

NORMINOR

Nr. 76 Marts 1992

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Bilen stod på oppe Nordpolen - næsten!
Læs A-322 Trygve Sandberg's beretning om den lange tur til
det høje nord efter en Morris 1000 fra 1963.

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. april 1992

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: Rodeløken Kafe, Bygdøy. Nov-apr: Kjemisk inst., Blindern. Ring et av styre-medlemmene på forhånd i telfelle det er spesielt program.	
	Møre	A-1339 Henry Eide - Lerstadvakken N-6014 Ålesund	071 43663
SVERIGE	Jämtland	A-1074 Kåre Torfjäll - Furutorpsgatan 23 - S-83137 Östersund	063-113931
	Dalarna	A-838 Thomas Eriksson - Kråkbergsvägen 4 - S-79200 Mora	0250-15445 Bost. 13530 Arb.
	Göteborg	A-1169 Matz Lundgren - Nedra Kvarnbergsgt. 4 - S-41105 Göteborg	031 139250
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 - Bredgade 29 - 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 - den sidste torsdag kl. 19.00 i de ulige måneder, undtaget juli måned.		

DANMARK	Gruppe	Kontaktperson	Telefon
	Fyn	A-1188 Henrik Nielsen - Østerled 20. I. tv. - DK-5000 Odense C Klubmøde: Den første tirsdag i måneden kl. 19.00 i Ungdomsklubben på Næsby Skole, Skolevej, Næsby.	66 13 93 28
	Sydfyn og øerne	A-596 Albert Hansen - Brændeskovvej 18 - DK-5700 Svendborg Klubmøde: Den sidste mandag i måneden kl. 19.30 på Stenstrup Kro.	62 21 98 06
	Nordvest Sjælland	A-990 Poul Henning Hansen - Havnsøvej 5 - DK-4591 Føllenslev A-881 Max Christensen - Hagedstevvej 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 - Toftemosevej 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 - Sandflugtsvej 22, Kredsen 8 - DK-3700 Rønne A-1174 Allan Rasmussen - Smedegårdsvej 23 - DK-3700 Rønne	

FORMANDENS SIDE

Endnu et nummer af Norminor er af kringlede og snørklede omveje nået frem.

Først vil jeg takke for den fine respons der har været på kartoteksproblemet, - nu mangler vi blot at få de sidste ud af busken og så skulle vi næsten være køreklar. Det har da også været et langt og til tider træls projekt, enkelte missere er der stadigvæk, så hvis I har uregelmæssigheder enten med bladet eller jeres medlemsnumre, ser vi gerne at I henvender jer. En ting der har gået igen på de indsendte kartotekskort er fejl ved medlemsnummeret og jeg vil da også indrømme at der er mange numre at vælge imellem. Jeg vil her prøve at redegøre for dem. Det første nummer man støder på er for mit vedkommende 09052, dette nummer er postvæsenets, det næste er 101264 - dette er mit medlemsnummer. De 10 står for A-medlem og 1264 er det nummer jeg skal bruge i klubben. Der er 7 forskellige numre som kan stå foran medlemsnummeret og de henviser til de forskellige medlemstyper vi har.

- 10 = A-medlem
- 20 = B-medlem
- 30 = H-medlem
- 40 = Æresmedlem
- 50 = Kontaktpersoner

Disse 5 er dem som de fleste har set et eller flere af. Håber at dette har løst den gåde som nogen har siddet med.

Så lovede jeg i Norminor nr. 74, at der i dette nummer ville være en tilmeldingsblanket og et program for sommertræffet - dette kan desværre ikke lade sig gøre, så det udskydes til næste nummer.

Derimod er der i dette nummer tilmeldingsblanket til generalforsamlingen, som I hurtigt bedes sende retur. Vi håber på god tilslutning.

A-1264 Herluf Knudsen



Det er med at begynde i god tid på at istandsætte sin Morris. Her er en ung mand der vil være helt sikker på at nå det til sin 18 års fødselsdag

DATO	ARRANGEMENT	ARRANGØR
Marts		
søn. den 15.	Årsmøde 1992, Knallertbanen, Svenstrup	Nordjylland
tors. den 26.	Klubmøde i Aktivitetshuset, Åbenrå kl. 19.00	Als og Sønderjylland
lør. den 28.	Generalforsamling Næsbylund Kro, Odense	NMMK
April		
søn. den 12.	Køretur til Morris Minor 1000 Specialværksted, Årup. Tilmelding til A-082 Jens Mon- drup på tlf. 75 72 07 27	Østjylland
Maj		
søn. den 3.	Fisketur, Holtum Stormose Tilmelding til A-902 Sven Junge på tlf. 75 85 12 64	Østjylland
man. den 4.	Frihedsmuseet, møde kl. 20.00	København
søn. den 10.	Løvspringstur. S.K.D.'s invitation tilmelding på tlf. 36 77 12 81	København
ons. den 27.	Klubmøde i Aktivitetshuset, Åbenrå kl. 19.00	Als og Sønderjylland
Juni		
fre.-søn. den 5.-7.	Minitræf, nærmere oplysninger i næste Norminor.	Østjylland
søn. den 21.	Skjoldnæsholm, tilmelding senest den 17. juni på tlf. 36 77 12 81.	København
Juli		
fre. - søn. den 10.-12.	Sommertræf, Carlsberg Camping, Tåsinge	NMMK

GENERALFORSAMLING 1992

NMMK's generalforsamling afholdes som annonceret i sidste nummer af Norminor igen i år på Næsbylund kro i Odense. Lørdag den 28. marts 1992.

Dagens program:

kl. 12.30: Spisning på Næsbylund Kro

Tag-selv-bord: voksne 120,- kr
børn u.12 år, halv pris.

kl. 14.00: Generalforsamling

Dagsorden:

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

Vi skal være ude af lokalerne inden kl. 16.30 og for en god ordens skyld skal det lige bemærkes at fægebillet vil blive refunderet for kontaktpersonerne på Sjælland, øerne, Norge og Sverige

Vi håber at mange vil møde op. Af hensyn til bestilling af middagen er sidste frist for tilmelding til generalforsamlingen den 17. marts 1992.

Du bedes udfylde blanketten nederst på denne side og returnere den til os!

Bestyrelsen



TILMELDING GENERALFORSAMLING 1992

Spisning Voksne: Antal _____

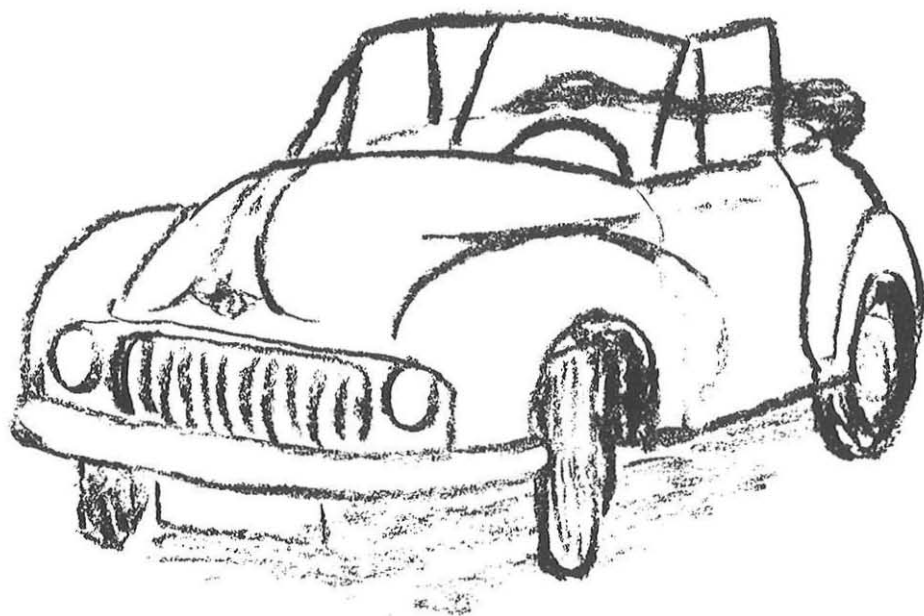
Børn: Antal _____

Generalforsamling Antal _____

Medl. nr.: _____

Navn: _____

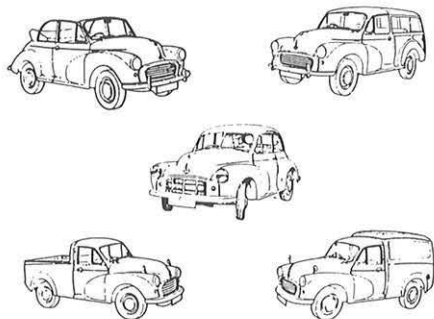
Tilmeldingen skal være klubben i hænde senest den 17. marts 1992.



Tilmeldingsblanket sendes i lukket kuvert til:

NMMK
Postboks 28
DK-5200 Odense V
Danmark

ALS OG SØNDERJYLLAND



På mødet den 16. januar 1992 blev alle fremmødte enige om at grunden til det ringe fremmøde, måtte være at ingen rigtig kunne finde ud af hvornår der egentlig er klubmøde. Derfor besluttede vi at fremover vil møderne blive afholdt den sidste torsdag i de ulige måneder, på nær i maj, hvor det holdes *sidste onsdag* p.gr.a. Kr. Himmelfartsdag.

På næste møde den 26. marts skulle vi gerne have drøftet arrangementer og fælleskørsel til generalforsamlingen, så vær lige så flink at krydse den 26. af i kalenderen, og kom til møde i Åbenrå.

Resten af året vil vores klubmøder blive afholdt på flg. datoer, og alle i

Aktivitetshuset i Åbenrå.

Marts: Torsdag den 26. kl. 19.00

Maj: Onsdag den 27. kl. 19.00

Juni: Evt. Microtræf - mere herom senere

August: Minitræf - dato og sted kommer senere

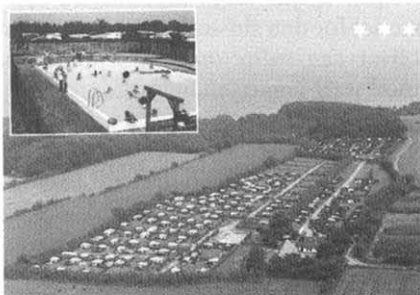
September: Torsdag den 24. kl. 19.00

November: Torsdag den 26. kl. 19.00

Minitræf

vil i år blive afholdt på

Camping - mere herom i en senere udgave af Norminor.



Microtræf

Hvad er det? Mød op på mødet den 26. marts i Aktivitetshuset i Åbenrå, der kommer løsningen.

Henvendelse angående arrangementer kan ske til undertegnede på telefon 74 53 47 89.

A-1363 Jørgen Nissen

NORDJYLLAND

Ved juleafslutningen den 15. december 1991 mødtes vi på parkeringspladsen i Fosdalen, tæt ved Vesterhavet. Vejret var pragtfuldt (forårsagtigt), men tilslutningen var ikke så voldsom.

Alligevel havde vi en hyggelig eftermiddag med gløgg og æbleskiver hos Birthe og Steen i Gøttrup. Tak for Husly.

Week-end opholdet

den 15.-16. februar 1992, måtte vi desværre aflyse p.gr.a. manglende tilslutning.

Søndag den 15. marts

kl. 14.00

Årsmødet 1992 finder sted i klubhuset ved Knallertbanen, Flødalsvej i Sven-

strup. Vi opfordrer alle til at møde op med gode ideer til aktiviteter i det nye år.

Der vil blive vist film efter mødet og der er kaffe og hjemmebagt brød. Evt. tilmelding til 98 18 23 29 eller 98 22 30 38.

SYDFYN OG ØERNE

Vi har flyttet vores klubdag, så det i stedet for den sidste tirsdag i måneden bliver *den sidste mandag i måneden*, med start i marts måned.

Minitræf

Den 12.-14. juni afholder vi vores årlige minitræf. Det bliver i år på Ronæs Strand Camping, Ronæsvej 10, Ronæs Strand, 5580 Nr. Åby.

Der kan lejes campingvogn og hytter ved henvendelse til campingpladsen på telefon 64 42 17 63.

Alle er velkomne og I skal ikke holde jer tilbage, selvom jeres bil ikke ligner et glansbillede - der er ingen der peger fingre!

Der er slet ingen undskyldning for ikke at komme, for det er som sædvanligt meget fint vejr i den week-end og iøvrigt plejer vi at hygge os vældigt.

Tilmelding til minitræffet kan ske til Peder og Solveig Mikkelsen på telefon 64 47 26 04

A-1757 Lars Mikkelsen



Et par glimt fra tidligere års minitræf

ÅRSMELDING - MØREGRUPPEN 1991

I fjor var det vår tur til å arrangere sommertreff. Vi begynte tidlig å undersøke forskjellige alternative campingplasser. Da dette ble bestemt, ble tiden fremover brukt til planlegging av treffen. Det er jo en del som skal ordnes for at alt skal klaffe. Etter en del møter og aktiviteter var alt klart for den store helgen, som etter vår mening gikk ganske smertefritt for seg.

Når det gjelder regnskapet for trefet, så melder kassereren vår fra om at det er i balance. Godt planlagt med andre ord. Treffet var jo selvsagt hovedaktiviteten i året som gikk. Ved siden av dette så var vi med på forskjellige aktiviteter som Storfjorden Automobil Klubb arrangerte. Som kjent for enkelte er A-057 Lidvard Lundanes formann i denne lokale veteranklubb. Derfor er det liksom naturlig at Minorene våres er med på deres tilstelninger. Vi hadde bl.a. et par Minorer representert på SAK sin utstilling 27. - 28. september. Det begynner å bli ganske stor interesse for eldre biler her i Ålesund, også for Minoren. Utstillingen inneholdt også andre engelske "oldies", som 3 stk Rolls Royce, MGA, MGB, Bentley, 2 Jaguar, 3 Mini, 2 Rover osv. Det var med andre ord rene

paradiset for oss som liker engelske biler...

Når det gjelder medlemmene og deres biler så har ikke aktiviteten vært stor. A-1339 Henry Eide har skiftet ut den trofaste 950'n med en Ford Mexico 1600 motor. Det som står igjen før treffet i år er sterkere bremses, 2 doble forgassere, extra støtdempere, krenningsstabilisator o.l. Siden han nå avtjener sin verneplikt i det Norske Forsvar, blir det lite "mekking" på Minoren.

Lidvard har solgt en av sine Minorer, så det blir spennende å se om denne blir restaurert snart. Ellers så fikk vi et nytt medlem i fjor, nemlig Dagfinn Ørjasetter. Han har en totalrestaurert Van, som er i meget bra stand. Den er forresten å se på siste siden av klubbens kalender.

Nå for tiden står bilene i vinterlagring. Vi ser virkelig frem til våren, for da skal det kjøres og pusses Minor!

Hvor mange av oss som skal delta på årets sommertreff, er usikkert. Men noen blir det nok.

Vi ses til sommeren!

SMØRING

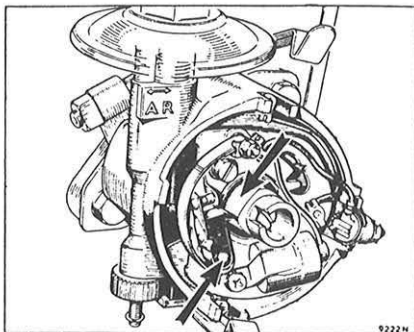
Smørekanden er et meget vigtigt redskab i det forebyggende arbejde. Det er utroligt så mange steder en dråbe olie gør godt.

Strømfordeleren

må kun smøres med sparsomhed, ca. for hver 10.000 km. Hvis ikke den har været smurt regelmæssigt vil det være godt at smøre oftere indtil den er smurt igennem. Du må kun give et par dråber olie ad gangen. Olien skal have tid til at fordele sig. Olie kryber ind alle steder når den får tid nok. Det hjælper ikke at give den en masse olie på en gang. Det vil kun give dig problemer med fedtede kontakter og svigtende tænding.

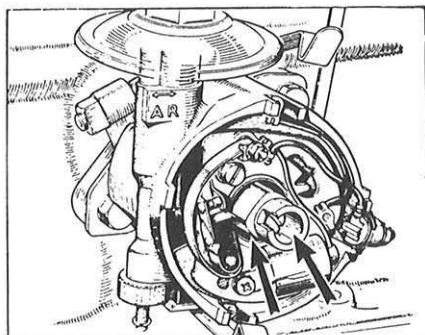
Der er mange bevægelige dele i strømfordeleren og jo mere velsmurt den er, jo bedre motorgang. En dårligt smurt fordeler kan ofte direkte give anledning til manglende trækraft og dårlig motorgang.

Er strømfordeleren meget fedtet og beskidt indeni, kan du gøre den ren med en klud. Det du kan fjerne på denne måde gør kun fortræd. Når fordeleren bliver varm kan olien "fordampe" og grise kontakter og fordelerdæksel til.



En enkelt dråbe olie på knasten fordelt med en finger er nok. 1/2 dråbe på kontaktarmens aksel er nok.

Fjederen fra vacuumdåsen kan bruge en enkelt dråbe hvor den har fat i kontaktpladen.



3 dråber olie ned ved knasten smører kontaktpladen og lidt finder vej ned til svingklodserne.

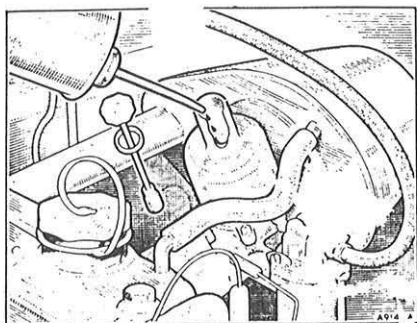
3 dråber olie under rotoren smører knastlejet og lidt finder vej ned til svingklodserne.

En enkelt dråbe olie på den riflede fingerskrues gevind forhindrer den i at gro fast.

Karburatoren

kan du smøre så tit du har lyst. Det er især spjældakslen (den aksel speederkablet har fat i) der hurtigt bliver tør. Også her gælder det, at alt hvad der kan bevæge sig skal have et par dråber olie. Speederkabel og chokerkabel skal også smøres.

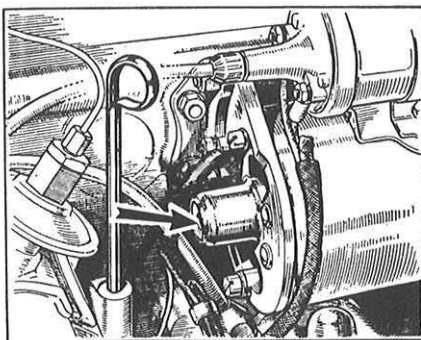
Karburatorens dæmperstempel (tegningen) skal smøres "således at stemplets hule styreaksel er fyldt op til ca. 13 mm fra akslens top"!! Den er strid! Hvor mange har prøvet at måle efter?



Jeg "måler" ved at skrue toppen løs, løfte den et par cm og trykke den ned igen. Hvis der er modstand med det samme er der olie nok på. Hvis der ingen modstand er før den næsten er i bund fylder jeg efter. Det er sjældent der er brug for at fylde efter. For lidt olie giver urolig motorgang og nedsat accelerationsevne. For megen olie finder vej ind i klokken og hæmmer dens bevægelse efterhånden som det kokser til.

Dynamo

kan du kun smøre i den ene ende uden at skille den ad. I forenden er der et kugleleje der er pakket med fedt, så



det kan holde til mange 1000 kilometers kørsel.

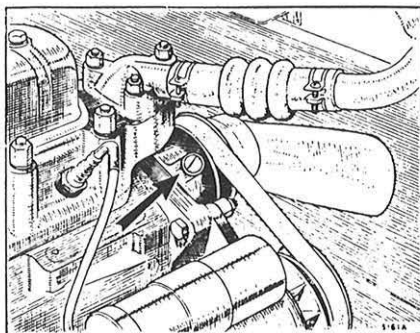
2 dråber olie for hver 5000 km er passende, men også her gælder det, at hvis den ikke er smurt regelmæssigt, vil det gavne at smøre lidt oftere indtil den er gennemsmurt. En smørekande med bøjeligt rør er god til dette smørested.

Vandpumpen

smøres med fedt - hvis det kan lade sig gøre. De fleste af os kører i dag med vandpumper der ikke kan smøres.

Er du den lykkelige ejer af en vandpumpe der kan smøres, skal den smøres med fedt for hver 20.000 km.

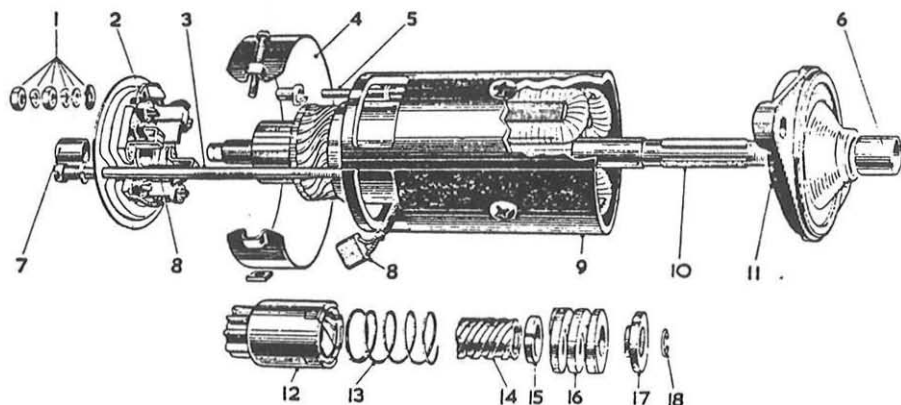
De helt gamle vandpumper er forsynet med en lang smørenippel, som skal have 2-3 slag med fedtsprøjten.



De lidt nyere er forsynet med en skrue (tegningen på side 13) som skrues af. Gør godt rent omkring skruen inden den skrues af. Put så meget fedt ned i

hullet som skruen er stor og sæt skruen i igen. Når vandpumpen bliver varm, skal fedtet nok finde ned til lejerne.

Startmotoren



må du afmontere for at kunne smøre. En gang om året vil være tilstrækkeligt for de fleste.

Bøsningerne 6 og 7 er porøse og kan rumme en masse olie. Giv dem et godt sprøjt hver og lad startmotoren ligge et døgn hvis du kan. Tør det overskydende af inden du monterer den igen.

Startdrevets snegl (14) skal være ren og sparsomt smurt. Det må ikke sejle i olie. Nogen har nok oplevet, at startmotoren drøner rundt uden at den går i indgreb når det er koldt. Det skyldes at drevet er smurt for meget og at asbeststøv fra koblingen er blandet op i olien så det bliver for sejt. Når det så bliver koldt bliver det endnu mere vanskeligt for drevet at blive slynget ind i startkransen.

Når du drejer drevet ud med hånden, skal fjederen (13) kunne trække drevet ind igen. Kan den ikke det må

du vaske drevet ud i petroleum. Fyld en dåse med petroleum. Drej drevet rundt nede i dåsen, vask og skyl indtil det er rent. Tør drevet af og smør sne- glen sparsomt med olie.

Blæsermotoren

kan også kun smøres hvis du afmonterer den. Når det er koldt kan den hyle og skrige noget så hjerteskerende hvis den trænger til olie.

I begge ender af motoren er der en stor kugleformet porøs bøsning der kan rumme olie nok til flere års forbrug. Efter fabrikantens mening åbenbart nok til hele bilens levetid, da det ikke umiddelbart kan lade sig gøre at smøre.

Du har to muligheder. Enten skiller du motoren ad, tager bøsningerne ud og lægger dem i olie et par døgn og samler det hele igen. Eller også træk-

ker du turbinen eller vingen af, så du kan smøre ind ved akselen. I den anden ende må du bore et lille hul, så du kan få lidt olie ind. Denne sidste fremgangsmåde er nok den letteste og sikreste, da motoren ikke ligefrem er servicevenlig.

Det øvrige i motorrummet, hjelmlås, hjelmholder, vandhane og kabel m.m. skal også have et par dråber i ny og næ.

Se dig omkring, når du har næsen inde under hjelmen og en smørekande i hånden. Hvis der er noget der ser lidt tørt ud, betaler det sig at give lidt olie.

En dråbe olie på batteripolerne holder forbindelsen i orden. En dråbe olie på bolte, møtrikker og skruer forhin-

drer dem i at gro fast. Lidt olie på inderskærmene og ved pladesamlinger hæmmer rust. Det behøver ikke at se griset ud. Du kan tørre det af med det samme. Den smule det bliver tilbage efter kluden er nok. Det er et maskinrum og i et rigtigt maskinrum er alt vasket i olie. Selvfølgelig skal du forsøge at friholde ledningsnet, gummidele og lignende dele, men de tåler nu en del inden det bliver nødvendigt med en udskiftning.

Hvis der er noget du gerne vil have forklaret lidt bedre, er du velkommen her i huset den sidste lørdag i måneden.

God smørelyst

A-120 Anton Kamp

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 Alesund.
Læs mere om sommertræf 1992 på formandens side.

NORMINOR

Nr. 75 Januar 1992

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Benzinsystemet smøring og vedligeholdelse og de nye bestemmelser ved syn af biler.
Det er noget af det du kan læse om i dette nummer af Norminor

I disse to numre af Norminor kan du læse de to første artikler om smøring og vedligeholdelse, skrevet af A-120 Anton Kamp

TIL NORDPOLEN

etter Morris Minor

Den 14. Desember 1991 dro A-322 Trygve og A-1571 Bjørn Aksnes til Tollå i Beiaren for å kjøpe bil. 750 km en vei. Bilen ble første gang avertert for salg i 1987, men ingen hadde kjøpt den da de syntes at den stod for langt nord.

Vi startet klokken 13 (etter først å ha solgt Bjørns 1956 Traveller til Hans Volden. Han kom med nattoget til Verdal, for så å returnere til Oslo samme dag).

De første 50 km var det fint tørt føre, men så begynte det å snø, og det snødde og det snødde. Sent på kvelden kom vi til Rognan og der tok vi en stopp for å besøke medlem Viggo Pedersen med familie. Vi ble tatt hjertlig imot og ble traktert med kaffe og pizza. Neste morgen dro vi videre, etter en vei som ble bare brattere og smalere det lenger vi kjørte. Etter en del vidervedigheter kom vi til slutt til en lang trang dal. Helt i enden av dalen på den siste gården stod bilen. En to-dørs saloon 1963, med 104000 på telleren og med originale (hele) matter og plettfritt interiør. En liten skade på en forskjerm, ellers så var det uten lyter av noe slag.

Klokken var blitt 11 på dagen og vi måtte skynde oss å få bilen på hengeren før

det ble for mørkt. Dette gikk greit. Så bar det sydovert igjen. Men hvor lenge var Adam i Paradis? Da vi hadde kommet opp på toppen av den første fjellovergangen kjørte vi likeså godt av veien, med bil og henger. Det snødde og det blåste og med 1 meter snø på flat mark tok det oss en time før vi hadde fått doningen på veien igjen.

Det snødde og det snødde, og da vi kom til Mo i Rana var det slutt på kjettingene, og nye var ikke å få kjøpt. Vi fortsatte uten, men da vi kom til Korgenfjellet ble det kaldere, og med det bedre føre. Etter 13 timer var vi igjen tilbake i Verdal.

Bjørn som er den nye eieren, er nå i full sving med å pusse opp bilen. Han har funnet del flere feil, men bilen er i en meget god forfatning og ventes på veien igjen til sommeren.

A-322 Trygve Sandberg



HVAD ER DEN STØRSTE FORSKEL på drenge og mænd?

Da vi blot ved at læse vort gode blad kan se at de fleste hellere vil læse i bladet end skrive i det, besluttede jeg at komme med et indlæg til Norminor. Som på formandens opfordring vil jeg gerne skrive lidt om min Minor.

Jeg købte den - en Morris 1000 super Pick-up, årgang 1968 på gule plader, i 1988. Derudover en ton stumper, motorer, gearkasser og et originalt stållad uden rust. Det har jeg stadig og stadig uden rust. Jeg havde på det tidspunkt en Morris Pick-up i forvejen, det var en 70'er på hvide plader. Da jeg ikke er vild med at køre med seler, og den havde en del rust og allerede var svejst i vangerne og da jeg kun bruger den om sommeren, besluttede jeg at jeg ville have en i bedre stand. Ligeledes ville

jeg have en på gule plader, ja - du læste rigtigt - en på gule plader, da den bl.a. er billigere i afgift.

De første par år kørte jeg rundt i den som den så ud ved køb - jeg shinede den bare lidt op med andre sæder, farver på fælgene og pynteringe i disse, monterede et rimeligt stereo og 4 højttalere, tæpper og plyds i førerhuset.

Så kom forår 1991. Jeg havde gået og puslet med nogle ombygningssideer og da den skulle synes i foråret 1991 besluttede jeg at nu skulle der ske et eller andet. Jeg ville have et lad som lå oven på baghjulene og i fuld bredde. Da jeg nu skulle have et nyt lad, skulle det være et ordentligt lad. Da jeg aldrig har kunnet finde en god plads til reserverhulet, forhørte jeg mig på bilinspek-



tionen om ikke der måtte være to, og så montere dem som hævet boggie. Jeg fik at vide at jeg måtte have slugt noget jeg ikke kunne tåle. Det blev jeg ikke meget klogere af, så jeg spurgte pænt om det betød ja eller nej?

Nu blev han klar over, at jeg mente det jeg havde spurgt om. Herefter fortalte han hvordan jeg skulle og hvordan jeg ikke skulle gøre for at få dem anbragt, så han ville syne det. Så var den klarert - hjem i garagen, opfinde en tredieaksel til mine reservehjul. Op på synshallen igen, det var OK.

Nu det næste problem; bilen var blevet lidt længere, så jeg målte op til det nye lad. Bredden skulle jo være fuld bredde 152 cm + beslag. Længden den blev hele 175 cm + plads til mine udstødningsrør, som er ført op bag førerhuset. Bilen har nu en total-længde på 4 meter, eller godt 35 cm længere end originalen. Nu var tiden inde, min Morris skulle synes. Jeg var spændt som på min første skoledag. Afhentede bilen senere samme dag, stadig spændt på hvad bilinspektøren sagde til ombygningen. Bortset fra at bilen skulle vejes om og at trækket sad

30 cm inde under bilen, var der faktisk ikke noget. Der skulle selvfølgelig laves bremses, som om at det var noget nyt. Jeg kørte til den lokale Kongelige vejer, fik bilen vejjet (se kopi af attest).

NR.: 103392

STATENS VEJER DANMARK

For: Zofugen Nibsen
 adresse: Groftvej 7, Løvs Hedevej er fortaget vejinger til

konstatering af nedenstående køretøjer/egenvegi:

motorvogn	fabrikat <u>morris 1000</u>	stel nr. <u>244722</u>	reg. nr.
traktor	akset		
afhængigvogn	fabrikat	stel nr.	reg. nr.
sættevogn	akset		
motorcykel	fabrikat	stel nr.	reg. nr.
sidevogn			

ART	KAROSSERI	motorv.	afhængigv.	TILBEHØR	motorv.	afhængigv.
personvogn	<input type="checkbox"/> åben	<input checked="" type="checkbox"/> lukket	<input type="checkbox"/>	reservehjul	<input checked="" type="checkbox"/> 2 stk.	<input type="checkbox"/>
varevogn	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	bagage/cykelst.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
lastvogn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> alm. lad	<input type="checkbox"/>	kofanger	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sættevogn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> kreaturhæk	<input type="checkbox"/>	bagage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
trakt.vogn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> u. side	<input type="checkbox"/>	træk for pgh.	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kølevogn	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> i sidet	<input type="checkbox"/>	læsekan sammenfold.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> forsmæk	<input type="checkbox"/>	læseanordning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
campingvogn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> bagsmæk	<input type="checkbox"/>	radio/telefon	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
afhængigvogn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> dørskammel	<input type="checkbox"/>	betag til langgods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traktor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> tippelad	<input type="checkbox"/>	gastank/flaske	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
forvogn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> lukket førerhus	<input type="checkbox"/>	presenning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
motorcykel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> antal personer	<input type="checkbox"/>	presenning stativ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
chassis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> camping indr.	<input type="checkbox"/>	kølemaskine/kab.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Figur:				taxameter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

motorvogn for	460	kg	920	kg
- bag	460	kg		
- bogie sænket		kg		
afhængigv. for		kg		
- bag		kg		
- bogie sænket		kg		
- akset afhæng (bogie sænket)		kg		
Motorcykel		kg		
motorvogn for		kg		
- bag		kg		
akset afhæng (bogie sænket)		kg		
Tilskolet		kg		

Di anførte vægte omfatter motorvognens beholdninger af brændst., kølevand og smørefolier. (Der forudsættes tom tank)

Kopi
 Hedevej 7, Løvs Hedevej
 E. GULDBRANDT
 1976
 Statistisk Institut vejer og måler

Efter at Peder Mikkelsen, Pejrup, havde skiftet alle hjulcylindre på bilen kørte jeg tilbage til synshallen til omstilling. Han kiggede på vejrerseddel, regnede lidt, spurgte om jeg kunne dreje

REGISTRINGSATTÆST
CERTIFICAT D'IMMATICULATION

DANMARK
(DK)

REGISTRINGSATTÆST
CERTIFICAT D'IMMATICULATION

DANMARK
(DK)

1) Ejenker MORRIS 1000 SUPER 244722	2) Registreringsdato 29.12.88	3) Plade LB 91703	4) Cj. nr. 3
5) Ejerens navn JØRGEN NISSEN	6) Kendeplade 1017902202	7) Årsmåned 05.10.89	8) Motor 80
9) Adresse ODINSVEJ 42 6100 HADERSLEV	10) Registreret første gang 19.07.68	11) Registreret første gang 19.07.68	
12) Registreringsnummer 244722	13) Registreret første gang 19.07.68	14) Registreret første gang 19.07.68	
15) Registreringsnummer 244722	16) Registreret første gang 19.07.68	17) Registreret første gang 19.07.68	
18) Registreringsnummer 244722	19) Registreret første gang 19.07.68	20) Registreret første gang 19.07.68	
21) Registreringsnummer 244722	22) Registreret første gang 19.07.68	23) Registreret første gang 19.07.68	
24) Registreringsnummer 244722	25) Registreret første gang 19.07.68	26) Registreret første gang 19.07.68	
27) Registreringsnummer 244722	28) Registreret første gang 19.07.68	29) Registreret første gang 19.07.68	
30) Registreringsnummer 244722	31) Registreret første gang 19.07.68	32) Registreret første gang 19.07.68	
33) Registreringsnummer 244722	34) Registreret første gang 19.07.68	35) Registreret første gang 19.07.68	
36) Registreringsnummer 244722	37) Registreret første gang 19.07.68	38) Registreret første gang 19.07.68	
39) Registreringsnummer 244722	40) Registreret første gang 19.07.68	41) Registreret første gang 19.07.68	
42) Registreringsnummer 244722	43) Registreret første gang 19.07.68	44) Registreret første gang 19.07.68	
45) Registreringsnummer 244722	46) Registreret første gang 19.07.68	47) Registreret første gang 19.07.68	
48) Registreringsnummer 244722	49) Registreret første gang 19.07.68	50) Registreret første gang 19.07.68	
49) Registreringsnummer 244722	50) Registreret første gang 19.07.68	51) Registreret første gang 19.07.68	
50) Registreringsnummer 244722	51) Registreret første gang 19.07.68	52) Registreret første gang 19.07.68	
51) Registreringsnummer 244722	52) Registreret første gang 19.07.68	53) Registreret første gang 19.07.68	
52) Registreringsnummer 244722	53) Registreret første gang 19.07.68	54) Registreret første gang 19.07.68	
53) Registreringsnummer 244722	54) Registreret første gang 19.07.68	55) Registreret første gang 19.07.68	
54) Registreringsnummer 244722	55) Registreret første gang 19.07.68	56) Registreret første gang 19.07.68	
55) Registreringsnummer 244722	56) Registreret første gang 19.07.68	57) Registreret første gang 19.07.68	
56) Registreringsnummer 244722	57) Registreret første gang 19.07.68	58) Registreret første gang 19.07.68	
57) Registreringsnummer 244722	58) Registreret første gang 19.07.68	59) Registreret første gang 19.07.68	
58) Registreringsnummer 244722	59) Registreret første gang 19.07.68	60) Registreret første gang 19.07.68	
59) Registreringsnummer 244722	60) Registreret første gang 19.07.68	61) Registreret første gang 19.07.68	
60) Registreringsnummer 244722	61) Registreret første gang 19.07.68	62) Registreret første gang 19.07.68	
61) Registreringsnummer 244722	62) Registreret første gang 19.07.68	63) Registreret første gang 19.07.68	
62) Registreringsnummer 244722	63) Registreret første gang 19.07.68	64) Registreret første gang 19.07.68	
63) Registreringsnummer 244722	64) Registreret første gang 19.07.68	65) Registreret første gang 19.07.68	
64) Registreringsnummer 244722	65) Registreret første gang 19.07.68	66) Registreret første gang 19.07.68	
65) Registreringsnummer 244722	66) Registreret første gang 19.07.68	67) Registreret første gang 19.07.68	
66) Registreringsnummer 244722	67) Registreret første gang 19.07.68	68) Registreret første gang 19.07.68	
67) Registreringsnummer 244722	68) Registreret første gang 19.07.68	69) Registreret første gang 19.07.68	
68) Registreringsnummer 244722	69) Registreret første gang 19.07.68	70) Registreret første gang 19.07.68	
69) Registreringsnummer 244722	70) Registreret første gang 19.07.68	71) Registreret første gang 19.07.68	
70) Registreringsnummer 244722	71) Registreret første gang 19.07.68	72) Registreret første gang 19.07.68	
71) Registreringsnummer 244722	72) Registreret første gang 19.07.68	73) Registreret første gang 19.07.68	
72) Registreringsnummer 244722	73) Registreret første gang 19.07.68	74) Registreret første gang 19.07.68	
73) Registreringsnummer 244722	74) Registreret første gang 19.07.68	75) Registreret første gang 19.07.68	
74) Registreringsnummer 244722	75) Registreret første gang 19.07.68	76) Registreret første gang 19.07.68	
75) Registreringsnummer 244722	76) Registreret første gang 19.07.68	77) Registreret første gang 19.07.68	
76) Registreringsnummer 244722	77) Registreret første gang 19.07.68	78) Registreret første gang 19.07.68	
77) Registreringsnummer 244722	78) Registreret første gang 19.07.68	79) Registreret første gang 19.07.68	
78) Registreringsnummer 244722	79) Registreret første gang 19.07.68	80) Registreret første gang 19.07.68	
79) Registreringsnummer 244722	80) Registreret første gang 19.07.68	81) Registreret første gang 19.07.68	
80) Registreringsnummer 244722	81) Registreret første gang 19.07.68	82) Registreret første gang 19.07.68	
81) Registreringsnummer 244722	82) Registreret første gang 19.07.68	83) Registreret første gang 19.07.68	
82) Registreringsnummer 244722	83) Registreret første gang 19.07.68	84) Registreret første gang 19.07.68	
83) Registreringsnummer 244722	84) Registreret første gang 19.07.68	85) Registreret første gang 19.07.68	
84) Registreringsnummer 244722	85) Registreret første gang 19.07.68	86) Registreret første gang 19.07.68	
85) Registreringsnummer 244722	86) Registreret første gang 19.07.68	87) Registreret første gang 19.07.68	
86) Registreringsnummer 244722	87) Registreret første gang 19.07.68	88) Registreret første gang 19.07.68	
87) Registreringsnummer 244722	88) Registreret første gang 19.07.68	89) Registreret første gang 19.07.68	
88) Registreringsnummer 244722	89) Registreret første gang 19.07.68	90) Registreret første gang 19.07.68	
89) Registreringsnummer 244722	90) Registreret første gang 19.07.68	91) Registreret første gang 19.07.68	
90) Registreringsnummer 244722	91) Registreret første gang 19.07.68	92) Registreret første gang 19.07.68	
91) Registreringsnummer 244722	92) Registreret første gang 19.07.68	93) Registreret første gang 19.07.68	
92) Registreringsnummer 244722	93) Registreret første gang 19.07.68	94) Registreret første gang 19.07.68	
93) Registreringsnummer 244722	94) Registreret første gang 19.07.68	95) Registreret første gang 19.07.68	
94) Registreringsnummer 244722	95) Registreret første gang 19.07.68	96) Registreret første gang 19.07.68	
95) Registreringsnummer 244722	96) Registreret første gang 19.07.68	97) Registreret første gang 19.07.68	
96) Registreringsnummer 244722	97) Registreret første gang 19.07.68	98) Registreret første gang 19.07.68	
97) Registreringsnummer 244722	98) Registreret første gang 19.07.68	99) Registreret første gang 19.07.68	
98) Registreringsnummer 244722	99) Registreret første gang 19.07.68	100) Registreret første gang 19.07.68	

29.12.88	LB 91703	3
1017902202	10.10.91	80
GUL	19.07.68	
BENZIN		
7	875	350
SLEV		
	1225	
	700	1 EL.2
	S 623	
	09.10.91	
NKOBLING		
SIDEFJÆLE		
	800 KG	
	450 KG	
GODSTRANSPORT		
ED OMREGISTRERING		
	07.68	48
AFGIFTSATTÆST		
	1	1 01
SCHARF		
2238		

CENTRALREGISTERET
FOR MOTORKØRETOJER
Dato 05.10.89
MOTOC 199

Hardelejer
299A

frit med en trailer, når nu trækket sid-der inde under vognen, - det kan den. OK sagde han!
Bilen er nu synet med reservehjule-
ne som hævet boggie (dog uden de
brede fælge). P.gr.a. det nye lad og den
ekstra aksel vejer min Morris nu 125 kg
mere end originalen (se kopi af regi-
streringsattest). Det har ikke været no-
gen skade at få de ekstra kg at slæbe
rundt på, da den nu ligger urokkelig
godt på vejen. I øjeblikket går jeg og

pusler med flere detaljer som jeg håber
at have færdig til alle sommerens træf.
I alle tilfælde er den færdig til sommer-
træffet, hvor den er med. Vi ses til juli
på Carlsberg Camping.
Dette projekt viser, at hvis man
spørger bilinspektionen først, kan me-
get faktisk lade sig gøre. De uoriginale
Morris'er længe leve!
Hvad forskel der er på drenge og
mænd? - prisen på deres legetøj!
A-1363 Jørgen Nissen

GAVEN TIL DE YNGSTE

**Miniature Minor
is pedal powered**



CONTINUING the tradition established by Austin's classic J40 pedal car (see page 73)

is the fine Minor Junior produced by the Morris Minor Centre, Bath.

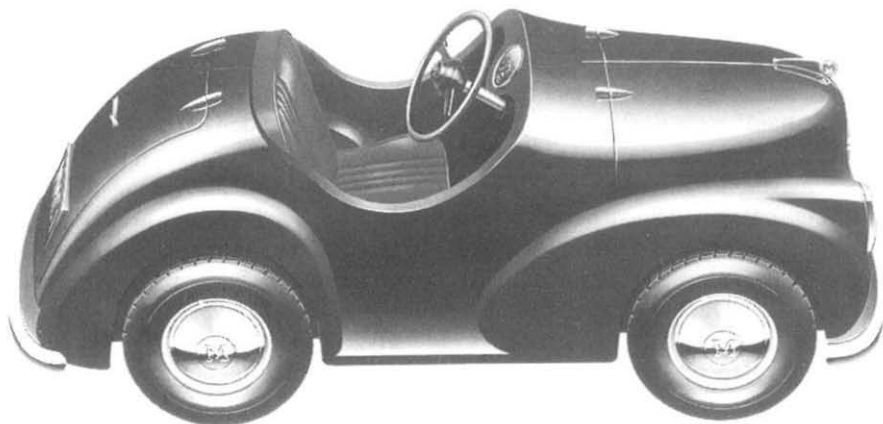
Like the J40, the Minor Junior comes with dummy engine, working headlights and horn, plus chromed brass badges and stainless steel hubcaps. The pedals are adjustable for leg length, so it should fit a variety of young drivers.

The price, though, is what you might pay for a usable full-size Minor... The Minor Junior costs £1098 plus VAT, from the Morris Minor Centre on 0225 334444, fax 723804.

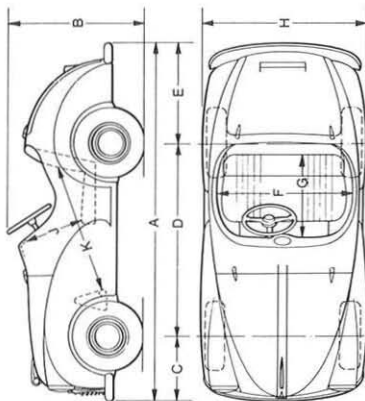
A-1119 Norbert Klinke har sendt os ovenstående udklip som stammer fra et engelsk bilblad. Der er dog en fejl i annoncen - nemlig prisen. Den er ved nærmere undersøgelse ikke som der står 1098 pund men derimod 1700 pund + moms.

Er der nu nogen som har fået vældig lyst til at se vidunderet så kan den ses hos A-120 Anton Kamp, Nordisk Morris Minor Lager i Asferg, som har fået et eksemplar hjem til Danmark. De tekniske specifikationer på næste side og billedet herunder stammer fra en brochure som Anton har sendt til os.

Vil i et af de næste Norminor lave en test af bilen - og se om den lever op til de yngstes forventninger.



DIMENSIONS



A	B	C	D	E
50 47/16 in (1.58m)	21 0/16 in (0.64m)	1 1/16 in (0.25m)	21 5/16 in (0.54m)	43 5/16 in (1.04m)
F	G	H	J	K
10 11/16 in (0.585m)	10 3/16 in (0.38m)	21 3/16 in (0.685m)	18 0/16 in (0.305m)	20 4 1/2 in (max) 20 3/16 in (min) (0.72m (max)) (0.60m (min))

SPECIFICATION

Bodywork:

High quality, self-coloured composite moulding, with opening bonnet showing detailed moulded engine and radiator. Opening boot-lid and panelled compartment.

Chassis:

Robust welded perimeter frame constructed from 1in x 1in square-section tubing, coated with tough resin-based paint.

Weight:

110lbs

Power/Transmission:

Dummy 'A' series engine with spark plugs, removable oil cap, and identification plates. Moulded radiator with removable cap. Motive power by pedals connected to a cranked rear axle driving one rear wheel with adjustment for leg length.

Brakes:

Hand operated transmission brake with parking detent. Left hand brake lever connected to friction banding operating on rear axle mounted cast aluminium brake drum.

Steering:

Cast aluminium steering wheel connected to a direct-acting drop-arm and track rod steering system, providing extremely light and accurate steering.

Wheels and Tyres:

12in pressed steel disc wheels, equipped with 4.10-3.50 tubed pneumatic tyres.

Electrical Equipment:

Six volt heavy duty dry-cell battery, supplying power through a braided wire loom to front headlights and horn. Both operated by dashboard mounted switches.

Instruments:

Facsimile combined speedometer and fuel gauge, white on black with face with chromed brass bezel.

General Equipment:

Tough, Chromium plated steel bumpers front and rear, securely mounted direct to chassis. Chromium plated cast brass bonnet badge and handle. Chromium plated cast brass bonnet and boot hinges. Chromium plated cast 'Minor Junior' badge and boot handle. Pressed stainless-steel hub-caps with pressed 'M' emblem. Self-adhesive individual silver-on-black number plate.

Interior:

Padded fluted and piped vinyl bench seat. Fully enclosed driveshaft mechanism. Interior panelled in body-colour composite mouldings.

Colours:

Cream with red interior. Black with red interior. Red with red interior.

Prices & Accessories:

Please see separate list.

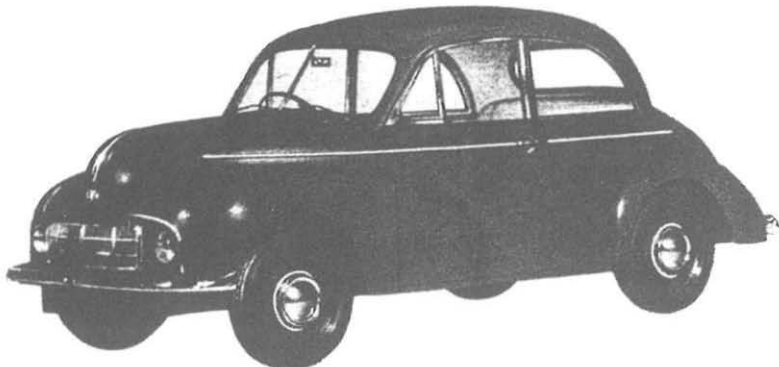
MORRIS MINOR CENTRE (BATH) LIMITED

The Old Mill, Monkton Combe, Bath, Avon, BA2 7HD. Tel: 0225 334444 Fax: 0225 723804



THE ISSUE OF THIS BROCHURE DOES NOT CONSTITUTE AN OFFER AND THE RIGHT IS RESERVED TO ALTER PRICES AND/OR SPECIFICATIONS AT ANY TIME WITHOUT NOTICE

Artiklen på disse sider stammer fra et *Domi*-nyt fra 1948, som A-322 Trygve Sandberg har sendt os.



Den nye MORRIS Minor

Dyrtiden i Europa og de kolossale og stadig stigende skatter på automobilkørselen har bevirket, at interessen for en mindre vogn, der er billig i anskaffelse og billig i drift, nu er større end nogensinde før. Som sine berømte forgængere er den nye Morris Minor en økonomisk model, der er skabt til denne temmelig magre efterkrigstid. Den megen snak om velstandens tilbagevendende og rigeligere benzintilførsler samlede ganske vist for en tid interessen om de større vogne.

Men Nuffield Organisationen viste bedre, og den afdeling, der har beskæftiget sig specielt med fremstilling af mindre vogne, har ikke været den mindst travle, da man gik i gang med at lægge et program for efterkrigstidens produktion. Organisationen har altid været interesseret i at fremstille vogne, der kunne køre med de lavest mulige vedligeholdelsesomkostninger, og den berømte Morris «8» er det bedste bevis for, at det er muligt.

Målet for den nye Morris Minor har da også været ikke alene at holde den høje standard Morris «8» havde skabt både med hensyn til økonomi og ydeevne, men så vidt muligt at forbedre den.

Indre bredde.

Den nye Morris Minor er en mindre vogn, der er enestående med hensyn til rummelighed. Denne vognstype har altid forhen været forbundet med begrebet af klemte passagerer. I bestæbelserne for at holde brændstofforbruget lavt, var pladsen inde i vognen uundgåeligt begrænset for at holde vognens ydre dimensioner så små som mulig. For det er naturligt, at jo større vognen er, des mere kraft kræver det at drive den frem gennem luften, accelerere den op til kørehastighed og køre den op ad bakke.

Undersøgelser foretaget samtidig med den ny models planlægning for at finde ud af passagerernes reaktion overfor mindre vogne viste, at det er begrænset bredde, passage-

rerne finder mest ubehagelig, medens plads i længden er relativt uvigtigt, alt forudsat at der er plads til benene. Det kan synes en meget simpel slutning at nå til, men undersøgelsen tog en mængde andre faktorer i betragtning, som er noget udenfor rammerne af denne artikel. Hvis svaret er så selvindlysende, hvorfor er der så ikke taget hensyn til det ved mindre vogne før?

Resultatet af dette arbejde var, at der blev fremstillet en vogn med ualmindelig stor karosseribredde for en vogn af denne størrelse. Det betød indførelse af usædvanlige proportioner med hensyn til sporvidde og hjulafstand, men forskellige eksperimenter viste, at den foreslåede kombination var en udmærket løsning på problemerne, der er forbundet med vognens stabilitet og køreegenskaber.

Vi finder derfor, at medens følelsen af at køre i en stor vogn skabes af, at der er tilpas alburom, da bibeholder den ny Minor fuldstændig en mindre vogns kompaktthed, fordi køretøjets længde klogeligt er holdt nede på de vedtagne standardmål. Vognen kan stadig være i de mindste garager og beholder således en mindre vogns hoveddyd, der er så betydningsfuld for ejeren i en verden af befærde veje og overfyldte gader.

Der er vist stor omhu for, at den forbedring i bekvemmeligheden, der er skabt ved den nye model, ikke i mindste måde påvirker brændstofføkonomien. Men, vil De sige, vognen er bredere end dens forgænger og

giver mere alburom, derfor må den være tungere og også have større luftmodstand.

Den høje økonomiske standard Morris «8» har skabt blandt tusinder af tilfredse ejere blev stadig holdt for øje under planlægningen af den nye model. Både virkningerne af vægt og luftmodstand på en vogns kraftforbrug blev studeret i detaljer. Der blev faktisk skabt en særlig afdeling for den slags undersøgelser som et led i Nuffield Organisationens langtidspolitik.

Luftmodstand.

Det blev klarlagt, at medens der kun er lidt at vinde ved forbedringer af den konventionelle motorstype, der er akcepteret verden over, så oftedes der megen spekulation på problemet at reducere den kraftmængde, der er nødvendig til at drive vognen frem med henblik på at spare brændstof.

Selv ved ret lave kørselshastigheder bruges en stor del af motorstyrken til at overvinde luftmodstanden. Spørgsmålet om luftmodstanden er derfor af vital betydning ved studiet af brændstofføkonomien. Dette hænger sammen med alburommet inde i vognen. Jo mere plads jo større benzinnregning, så det er vigtigt at anvende ingeniørkundskab på at modvirke virkningen så meget som muligt.

Luftmodstanden for et legeme, der bevæger sig gennem atmosfæren, består hovedsagelig af to faktorer. Styrken og dermed den kraft, der behøves til at vedligeholde bevægelse, afhænger af legemets størrelse og dets form. I den nye MORRIS MINOR har man forøget den første ved at fjerne følelsen af begrænset plads i vognen, men den anden er også modificeret så meget, at modvirkningen af den øgede komfort er mere end opvejet.

Der er gjort mange forsøg for at finde den rigtige karosserifacon til nedsættelse af krafttabet som følge af luftmodstand. Når man er opmærksom på, at en flad plade af en given

størrelse har fyrrer gange så stor luftmodstand som et virkelig strømliniet legeme af samme størrelse, når de føres gennem luften med samme hastighed, er det ikke vanskeligt at forstå, at selv små forandringer i en vogns facon kan reducere den nødvendige drivkraft og dermed påvirke brændstofforbruget mærkbart.

Funktionalistisk form.

At denne kendsgerning tidligere er blevet overset, kan i en vis udstrækning føres tilbage til atmosfærens gennemsnitlighed, skønt man skulle tro, at hver gang man kører på cykle selv imod den mildeste brise, ville luftmodstandens betydning for fremdriften være altfor åbenbar. Luftmodstanden ved den nye Morris Minor er betydelig mindre end for dens forgænger, selvom dens tværnsnitareal er større. Det er derfor vognen ser ud, som den gør. Tro ikke at den er resultatet af en tegners drøm. Tværtimod, vognens facon er resultatet af samvittighedsfulde videnskabelige undersøgelser, hist og her modificeret for at give plads for rent praktiske formål.

Vognens vægt påvirker også benzinregningen, men på en anden måde. Hvis man kører med konstant hastighed, er vægtens virkning forholdsvis uvigtig sammenlignet med det kraftforbrug luftmodstanden medfører. Dette gælder også ved helt lave hastigheder. På den anden side spiller vægten, hver gang vognen akcellererer eller vognens vægt løftes mod tyngdekraften, som når man f. eks. kører op ad en bakke, en dominerende rolle i benzinforbruget.

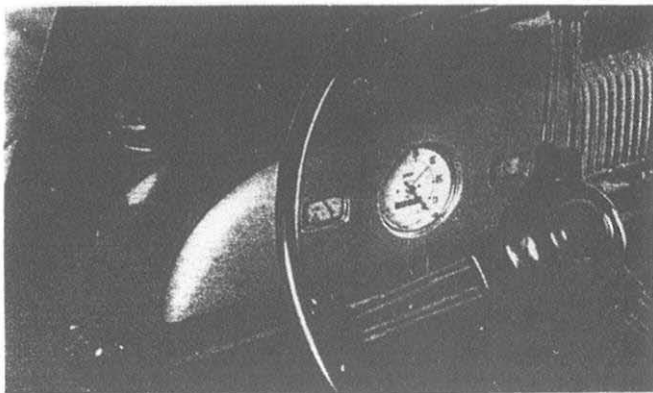
Chassisløst karosseri.

Enhver anstrengelse er udfoldet for at holde den nye vogns vægt under grænsen for en mindre vogn. Problemet var vanskeligt, fordi der ikke blot var tilvejebragt ualmindelig stor indre bredde, men det ansås også for nødvendigt at øge holdbarheden af visse mekaniske dele i vognen, som f. eks. affjedringssystemet. Dette førte til bestemmelsen om at indføre den chassisløse konstruktionsmetode, hvori karosseriet spiller en dobbeltrolle ved både at bære passagererne og også de mekaniske dele af køretøjet. Ved at undgå chassisrammen er der sparet betydeligt i vægt.

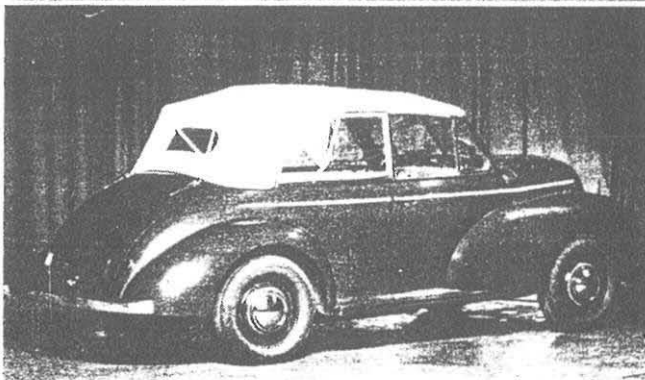
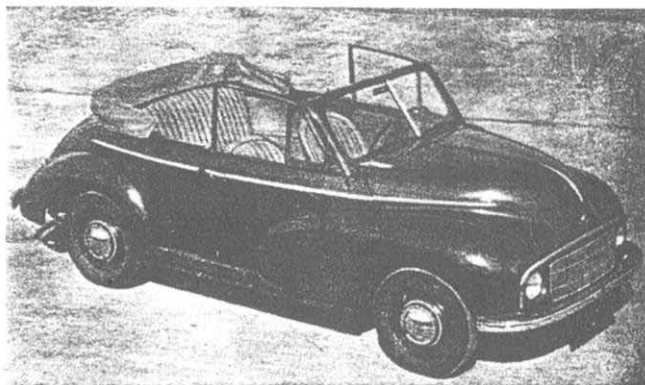
Ideen er naturligvis ikke ny. Hvad man bør huske, er, at den chassisløse konstruktionsmetode har bestået sin prøve, fordi systemet har været anvendt med succes af Nuffield Organisation i de sidste 10 år eller mere. Der er derfor opnået en rigdom af erfaring, der kan drages nytte af, når nye modeller skal udformes.

Stivhed.

Der er udvist stor omhu for at overvinde alle de praktiske problemer, der er forbundet med denne karosserifacon. Da ideen først blev



De flkst anbragte instrumenter er let aflæselige om natten ved indirekte belysning. Til venstre på instrumentbrættet er der handskerum og under det en bred hyld til pakker i hele vognens bredde.



For de mange, der foretrækker en åben vogn, har man fremstillet en 4-sædet Cabriolet Morris Minor. Vindspejlrammen er i eet med karosseriet og passer sammen med forkarmen på dørene, der har små drejelige ventilationsruder. Vinduerne, der kan ruller op og ned, giver behagelige køreforhold uden træk, når kalechen er nede.



Denne Morris Minor Saloon, der her præsenteres bagfra, giver et godt indtryk af de gennemførte linier og den afrundede karosserifacon. Kraftige kofangere buer sig om begge ender og giver øget beskyttelse.

til, vidste man kun lidt om, hvordan man skulle opnå den fornødne stivhed i en sådan struktur og samtidig holde vægten lav. Grunden til at der kræves stivhed skyldes, at vognens affjedringssystem kun kan virke, når delene er forbundet i en forholdsvis stærk enhed. Et stift karosseri reducerer også rystelserne og giver vognen modstandskraft til at tåle anstrengelsen ved hurtig kørsel på dårlige veje.

Enhedskonstruktionen i den nye Morris Minor har ikke blot sparet vægt, men har samtidig forsynet vognen med et karosseri af usædvanlig styrke. Vognen viser sig ikke at være tungere end den model den afløser, men det er lykkedes at stille en stor vogns komfort til rådighed, hvad albuenum angår, i et omfang, der hidtil er uhørt blandt små vogne.

Tro ikke at kun tekniske problemer har fået forret ved udarbejdelsen af den nye model. Det er en velkendt kendsgerning, at stålkarosseriets største fjende er rust. Med henblik på dette er det nye karosseri behandlet mod rust ved hjælp af en ny proces, hvor hele karosseriet dyppes i et kæmpebad, der indeholder en speciel opløsning, der, når den fæstner sig på overfladen, skaber en evigtvarende beskyttelse mod fugtighedens indvirken. Ved at

indføre sådan en revolutionerende behandlingsmetode, har fabriken sikret hver enkelt del i vognens samlede helhed fuld beskyttelse. Et sådant fremstød i bestræbelserne for at forlænge de billige vognes levetid er typisk for Nuffield Organisationens almindelige politik og viser hvilke anstrengelser der udfoldes i den videnskabelige masseproduktion.

Sæder mellem akslerne.

Skønt vognens samlede længde stadig er kort og svarende til standarden for små vogne, er sæderne placeret indenfor køretøjets aksler. Dette er først og fremmest gjort muligt på en vogn af denne størrelse, fordi det er lykkedes at anbringe motoren længere fremme i vognen. Det er kun ved at tage hensyn til hver brøkdeltomme af længden, at denne sædeplacering er blevet mulig. Man kører ikke alene godt både på for- og bagsæder, men arrangementet giver vognen en let næsetyngde, der tjener til at give god dynamisk stabilitet. Som ved storebroderen, Morris Oxford, er der taget hensyn til problemerne, god

vejstabilitet og styreevne. Forholdene ved den lille vogn er imidlertid vanskeligere, fordi der er større vægtvariationer mellem den tomme og den læssede vogn i forhold til vognens egenvægt.

Forhjulsaaffjedringen følger samme grundregel som den større vogn, men er lettere for at svare til den mindre vægt. Enkelthed er hovedformålet med mekanismen og også her finder vi støddæmpere specielt fremstillet til at svare til specielle forhold. Der er gjort meget for at fjerne mekanisk støj og raslen, og alle bærende dele er dimensioneret sådan, at vognen kan køres hurtigt henover dårlig vej uden uforholdsmæssigt slid.

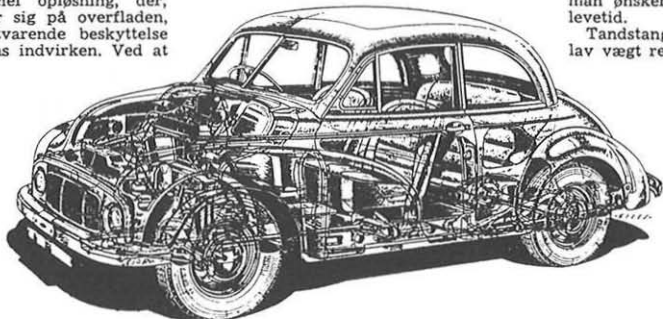
Kardanakslen er lagt meget lavt, idet der er anvendt hypoid-bagaksel. Ved denne konstruktion indgribes spidshjulet ikke som hidtil i kronhjulet ved dettes centerlinie, men betydeligt længere nede. Der ved opnås, foruden at kardanakslen kan sænkes betydeligt, mere lydløs gang, idet berøringsfladerne mellem tænderne er væsentlig større end ved den normale konstruktion.

Vognen er forsynet med tandstangsstyring, der er resultatet af en lang teknisk udvikling, som har fundet sted indenfor Nuffield Organisation. Systemet har i flere år været gennemprøvet med stort held i Riley efter krigsmodellerne. Dens hovedfordel ligger i, at man opnår perfekt styring uden anvendelse af udviklede vægstangssystemer og samtidig opnår en høj stivhedsgrad i mekanismen, hvilket er meget vigtigt, hvis man ønsker at have fuld kontrol over køretøjet.

Dækkenes levetid.

God styring er vigtig for dækkenes levetid, som altid er et problem ved vogne, der ligger godt på vejen. Man kan få meget stærkt slid på et dårlig udformet affjedringssystem, men når dette er gennemarbejdet til fuldkommenhed, kan man til gengæld køre vognen meget hurtigere rundt om hjørner og resultatet bliver det samme. Intet ødelægger bilringe hurtigere end stor fart om hjørner, hvilket man bør huske, når man ønsker at sikre dækkene lang levetid.

Tandstangsstyring i forening med lav vægt reducerer besværet med at



Tværsnit af Morris Minor. Den sammenhængende karosserikonstruktion har mindsket det nye Morris Minors vægt. Desuden har den torsionsaffjedring på forhjulene og hypoid bagaksel.

manøvrere vognen meget betydeligt. Tilmeld er forhjulene i stand til at dreje i meget store vinkler, så vognen kan vende så at sige på en tallerken. Dette er af stor betydning i stærk bytrafik.

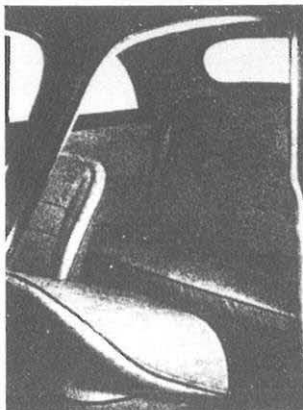
Under vognens planlægning blev der spekuleret meget på motorens tilgængelighed. Det er meget godt at sige, at den moderne motor er så pålidelig, at man aldrig behøver at kunne komme til den. Den skal dog stadig påfyldes olie og ventilerne skal af og til justeres. Der er også et stort antal småoperationer og justeringer, der fra tid til anden skal foretages på den mest fuldenkte moderne motor. Det er en af ordene ved moderne bilkonstruktion, at dette ofte fuldstændig ignoreres, så tilgængelighed forsømmes for udseende. På mange modeller er det stadium nået, hvor man kun kan se på motoren gennem et hul.

Forenden på den nye Morris Minor er formet sådan, at hele stål-overbygningen danner motorhjelmen, og når den løftes, afslører den hele motoren og dens tilbehør. Fanlen efter oliepinden, som man har været vant til, er endelig afskaffet. Ikke alene er alting let at nå, men projektørerne er anbragt sådan, at man får automatisk lys på motoren, når parkeringslysene er tændt. Om natten er dette en meget stor fordel, og virkningen er opnået uden nogen komplicerede forandringer af køretøjet eller nogle af dets dele. Et sådant træk er enestående blandt billige vogne og vil hæve standarden, også blandt vognens konkurrenter.

Førerens udsyn.

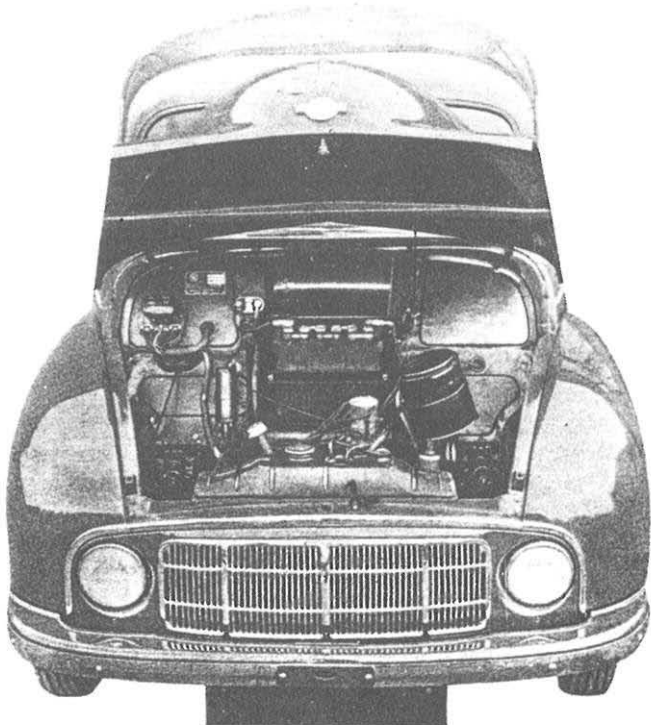
Problemet forbundet med forbedret vægtfordeling er allerede nævnt. En vigtig følge af at placere sæderne mellem akslerne er, at førersædet er anbragt meget nærmere ved køretøjets forende. Dette giver bedre udsyn takket være den kortere motorhjelmen foran føreren, og det er først efter at have kørt med den nye vogn nogen tid, at man mærker det ufordelagtige ved at have lang motorhjelmen, når man igen kører i en vogn af den konventionelle type.

Morris Minor giver bedre og sikrere kørsel i tæt trafik. Tidligere betragtedes det som en dyd for et køretøj at have lang motorhjelmen. Måske gav det en fornemmelse af styrke, fordi længden i et vist omfang var forbundet med stor motor. Dette var desværre ikke altid sandt og lang motorhjelmen blev stående som en overlevering fra fortiden, der i sit spor efterlod dårligt udsyn uden at give praktisk kompensation af nogen slags. Den moderne vogn er imidlertid for funktionalistisk i sin udformning til at lade sådanne unyttige reminiscenser bestå. Ingen kan påstå at bedre udsyn for føreren er et overflødig raffinement. Hvis dette er rigtigt, vil ingen anstrengelser blive skyet i forsøgene på at skabe bedre kørselsbetingelser. Også i denne henseende er den nye Morris Minor af meget høj standard.



Et blik ind i vognen viser bagsædets usædvanlige rummelighed. Takket være de brede døre og det nedslåede ryglæn på forsædet er der let adgang til bagsædet.

Retningsviserne er anbragt lavt, lige bagved døren og dirigeres fra en kontakt under instrumentbrættet.



Motorens tilgængelighed er et af de mest karakteristiske træk ved vognen. Alt er let at komme til, og projektørerne er indrettet, så de belyser motoren, når parkeringslysene er tændt. Motorhjelmens lås dirigeres indefra vognen og har et udvendigt sikringsgreb.



Minor changes

With the Morris Minor cult looking set to continue into the next century, Paul Jeffries looks at CS Autoclassics' approach to updating the car's suspension to bring it into the nineties

I was sure we wouldn't make the corner. 'Morris Minors are not supposed to do this,' I thought. 'A modern car perhaps, but not a Minor.' I braced myself for the inevitable.

When I opened my eyes again, I realised that not only had we made the corner, but we'd done so without the slightest drama. Chris Street, proprietor of CS Autoclassics, was still chatting away, one hand on the steering wheel, the other gesticulating as it had been when we approached the

bend with the speedometer needle nearing the end of its sweep. A standard Morris Minor would certainly have ended up in the ditch, but this car had the benefit of the CS Autoclassics 'Series IV' suspension update.

To the uninitiated, the company's demonstrator, affectionately known as 'Merlin', looks much like any other well-restored Minor Traveller. But the car's staid appearance belies the years of development that have gone into improving the Minor's brakes and suspension, with the result that the Series IV Minor driver can



enjoy classic car motoring while still being able to keep up with modern day traffic.

Although the ride and handling of a well-maintained standard Minor is adequate, serious use finds the car

sadly lacking; brakes which suffer from fade on long steep hills, inefficient damping and axle location which cause roll and axle tramp on corners, a tendency towards understeer if pushed, and

performance that can make long journeys a chore.

The idea behind the CS Autoclassics' approach to update the Minor is not so much about creating a wolf in sheep's clothing but more

Above left and above, modified Minor (maroon) corners more resolutely with less roll than standard. Left, external differences are minimised

about making the Minor more usable on a day-to-day basis. Modern disc brakes and updated suspension with telescopic dampers help to make the car safer in inexperienced hands.

The updated Minor was developed from a competition car built in the early eighties by Geoff Moore, an accomplished rally driver and chassis design engineer, and financed by the Morris Minor Centre, Bath.

Chosen as an ideal starter rally car, Geoff's Minor utilised Marina front disc brakes and a Marina rear axle located by radius arms.

MODIFIED CARS: MORRIS MINOR

CS Autoclassics' modified Minor traveller sits lower on the road, but does fit the steel wheels from the Marina.

and with vertically mounted telescopic dampers replacing the old-fashioned lever arms. Fitted with a tuned 1275cc Midget engine, the car was a great success on the rally track, much to the consternation of some drivers who objected to being overtaken by a midwife's car!

A chance meeting with Charles Ware of the Morris Minor Centre in Bath resulted in the system being developed for production. Further research and development was undertaken by Chris Street (then of CS Autotech), a qualified aeronautics engineer with a lot of experience in engineering and a great enthusiasm for



the Minor. The system was marketed through the Morris Minor Centre as the Series III and received much media acclaim.

Meanwhile, Chris was looking ahead and developing the concept further with his refined Series IV. This features revised damper brackets, radius arms, damper rates, the use of the 30% stronger Marina torsion bars and eyebolt bushes, and front suspension uprights which are fitted with the tougher Marina spindle to do away with any special adaptor sleeves and allow the use of standard Marina wheel bearings. So, when CS Autotech parted company from the Morris Minor Centre in 1989, Chris established CS Autoclassics and began to market the Series IV himself.

Unlike some telescopic damper and disc brake conversions for the Minor, the Series IV system is a carefully thought out and integrated package which brings the car's handling up to modern day standards. Indeed, during the development of the system, Geoff and Chris met some of the ex-British Leyland design engineers who had worked on both the Minor and Marina.

According to Chris, they

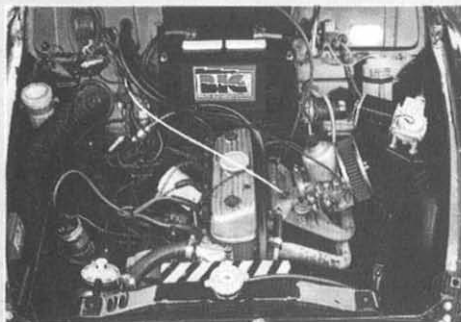
were delighted at what he was doing and revealed that they had been developing just such an update for the Minor before its replacement by the Marina meant that the ideas were incorporated into the new car instead. And during the 1990 Morris Minor Nationals show, honorary guest Jack Daniels, one of the original design engineers for the Minor, congratulated Chris on his work.

For many years, car designers had employed a system of soft front and hard rear suspension which resulted in a reasonable handling and comfort compromise. Geoff and Chris drew on more recent suspension theory which dictates that the front of the car, with the heavy engine mounted over the axle line, should be more firmly sprung and damped than the rear. Thus the Series IV car uses very firm adjustable front telescopic dampers sourced from the Bedford CF van.

The front suspension is lowered, but no anti-roll bar is fitted as the damper rates and suspension settings have been developed to a degree



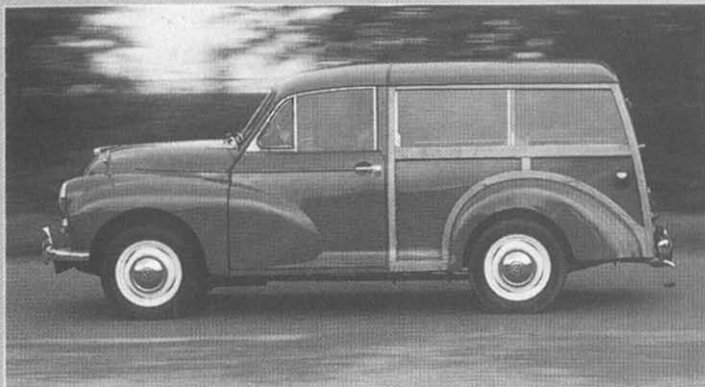
Sports seats and steering wheel identify the modified car



Left, CS car's fully sleeved 1275cc Midget engine develops 73bhp to give a top speed of 115mph

Right, driving bump in the grille are the only immediate giveaway that the CS car is non-standard





The immaculate standard Traveller of Ivan Newton, a member of the Avon branch of the Morris Minor Owners Club

where it is considered unnecessary.

At the rear, softer, five-leaf springs replace the Traveller's seven-leaf type (five-leaf springs are retained on saloons), while Escort RS1600 adjustable rear telescopic dampers are located outboard to allow maximum damping action.

Countering the Minor's tendency to twist or 'wind up' the rear springs on acceleration, resulting in axle tramp, the re-engineered Marina rear axle is positively located with radius arms running from brackets on top of the axle to brackets welded next to the forward spring hangers, where the floorpan is strongest. The arms are angled outwards, which allows the axle to move up and down in its normal arc but prevents it twisting and moving from side to side.

As for braking, the 9 3/4in diameter Marina front discs are matched by 8in Marina drums at the rear, providing a system that is both powerful and well-balanced. Servo assistance is available but not essential.

The Minor's underfloor

master cylinder is retained, but to prevent the residual line pressure required by the original drum brakes, the cup valve is carefully modified. Some conversions recommend that the valve is simply discarded, but this can lead to difficulties in bleeding the brakes.

The use of Marina hubs front and rear allows 13in Marina wheels shod with 155-section radial tyres to be fitted, which slightly lower the car's centre of gravity and improve the handling further still.

With handling and braking power improved to the point where a Series IV Minor could put many later cars to shame, the conversion provides a sound base for uprating the car's performance: Chris Street's Minor currently boasts a fully blueprinted 1380cc A-series engine which produces 98bhp. This drives through a Midget gearbox to give a top speed of around 115mph.

For owners who do not fancy the Marina rear axle and wheels, the company offers a Classic Handling System which uses a Minor

axle re-engineered in the same way as the Marina one to take the radius arms and telescopic dampers (which on this system are non-

adjustable). Should you want to uprate the car to the full Series IV system, all parts are interchangeable. Although not normally sold as part of the Classic Handling kit, it is possible to fit the front disc brake system and use modified hubs which will take the standard Minor wheels.

CONVERSION

I'VE tried a couple of other telescopic damper conversions on my own Minor over the years but wasn't particularly impressed with either. Chris explained this was probably due to the dampers not being mounted in the

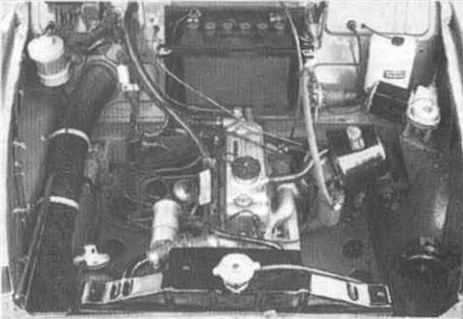


Above, standard Traveller has familiar vinyl seats and wheel



Left, Ivan Newton's standard car took second place overall at the Bristol Classic Car Show in 1991

Right, standard 1098cc A-series engine develops a more modest 48bhp to give a top speed of 74mph



MODIFIED CARS: MORRIS MINOR

ideal position to work in harmony with the suspension.

But after a test drive in 'Merlin', I was so impressed I arranged to have my car fitted with the Classic Handling System at the CS Autoclassics workshops.

The first job was to check the soundness and alignment of the bodyshell - there is little point in attempting to fit an uprated suspension system to a car which is structurally unsound or may have been distorted in an accident. This was carried out by Wells Tyre Service (0749 73352), and we made a point of checking all the suspension geometry, including toe-in, camber, castor and king-pin inclination, using electronic test gear. Back in the workshops, the rear axle was removed and the front suspension dismantled.

Fitting the front dampers is quite straightforward. The rearmost bottom arms of the suspension are replaced with new arms incorporating a pin to take the damper. The top damper bracket is then carefully aligned with the end of the bulkhead crossmember and welded in place. The original lever arm dampers are retained but modified to act as suspension top links.

The lower suspension ride height mentioned earlier means that the rubber rebound stops under the rear axle have to be positioned higher to prevent the suspension upright from touching the damper body when the wheel is at full drop.

The re-engineered axle has pins welded to the rearmost sections of its outer ends to take the telescopic



Stability at speed of the modified Minor is greatly enhanced over standard - so is braking performance

dampers, and brackets on top for the radius arms. When the axle is in place, the top damper brackets are aligned and welded to the inner wings.

Before the radius arms can be fitted, strengthening plates are welded to both sides of the floor, the upper plate being shaped to channel stresses into the cross-member below the rear seat.

With both radius arms installed on the rear axle, the car is then laden with a weight that simulates a full complement of passengers and fuel to determine the position of the front radius arm brackets. These are then welded in place.

And it is as simple as that. The Series IV system employs slightly different components, most notably at the front, where torsion bars and eyebolts need to be changed, but the method of fitting is much the same.

The rear suspension modi-

fications may be a little more complicated than the front but neither are beyond the scope of the competent DIY mechanic, so the uprated suspension packages are also available in kit form for those wanting to do the job themselves.

ON THE ROAD

TAKING the wheel for the first time since the suspension update, I couldn't believe the difference in handling. Whereas before the car had felt 'nervous' when cornering, and pitched front to back on the bumpy roads around Somerset, now on those roads it felt taut and precise. The ride is firmer than standard, but not uncomfortable, and once I was used to the new handling characteristics, I felt a greater sense of security that the car could cope better with unexpected hazards.

Long, fast corners could

be taken at greater speeds, while on the motorway the car feels more stable.

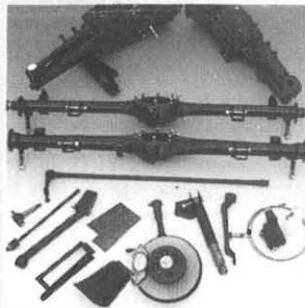
The front disc brakes give greater confidence, particularly in town traffic, and open road driving is more relaxed, making long journeys much less of a trial.

In short, the car is now much more usable than before. As Chris Street points out: 'It's a survival line for the Minor... If no-one does it, the following for the car will fall apart.'

FULLY fitted price for the complete Series IV system, which includes suspension, brakes, wheels and tyres, is £2070 plus VAT. Parts alone for DIY fitment come to £995 plus VAT.

Parts for the Classic system (without front disc brakes) amount to £350, with fitting adding another £200, both prices excluding VAT.

For more information, contact CS Autoclassics at Haydon Lodge Farm, Haydon, near Wells, Somerset, tel 0749 73905.



Above, the CS 'universal' bellhousing allows either Ford (left) or Morris (box) to be fitted. Morris and Triumph axles can also be used, together with various brake parts. Right, Chris Street with 'Merlin' and assorted other Minors



OLDTIMERLØBET

Lørdag den 30. maj 1992

Gråsten - Flensborg og retur, for knallerter, motorcykler, scootere og biler fra de gode gamle dage.

Klassement:

1. Cykler med hjælpemotor
2. Knallerter med tilhørende stel indtil 1955
3. Motorcykler indtil 1945
4. Motorcykler fra 1945 til 1967 under 250 cc
5. Motorcykler fra 1945 til 1967 over 250 cc
6. Biler indtil 1945
7. Biler fra 1945 til 1967

Registrering fra kl. 9.00. Bedømmelse af køretøjerne fra kl. 11.00. Start kl. 13.00. Præmieuddeling kl. 16.30.

I hver klasse uddeles pokaler og champagne til bedst restaurerede køretøj, for originalstand, længst fra kommende, og mest slidte og måske lidt rustne køretøj. Desuden særlige ærespræmier for sjældenhed etc.

Vi kører i ro og mag ad den skønne Fjordvej til Skibbroen i Flensborg, hvor der er en lille forfriskning. Derefter kører vi i forhåbentlig srålende sommersonne langs Flensborg Fjord tilbage til Gråsten, hvor der er præmieuddeling. Samlet strækning ca. 50 km.

I tilslutning til løbet, holdes improviseret Stumpemarked på Ringriderpladsen. Gratis Standplads for alle. Forudanmeldelse nødvendig til Statoil, 6300 Gråsten, tlf. 74 65 17 48.

I tilfælde af vedvarende regn flytter hele arrangementet ind i en stor hal.

Om aftenen kl. 19.00 er der festspisning i badmintonhallen. Helstegt vildsvin, musik og dans til alsidigt orkester. Max. 350 deltagere.

Mødested på Ringriderpladsen, Johs. Kochsvej, 6300 Gråsten.

Skriftlig tilmelding senest den 16. maj til Turistbureauet, Ahlefeldvej 4, 6300 Gråsten, tlf 74 65 09 55, hvorefter bekræftelse og yderligere information tilsendes.

Overnatning: Fri camping på Ringriderpladsen, så længe der er plads.

Omgivelsens campingpladser f.eks. Lærkelunden tlf. 74 65 02 50.

Kroer og hoteller, oplysning ved Turistbureauet tlf. 74 65 09 55.

Øvrige oplysninger hos Statoil, Kaj Jacobsen, tlf. 74 65 17 48

Arrangør: Lions Club Broager - Gråsten.

Tilmeldingskupon kan enten fås ved henvendelse til arrangørerne eller Nordisk Morris Minor Klubb, A-232 Morten Westermann, Tværgade 42, 5750 Ringe, tlf 62 62 26 32.

Artiklen på de foregående 5 sider stammer fra det engelske bilblad "Popular Classics", december 1991. Den er indsendt af A-1119 Norbert Klinke.

JYDSK - FYNSK CLASSIC AUTO JUMBLE 1992

Invitation til Dig og Dit køretøj den 15. maj 1992 fra kl. 10 - 16 i Gjern, ved Jysk Automobilmuseum.

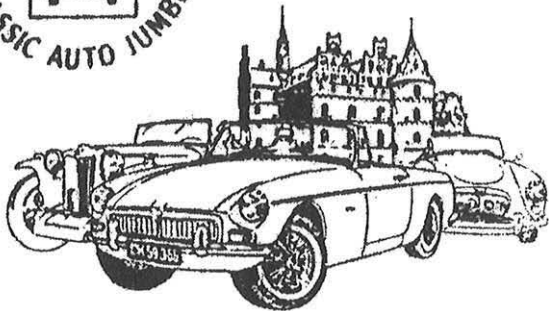


For de bilhobbyfolk der var til stede sidste år, kan jeg berette, at der på pladsen var 195 køretøjer fra 52 bilmærkeklubber, og hvad der var tilstede, husker Du måske selv, og herfra skal I alle have tak fordi I kom fra nær og fjern og ville deltage.

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

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

Fra kl. 12.00 til ca. 13.00 afholder vi "Concours D'Elegance", hvor 5 dommere fra hver gruppe, bedømmer bilerne i de 4 grupper, hvor de ikke selv deltager. Og fra kl. 14.00 bliver der præmieoverrækkelse.



Følgende 5 klasser er der præmier til: USA Car Club, "Off-road" klubberne, Engelske og Europæiske bilmærkeklubber og Veteranbilkubberne.

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

Hvis Du er interesseret, vil jeg meget gerne inden den 9. maj 1992 vide, hvor mange køretøjer der vil deltage og meget gerne skriftligt til:

Mogens Hempel, Aabyvænget 15, 8230 Aabyhøj.

KØB OG SALG



Sælges: Morris Minor 1000 super, Traveller årg 69. Synet den 23.-12.-91. 1300 motor, skivebremser, brede fælge. Pæn og særdeles velkørende.

Henv.: Svend-Aage Thomsen, Baldersvej 7, 8680 Ry, tlf. 86 89 25 67.



Sælges: Morris Minor, årg 68. Totalt restaureret, koksgråmetal med grå plyds over alt i kabinen, mange fine detaljer. Kr. 43.000.

Henv.: A-796 Tommy Freudendal, Skinkelsvej 17, 6100 Haderslev, tlf. 74 52 57 26.

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg. 70, Hvid og i original stand. Sorte nummerplader.

Henv.: Poul Havgaard, Fåborg, tlf. 62 61 19 37

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg 65. Grøn. Meget nem at syne, mange ekstra dele. Kun 7000,- kr.

2 glasfiber forsikrings: 500,- kr.
1100 motor og gearkasse: 400,- kr.

Henv.: John Damm, Asylgade 26, 8660 Skanderborg, tlf. 86 51 00 34 eller 86 52 12 51.

Sælges: Morris Minor 1000 super, Traveller, årg 69. Generel god stand. Bremses, lygter, styretøj og motor OK. Glasfiberskærme, synsfri træk. Kr. 9500,-.

Henv.: Kim Engelbrecht, Skolegade 15, 8000 Århus C, tlf. 86 13 75 04.

Sælges: Morris 1000 super Pick-up, årg. 70. Grøn, med originalt stållad og hvide nummerplader. Lavet for rust for 3 år siden hos Peder Mikkelsen, med bl.a. nye vanger og forhjulsophæng. Sælges p.gr.a. manglende plads for 18.500,- evt. nysynet. Bilen har været staldet op de sidste 2 vintre.

Henv.: A-1123 Jakob Lund Christensen, Billund, tlf. 75 33 81 50.

Sælges: Morris Minor 1000, årg. 71 incl. en masse reservedele, kr. 8.500,-. Sælges p.gr.a. øget kørselsbehov.

Henv.: Vivi Poulsen, Munkebjergvej 9, 4100 Ringsted, tlf. 53 61 57 94.

Sælges: Morris 1000 super Traveller (varevogn), årg. 71, pæn og velholdt. Blev ved sommertræffet i Ålesund 1991 præmieret i originalklassen. Leveres synet på gule nummerplader. Kr. 25.000,-.

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

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg. 69. Hvid, nysynet, glasfiberskærme, synsfri træk, nye bremsebelægninger. God stand. Kr. 16.500,-.

Henv.: Jens Lindberg, Niels Ebbesens Gade 8 A, 2., 9000 Ålborg, tlf. 98 12 07 32.

Sælges: Morris ophæng/uro
Alle modeller er præsenteret i uroen.
Den mest almindelige 2 dørs i stort
format foroven og ned fra hjulene
hænger de øvrige modeller. Udført i
kraftigt karton i farverne rød, blå og
hvid. Mål: 23 cm i bredden og 32 cm
lang. God gaveidé. Leveres portofrit.
Pris: 45,- kr.
Henv.: A-170 Karen Klausen, Stenagervej 8,
7160 Tørring, tlf. 75 80 53 84

Sælges: Gamle Norminor, nr. 1, nr. 3, nr. 5,
Bøger:
The cars of BMC, fl. farve fotos, 302
sider.
Classic cars, kun farve fotos, 121 sider.
Brittish Family Cars Sixties, nogen farve
fotos, 188 sider.
Paul Skilleter, Morris Minor, ny udgave
med farve fotos.
Brochurer til Morris Minor 1000.
Henv.: A-016 Jens Chr. Jensen,
tlf. 36 77 12 81.

Sælges: Nye Chassisrammer til Pick-up og Van
Renoverede døre og bagklapper.
Renoverede Motorer med 1 års 100%
garanti.
Bagakselrør uden rust i fjederbeslag
samt alt i nye og brugte dele.
Pladearbejde udføres efter nye regler.
Speciale: genopbygning samt opretning.
Tag udskiftes (samles i originale samlinger).
Nye tagrender laves i hånden.
Totalrenovering, lakering m.m. udføres
til rimelig timeløn eller på fast tilbud.
Henv.: Morris Minor 1000 Specialværksted
Pejrup Autoværksted
Pejrupvej 30
5560 Årup
v/ A-992 Peder Mikkelsen
Tlf. 64 47 26 04

Sælges: 1 set spindelleder 450,-
1 handtag till bakkdørr,
Van, Traveller 150,-
2 lyktringar, omkromade 220,-
Div. emblem, tändellar till sidvent.
2 snödäck 400,-
1 set bromsbackar 180,-
Bromscylintrar, fram ock bak
1 set bromsrör i koppar 400,-
1 ur/amp lager 1100 cc 75,-
Kylare från 150,-
2 st. backhjulslager 120,-
2 st. motorfasten 160,-
V. framskärm, ej rost 250,-
Corgi Morris 1000 modell,
vit och grön 120,-
Flera gamla modeller från 200,-
Engelska 4-farg brochyren från 150,-
Plus mycket annat smått och gott.
Henv.: A-1226 Gunnar Andersen, Lyckhemsgatan 3, 462 35 Vänersborg,
tlf 0521 13141.

Købes: Morris Minor 1000. Skal være i orden
og synet. Pris ca. 18 - 20.000,- kr. Også
en 1000 Pick-up med org. stållad, i
orden og synet med hvide plader har
interesse. Samme pris som ovenstående.
Send venligst foto og oplysninger
til mig.
1 sæt forkromede pynterammer til
gamle sorte nummerpader købes også.
Henv.: A-1453 Alex Hansen, Bøstrupvej 69,
Sørby, 4200 Slagelse, tlf. 53 54 57 19.

Købes: Morris Minor Van, rest. obj. ønskes
kjøpt. 1962 eller eldre (hvis den er fra
Danmark eller Sverige) Ring eller
skriv til:
Henv.: A-068 Tormod Gausel, Dronning
Mauds Gt. 12, 4340 Bryne,
tlf. 04 - 48 30 07.

Købes: Luftfilter til 948 motor
Varmeapparat for 1957 modell.
Henv.: A-1170 Gjuttorm Brennholm, tlf.
kveld 072 63 740, eller tlf. dag 10 244.

NYE MEDLEMMER

- A-1755 Robert Fretz
Stockholmsgade 33, 2.
2100 København Ø.
- A-1756 Eigil Larsen
Engvej 17
4800 Nykøbing F.
- A-1757 Lars Mikkelsen
Gl. Bogensevej 3
5560 Årup
- A-1758 John Eriksen
Estruplandevej 52
Ingerslev
8950 Ørsted
- A-1759 Jørgen Hansen
Kløvermarksvej 4
9700 Brønderslev
- H-1761 Birthe Buus Jørgensen
Gøttrupvej 349
9690 Fjerritslev
- A-1762 Christer Berggren
Trastvägen 176
S-90 654 Umeå
- A-1763 Dannie V. Sørensen
Baldersvej 1
7080 Børkop
- A-1764 Peter Sandstrøm
Ø. Strandvägen 16 A
S-96 131 Boden
- A-1765 Jan Sørensen
Kong Christiansvej 23
9600 Års
- A-1766 Carl Åge R. Clausen
Fuglsangs Allé 1
7430 Ikast
- A-1767 Michael Båring
Schacksgade 6, 2. tv.
5000 Odense C
- B-1768 Alexander Coulter
Engelsborgvej 33
2800 Lyngby
- B-1769 Harry Bjarke Olsen
Honorvej 41
7000 Fredericia
- A-1770 Hans Winther
Egeskovvej 14
8700 Horsens
- A-1771 Anna Öberg
Abborgränd, 14
S-96 146 Luleå
- A-1772 Kurt Deutschbein
Perlegade 63
6400 Sønderborg
- A-1773 Sandy Jørgensen
Østerled 19
5000 Odense C
- B-1774 Kim Kleis
Dejbjergvej 1
6940 Lem st.
- A-1775 Frode Jørgensen
Nøddehøjvej 3
4621 Gadstrup

09052

100248

00

*

BJØRN JARL KRISTENSEN

GARTNERVEJ 23

4654 FAKSE LADEPLADS



A-1363 Jørgen Nissen's ombyggede Pick-up. Læs hans artikel om bilen på side 17.