol-celler, som via en transformer skulle oplade batterierne i prærie Morris'en, så kunne han køre til Del Rio eller Sanderson, lade batterierne lade op i en stikkontakt, medens han købte/spiste bananer, og så "waggon" tilbage. Enhver kan forstå, at det ikke er nogen ukompliceret sag, at få en el-Morris på gaden, så det med bananerne havde tvunget ham til at bygge et "drivhus" med plads til 20 bananplanter.



Drivhuset skulle ikke holde på varmen på fugtigheden, og det virkede næsten. Planterne havde fuld størrelse, ca. 4 meter, men der var ingen bananer. Jeg foreslog, smart bedrevidende, at der nok manglede enten en han eller en hun. Tanken, kunne jeg se, satte sig dybt i de 78 årige knogler. Eftertænksomt fortalte han om, hvordan han havde hentet al jorden i Del Rio (60 miles hver vej i kraftigt kuperet ørken) i sin Morris. Mit skøn var ca. 50 kubikmeter. En kraftanstrengelse. Morrissen var iøvrigt ombygget til campingbrug. Passagersædet og bagsædet samt klappen til bagagerummet

var fjernet. Der var så indbygget en sovebriks istedet, og bag førersædet var der indrettet køkken med gasblus og skab. "Really all you need, sir". - Jeg skal stoppe her, ellers bliver det til en længere roman, men mødet med dette meget levende, kreative og ukuelige menneske, som undet umulige klimatiske forhold i en høj alder arbejdede med grundlæggende problemer, drevet af forståelse for at vort ressourceforbrug og energifråds ikke kan fortsætte uden svære følger for vore efterkommere, har gjort et stort indtryk på mig.

Dear mr. Paul Robinson  
Box 172  
Langtry, Texas 78871  
U.S.A.

*Back in Denmark I want to send you my best wishes for you and your admirable project. As you can see from the pictures I have been writing quite an article about you, your electric Morris and your attempt to grow bananas, your Solar cells and about your other splendid ideas.*

*Always remember it is the man with the vision and the ideas that brings progress to mankind no matter what all the others may think or say.*

*Sincerely and respectfully  
Henrik Hansen*



P.S. Jeg medsender hjelmmærkerne fra den Morris, som blev elektrisk, de skal gives som belønning til den næste, som skriver en "røverhistorie" lig denne.

Se billedet hvor H-1065 Hansen demonterer mærkerne.

# TECH-TALK BY 112

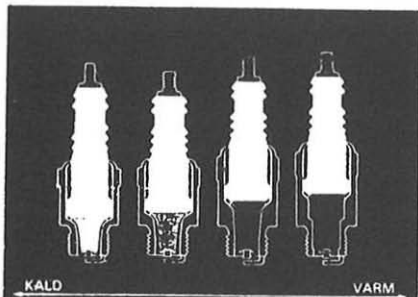
## Tennplugger

**A-001 Ole Østby har sendt os denne artikkel om tændrør. Den er lånt fra Norsk Sportsvogns klubbs blad Sportsvognen, månedsbulletin nr. 6, juni 1991.**



### Varme eller kalde tennplugger

Ordene varme eller kalde skaper ofte forvirring når de brukes i forbindelse med tennplugger fordi en varm plugg som regel brukes i en kald motor (få hestekrefter) og en kald plugg brukes i en varm motor (mange hestekrefter). Disse uttrykkene viser i virkeligheten til pluggens varmeområde eller termiske egenskaper, eller - sagt på en annen måte - de viser til pluggens evne til å lede varmen bort fra isolatornesen og inn i motorens topplokk.



En kald plugg leder varmen hurtig bort fra isolatornesen, og brukes for å unngå overoppheting hvor temperatu-

ren i forbrenningskammeret eller topplokket er relativt høy. En varm plugg har ikke på langt nær samme evne til å lede bort varmen, og brukes for å unngå soting hvor temperaturene i forbrenningskammeret eller topplokket er relativt lave. Nesens lengde og den legering elektroden består av er de viktigste faktorer når det gjelder å bestemme varmeområdet til en spesiell tennpluggdesign. Varme plugg (se illustrasjonen) har relativt lange isolatorneser og lang varmebane, mens kalde plugg har langt kortere isolatorneser, dvs. varmen ledes hurtig bort.

### Dysetørrelse

Blanding mellom brennstoff og luft kalles normalt fet eller mager. En fet blanding er en blanding som består av forholdsvis lite luft - mens en mager blanding inneholder et forholdsvis stort luftvolum sammenlignet med brennstoffvolumet.

Magre blandinger er farlige fordi de forbrenner langsommere og krever lengre tid for å lede varmen bort fra forbrenningskammeret, tennpluggene, sylinderveggene og stempelkronene. Dette kan føre til motorbank og fortenning.

Skjønt man kanskje taper litt kraft, så er en litt fetere blanding å foretrekke ved kappkjøring av følgende grunner: denne blandingen absorberer varmen fra luften og overflaten rundt den - den beskytter mot motorbank ved fullt gasspådrag - den reduserer varmen som overføres til overflaten - den



oppfyller kravene til sylindren med den magreste blanding.

Hvis du er det minste i tvil om dyseinnstillingen (hvor blandingen kanskje er for mager) må du alltid gjøre blandingen betydelig fetere. Unngå småjusteringer.

I en motor som till stadighet går med mager blanding vil temperaturen i forbrenningskammeret stige etter hvert som motoren nærmer seg det kritiske området "mager-mest-kraft". Dette farlige området må unngås. La blandingen bli for fet - og juster så tillbake til riktig brennstoff-/luftforhold:

N.B. en brennstofftrykkmåler er helt nødvendig i en bil som brukes til veddeløpskjøring. Medmindre brennstofftrykket er normalt kan dysen ikke stilles riktig inn.

### **Blanding**

Fet blanding - varmere plugg? Mager blanding - kaldere plugg? Etter at man først har funnet en egnet plugg (varmeområde... elektrodeavstand) kan da tennpluggens varmeområde helt nøyaktig tilpasses motorens blandingsinnstilling ved å gå ett trinn opp eller ned på varmeskalaen?

I en ublåst motor som ikke bruker brennstofftilsetninger som inneholder oksygen (surstoff) eksisterer det et spektrum med effektiv forgassing. Dette spektrum, eller hastigheten varierer fra beste kraft til helt fet.

Rent generelt kan man si at "mager-mest-kraft" gir maksimalt hestekrefter, men innstillingen er farlig hvis intaksmanifoldens design ikke kan forsyne hver eneste sylinder med riktig brennstoff / luftforhold.

"Mager-mest-kraft" er også en fare fordi dette gir mindre beskyttelse mot motorbank og fortetting. Dessuten stiger sylindertemperaturen. Følgelig kjøres de fleste veddeløpsmotorer litt fete for å unngå for lite sylindertilførsel og farlige temperaturer.

I de fleste tilfelle kan blandingsforholdet mellom "mager-mest-kraft" og helt fet heve eller senke temperaturen i forbrenningskammeret med hele 140 gr. C. Fordi tennpluggens tenningsende befinner seg inne i dette miljøet påvirkes den av forholdene. (oppgaven til enden av tennpluggen er å lede varmen bort fra nesene og inn til motorens kjølemiddel). I noen tilfelle må derfor tennpluggens varmeområde løftes eller senkes ett trinn. Det finnes også en annen innstilling som virker sterkt inn på forbrenningskammerets temperatur, nemlig tenningsinnstillingen. Den forsiktige kombinasjon av blanding og tenningsinnstilling kan tjene som "termostat" for forbrenningskammerets temperatur, og i noen tilfelle kan man bruke et annet varmeområde.

Men det gjelder også her at man går frem med varsomhet og omtanke.

For de forskjellige pluggtyper som vises i dette heftet (delt opp i grupper gjennom størrelse og type elektrodeavstand) ligger noen trinn innen varmeområdene langt fra hverandre, mens andre ligger betydelig nærmere hverandre.

### **Oppvarmingsplugg**

Det er en god vane å varme kappkjøringmotorer opp med varmere plugg. Disse vil hjelpe på tenningen og forgasningen og bringe motoren for-

holdsvis hurtig opp i riktig arbeidstemperatur.

Det er helt galt å tro at "varme" plugg gir lettere start, mens "kalde" plugg gjør start mere vanskelig. Når pluggene settes i og tenner har de samme temperatur. Det oppvarmingspluggene gjør er ganske enkelt å få motoren jevnere og hurtigere opp i riktig temperatur. Dessuten sparer disse pluggene forbruket av olje og hindrer tilsvining av kappkjøringspluggene.

Hvis det er plass nok i forbrenningskammeret bør man bruke en plugg med forlænget isolatørnese til oppvarming fordi denne har et større varmeområde og tenner sylindern lettere idet gnisten kommer lengere inn i forbrenningskammeret. Hvis det ikke er mulig å bruke en slik plugg er plugg med normal elektrodeavstand nestbest. Hvis motoren av rent fysiske hensyn bare kan ta en plugg med tilbaketrukket (innpresset) sideelektrode må man benytte en plugg som har det største varmeområde av alle slike plugg.

Mange motorer er blitt ødelagt fordi førerne har glemt å ta oppvarmingspluggene ut under øvelseskjøring, kvalifiseringsløp eller kappkjøring. Det er derfor lurt å henge en liten merkelapp på rattet for å minne om at oppvarmingsplugg er satt inn i motoren.

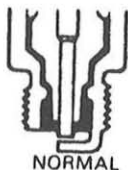
### Elektrodeavstander

Til kappkjøring kan du ikke bare velge mellom forskjellige varmeområder for plugg med en gitt gjengelengde og diameter, du kan også velge mellom tre eller fire forskjellige elektrodeavstander innen de fleste områdene.

I mange motorer med høy ytelse er stempel- eller ventilklingen så liten at man må bruke "R" tennplugg dvs. tennplugg med tilbaketrukket (innpresset) sideelektrode. De ekstremer temperaturforholdene og trykkskjellene forlanger også bruken av "R" tennplugg i disse motorene.

I mange motorer hvor ovennevnte forhold ikke er til stede kan man bruke tennplugg av "Y" eller "J" typen, dvs. med forlænget isalatornese eller med avkortet sideelektrode. Typen med forlenget isolatørnese ("Y") byr på mange fordele og bedre ytelse. Den frembringer gnisten dypere inn i forbrenningskammeret, den har et større varmeområde og er bedre beskytter mot soting.

### Normal og "J" avstand

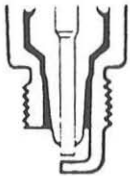


Illustrasjonen viser en vanlig tennplugg med normal elektrodeavstand. "J"typen er en liten modifikasjon hvor sideelektroden bare går halvveis inn over senterelektroden. Denne elektrodeavstand krever en mindre tenningspenning ved høye turtall og hindrer dessuten at små partikler setter seg fast i elektrodeavstanden og kortslutter pluggen.

Pluggens design yter god beskyttelse mot soting, og fremragende ytelse under mange kappkjøringsforhold.

### Forlenget isolatørnese - "Y" elektrodeavstand

Denne typen plugg benyttes normalt i kappkjøringsmotorer med overlig-

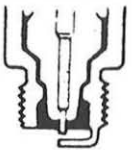


FORLENGET

gende ventiler hvor det er stor nok klaring mellom stempellet eller ventilerne.

Pluggens varmeområde avviker litt fra andre plugger idet brennstoffet som sprøytes inn kjøler isolatorspissen ved høy hastighet... lang spiss er varmere ved lave hastigheter... of en effektiv plugg i kileformede forbrenningskamre... denne design gir fremragende beskyttelse mot soting som skyldes fet blanding... ved å skifte til denne pluggtype fra tennplugger med normal elektrodeavstand eller med tilbaketrukket (innpresset) sideelektrode kan det være at tenningsinnstillingen må forsinkes litt... denne type plugger anbefales ikke til bruk i motorer med maksimal effekt, motorer med forkompression eller motorer som frobrenner en høy prosent "nitro".

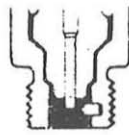
### Tennplugger med tynn elektrode eller gold palladium senterelektrode - "G" elektrodeavstand



GOLD PALLADIUM

En tennplugg med en senterelektrode med liten diameter, beregnet på motorer som krever et større varmeområde. Pluggene reduserer soting og egner seg utmerket både til 2-taktsmotorer og 4-taktsmotorer...pluggene anbefales normalt ikke i motorer med forkompression eller med en stor prosentdel "nitroforbrenning"...men pluggene tåler fete blandinger og er effektive i motorer med sylinder-til sylinder-kjøling eller blandingsforskjeller.

### Tilbaketrukket (innpresset) sideelektrode - "R" elektrodeavstand

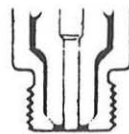


TILBAKETRUKKET

En tennplugg med tilbaketrukket sideelektrode...elektroderne er skjermet...til bruk i kappkjøringsmotorer hvor det er begrenset klaring mellom stem-

plerner eller ventilerne...eller hvor sylinderdesignen omfatter et skjermet plugghull. Pluggen egner seg ikke til vanlig kjøring på vei, den er hovedsakelig beregnet til konkurransekjøring i sterkt modifiserte, forkomprimerte motorer eller motorer med høy "nitroforbrenning"...denne pluggtype gir mindre beskyttelse mot soting enn "J"... "Y"...eller "G" pluggene. Elektrodeavstanden kan forandres ved hjelp av Champion CT 408 verktøy.

### Overflate (ringformet) - "V" elektrodeavstand



OVERFLATE (RINGFORMET)

Denne pluggtypen har ikke den kontroversjonnelle nedre isolatornese. Tenningsenden har en relativ flat isolatornese, gnisten slår over mellom senterelektroden og kanten av pluggens kropp, som også er bløttlagt inne i forbrenningskammeret.

Fordi pluggen ikke har en "nese" er den usedvanlig "kald" fordi overflaten ikke absorberer varmen fra forbrenningskammeret like hurtig som konvensjonelle tennplugger. Følgelig har disse reformede pluggene ikke er "varmeområde", men befinner seg helt nederst, i den kaldeste delen på varmeområdet. Av den grunn yter de meget

god beskyttelse mot fortenning. Pluggenes relativt kalde nese påvirkes ikke så lett av forbrenningsavleiringer som ellers fester seg til isolatorkesene på "varmere" plugg. Dette er en stor fordel i 2-taktsmotorer fordi man da unngår de avleiringer man normalt forbinder med denne type motorer.

Ringformede tennplugger kan ikke brukes uten videre i 2-takts eller 4-taktsmotorer fordi de er ekstremt "kalde" og lett kan utsettes for soting. Selve geometrien til tenningsenderne betyr også at tenningsstillingen må forandres.

### **Kryssreferanse**

Kryss referering er en omtrentlig henvisning til plugger med normal, forlenget nese og tilbaketrukket elektrodeåpning som benyttes ved kappkjøring og med mange varmeområde-"hull" i kryssreferansetabellene, noe som skyldes utelatelse innenfor det termiske spektrum og påstander om "ekstra stort" varmeområde som fører til unøyaktigheter i valg av riktig plugg.

En plugg er laget for å passe til en kappkjøringsmotor - Den er ikke kryssreferert. Plugger med et ekstra stort varmeområde som hevdes å dekke tre til fire konkurrerende typer er et valg full av risiko.

Det er vanskeligere å fintrimme en motor som brukes til kappkjøring hvis den har plugger med et ekstra stort varmeområde. Det blir vanskelig å bedømme pluggens utseende fordi varmeområdets "elastisitet" kan gjøre riktig fortolkning av pluggen vanskelig.

Tennpluggindustrien har ikke standardisert bruken av og fremgangsmåten for varmeområdet, og vi gjør på in-

gen måte krav på at kryssreferansene i dette heftet er helt nøyaktige på alle måter.

### **Kontinuitetskontroll**

En lavspenningstest kan ikke undersøke en tennplugg på en tilfredsstillende måte fordi pluggens toppskruer ikke med sikkerhet kontakter senterelektroden, og en lav spenning makter ikke å slå bro over denne åpningen. Tennpluggene kan bare testes ved hjelp av høye spenninger. Lignende fremgangsmåter vil ikke vise kontinuitet mellom bilens rotor- og fordelerssegmenter hvor det alltid finnes en liten avstand. Dette påvirker ikke tenningen, heller ikke vil denne vesle åpningen inne i pluggen ha noen virkning på tenningsutgangen.

### **Garanti**

Champion plugger som brukes til veddeløp er ikke dekket av noen som helst garanti, hverken uttrykt eller underforstått.

Champion Spark Plug Company fraskriver seg dessuten ethvert ansvar for skade på motor eller utstyr. Vi kan ikke på noen måte holdes ansvarlig for eventuelle pengepremier e.l. som måtte gå tapt på grunn av svigt eller ødeleggelse.

### **Testing av veddeløpsplugger**

Noen mekanikere vil kaste en tennplugg hvis den ikke frembringer en gnist i en pluggtester ved et lufttrykk som er like stort som eller større enn trykket i motoren når denne dreier. Dette er imidlertid en helt gal oppfatning. Lufttrykket, slik dette leses av på en pluggtester, står ikke i noe direkte

forhold til motorens omdreiningstrykk av flere grunner:

Pluggen som testes er kald. I motoren arbeider elektrodene ved en høy temperatur og krever derfor mindre spenning enn kald plugg å tenne.

Testeren gir ikke en luft-brennstoffblanding

Tennpluggene tenner normalt ikke ved maks. sylindetrykk, men i god tid før øvre dødpunkt.

Slukningstidspunktet til en plugg som testes bestemmes av elektrodeavstandens innstilling.

Tillførselsspenningen kan variere og således påvirke testeren. På grunn av disse og andre variabler er det ikke mulig å måle effektiviteten til en tennplugg, uttrykt i "pund pr. kvadrattomme".

## FORKROMNING

**Fra Dansk Volvo PV-Klub, har vi fået lov at låne en artikel om forkromning. Artiklen er skrevet af Helmer Andreasen.**

Der er mange som har gamle eller dyre biler som hobby, der af og til står med problemet, at kromen er slidt af, er boblet op eller blevet lidt plettet så den trænger til udskiftning. Ofte kan nye dele eller reproduktioner ikke skaffes, og sommetider er det ikke ønskeligt grundet bilens originale standard. Så - ny krom på.

Som medindehaver af en virksomhed, hvor vi ofte laver reparationsarbejde på biler og motorcykler, ved jeg, at de fleste kun har ringe eller slet ingen viden om "forkromning". Derfor denne artikel til belysning af emnet.

Lad os straks fra begyndelsen slå fast, at omforkromning kan være en temmelig dyr fornøjelse, grundet meget håndarbejde. Når vi taler om originalt forkromede dele, har fabrikkerne

haft fordel at nyt materiale, store serier samt galvan oanlæg specielt designet til netop deres produktion, - med deraf følgende lav kostpris. Hvis vi derudover ser på andre dele af bilen, som ikke fra fabrikkens side er forkromet, kan der opstå yderligere problemer med at opnå en flot finish, grundet det af fabrikkens valgte materiale, eksempelvis dele i motorrummet, hjulophæng, styrestænger ect. Ting der skal forkromes, skal have en tæt overfladestruktur, mens dette ikke er påkrævet til malede dele. Forkromning af sådanne ting kræver derfor yderligere bearbejdning, (flere penge op af lommen) for at opnå et pænt resultat.

Men lad os prøve at følge en kofangers vej gennem vores virksomhed, fra indlevering til aflevering. Kofangeren skal være skilt ad, hvis den er samlet af flere stykker og eventuelle horn afmonteret.

Først afrenses eventuelle rester af maling og rustbeskyttelsesmidler i lud eller "malingstripper". Så skal krom med underliggende lag (nikkel, kob-

ber) fjernes. Det kan foregå enten kemisk - hvor en ætsende væske æder overfladen ren - eller elektrolytisk, i et kar med svovlsyre hvor kofangeren hænges i en elektrode og der sendes strøm igennem kofanger og svovlsyre, hvorved krom og nikkel "trækkes af". Derefter fjernes rust ved at hænge kofangeren i saltsyre. Så skylles den i vand, for derefter at blive dypet i varm lud, for at undgå yderligere oxydering.

Nu fremstår kofangeren i rent rå jern, - og så begynder det dyreste i omforkromningen, - nemlig slibningen. Slibningen er en meget vigtig proces, og det er her en god forkromning adskiller sig fra en dårlig. Alle huller og ridser skal væk, da selv det mindste mærke ses i den færdige krom. Vi har ofte kunder, der ønsker selv at slibe deres ting for at spare penge, og nogle gange ser vi da også hæderlige resultater. Men, - hvis man ønsker en flot finish, - så lad en erfaren metalsliber udføre dette arbejde og undgå ærgrelser over et halvfærdigt resultat. "Vores" kofanger gennemgår nu 3 eller 4 slibninger, alt efter dens tilstand, og en afsluttende børstning. Hvis der under slibningen bemærkes huller eller revner i kofangeren grundet tæring, kontaktes kunden, så vedkommende selv kan afgøre om en reparation af kofangeren er nødvendig før den videre behandling.

Herfetter bliver kofangeren rengjort både kemisk og elektrolytisk, skyllet og hængt ned i det første bad: kobberbadet.

Her må det være på sin plads kort at redegøre for det der sker, når man ved en galvanisk proces lægger en me-

taloverflade på et emne. I et kar, hvori der er en vandig opløsning af salte indeholdende metalioner, (i kobberbade kobberioner, i nikkelbade nikkellioner o.s.v.) sendes en elektrisk strøm der udskiller metallet fra de salte de er bundet til. De positivt ladede ioner tiltrækkes af den negative elektrode - kofangeren - og på den måde opbygges et lag metal på emnet.

Kofangeren tages op af kobberbadet efter ca. 4 timer. Den lange tid i badet skyldes ønsket om en langsom udfældning af kobberet, som giver en tæt og fin overflade. Herefter bliver kobberlaget poleret således at eventuelle slibespor eller små ujævnheder fjernes. Det skal dog lige bemærkes, at kobberet ikke kan bruges som "spartelmasse" så større revner og huller dækkes.

Det næste der lægges på er et tykt nikkellag, som er helt glat og med høj glans. Bolte og møtrikker gives et tyndere lag, da gevind ellers vil blive ødelagt. Ovenpå lægges kromen i et ganske tyndt lag. Krom har, modsat nikkel, den fordel at den ikke anløber og desuden er den hårdere og derfor mere modstandsdygtig overfor vejrlig, vejstøv, pudseklude o.s.v. Forkromning fandt først større udbredelse i begyndelsen af 20'erne. Før den tid brugte man kun fornikling.

Nu er kofangeren færdig og forhåbentlig med et smukt resultat, som ejeren vil kunne glæde sig over i mange år.

Mange er usikre på hvordan de skal forholde sig når de vil indlevere deres dyrebare stumper til forkromning. Her er et par råd:

1: Sortér delene i jern, messing, zink o.s.v. Rens gerne olie og rustbeskyttel-



sesmidler af. Lad maling og rust sidde. Sandblæs aldrig.

Vedr. zink! Der kan være problemer med omforkromning af zink, da det ofte er angrebet af "zinkpest" som der ikke er nogen medicin for. Hvis det er muligt, så køb noget nyt. Man kan ikke altid regne med et pænt resultat.

2: Henvend jer til en forkromningsanstalt der har sliberi. De fleste forkromningsanstalter har ikke sliberi. Hvis de ikke samarbejder med et sliberi, må man selv finde et der vil påtage sig opgaven. Det kan også være godt nok, - men hvis det færdige resultat ikke er godt, hvem påtager sig så ansvaret?

3: Aftal kvaliteten. Det er svært, da der ikke findes normer for om noget er pænt eller grimt. Det er en subjektiv vurdering. I vores virksomhed har vi erfaret, at ting vi ikke er helt tilfredse med, selv om vi har gjort hvad vi kunne, ofte imponerer kunden. Der er jo en enorm forskel på en grim og rusten kofanger, - før og efter omforkromning, - selv om muligheden for at udføre et pænt stykke arbejde er begrænset. Derfor er det vigtigt at man har gjort op med sig selv hvilken finish man ønsker, f.eks. ingen synlige slibespor, forkobring og kromen skal være slået helt ind omkring huller og i lave områder. Få et klart svar på om dette er muligt netop med jeres emner.

4: Inden delene afleveres, bed om et prisoverslag. Henvend jer til flere firmaer. Spørg om man kan se noget af det de har lavet. God forkromning er dyr, - så pas på med de billigste tilbud, selv om en høj pris ikke er nogen garanti for veludført arbejde.

5: Aftal leveringstid. Hvis jeres varer, uden gyldig grund ligger urørte på leveringstidspunktet, så find en anden forkromer. Sørg altid for, at det er muligt for forkromeren at komme i kontakt med jer, hvis der skulle opstå uforudsete problemer.

6: Da der sædvanligvis er meget travlt med reparationer i forårsmånederne, vil det være en fordel at indlevere delene på en anden tid af året, da leveringstiden her vil være kortere.

Et ofte hørt spørgsmål er: "Holder det?" og "Er der nogen garanti?" Jeg kan kun svare på egne vegne. Hos os er det sådan, at vi som regel kun vil udføre et bestemt stykke arbejde, hvis vi selv kan være tilfredse med det vi afleverer. Vi vil helst ikke gå på akkord med kvaliteten. Og det koster jo! Nu er det jo sådan, at der ofte er tale om reparationer af gamle udslidte dele, hvor kunden er indforstået med, at de aldrig bliver som nye. En sådan kunde vil vi da også hjælpe, efter at have gjort klart hvilke problemer der er med netop disse emner, og at garanti mod rustdannelser ikke kan gives. Men vi gør også vores kunder klart at vi selvfølgelig laver arbejdet om, hvis forkromningen blærer, skaller af, eller kan trækkes af i lange baner. Bemærk venligst. Det må ikke ske!

Jeg håber at de minutter i har brugt på at læse denne artikel, har kastet lidt lys over emnet "forkromning". Står i overfor at skulle have renoveret nogle af jeres forkromede dele, ønsker jeg jer god jagt på det rette firma. En flot forkromning er jo prikken over i'et.

# KØB OG SALG

- Sælges: Morris Minor Traveller, årg. 1959. Komplet og kjørbar. Må restaureres. Rust i torsjonstavfeste, golv og kanaler, men langt fra håplaus. Spor av blåved i treverk 2-3 steder, men fortsatt hardt og fint. Kr 4000,-
- Henv.: Narve Nordanger, 5160 Eikangervåg, tlf. 05 - 31 72 97 efter 17.
- 

- Sælges: Morris Minor super, årg 1969. Kørt 133.000 km. Sidst synet i januar 1991.
- Henv.: Kristian Søndergård, Tinnetvej 4, 7173 Vonge, tlf. 75 80 30 93.
- 

- Sælges: Morris Minor, årg 1971, flot og velholdt. Kører fint. Nye bremses og hjulcylindre, solid i alle bærende dele. Bedste bud over 10.000,- kr.
- Henv.: Henrik Schrøder, Ellesvinget 109, 2950 Vedbæk, tlf 42 89 08 29.
- 

- Sælges: Morris Minor, 4-dørs saloon årg. 1953. Motor kørt under 50.000 km. Motoren er en 1100 cc. Bilens er restaureret med org. pladedele og er mekanisk intakt. Sælges p.gr.a. skilsmisse for højeste bud over 30.000,- kr.
- Henv.: A-1488 Hans Carøe, Fussingøvej, Ålum, 8900 Randers, tlf. 86 46 62 52 efter kl. 18.
- 

- Sælges: Morris Minor 1952-modell, ferdig restaurert og reg i '90. Nyoverhald motor, nye trekk innvendig, nylakkert. Selges til selvkost.
- Henv.: A-1533 Arnulf Jensen, Nordkronen 1, N-2300 Hamar, tlf. priv. 065 - 26 894. Fax. 065 - 51 101.
- 

- Sælges: Morris Minor 1000 super, årg 1971. Hvid, pæn, rustarbejde er lavet. Motor defekt. Ny kobling, nye dæk, ekstra motor, gearkasse og bagtøg m.v. medfølger. Står med plader. Pris: 7000,- kr.
- Henv.: A-905 Erik Vandel Jensen, Østkystvej 25, Asserballeskov, 6440 Augustenborg, tlf 74 47 44 67.
- 



- Sælges: Morris Minor 1000, årg. 1960. Nysynet. 17-lags rød brilliantlakering, blanke brasilfælge, rustfri stål side-pipes i begge sider, H-4 forlygter, kørellys, motor fra super-model, plastic inder-skærm for og bag, stænkapper, sort nappa-skumgummi og knappe beklædning på sidebetræk for-bag. Sorte gulvmåtter, Folkevoognssæder, radioboks, katastrofeblink m.m. Der kan monteres afviservinger. En Morris der bør ses. Pris: 40000,- kr.
- Henv.: A-1487 Søren Gotfredsen, Tulipanvej 2, 4920 Søllested, tlf. 53 94 17 67
- 

- Sælges: Morris Minor 1000, årg 1957. Totalt renoverad och omlackerad. Färg: BRG grön. En riktig pärla som måste ses. Eftersom renoveringen har kostat över 35.000 SEK måste priset vara 55.000 SEK. Bilens er vänster styrd och registrerad som ny i Sverige i 1957.
- Henv.: Vic Howard, Harggatan 8, 590 40 Kisa, tlf. Int. +46 +494-12 806.
- 

- Sælges: Morris Minor saloon, årg. 1965. Nysynet med tunet 1300 motor. Bilens har el-soltag, el-ruder og el-antenne. Alufælge. Malet undervogn m. nye sliddele, Velour-indtræk. Professionelt lavet motor- og bagklap i glasfiber (m. forme). Bilens er en éner og sælges inkl. stort stereoanlæg (Kenwood og JBL) for 40.000 kr.
- Henv.: A-1093 Torsten Andersen, Inge-mannsvej 17, 1. tv., 5230 Odense M, tlf. 66 12 74 26.



Sælges: Morris Minor super Traveller, årg. 1965. Farven er Old English White og bilen er renoveret sommeren '87 med mange nye dele, bl.a. bagfjedre, originale bundmætter, ny himmel, vinterhjul med pigdæk og meget mere. Bilen fremtræder som original 65'er, med lyst træværk, som dog trænger til en lakering. Motoren er skiftet i år, den har kørt ca. 80.000 km.

Bilen sælges enten uden syn for 14.500 eller synet for 18.500 kr.

Sælges: MKP Smutti fra 1982. Velholdt campingvogn med køleskab samt nyt originalt fortelt fra 1990. Denne vogn passer perfekt til Minoren, og har nogle fantastiske køreegenskaber. Pris 18.800 kr.

Disse to smukke køretøjer sælges kun grundet familieforøgelse (det blev en dreng) så nu kan vi ikke få plads til alt børneudstyret. Hold jer ikke tilbage, vi har endnu en Minor, så vi bliver i klubben.

Henv.: A-1178 Benny Kristensen, 9000 Ålborg, tlf. 98 12 82 44.

Sælges: Den 15. oktober 1985, blev jeg den lykkelige ejer af en Morris 1000 super, indregistreret den 29. marts 1968, og kørt 13.000 km. Jeg havde været bestyrer hos den tidligere ejer, og hun mente jeg skulle have bilen når hun ikke kunne køre mere. Da hun blev 88 år, sagde hun stop med at køre bil, og jeg købte den. Den har nu kørt 51.000 km uden problemer af nogen art, men med mit nuværende kørselsforbrug, køre jeg den gammel på tre år. Det synes jeg er synd. Bilen er helt original, højre forskærm blev skiftet tre måneder efter hun købte den. Hun kørte i grøften og fik en bule, men da hun fortsat ville have en ny bil, skiftede hun hele skærmen.

Da jeg fik den, satte jeg inderskærme i forskærmene, og så har den fået en rustbehandling hvert år.

Hvis der er en der står og mangler en bil, står den på nedennævnte adresse og prisen er 30.000 kr.

Henv.: Esper Stouby, Dalgårdsvej 10, Lyby, 7800 Skive, tlf. 97 58 40 09.

Sælges: Morris Minor 1000, årg 1960, 2-dørs Saloon, flødefarvet. 1 ejer, god stand, bilen har kørt 80.000 km. Sælges for højeste acceptable bud.

Henv.: Pia Baltzer, tlf. arb. 89 35 28 51, eller privat 86 13 87 24

Sælges: Originale nye forreste bremsecylindre til 803 cc Minor (50-54 model).

1 pænt bagstykke i stål til Pick-up.

Originale lad og Vankasser i forsk. kvaliteter

Gode brugte super gearkasser m. garanti

Renoverede 950 og 1100 motorer med 1 års garanti.

Renoverede døre og bagklapper.

Nye Chassisrammer til Van og Pick-up.

Pæne bundplader over gearkassen, såvel gammel som ny type.

1 højre baglygte til super-model (personvogn), som fabriksny.

Morris Minor super Traveller, årg. 1965. Skal have nyt træværk, men ellers komplet. Sælges som den står eller som totalrestaureret med 1 års 100% garanti.

Morris Minor chassis, årg. 1968, personvogn. Sælges som renoveret chassis eller som totalrenoveret bil med 1 års 100% garanti.

Desuden mange andre dele og biler.

Alt i reparation af Morris 1000 udføres på fast tilbud eller rimelig timeløn.

Henv.: A-992 Peder Mikkelsen, Pejrupvej 30, 5560 Årup, tlf. 64 47 26 04.

Sælges: Reservdelar til Morris Minor 1000. Mest begagnade men også mange nya delar finns. Har även div. saker till Traveller och Series MM/II. Dessutom: Några modell-Morrisar, broschyrer och huvkråkor. Till 948/1098; Vattep. och topp, 0.20" kannringar, packningar m.m. Se Norminor nr. 71.

Henv.: A-1226 Gunnar Andersén, Lyckhemsgatan 3, 462 35 Vänersborg, tel. 0521-13141.

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

Købes: Frontplåt till MM 48-50. Sk. "low-light". Även i dåligt skick. Morris Cab. skogsvrak eller "cabdelar" från en skrotad bil. Morris 1000 2 dr. orenoverad bil med friskt underrede.  
 Henv.: A-1226 Gunnar Andersén, Lyckhemsgatan 3, 462 35 Vänersborg, tlf. 0521-13141.

Købes: Originale sidespejle til Morris Minor 1000 personbil. Velholdte fildørister til paneler.  
 Henv.: A-1708 Malene Grønlund Nielsen, Universitetsparken, Koll. 4, 1. vær. 152, 8000 Århus C, tlf. 86 19 45 31.

## KLUBBEN SÆLGER:

T-shirt (S, M, L, XL)	60,-Dkr
Sweat-shirts (kun str. S)	100,-Dkr
Norminor, nr. 15 - 71, pr. stk	5,-Dkr
Klæbemærker, pr. stk	10,-Dkr
3 stk	25,-Dkr
Jakkemærker, pr. stk.	25,-Dkr
Grill emblem	95,-Dkr

## NYE MEDLEMMER

A-1712 Stina Janssons Bageri  
 Etfr. Carl G. Thorberg  
 S-59010 Boxholm  
 Sverige

A-1724 Ronald Sørensen  
 Frederiksberg 26  
 5474 Veflinge

A-1725 Poul Michael Pedersen  
 Villavej 11, Næsbjerg  
 6800 Varde

A-1726 Bo Andersen  
 Rosenvangen 42, Blenstrup  
 9520 Skørping

A-1727 C. G. Thorberg  
 Ringv. 34  
 S-59010 Boxholm  
 Sverige

B-1728 Jonas Grubak  
 Ader Bølparken 34  
 7323 Give

A-1729 Steen Christensen  
 Ll. Egebjergvej 11  
 4560 Vig

A-1730 Kirsten Falther  
 Bernstorffvej 86  
 2900 Hellerup

- A-1731 Dorte Mejlstrup  
Søndertoften 14  
9500 Hobro
- A-1732 Margit Saabye Brandenhoff  
Urtehaven 22  
4300 Holbæk
- A-1733 Michael Rejbrand  
Sjøbergsgata 9  
38600 Farjestaden  
Sverige
- A-1734 Anders Bjellby  
St. Eriksgatan 128 A  
11343 Stockholm
- A-1735 Henrik Knudsen  
Prinsessevænget 46, 2. tv.  
4100 Ringsted
- A-1736 Morten Svenningsen  
Præstevænget 23, Oens  
8700 Horsens
- A-1737 Bjarne Nielsen  
Stormøllevej 60  
4600 Køge
- A-1738 Tor Bjørnvoll  
Natås  
5149 Myking  
Norge
- A-1739 Jon Christiansen  
Lærkevej 18  
4990 Sakskøbing
- A-1740 Per Ove Almskår  
6630 Tingvoll  
Norge
- A-1741 Mikael Friis  
Egilsgade 4, 1. th.  
2300 København S

09052

100248

00

\*

BJØRN JARL KRISTENSEN

GARTNERVEJ 23

4654 FAKSE LADEPLADS

