

NORMINOR

Nr. 74 November 1991

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Sol, sommer og sommertræf hører sammen!
Her er det et middagshvil på vej til Ålesund.

Læs mere om sommertræf 1992 på formandens side.

Bestyrelse

Formand

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

Næstformand

A-1188 Henrik Nielsen
Østerled 20, I. tv.
DK-5000 Odense C

Sekretær

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

Kasserer

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

Redaktør

A-232 Morten Westermann
Tværgade 42
DK-5750 Ringe

Distributør

A-1121 Børge Kjærsgaard
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. December 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 styremedlemmerne på forhånd i tefelle det er specielt 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
	Klubmøde - 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
	Klubmøde: Se under Als.	
Als	A-697 Poul Iversen - Mosevænget 5 DK-6440 Augustenborg	74 47 21 81
	Klubmøde: 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-1461 Dennis Hansen - Bygaden 10, Nagelsti - DK-4800 Nykøbing F.	54 85 93 43
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

Sommertræffet 1992 er på plads. Det bliver afholdt på Carlsberg Camping, Sundbrovej 19, Troense, tlf. 62 22 53 84. Campingpladsen ligger på øen Tåsinge som har broforbindelse til Fyn og Langeland. Datoen for træffet bliver den 10. - 11. - 12. juli 1992. Vi har fra klubbens side reserveret 6 hytter og 4 campingvogne fra middag den 9. juli til middag den 12. juli. Hytterne kan lejes ved henvendelse til klubben og reservering kan foretages fra nuværende tidspunkt. Prisen på hytterne er 150,- kr pr. døgn og for campingvognene er prisen 100,- kr pr. døgn. Til disse priser skal lægges den almindelige afgift for overnatning, som pr. døgn er 20,- kr pr. barn og 39,- kr. pr. voksen.

Der vil i marts-nummeret af Norminor være en tilmeldingsblanket med yderligere oplysninger, samt et program for træffet.

Så kunne vi fra bestyrelsens side godt tænke os at høre fra en af lokalgrupperne, om en af disse kunne holde generalforsamlingen 1992. Den skal jo som bekendt afholdes i marts måned. Når vi nu er ved emnet, vil vi godt lige gøre opmærksom på, at eventuelle forslag til ændring af vedtægterne skal være klubben i hænde senest den 1. januar 1992.

En anden ting som plager os en hel del, er mangelen på stof til bladet, som efterhånden er katastrofal. Der må da være

nogen som laver eller oplever noget som andre medlemmer kan delagtiggøres i. Skriv et par linjer, tag et par billeder og send det til os!

Så det sædvanlige. Ved henvendelse til klubben, så brug dit medlemsnummer - hvadenten du skriver eller indbetaler på girokort. Vi får til stadighed girokort fra medlemmer, hvor medlemsnummeret ikke er opgivet, og det er lidt af en opgave at bladere over 800 adresser igennem for at finde vedkommende. Bestiller du varer hos os, så gør dig den umage at skrive dit navn på girokortet - så har vi også en mulighed for at sende varerne til dig. Mange kroner går direkte i klubkassen, fordi der ikke er afsender på girokortet - det kan vi selvfølgelig kun være glade for, men rundt omkring sidder der jo nok nogle som føler sig lidt snydt.

Det var et lille opstød; da vi nu går den mørke og glatte tid i møde, så kørs forsigtigt - det skulle nødtigt gå dig som bilen på billedet!

A-1264 Herluf Knudsen



Arrangementskalender

DATO ARRANGEMENT ARRANGØR

November

søn. den 3. Møde på Sorøvej, kl. 19.00 Sydsjælland

søn. den 3. Klubmøde v/ John Rasmussen
Tlf. 75 89 34 31 Østjylland

lør. den 30. Juleafslutning på Sorøvej, kl. 18.00 Sydsjælland

December

søn. den 1. Klubmøde v/ Kaj A. Larsen
Tlf. 75 84 09 57 Østjylland

søn. den 15. Julehygge hos Birthe og Steen.
Nærmere information på
tlf. 98 22 30 38, eller 98 18 23 29. Nordjylland

Juli 1992

fre.-søn. Sommertræf, NMMK
10.-12. Carlsberg Camping, Tåsinge

NORDJYLLAND

Byfest



Søndag den 4. August satte vi hinanden stævne i Fjerritslev. Vi mødtes ved Mogens kl. 13 og vi skulle stille op til optog gennem byen i anledning af byfesten. Der var "køretøjer", (nogle med flere heste end andre), så langt øjet

rakte. Vi havde en festlig dag, som vi afsluttede med grillning, billedfremvisning m.m. hos Mogens. Tak for husly. Også tak for hjælpen til købmanden og til alle der mødte frem.

A-703 Anette Marcussen



Minitræf

Week-enden den 24. - 25. August holdt vi igen i år minitræf på Løgstør Camping. Vejret var som det plejer - regn om lørdagen og høj sol om søndagen. Fremmødet var ikke overvældende stort, men der var da et par som kom helt fra Fyn og det siger vi tak for.

Vi takker igen i år for de fine gaver vi fik fra Løgstør Caravan Center og fra andre.



Besøg hos Anton Kamp

Søndag den 8. september, med samling hos A-164 Jørgen Ebdrup. Vi ville besøge Anton Kamp og det blev en fin tur med 4 stk woody. Vejret var meget fint og vi siger tak til Anton og familien for kaffe og hjemmebagt brød.

HØST-TRÆF I HORTEN

Først vil vi takke for et dejligt Høst-træf i Horten den 27. - 29. September. Det var virkelig et godt træf med både oplevelser, afslapning og Morris-snak.

Vi sejlede fra Frederikshavn kl. 13.30 i fuld solskin og blå himmel, så det tegnede til at blive en god week-end. Sejlturen var lang (6 timer). Men med frokost, middagslur og en tur i færgens biograf, gik turen alligevel hurtigt.

Fra Larvik var der kun 1 times kørsel til Horten, og campingpladsen var

nem at finde. Der var allerede kommet flere og vi hyggede os med hjemmebrændt og Morrisbilleder i Lars hytte.

Vi var kørende i Jørgens VW Transporter, som vi skulle overnatte i og selv om der var frost den første nat, frøs vi ikke, for der var installeret oliefyrr i bilen.

Lørdag besøgte vi Marine-museet og senere Bil-museet, hvor vi også om aftenen skulle holde fest i kælderen. Vi splejsede om festmaden, - ta selv bord med forskellige norske, svenske og



danske specialiteter. Aftenen forløb dejligt med snak, dans og nogle så videofilm fra tidligere træf.

Da vi midt på natten skulle til køjs, var VW'en desværre af en uvis grund, løbet helt tør for strøm, så der var nul varme og nul lys, men det gik alligevel og til alles fornøjelse næste dag, skulle

der en Morris til at få gang i den igen. Gunnar fra Vänersborg lagde "Binder" og strøm til.

Søndag kørte vi igen til Bilmuseet for at rydde op efter os og vi spiste også resten af maden. Nogle kørte derefter til Fotomuseet, andre kørte hjem og da vi selv først skulle med færgen kl.





20.30, syntes Lars, det kunne være fint med en lille tur op til hans hytte. Den var vi med på. Efter en rundtur i og omkring hytten, mente vi tiden var inde til at køre til Larvik. Vi var efterhånden også ved at være godt trætte efter lørdagens fest, så det var dejligt, vi havde bestilt kahytter på færgen, og da sejlturen skulle tage næsten 12 timer, var der en rimelig chance for at få indhen-

tet den tabte nattesøvn. Turen endte i Ålborg hos Jørgen med morgenbrød og kaffe, hvor vi alle tre var enige om at det havde været en dejlig tur.

Håber vi alle ses igen, om ikke før så til sommertræffet i Danmark i 1992.

Jørgen Ebdrup

Mogens Bjerre

Birthe Buus Jørgensen

(foto: A-839 Simon Marsbøll)

KØBENHAVN

Søndag den 18. August havde København-gruppen inviteret Dansk Skoda Klub med på skovtur "ud i det blå".

Det var ikke første gang de to klubber var sammen, - så tidligt som i 1985 havde Morris og Skoda også en udflugt.

Denne gang blev det også en yderst vellykket dag, ca. 35 personer fordelt på 17 biler deltog.

Turen gik til vikingeskibsmuseet i Roskilde. Her blev den medbragte fro-

kost indtaget, hvorefter turen gik ad naturskønne småveje via Munkholm-broen til Holbæk.

Her besøgte vi Zone-redningskorpsets redningsstation som nu er museum. Efter rundvisningen på stationen med fhv. Zoneredder Jørgen Olsen, afsluttedes dagen med at løse nogle små opgaver og prøver. Til slut var der kaffe i museets have.

A-016 Jens Christian Jensen

UDFLUGT TIL JÄMTLAND



Siste helg i August gikk turen til Østersund etter invitasjon fra Jämtlandsgruppen. Da det er lengre til NMMK medlemmer i Norge, enn til medlemmer i Sverige, har undertegnede A-322 og A-1571 Bjørn Aksnes meldt seg inn i Jämtlandsgruppen.

Først gikk turen til Sven Jernberg og Yngve Bosen på garagebesøk. Der fikk vi se en Minor Tourer 1949 i meget god stand. Denne var ferdig sveist og montering, lakk gjenstod. I samme garage stod det også en Low Light saloon 1950, som også var et meget godt objekt. Kjøpt i 1985 for Skr. 50,- hvis jeg ikke husker feil. I det tilstøtende rommet stod det en 1957 Minor Tourer som også var klar for montering. Så her kommer det om en tid to fine biler på veien.

Etter omvisningen dro vi til Micke og Ann-Lois Eriksson for kaffe og

Mjukbrød. Etter en hyggelig stund dro vi videre til en sommerstue, hvor vi fikk overnatte. Denne eies av familien Gøran Grape. Vi vil med dette rette en stor takk for lån av hytten og gjestfrihet.

Om kvelden gikk turen til Østersunds bowlinghall. Der var det en bit mat, og vi fikk senere spille bowling. Noe som var morro.

Søndag gikk ferden til Dan Bjørk hvor vi fikk se hans samling med Morrisser. Blant annet en Traveller 1954 (januar). Etter kaffe og kaker gikk turen tilbake til Norge.

Vi vil med dette takke for en trivelig og interessant helg hos Jämtlandsgruppen.

*Trygve Sandberg
Bjørn Aksnes, med fruer*

HØST-TREFF I HORTEN

27. - 29. september var det Høst-treff i Horten/Norge. Denne ble holdt på Bø-restrand Camping. En del kom på fredag kveld og noen på lørdag.

Lørdag var vi først å besøke Lars Hernes' Morris'er som var under restaurering. Deretter var det besøk på Marinemuseet - som vel var meget interessant for de fleste.

På ettermiddagen møttes vi på Bil-museet - som holdt til i tidlige Horten Bryggeri's bygninger.

Etter å ha ruslet rundt og besøkt "gamle" biler av ymse slag, var tiden kommet til kveldens høydepunkt - mat med sosialt samvær.

Det var dekket langbord - og alle kunne forsyne seg av et stort utvalg av spekemat med tilbehør og noen spesialiteter fra Sverige og Danmark, samt kaffe med kake.

Praten og dansen gikk ut i de små timer, og jeg tror alle hygget seg.

Søndag kunne de som ønsket

det besøke Fotomuseet.

Siden det var både svensker og dansker på "Treffet", med lang vei hjem, skjønner en jo at de måtte reise tidlig - så da tømtes campingplassen etter hvert.

En stor tak til Tove og Lars Hernes som sto for det fine innholdsrike arrangement.

H-091 Unni Boklund



Foto: A-839 Simon Marsbøll

I anledning af Arne B. Holm's Minneløb er der skrevet en sang. Dette års løb gik som bekendt fra Oslo til Åle-

sund - men det vil blive en årligt tilbagevendende begivenhed.

Til Arnes minne

Vi vil huske ham så vel,
for hans arbeid, ja fortell,
og hans vitten om de ting han kunne like,
husk hans bil så flott den var,
i den han kjørte som en kar,
rundt og hilste blidt på alle andre slike.

Vi har startet opp i år,
ja det første løp det går,
i fra Oslo helt opp til årets treffsted.
Vi kom alle vel i havn,
i det løp i Arnes navn,
som vi alle han så vel vil minnes med.

Vi må ikke stoppe nå,
ja det må du dog forstå,
det er som å slukke ild som man bør nøre,
for Arne minnes bør,
for hans lynne og humør,
mye lenger enn det tar for disse mil å kjøre.

*Mel.: Ned på Yongstorgets Basar
Idé: A-1540 Lars Hernes
Tekst: A-005 Olav Bjørge*



VERDENS BESTE: — Morris Minor er verdens beste bil, hevdet Terje Sunnaas i Sunnaas Hjulservice på Bjerke med «kjørestem» fra 1961 i bakgrunnen.

Til sommertreff

...i verdens beste bil

Lakken skinner av velsettelighet. Bare nye bilseter og lavprofildekk roper at det har skjedd mye med den 30 år gamle hvite Morris Minor til Terje Sunnaas i dekkverkstedet på Bjerke.

— Det er verdens beste bil, gliser han, ubeskjeden på den gamle engelske fabrikkens vegne.

AV GEIR JOHANNESSEN

Han er en av dem som i dag, fredag, møtes til nordisk stevne i Ålesund. Bak står Nordisk Morris Minor-Klubb, en celearbeid klubb med et medlemstall på 1750 vikinger. Det riktig skinte i lakk på runde, gammeldagse former da et tyvetalls av i alt 60 deltakende kjøretøyer reiste av gårde fra Gjelleråsen onsdag.

— Sekstio mil i 30 år gamle biler, Olav Bjørge?

— Ikke noe problem, sier styremedlemmet i Oslo-avdelingen. — Folk som driver med gamle biler vet hva de kjører til. En gammel bil stelles med kjærlig hånd, vet du. Teknisk sett er bilene meget

gode. Og engelsk kvalitet fra 1960-tallet — det holder. — Han viser villig fram sin egen grønne Minor på om lag 30 år, men med nyere motor og kilometer teller som går trettifus ganger rundt. — Jeg bruker den daglig, mellom Holand og Lillestrøm, forklarer Bjørge.

BILEN SOM IKKE VIL DØ
Morris Minor ble produsert fra 1948 til 1972, men skapte seg udeltehet. Egentlig skulle Morris slutte å produsere bilene allerede i 1959, for å la senere like populære Morris Mini og Marina overta — men, nei — produksjonen fortsatt fram til 1971 før den stanset.

Og fortsatt i dag triller faktisk nye Morris Minor ut fra en annen engelsk fabrikk. For så konservativt er enkelte biler, at noen annen bil vil de slett ikke ha. Tyve år etter at produksjonen ble nedlagt forlanger de nye Minor, betaler hva det koster, og får det.

KOSTET 7000

Hos Sunnaas Hjulservice rett ved Bjerkebanen handler det om gode, gamle Morris Minor fra 1961. Nye lavprofildekk, nye seter, nytt ratt og en 1300 Marina-motor på 60 hk under panseret, ja vel, men ellers med originale deler. Da lokalavsten kom på besøk fikk «kjørestem»-steppenuss forslang-

farten til sommerstevnet i Ålesund.

Terje Sunnaas kjøpte bilen for 7000 kroner i 1983, men har siden da sikkert lagt med det mangeobbelte i deler og brukte utallige timer til å plukke bilen i småbiter og nøysevisst sette den sammen igjen.

EN BIL IKKE ALLE HAR
— Hvorfor gammel, engelsk bil som hobby, Terje?

— Jeg har hatt sans for engelske biler i alle år. Det var de som var noe da jeg vokste opp. Og engelske biler fra 1960-tallet er kvalitetsbiler, underreker Terje.

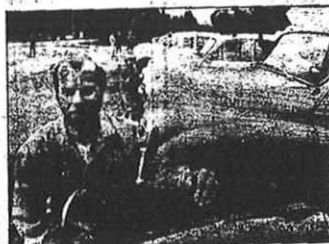
— Den dag i dag er tusentvis av Morris Minor fra 60-tallet i daglig drift.

Det ligger også nostalgii i det å eie en veteranbil (Terje runder denne milepælen i år). Vi vil ta vare på det gamle. Dessuten er det moro å ha en bil som ikke alle har. . . .

Sier Terje Sunnaas, som likveld til daglig kjører en japansk. Det er verken fordi

bilen er vond å kjøre eller ikke holder tritt med trafikken, men fordi man ikke mobaker sin kjære. Dessuten: i garasjen hjemme har Terje tre andre «kjørestem»-en Ford Anglia, en Austin Cambridge og en Ford Corsica.

Er det da vi hever øyenebrynt forsiktig og ser. — Oh, detar . . . ?



SOMMERSTEVNE: Et tyvetall av kjørestemene som deltar i sommerstevnet i Ålesund var parkert på rekke og rad på Gjelleråsen før avreisen onsdag. I forgrunnen styremedlem i Oslo-avdelingen av NMMK, Olav Bjørge.

Til sommertreff

...i verdens beste bil

Lakken skinner av velsettelighet. Bare nye bilseter og lavprofildekk roper at det har skjedd mye med den 30 år gamle hvite Morris Minor til Terje Sunnaas i dekkverkstedet på Bjerke

— Det er verdens beste bil, gliser han, ubeskjeden på den engelske fabrikkens vegne.

Han er en av dem som i dag, fredag, møtes til nordisk stevne i Ålesund. Bak står Nordisk Morris Minor Klubb, en celearbeid klubb med et medlemstall på 850 vikinger. Det riktig skinte i lakk på runde, gammeldagse former da et tyvetalls av i alt 60 deltakende kjøretøyer reiste av gårde fra Gjelleråsen onsdag.

— Sekstio mil i 30 gamle år gamle biler, Olav Bjørge?

— Ikke noe problem, sier styremedlemmet i Oslo-avdelingen. — Folk som driver med gamle biler vet hva de kjører til. En gammel bil stelles med kjærlig hånd, vet du. Teknisk sett er bilene meget gode. Og engelsk kvalitet fra 1960-tallet — det holder.

Han viser villig fram sin egen grønne Minor på om lag 30 år, men med nyere motor og kilometerteller som har gått tre ganger rundt,

- Jeg bruker den daglig mellom Høland og Lillestrøm, forklarer Bjørge.

Bilen som ikke vil dø

Morris Minor ble produsert fra 1948 til 1972, men skapte seg udødelighet. Egentlig skulle Morris slutte å produsere bilen allerede i 1959, for å la senere like populære Morris Mini og Marina overta - men nei - produksjonen fortsatt fram til 1971 før den stanset.

Og fortsatt i dag triller faktisk nye Morris Minor ut fra en annen engelsk fabrikk. For så konservative er enkelte briter, at noen annen bil vil de slett ikke ha. Tyve år etter at produksjonen ble nedlagt forlanger de nye Minor, betaler hva det koster, og får det....

Kostet 7000

Hos Sunnaas Hjulservice rett ved Bjerkebanen handler det om gode, gamle Morris Minor fra 1961. Nye lavprofildekk, nye seter, nytt ratt og en 1300 Marina-motor på 60 HK under panseret, ja vel, men ellers med originale deler. Da lokalavisen kom på besøk fikk "kjæledeggen" siste puss før "langfarten" til sommerstevnet i Ålesund.

Terje Sunnaas kjøpte bilen for 7000 kroner i 1983, men har siden da sikkert lagt ned det mangedobbelte i deler og

brukt utallige timer til å plukke bilen i småbiter og nennsomt sette den sammen igjen.

En bil ikke alle har

- *Hvorfor gammel, engelsk bil som hobby, Terje?*

- Jeg har hatt sans for engelske biler i alle år. Det var de som var noe da jeg vokste opp. Og engelske biler fra 1960-tallet er kvalitetsbiler, understreker Terje.

- Den dag i dag er tusenvis av Morris Minor fra 60-tallet i daglig drift.

Det ligger også nostalgi i det å eie en veteranbil (Terjes runder denne milepælen i år). vi vil ta vare på det gamle. Desuten er det moro å ha en bil som ikke alle har....

Sier Terje Sunnaas, som likevel til daglig kjører en japaner. Det er verken fordi bilen er vond å kjøre eller ikke holder tritt med trafikken, men fordi man ikke misbruker sin kjære. Desuten: i garasjen hjemme har Terje tre andre "kjærester": en Ford Anglia, en Austin Cambridge og en Ford Cortina.

Er det da vi hever øyenbrynet forsiktig og sier: - *Oh dear...?*

A-005 Olav Bjørge har sendt os denne artikkel, som stammer fra Lokalavisen i Oslo. Den er skrevet af Geir Johannesen.

MORRIS MINOR CERTIFIKAT

I Norminor nr. 72, juli 1991 var der en interessant artikel om herkomsten af genstanden for vor hobby.

Da jeg selv har en 2-dørs saloon fra 1954, skulle jeg naturligvis også have et fødselsbevis til scrapbogen.

Det fik jeg også, samt besked om, at prisen ikke er 15 £, men 20 £ fra den 1. september 1991. Jeg er ikke helt sikker

på alle oplysningerne, f.eks. står der under "Details" uden varmeapparat, men jeg har kendt vognen siden 1957, og der har altid været varmeapparat, ihvertfald af navn.

For øvrigt tvivler jeg på at DOMI har importeret vogne uden varme til dette klima.

A-1424 Martin Wiidau, Vejle.

BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

Production Record Trace Certificate Number 91/4944
MORRIS MINOR SERIES 11 TWO-DOOR SALOON

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

Car/chassis number	FBJ31/255479
Engine number	87206
Body number	108232
Specification	LHD, Export, De-Luxe
Colour, exterior	Clarendon Grey
trim	Maroon
hood (top)	Not applicable
Date(s) built	23-28 April 1954
Date despatched	28 April 1954
Destination (dealer)	Nuffield Exports Limited (Overseas Destination not recorded)

Other numbers (where recorded)

Ex. rt Number:	62281
Gearbox:	8534
Rear Axle:	27066
Key Number:	FA.572

Details of equipment (where recorded)

Less heater

Other information

Issued to Mr. Martin W. Wiidau On: 1st October 1991

For and on behalf of the B.M.I.H.T.
Anders Ditlev Clausager
Anders Ditlev Clausager - Archivist



BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

Archive and Library:

Castle Road, Studley, Warwickshire B80 7AJ Telephone: (052785) 4014

Ref: PRI General
(please quote)

Date: September 1991

TO OUR CUSTOMERS

re Price Increase
for the Production Record Trace Service

Please note that with effect from 1 September 1991, the fee for the Production Record Trace Service has been increased to

£20.00 per vehicle.

(For customers who find it more convenient paying in US Dollars, the increased fee is US \$ 40.00.)

Notification of this increase has been made to the classic car press, to the owners' clubs for those makes that are covered by the service, and to members of our associated body, the AHAS (Association of Heritage Approved Specialists).

For those customers who merely require a 'Statement of Origin' for the purpose of clearing re-imported cars through UK customs, or who only need Confirmation of Year of Manufacture to obtain an age-related registration mark from the DVLA, we shall continue to offer these services at the existing fee of £10.00 per vehicle.


We hope that, despite this increase, you will continue to use our service, whether for only one car or for several cars. You may be interested to learn that since we began issuing the present style certificates in April 1989, we have issued more than 12,500 of these, as well as a considerable number of 'Statements of Origin'.

We thank you for your custom in the past and we shall hope to continue to receive your enquiries also in the future.

There is, of course, nothing further to be paid in respect of the enclosed certificate which we hope will be of interest.

For and on behalf of the British Motor Industry Heritage Trust:

Yours sincerely,


Anders Ditlev Clausager
Archivist

Registered Office: Castle Road, Studley, Warwick.
Registered in England No: 1690117
Registered under the Charities Act 1960, No. 286575

IMPORTANT NOTICE: Whilst every care has been taken to ensure correctness of information supplied neither the BMIHT nor any of its associated trusts or companies will be held liable for any errors or omissions or the consequences thereof.

MORRIS 1000

Smøring og vedligeholdelse

På de efterfølgende sider finder du et skema vedrørende smøring og vedligeholdelse.

Det har været længe undervejs, da det er en umulig opgave at stille dette emne op i skemaform, så alle kan bruge det uden ændringer. Derfor må det kun betragtes som "vejledende".

Det er min hensigt, i de efterfølgende numre af Norminor, at forklare hvad jeg mener der skal gøres under de forskellige punkter og hvordan.

Læs allerede nu skemaet igennem og se om ikke der skulle være nogle punkter der rører lidt ved en dårlig samvittighed.

Find din instruktionsbog frem og se hvad den fortæller dig om emnet smøring og vedligeholdelse.

Læs værkstedshåndbogen, så du ved hvordan og hvad der skal gøres. Der er dog det problem med instruktionsbogen, at den findes i mange forskellige udgaver, som ofte giver forskellige oplysninger om den samme ting.

Hvis du ikke har instruktionsbogen, kan jeg skaffe den.

Værkstedshåndbogen har jeg på lager. Den koster 220,- kr + moms. Til slut for denne gang nogle praktiske bemærkninger.

Jeg besvarer gerne spørgsmål om problemer med Morrissen, men helst kun mellem kl. 8.30 og 9.30, hvor der er ret fredeligt i forretningen.

Prøv først at se hvad værkstedshåndbogen siger om dit problem. Den kan i de fleste tilfælde hjælpe dig.

Hvis du ikke allerede har værkstedshåndbogen og du ønsker oplysninger må du indlede samtalen med at bestille bogen. Jeg kan ikke bruge tid på at oplyse hvad du selv kan slå op.

Når man 5 gange i løbet af en time har oplyst ventilspillerum og platinafstand er det ikke let at bevare tålmodigheden.

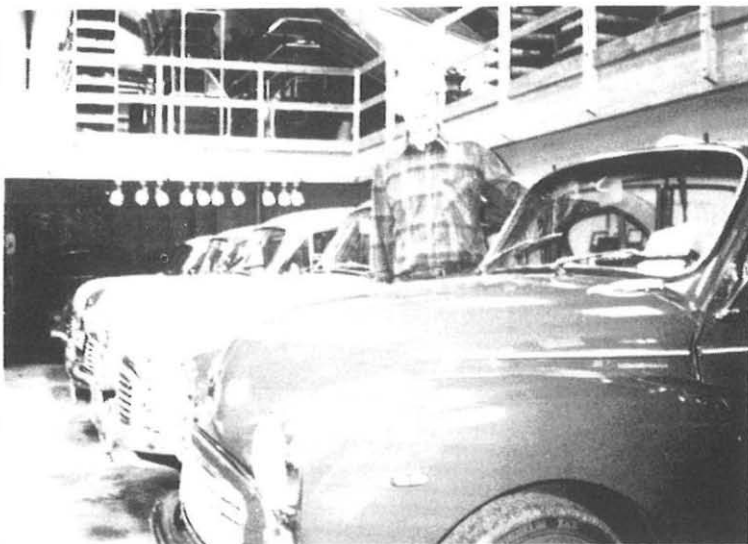
Desuden er det meget lettere at kommunikere når vi kan henvise til billeder i bogen, så alt taget i betragtning er den mange gange pengene værd.

*Med venlig hilsen
Anton Kamp*

**SMØRESKEMA
FOR MORRIS 1000**

 Vedligeholdelse:
 Smøring - eftersyn -
 kontrol - udskifning

	Ugentligt	2.500	5.000	7.500	10.000	12.500	15.000	17.500	20.000	22.500	25.000	27.500	30.000	32.500	35.000	37.500	40.000	42.500	45.000	47.500	50.000	Årligt
Fedtsprøjte:																						
ned. led forspindler	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
øv. led forspindler	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
styrekluger, kardanaksel	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
håndbremsekabler	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Fedtsprøjte m hypoidolie:																						
tandstang									x								x					x
Smørekande:																						
strømfordeler					x				x				x				x					x
dynamo					x				x				x				x					x
karburator	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
koblingsforbindelser			x		x		x		x		x		x		x		x		x		x	x
pedalaksel			x		x		x		x		x		x		x		x		x		x	x
viskeraksler		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
chokerkabel					x				x				x				x				x	x
speederkabel		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
varmehænkabel					x				x				x				x				x	x
dørkontakter					x				x				x				x				x	x
håndbremsehåndtag									x								x				x	x
håndbremsekabel v hjulcyl.			x				x				x				x						x	x
hjælmlås					x				x				x				x				x	x
speedometerkabel									x								x					x
ratakselrør																						x
dørhængsler			x		x		x		x		x		x		x		x		x		x	x
hjælmhængsler			x		x		x		x		x		x		x		x		x		x	x
hjælmstiver					x				x				x				x				x	x
bagklaphængsler			x		x		x		x		x		x		x		x		x		x	x
bagklaphåndtag			x		x		x		x		x		x		x		x		x		x	x
dørhåndtag			x		x		x		x		x		x		x		x		x		x	x
ventilationsrude					x				x				x				x				x	x
vandpumpe									x								x					x
blæsermotor																						x



Anton Kamp Nielsen i hallen med en flok tip top-vogne

Tusind ting til Morris 1000

Nordisk Morris Minor Lager gør sig fortjent til blåtstempling

Der er ikke den reservedel, ny eller brugt, som man ikke kan få fra dag til dag hos Anton Kamp Nielsen.

I nogle år har Anton Kamp Nielsen sendt tusinder af dele til de næsten 10.000 Morris 1000-ejere, der stadig kører rundt i Danmark. Og efterspørgslen efter hans service er stigende, efterhånden som de almindelige værksteder ophører med at lagere dele til den nu 20 år gamle bil.

Hurtig og grundig service samt personlig vejledning finder man i Asferg nogle km nord for Randers. Og denne standard har gjort, at Nordisk Morris Minor Lager er blevet "British Heritage Approved". Det er den eneste virksomhed i Danmark, der beskæftiger sig med britiske biler, der har opnået denne anerkendelse.

Anton Kamp Nielsen er ikke uddannet mekaniker eller reservedelsmand. Men kom som mange andre ind i den klassiske bilbranche ud af interesse.



Morris-folks imponerende "Mekka" i Asferg.

Anton Kamp Nielsen har været socialinspektør på Grønland, drevet sin egen virksomhed, en rammefabrik, før han tog springet og besluttede sig til at leve af sin hobby. Hobbien startede, da han anskaffede sig en Morris 1000.

I dag rummer de store lagerhaller og værkstedslokaler adskillige vogne og i forskellig stand. Der sælges ud af dem og

også af renoverede motorer, men forretningen bygger på salget af nye reservedele.

Det er ikke kun dele, der sendes, men der gives også råd og personlig vejledning. Det gør, at Nordisk Morris Minor Lager har en standard, som man også i England skal lede længe efter tilsvarende.

Læg vejen forbi, hvis du kører i en Morris.

JJ

Artiklen om Anton Kamp har vi sakset fra bilbladet "Klassisk Bil og MC".

Nedenstående udklip stammer fra Skive's lokale bilblad "Dyt", fra den 4. september 1991. Det er indsendt af A-1522 Kurt Juul fra Skive.

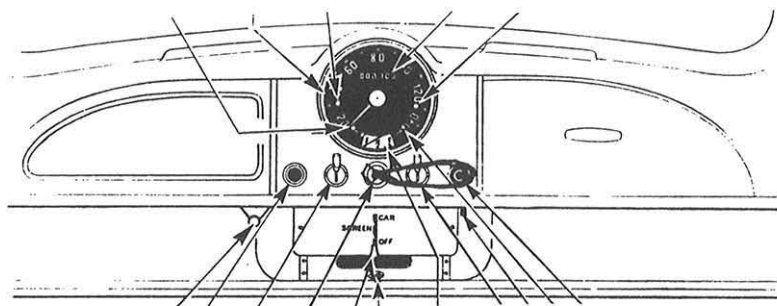
MORRIS MINOR FRA SRI LANKA • Indenfor et par år skal den legendariske Morris Minor genopstå på en fabrik i Sri Lanka. Produktion af reservedele er allerede begyndt. Der kører stadig en kvart million Morris Minor verden over. Alene i England er der 80.000 indregistreret, og i Asien kører der omkring 100.000 som taxi. Sri Lanka er et lavprisland, hvor mennesker er billigere arbejdskraft end robotter, og byggeriet af den nye fabrik er anslået til den beskedne pris af 100.000 engelske pund. Med i projektet er oplæring af omkring 1000 medarbejdere.

Verdens billigste kørelys-husker

Sæt en elastik i din bilnøglering. Når du tænder lyset sætter du elastikken hen over chokerknappen.

Når du standser og tager nøglen ud, sidder elastikken fast i chokerknappen og du husker at slukke lyset.

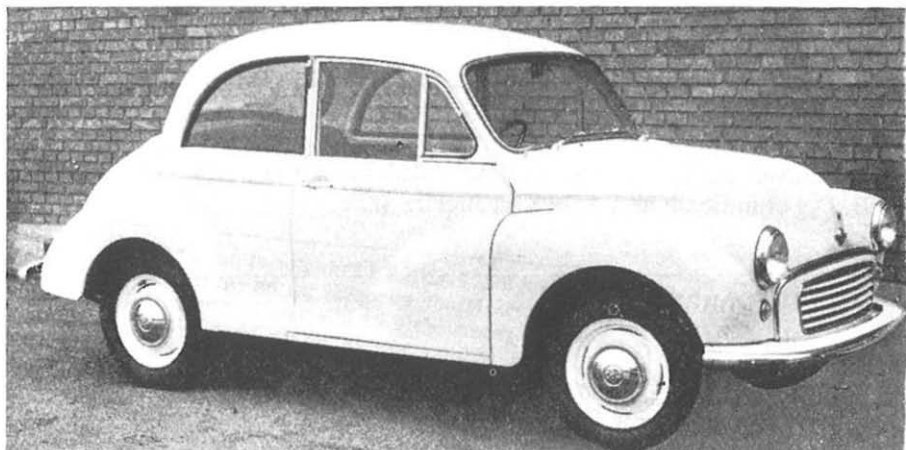
A-1588 Ole Kirk Vium



Tak for opmærksomheden

Børge og jeg vil gerne sige tak til Jer der mødte op ved Kirken til vores bryllup den 31. august. Samtidig vil vi også sige tak for de flotte håndklæder, det var pænt af jer at tænke på os. Vi havde en dejlig dag, som vi sent vil glemme.

A-1121/H-1120 Børge og Birgitte Kjærsgaard



MORRIS 1000 SUPER

SMJ-TEST

prøvekørsel

MOGENS H. DAMKIER

Artiklen stammer fra Skandinavisk Motor Journal, januar 1963. Den er indsendt af A-1440 Asbjørn Stammerjohan, Holbæk.

Den gamle parole »Giv folket brød og skuespil« er for vort moderne samfund afløst af »Giv folket mere i løn og TV« – i begge tilfælde gælder det jo blot om at få tilsløret samtidens løgn og bedrag. Når det drejer sig om biler, klarer man sagen ved at give folket en kraftigere motor og vognen en tillægsbetegnelse som f. eks. Super, og det er netop, hvad man har gjort med Morris 1000, tilsyneladende i det håb, at man dermed har tilsløret de små, idiotiske mangler, der ellers kan betegnes som en åbenlys hån mod det kørende publikum.

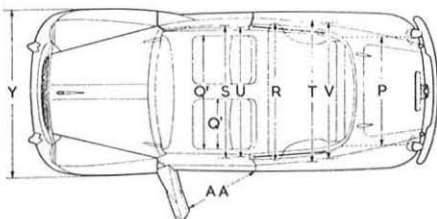
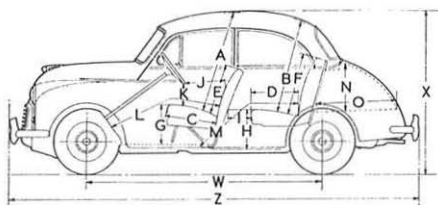
Det er helt berettiget at give denne vogn en kraftigere motor, og det er ganske naturligt og rationelt at benytte den samme motor, som anvendes i Marina. Det må også indrømmes, at grundkonstruktionen i denne vogn har været så langt forud for sin tid, at køreegenskaberne selv med de 50 hk under motorhjelm er fuldt på højde med situationen, men en gennemgang af vognens udstyr fremkalder endnu en gang den betragtning, om en nation, der spiller cricket for alvor, i det hele taget skulle have lov at beskæftige sig med bilfabrikation. Hvis samme nation ikke fra tid til anden præsenterede virkelig fremragende biler, ville man komme til at tvivle på, om de mennesker i det hele

taget havde opdaget, hvad det hele gik ud på. Muligvis er cricket skyld i det hele, for kun få af spillerne har større kendskab til reglerne – jeg har i min kostskoletid været tvunget til at deltage i denne form for kedsommelig tidsspil, og i selvforsvar har jeg en gang grebet en af de dødbringende kugler, der havde kurs mod mit hoved, hvilket medførte overdådige klapsalver, hvorfor jeg antager, at det gælder om at gribe denne stenhårde, forbandede kugle. Desuden er spillet trivielt, upraktisk i hele sin opbygning, blottet for motion undtagen for de to mand, der skal spæne frem og tilbage mellem pindeværket, og psykisk kan det kun være opdragende på den måde, at det kræver den største selvbeherskelse ikke at gå hjem (hvilket gælder for både spillere og tilskuere).

Ud fra denne recept udstyres mange engelske vogne – upraktisk, tankeløst, uhensigtsmæssigt og med suveræn foragt for såvel deltageres som tilskueres sympati. Endnu efter så mange års forløb har man f. eks. ikke følt trang til at rette det håbløse viskerarrangement i Morris 1000, og man lader fortsat de to viskerblade arbejde mod hinanden og

fra hinanden, hvilket efterlader et overdådigt upudset felt midt på vindspejlet. I dårligt føre må man derfor være i konstant aktivitet for at se ud ad det ene „hul“ og ud ad det andet „hul“, og alligevel føler man sig i højeste grad usikker overfor trafikbilledet – fra almindelig kørestilling kan man ikke overskue, hvad der kommer fra sidegader eller sideveje. Desuden er viskerne af overordentlig dårlig kvalitet og konstruktion, så heller ikke siderne på vindspejlet bliver ordentlig pudset. Man har fremstillet mere end en million vogne med dette livsfarlige arrangement, og tiden må nu være inde til at gøre fabrikken opmærksom på, at det i 1963 er for stor foragt at lægge for dagen.

Morris 1000 Super har lige fra den oprindelige udgave, Morris Minor, været konstrueret som højrestyret vogn, og til eksportmarkedet leveres den med venstrestyring. Af samme grund har man anbragt instrumenterne midt på forpanelet, da de så passer til både højre- og venstrestyrede vogne (eller til ingen af dem), men det kan man bære over med, da systemet trods alt er anvendeligt omend ikke praktisk. Det spiller heller



Morris 1000 Super – Dimensioner

AA 2-dør 70 cm	AA 4-dør 58 cm	A 96 cm	B 88 cm	C & D 46 cm	E 49 cm	F 56 cm	G 30 cm
H 33 cm	I (max.) 25 cm	I (min.) 18 cm	J (max.) 33 cm	J (min.) 27 cm	K 15 cm	L (max.) 1,12 m	L (min.) 1,07 m
M (max.) 1,02 m	M (min.) 96 cm	N 36 cm	O 75 cm	P 99 cm	Q1 49 cm	Q2 1,10 m	R 1,22 m
S 1,29 m	T 1,18 m	U 1,21 m	V 1,13 m	W 2,18 m	X 1,51 m	Y 1,52 m	Z 3,76 m

Sporvidde: for 1,283 m, bag 1,278 m

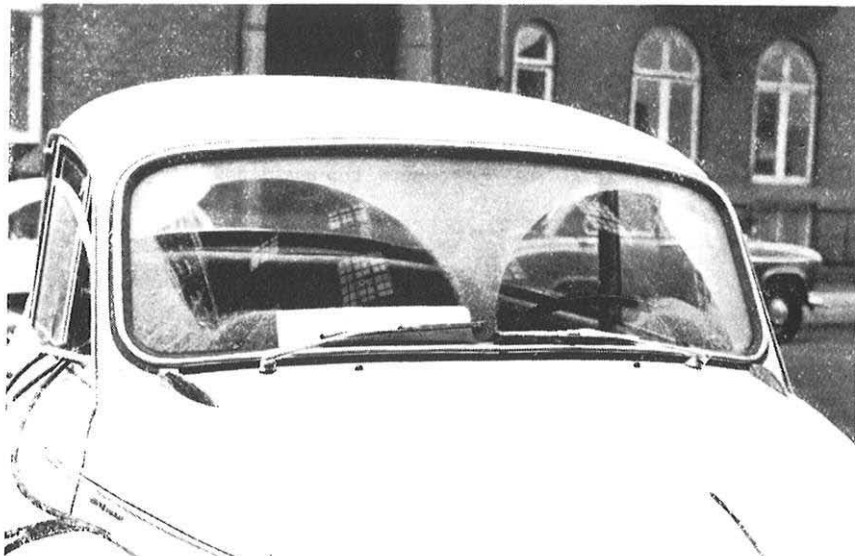
ikke nogen større rolle, at forbindelsen mellem gaspedalen og karburatoren i de venstrestyrede vogne kommer til at minde om rorlinerne på færgen »Freja«, for systemet fungerer. Men er det ikke lige stærkt nok, at kun den højre dør er forsynet med lås, beregnet for en nøgle. Man stiger på normal måde ud af vognen og låser den venstre dør med en indvendig låsepal, men når man skal ind i vognen, skal man låse den højre dør op og smide sig ind over forsædet for at kunne nå låsepalen på den venstre dør, hvorefter man lukker den højre dør, løber rundt om vognen og stiger ind gennem den venstre dør – her må man direkte have overtaget en af reglerne fra cricket. Afstår man fra denne fremgangsmåde, kan man stige ind gennem den højre dør, for derefter at krabbe sig sidelæns gennem et forhindringsløb med gearkasse, gearstang og håndbremse som hurdler. I årevis skal vognens ejer gennem dette nedbrydende ritual, blot fordi fabrikken ikke vil gøre

Super eller ikke Super – dette riskearrangement kan kun betegnes som uforsvarligt og som en åbenlys mangel på interesse for sikkerheden. Det snatsede lag på forruden er ikke kunstigt fremkaldt, men er resultatet af nogle timers kørsel i dårligt føre.

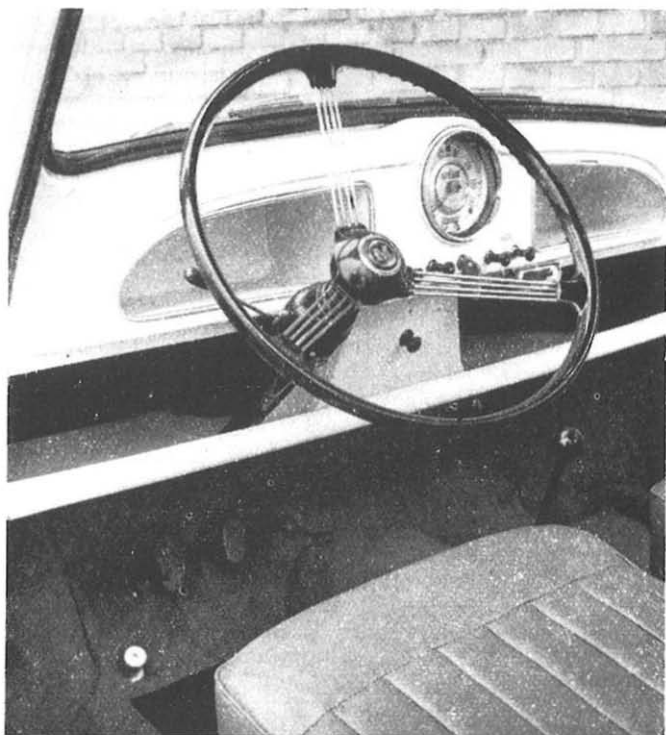
sig den ulejlighed at anbringe låsen i venstre side på de venstrestyrede vogne.

Askebægeret er anbragt så langt til højre på forpanelet, at kørerer lige så godt kan aske på gulvet. Ud fra denne betragtning er askebægeret af så ringe format, at et kuvertaskebæger ved en højfornem middag nærmest er en spand i sammenligning. En lignende logik har tilsyneladende været til stede, da man bestemte sig for størrelsen på den enlige solskærm: Da det meste af forruden alligevel er belagt med møg, behøver skærmen kun at være på størrelse med en hånd. Men dette er ikke rigtigt, for også i den lave vintersols måneder kan føret være tørt, og man bliver blændet, hvis solen ikke står lige præcis foran vognen.

Da det endelig gik op for fabrikken, at det tidligere varmeanlæg var uhensigtsmæssigt, da luften i vognen kun blev opvarmet og cirkuleret rundt ved hjælp af blæseren, medens systemet ikke blev forsynet med frisk luft, ændrede man konstruktionen på den mest fåbelige måde. Et lille luftindtag blev etableret i nogle bærende kasseprofiler bag motorrummet og under vognen. På den måde er det lykkedes at få både motordunst og støv fra forhjulene frem til friskluftindtaget, men her kommer den



Der er god plads til småting på pakkebylde og i handskerum.



særlige engelske form for teknisk filosofi ind i spillet igen på den måde, at man dimensionerer friskluftanlægget så småt, at det næsten ikke fungerer, og på den måde slipper man for både støv og motordunst. Når vinduerne i vognen lukkes helt, fungerer friskluftindtaget slet ikke, da det ikke kan overvinde det svage modtryk i vognens indre. Dette må siges at være et analogt tilfælde til den engelske bygningsindustri, hvor man stadig lægger afløbsrørene uden på husene, da de så er lettere at tø op, når de fryser.

På denne baggrund er det jo kun bagateller, at man ved bagagerummets klap skal have fat i en støttestang, hvis man skal have låget til at blive stående i oplukket stilling, og at bakspejlet stadig er for smalt, bliver næsten uden betydning. Men det kan gøre et almindeligt menneske aldeles rasende, at man sju-

sker i den grad med en iøvrigt fortræffelig vogn, og man må undres, når man sammenligner med de konkurrerende vogne i samme prisklasse, for de er alle udstyret anstændigt, og der er endda vogne til samme pris, der virker som rene luksuskøretøjer i sammenligning. Helt tosset er det imidlertid, at alle disse fejl er så små i teknisk henseende, at de kunne rettes uden nævneværdige omkostninger, medens vognen på grund af skavankernes natur og virkning må vurderes til at koste flere tusinde kroner for meget – det er jo tilsyneladende en model, som fabrikken selv anser for at være færdig og uden interesse, siden man ikke retter så åbenlyse fejl. Hvis man regner med, at det er noget, folk ikke opdager, før de har købt vognen, så skal vi lige fortælle, at vi føler det som vor mission at gøre opmærksom på det, for folk køber vognen.

Accelerationsevne:

0- 60 km/t	8,4 sek.
0- 80 km/t	14,8 sek.
0-100 km/t	24,3 sek.
0-400 m	23,0 sek.

Men bortset fra det, fru kammerherreinde, så kører Morris 1000 Super godt, fordi den egentlige automobilteknik er i orden. Når man sammenligner med BMC 850 og Morris Marina, må man naturligvis indrømme, at karosseriets 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.

Kørestillingen er udmærket, men sæderne kunne godt give bedre støtte i ryggen og navnlig over lænden. 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 kontrol-lamper for fjern- og blinklys, ladestrøm 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 trykknop for vindspejlsviskeren, 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 - ret overflødig er der et håndtag til at åbne for lufttilførslen, men er vinduerne lukkede, er det ganske ligegyldigt, hvilken stilling håndtaget indtager, og man kan kun få varme i vognen ved at benytte blæseren, der også sørger for luftstrømmen til de små defrosterspalter, som kun vanskeligt kan holde forruden dugfri.

Pedalerne 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 selv-bærende karosseri. 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 torsionsfjedre, der kan finindstilles. De øverste, korte lasker er i direkte indgreb med støddæmperakslen på vingestøddæmperne. Styretøjet består af en tandstangstyring, der danner det midterste stykke af en tre-delt sporstang, så mere præcis og direkte styring kan man næppe etablere. Baghjulene er ophængt i langsgående bladfjedre dæmpet af vingestøddæmpere.

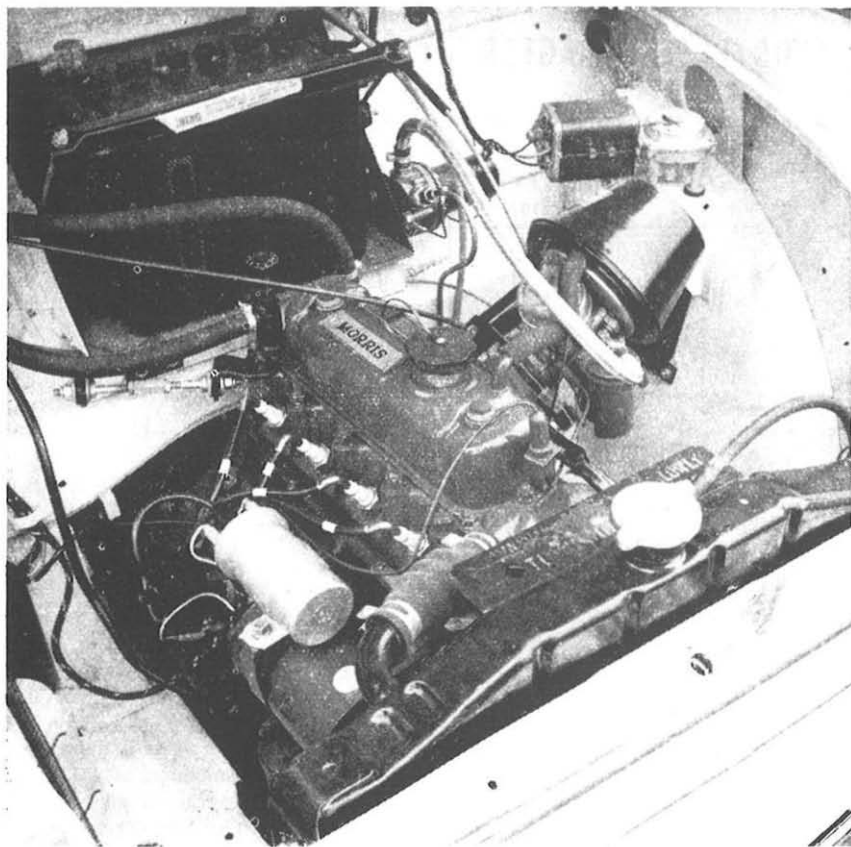
Den nye motor er altså den samme som anvendes i Marina, og den udvikler 50 hk SAE. Koblingen er blevet forstærket tilsvarende, og gearkassen har fået stærkt forbedret syncromesh mellem de tre højeste gear.

Benzinforbrug:

60 km/t	5,62 l/100 km (17,8 km pr. liter)
80 km/t	6,55 l/100 km (15,25 km pr. liter)
100 km/t	7,52 l/100 km (13,3 km pr. liter)

Køreegenskaberne

Morris 1000 Super er en kvik og livlig vogn med en god accelerationssevne. Alle kontrolgreb ligger godt for en naturlig betjening, men pedalerne skal be-



Motorrummet er pænt og velordnet med let tilgang til alle vitale dele. Bemærk viskermotoren på den venstre skærmkasse.

tjenes 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 retningsstabiliteten fuldt tilfredsstillende op til top-hastighed.

På tør vej – som vi kun kunne nyde godt af i nogle få timer under prøvekørslen – er vognen meget sporsikker og præcis i sine bevægelser, og man kan kun fremkalde en bagvognsudskridning ved hård behandling af gaspedalen. På våde og fedtede veje er vognen dog næsten morsommere at køre, for her får man en jævn firehjulsudskridning, af hvilken grund man må omlegge sin køreteknik en hel del. Ved hård kørsel kan man koste og smide rundt med vognen efter forgodtbefindende. Under dis-

SCOOTERSÆT-DRAGTER



Vind- og vandtæt
2-delt, lang lynl. 148,00

RUSKINDSJAKKER
Lækker svensk kval. ... 198,00

OVERTRÆKSTØJ
Benklæder fra 12,50
Jakker,
fylder intet fra 14,50

GRÖNLANDSDRAGT
med hætte og
Teddy-Bear loer 248,00

PARCO COAT
med aftagelig hætte og
Teddy-Bear loer 188,00

Læderveste - jakker - stortøj - fantastiske
kvaliteter

STYRTHJELME
Jobi, Danfa, A.B.C., org. eng. T.T. fra 29,50

HANDSKER - HUER - BRILLER

MOTOR-DRESS

Blågårdsgade 24 - Nora 2536

se omstændigheder kræver den lidt af sin kører, men så yder den til gengæld også en hel del, blot den bliver rigtigt behandlet. I direkte overgang fra venstre- til højresving eller omvendt er der ingen slagagtige bevægelser, da karosseriets krængning og opretning er tilpas hurtig og jævn, uden iøvrigt at have mærkbar 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 dæks type. Kun ved meget mærkbare ujævnheder i sving blev hjulene slået så kraftigt fra kørebanen, at bagvognen stppede 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 nik-svingninger, da der kun er 2180 mm akselafstand og en totallængde 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 accelerationsevnen i forhold til den tidligere model ligger fra stående start op til 80 km/t, men Super-modellen er mere smidig og accelerationsevnen i topgear er ved moderate hastigheder blevet væsentligt forbedret.

Den kraftigere motor er ikke kommet listende ubemærket ind i billedet, for den har sat støjniveauet noget i vejret. Der kunne forøvrigt konstateres en usædvanlig kraftig ventilatorstøj - hvis man kan kalde denne syngende lyd for støj - og navnlig når man starter i første gear og lader dette trække godt ud, lyder det omtrent som motoren i en rutebil. 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. Tophastigheden er ikke gået overvældende i vejret, da den kunne noteres til 128 km/t mod 122 km/t på den tidligere model.

Gearskiftningen er præcis og sikker,

KVALITETSMÆRKET

Morris 1000 Super Specifikationer

Motor: Fire-cyl., topventilet, vandkolet. Boring 64,58 mm, slaglængde 83,72 mm, slagvolumen 1098 ccm, kompressionsforhold 8,5:1, maksimaleffekt 50 hk (SAE) ved 5100 omdr./min., maksimalt drejningsmoment 8,3 kgm ved 2500 omdr./min. Litereffekt 45,5 hk/l.

Transmissionssystem: Tor enkeltpladekobling, firetrins gearkasse med synkromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udvekslingsforhold i gearkasse: 3,62:1, 2,37:1, 1,41:1, 1:1. Bagaksel: hypoidfortanding, udveksling 4,22:1. Dækstørrelse: 5,20-14.

Hjulophængning: Forhjul i korte og lange lasker, reaktionsarme. Baghjul i langsgående bladfedre.

Bremser: Bremsetromlediameter 203 mm for, 178 mm bag, totalt bremseareal 511 cm², fabrikat Lockheed, type: to selvforstærkende sko pr. forhjul.

Elektrisk anlæg: 12 v, dynamo 220 watt, akkumulator 43 amp.timer.

Mål, vægt: Total længde 3760 mm, total bredde 1520 mm, total højde 1510 mm, akselafstand 2180 mm, sporvidde for 1283 mm, bag 1278 mm, fri højde fra vej 152 mm, benzintank rummer 29 liter, oliesump rummer 3,5 liter, kølesystem 6,2 liter. Egenvægt 750 kg. Effektivvægt 15 kg/hk. Tophastighed 128 km/t.

Pris: Kr. 15.239,-

Særlige bemærkninger: Fuldstrømsfilter. Hastighed i topgear ved 1000 omdr./min. 27,8 km/t.

Karburator: S.U., HS 2. - Tændror: Champion HN5, elektrodeafstand 0,6 mm, kontaktafstand 0,36-0,40 mm, fortænding 3°, ventilspillerum 0,30 mm ved kold motor.

Dæktryk forhjul 22 lbs/sqi., baghjul 22-24 lbs/sqi.

Gearkasse rummer 1,3 liter SAE 20 W-30 (motorolie).

Differentiale rummer 0,85 liter SAE 90 hypoid.

og synkroniseringen er overmåde effektiv, men desuden er udvekslingsforholdene fortræffeligt afstemt. Selv det usynkroniserede første gear er meget let at skifte lydløst ind ved brug af dobbelt udkobling, og her er ventilatorens synge en udmærket hjælp som indikator for omdrejningstallet.

Bremserne er effektive, og vognen er stabil under opbremsning. Pedaltrykket er moderat, men bremsene er ret følsomme overfor fugt, og de er navnlig tilbøjelige til at hugge ved første opbremsning om morgenen.

Det samlede støjniveau må siges at være over middel, og navnlig ved hastigheder omkring 105-110 km/t var det vanskeligt at føre en samtale, da kardansklen ved disse omdrejningstal gav nogle vibrationer, som forøgede støjen,

der igen aftog ved hastigheder over 110 km/t.

Med hensyn til den egentlige kørsel føler man sig overmåde sikker i Morris 1000 Super, men det i indledningen omtalte dårlige udsyn kan ligefrem gøre bykørsel hasarderet, og det dårlige ventilationssystem gør vognen trættende eller meget ukomfortabel på længere ture, da man må befordre en fløjtende gennemtræk ved hjælp af åbenstående vinduer. Den tid må være forbi, da man uden videre skulle godtage biler med så uhensigtsmæssigt udstyr, for en bil skal nu om stunder ikke blot benyttes til at liste en søndagstur - det er en brugsstand, der skal kunne give hurtig og sikker befordring uden at trætte køreren, selvom han skal køre det meste af dagen.

KØB OG SALG

Sælges: Morris Minor, 4-dørs årg 1957, sort. Speedometergaranti: 60.000 km. Bilen er 100% original og fremstår næsten som fabriksny. Desuden sælges en lastbil-fuld brugte Morris dele, hvoraf kan nævnes: 3 stk 1300-motorer, en ombygget. 1000 og 1100 motorer, mange gearkasser, kølere, styretøjsspindler, hjælme, døre, bagklapper til alle modeller, mange bremsetromler og bremselede og 1000 andre ting. Ring eller kom og kig. Det hele skal sælges. Samlet pris: 48.000,- kr.

Henv.: A-294 Otto Knudsen, Stenløkkevej 29, 5450 Otterup, tlf. 64 82 38 04.

Sælges: Morris Minor 1000, 2-dørs årg. 1957. Hvid, helt original. Km-garanti 117.000. Synsfri træk. Synet i marts 1991. Pris: 29.800,- kr.

Morris Minor 1000 super, 2-dørs årg. 1966. Original grå farve. Synsfri træk, nysynet. Pris: 24.800,- kr.

Henv.: Peter Olesen, Sundeved 18, 6000 Kolding, tlf. 75 56 61 27, eller 75 50 36 99 efter kl. 15.00.

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg 1971. Hvid, pæn, rustarbejde er lavet. Tværvange og vanger er skiftet. Motor defekt. Ekstra motor, gearkasse, bagtøj m.v. medfølger. Ny kobling, nye dæk, batteri, H-4 lygter med plasticbus. Med plader. Sælges for højeste bud.

Henv.: A-905 Erik Vandel Jensen, Østkystvej 25, Asserballeskov, 6440 Augustenborg, tlf. 74 47 44 67.

Sælges: Morris Minor super, Traveller, årg. 1968 med sorte plader. Sidst synet i 1988. Rust i venstre side af bund, samt ved skærme. Ellers helt køreklar. Motor, gearkasse, styretøj og bremser OK. kr. 4000,-

Henv.: Kristoffer Eliassen/ B. West, Magle-gårds Allé 62, 2860 Søborg, tlf. 39 66 12 24.

Sælges: Morris Minor 1000 super, 2-dørs årg. 1971. Lys blå/grå. Synet 7/91, kørt 147.000 km. Ny tværvange. Pæn og velholdt. Pris: 21.000,- kr.

4 stk Brazil-fælg med Firestone 185/60 R 13" dæk. De 3 dæk er gode.

Henv.: A-1726 Bo Andersen, Rosenvangen 42, Blenstrup, 9520 Skørping, tlf. 98 33 94 48.

Sælges: Morris Minor 1000 super, Traveller årg. 1966. Old English White, sort træværk, med skyderuder. Bunden er fornyet i 1989. Vekslestrømsgenerator fra 1990. Michelin-dæk. Glasfiber-skærme.

Henv.: A-1520 Poul Lerche-Thomsen, Skovmarken 2, 2770 Kastrup, tlf. 31 51 76 06.

Sælges: Morris Minor, sedan årg. 1953, serie II. British Racing Green. Original motor (85.000 km). Ikke sideventilet. Meget velholdt og original stand - skal ses. Højeste bud over 35.000,- kr.

Henv.: Jens Klastrup, Astrupvej 7, 5000 Odense C, tlf. 66 11 18 39.

Sælges: Morris Minor Van. Registreret første gang den 18/5-72. Rusten. Pris: 1500,- kr.

Henv.: A-672 Thomas Kirkegaard, Svendborgvej 33, 5750 Ringe, tlf. 62 62 25 54.

Sælges: 2 trækruder til fordør til Minor årg. 1948-49, i rustfri stål. Fuldstændig som nye. Passer kun til denne model. Pris? Så meget som muligt, allerhelst bytte med dele (f.eks. blik til min 54'er Minor)

Henv.: A-1424 Martin Wiidau, Mølleager 61 a, Lindved, 7100 Vejle. tlf. 75 85 11 68.

Sælges: Litteratur:
Serie MM: Instruktionsbok 1951, 75 sider sv. text.
Reservevedelskatalog, 125 sider sv. text.
Operation manual, 77 sider eng. text.
Serie MM og Serie II: Verkstadshandbok, 225 sv. text.
1000: Operation manual, 65 sider eng. text.
Instruktionsbok, 56 sider sv. text.
OBS. Detta är inbundna kopier av hög kvalitet.

Sælges: Komplet sats säten till serie II. Gröna i mycket gott skick.

Købes: Smiths klocka att sätta i handskfacksluckan

Henv.: Sören Kallin, Resedavägen 4, 523 33 Ulricehamn, tlf. 0321-15 76 8.

Købes: Har kjøpt en Low Light tourer 1949/50 som er ombygd til saloon. Ønsker i den anledning å kjøpe frontruteomrammingen fra en tourer med delt frontrute, slik at jeg kan bygge den tilbake til tourer. Det mest kritiske delen er toppstykke. Tilstande har ingen betydning, da den brukes til mal i verste fall, men av en god kvalitet er å foretrekke.

Henv.: A-322 Trygve Sandberg, Boks 78, N-7621 Skogn, tlf. 076-85 873.

Købes: Til Morris Minor 1000: Blå framstolar + baksäte i skinn och huvkråka gamla modellen med emalj. + små modellbilar. Alt av interesse.

Henv.: A-1493 Mikael Lindberg, Högåsvägen 15, 74141 Knivsta, tlf. 018 - 343188

Sælges: 1 motorhjul	100,-
1 forkofanger (lidt rust, crom grim)	75,-
5 hjul, trænger til maling, stk.	10,-
1 bagtøj	125,-
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.

KLUBBEN SÆLGER:

T-shirt (S, M, L, XL)	60,-Dkr
Sweat-shirts (kun str. S)	100,-Dkr
Norminor, nr. 15 - 73, pr. stk	5,-Dkr
Klæbemærker, pr. stk	10,-Dkr
3 stk	25,-Dkr
Jakkemærker, pr. stk.	25,-Dkr
Grill emblem	95,-Dkr
Zippo-lighter	150,-Dkr

Købes: Morris Minor Van. Skal være pæn og velholdt, evt. med brede fælge og 1300-motor og hvide nummerplader.

Henv.: A-750 Filip Rewers, Vinkelvej 3, 4871 Horbelev, tlf. 53 84 54 60, eller 53 84 24 46 efter kl. 17.00.

Nordisk Morris Minor Lager

v/ Anton Kamp Nielsen
Østergade 17 - 19
Asferg
8990 Fårup

Tlf. 86 44 32 95
Fax 86 44 38 95
Giro 8 85 33 04

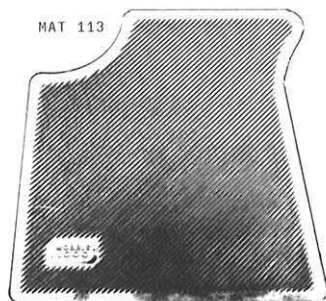


Åben mandag til fredag kl. 8 - 16 og efter aftale.

Det kan være svært at følge med i hvad der dukker op af dele vi savner. Derfor vil jeg prøve om jeg fremover her kan fortælle hvad der er kommet på hylderne siden sidst. Det bliver nok ikke mange ting, da jeg efterhånden har det meste af det vi har brug for. I denne måned er der kommet 7 nye dele til. Det er:

Gummimåtte, MAT 113 **kr 114,-**

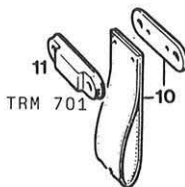
En gammel kending som har været udgået i nogle år. En god kraftig kvalitet der falder godt til. Ens på begge sider så den kan bruges både som højre og venstre.



MAT 113

Beslag o. dørstrop, TRM 701 **kr 53,-**

Dette har vi også haft det svært med længe. Det er efterhånden umuligt at finde brugte uden rust.



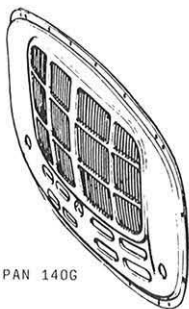
TRM 701

Motormaling, grøn 1/4 liter **kr 48,-**

Det har været svært at finde den rigtige farve i så små portioner, men her er den. Pensles på uden grunder. Modstandsdygtig over for olie og varme op til 150 grader.

Frontplade, PAN 140 G **kr 945,-**

Nok den bedste nyhed denne gang. Den er i glasfiber og materialet taget i betragtning er det en meget fin kvalitet som ikke kræver meget arbejde for at se perfekt ud.



PAN 140G

Smørenippel, lige, STR 105 **kr 8,-**

Den har vi savnet længe. Passer til styrekuglerne.

Benzinslange, FUL 125 **kr 38,-**

Til påfyldningsrøret. Den er efterhånden ved at være noget hård og stiv på de fleste biler.

Pedalgummi, COM 135 **kr 28,-**

Med stort M til de gamle modeller.

Alle priser er + moms. Det er begrænset hvor mange jeg har af disse dele nu. Jeg køber sjældent ret mange første gang, da jeg vil undersøge kvaliteten inden jeg lægger delen på lager.

NYE MEDLEMMER

- | | | | |
|--------|--|--------|--|
| A-1743 | Marianne Jensen
Webersgade 15, 4. th.
2100 København Ø | H-1749 | Solveig Mikkelsen
Pejrupvej 30
5560 Årup |
| A-1744 | Jens Jørgen Dam
Grejsdalsvej 159
Veje | A-1750 | Dagfinn Ørigsætter
Bjørkavollen
N-6012 Ålesund |
| A-1745 | Pia Annica Jensen
Tolvamansgata 8
S-78131 Borlänge | A-1751 | Sten Sandberg
Rådhusgatan 59 c
S-83137 Östersund |
| B-1746 | Christian Broden
Båfverfeltgatan 9
S-11272 Göteborg | A-1752 | Hans Westelios
DL 261 Engskogen
S-82046 Rahsjö |
| A-1747 | Vicky Pedersen
Drosselvænget 12
6310 Broager | A-1753 | Søren P. Christensen
Bellisvej 7
3330 Gørløse |
| A-1748 | Carsten Worm Hansen
Vestergade 13
4690 Haslev | A-1754 | Lars Christensen
Kildehaven 44
8520 Lystrup |

09052

100248

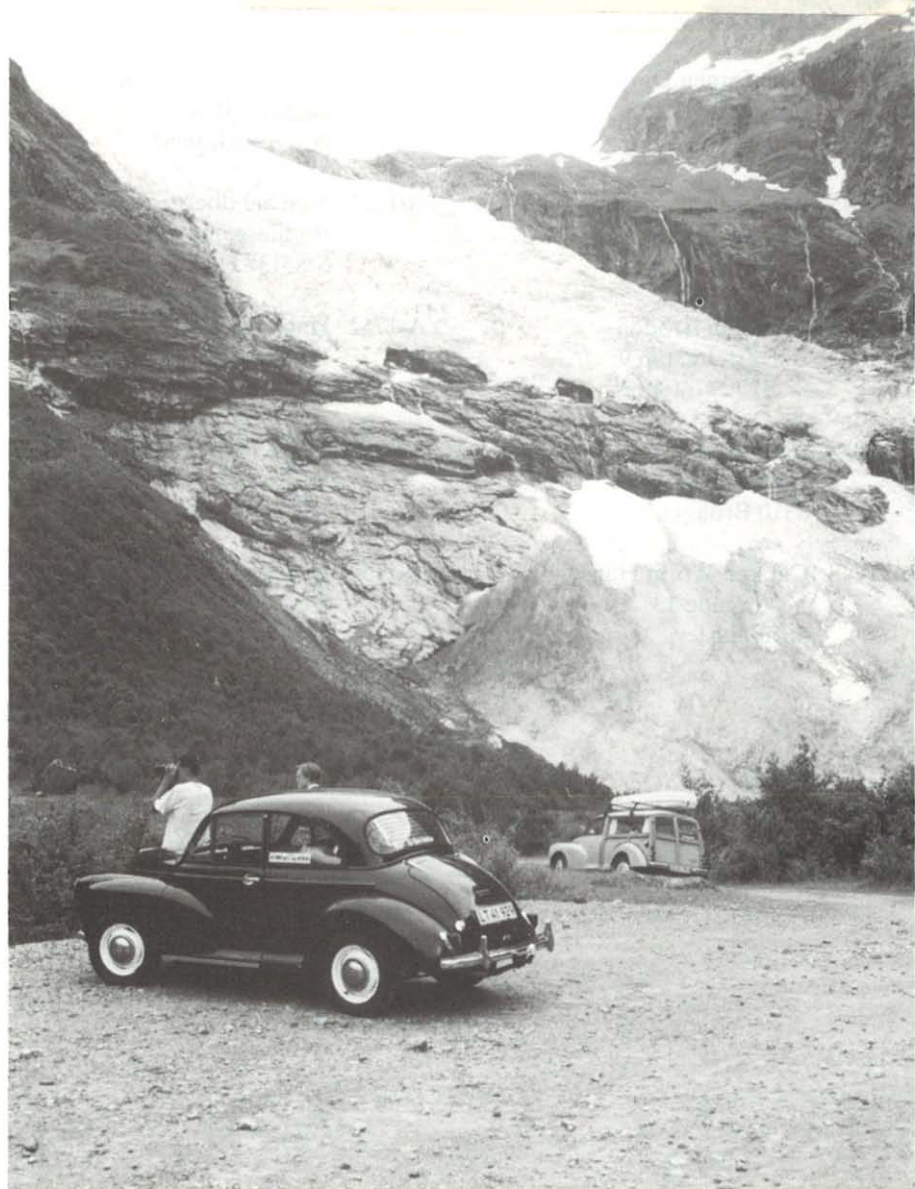
00

*

BJØRN JARL KRISTENSEN

GARTNERVEJ 23

4654 FAKSE LADEPLADS



Morris Minor og Jostedalbræen i Norge