

# NORMINOR

Nr. 81 Januar 1993

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



A-707 Terje Sunnaas er ny kontaktperson i Oslo-gruppen.  
Læs A-001 Ole Østby's interview med ham inde i bladet.

FDM har lavet en »nostalgitest« med 5 biler fra 1958, bl. a. en  
Morris Minor. Læs testen på side 22.

## 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

### 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  
H-medlem  
(husstandsmedlem) .....50 Dkr

# NORMINOR

NMMK's medlemsblad

Stof til bladet sendes til redaktøren.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer:

**20. februar 1993**

Oplag: 1000 eksemplarer

Tryk: Centraltrykkeriet, Odense, Danmark.

# LOKALGRUPPER

	Gruppe	Kontaktperson	Telefon
<b>NORGE</b>	<b>Oslo</b>	A-707 Terje Sunnaas - Box 37 Hovseter - N-0705 Oslo 7	Jobb (02) 64 77 51 priv (02) 29 29 49
		Klubbmøte: 1. onsdag i måneden kl. 18.00. Møtested mai-okt: Rodeløkken Kafe, Bygdøy. Nov-apr: Kjemisk inst., Blindern. Ring et av styre-medlemmerne på forhånd i telfelle det er spesielt program.	
	<b>Møre</b>	A-1339 Henry Eide - Lerstadvakken N-6014 Ålesund	071 43663
<b>SVERIGE</b>	<b>Jämtland</b>	A-1074 Kåre Torfjäll - Furutorpsgatan 23 - S-83137 Östersund	063-113931
	<b>Dalarna</b>	A-838 Thomas Eriksson - Kråkbergsvägen 4 - S-79200 Mora	0250-15445 Bost. 13530 Arb.
	<b>Göteborg</b>	A-1169 Matz Lundgren - Nedra Kvarnbergsgt. 4 - S-41105 Göteborg	031 139250
<b>DANMARK</b>	<b>Nordjylland</b>	A-164 Jørgen Ebdrup - Vestavej 14 DK-9200 Ålborg SV	98 18 23 29
	<b>Randers</b>	A-120 Anton Kamp Nielsen - Østergade 17, Asferg - DK-8990 Fårup	86 44 32 95
		Klubbmøde - mikrotræf - åbent hus : Den sidste lørdag i måneden kl. 10 - 17, Østergade 17 - 19, Asferg.	
	<b>Midtjylland</b>	A-614 Peter Ølholm - Bredgade 29 - DK-8340 Malling	86 93 33 74
	<b>Østjylland</b>	A-082 Jens Mondrup - Svendsgade 135 - DK-7100 Vejle	75 72 07 27
	<b>Sønderjylland</b>	A-216 Johannes Juhl - Lindevej 8, Overjerstal - DK-6500 Vojens	74 54 74 96
		Klubbmøde: Se under Als.	
	<b>Als</b>	A-697 Poul Iversen - Mosevænget 5 DK-6440 Augustenborg	74 47 21 81
	Klubbmøde: Aktivitetshuset Åbenrå, Nygade 23, Åbenrå - den sidste torsdag kl. 19.00 i de ulige måneder, undtaget juli måned.		

DANMARK	Gruppe	Kontaktperson	Telefon
	<b>Fyn</b>	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
	<b>Sydfyn og øerne</b>	A-596 Albert Hansen - Brændeskov- vej 18 - DK-5700 Svendborg  Klubmøde: Den sidste mandag i måneden kl. 19.30 på Stenstrup Kro.	62 21 98 06
	<b>Nordvest Sjælland</b>	A-990 Poul Henning Hansen - Havn- søvej 5 - DK-4591 Føllenslev  A-881 Max Christensen - Hagedsted- vej 18 - DK-4532 Gislinge  Klubmøde: Den første tirsdag i måneden. Nærmere oplysninger hos kontaktpersonen.	53 46 87 10  53 46 34 82
	<b>København</b>	A-1245 Klavs Juul Nielsen - Lejrevej 14 - DK-2700 Brønshøj	31 28 66 05 30 32 66 62 (bil)
	<b>Sydsjælland</b>	H-386 Ketty Rasmussen - Sorøvej 484-486, Rislev - DK-4700 Næstved  Klubmøde: Den første søndag i måneden kl. 19.30 på Sorøvej 484.	53 73 65 49
	<b>Lolland-Falster &amp; Møn</b>	A-1461 Dennis Hansen - Bygaden 10, Nagelsti - DK-4800 Nykøbing F.	54 85 93 43
	<b>Bornholm</b>	A-1036 Esben Hansen - Sandflugts- vej 22, Kredsen 8 - DK-3700 Rønne  A-1174 Allan Rasmussen - Smede- gårdsvej 23 - DK-3700 Rønne	

# FORMANDENS SIDE

Allerførst vil jeg ønske alle medlemmerne et rigtig godt nytår.

Norminor er denne gang vokset i forhold til de to foregående numre. Det er vi meget glade for, og håber at I fortsætter med at sende masser af stof og billeder til os.

Hvis du har en PC eller har adgang til en, er du meget velkommen til at sende dit indlæg på diskette. Både 5 1/4" og 3 1/2" disketter kan bruges - og meget gerne skrevet i Word Perfect.

Vi har desværre ikke fået lavet en billedkalender som sidste år, men midt i bladet er der denne gang en plankalender, som vi håber I kan bruge i stedet.

## Generalforsamling 1993

Generalforsamlingen afholdes af Nordjyllandsgruppen og finder sted i Fjerritslev den 27. marts, med start kl. 12.00.

Jeg vil lige gøre opmærksom på at fægebilletter bliver refunderet for kontaktpersonerne. Tilmeldingsblanket og mere om generalforsamlingen længere fremme i bladet. Vel mødt!

## Sommertræf 1993

Sommertræffet 1993 finder som bekendt sted i Sverige, nærmere betegnet i området omkring Trollhättan. Tidspunktet er fastsat til week-enden den 9.-10.-11. juli. Program mm. kommer på et senere tidspunkt. Men reserver allerede nu denne week-end.

## Kontingent

P.gr.a. forsinkelse fra Girokontoret, bliver vores girokort først sendt ud omkring 1. februar, og af den grund er sidste frist for indbetaling af kontingentet rykket til den 15. februar.

Når man i Norge og Sverige indbetaler sit kontingent, skal man være opmærksom på at der skal indbetales 130,- danske kroner. Dette er vigtigt, idet vi skal af med et gebyr på 10 Dkr ved hver overførsel, og for at der ikke skal blive for stort et svind i kontingentkronerne fra de 2 lande, beder vi dig respektere dette. På forhånd tak.

*A-1264 Herluf Knudsen*

DATO	ARRANGEMENT	ARRANGØR
<b>Januar</b>		
ons. den 27.	Klubmøde hos Martin Klinke på Aabenraa-Kollegiet, Kallemosen 18 B-1, kl. 19.00.	Als og Sønderjylland
<b>Februar</b>		
søn. den 7.	Årsmøde hos Tina og Jens Mon-drup, Svendsgade 135, 7100 Vejle.	Østjylland
lør. - søn. den 20. - 21.	Primustreff, Dokka, Norge.	Oslo
<b>Marts</b>		
søn. den 7.	Årsmøde kl. 14.00, Knallertbanen, Flødalsvej, Svenstrup.	Nordjylland
lør. den 27.	Generalforsamling, Migatronic A/S, Aggersundvej 33, Fjerritslev.	Nordjylland
<b>Juli</b>		
fre. - søn. den 9. - 11.	Sommertræf ved Trollhättan	NMMK

# GENERALFORSAMLING 1993

I 1993 bliver generalforsamlingen afholdt af Nordjyllandsgruppen. Det er fastsat til den 27. marts på Migatronic i Fjerritslev.

## Dagens program

Vi samles kl. 12.00 til Pølsebord + lunt. Herefter fortsætter vi med ordinær generalforsamling kl. 13.30, hvor der serveres kaffe og brød.

## Dagsorden

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

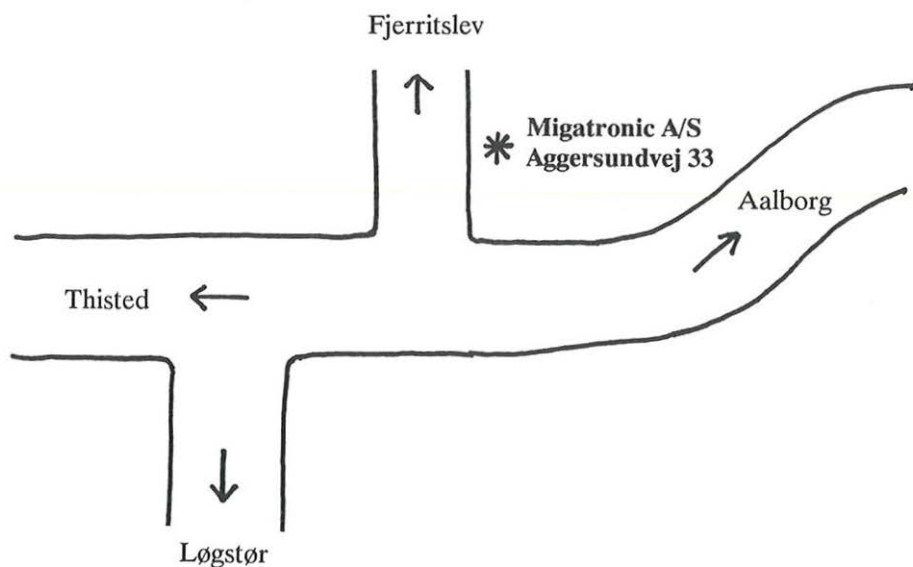
Hvis tiden tillader det, bliver der evt. mulighed for en rundvisning på fabrikken, der fremstiller svejsemaskiner.

Prisen for bespisning er 50,00 kr og seneste tilmelding til spisning og/ eller generalforsamling er den 14. marts 1993.

Tilmeldingsblanket findes på side 9.

For medlemmer fra Norge og Sverige kan vi tilbyde afhentning ved færge og evt. overnatning, hvis det skulle have nogen interesse.

*Med venlig hilsen  
Nordjyderne*



*Således finder du Migatronic A/S i Fjerritslev*

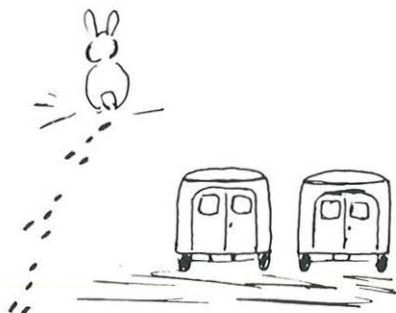
# PRIMUS TREFF 1993

Den 20. - 21. februar 1993

Godt nytt år! Så er tiden moden for å invitere til det 8. primustreff. Interessen for å følge primustreffet, særlig på afstand, har i de sidste årene vært stor. Vi har kunnet glede oss over både dansk og svensk deltagelse. Vi håper at dette også blir årets situasjon. I tillegg kunne vi tenke oss en noe bredere oppslutning av egne landsmenn.

Treffet vil i hovedsak følge den gamle lest med avreise fra Oslo grytidlig lørdag morgen 20. februar og oppsamlings ved Gjelleråsen kl. 07.00. Derfra går ferden mot Fagernes, nærmere bestemt Dokka. Her blir det proviantering før oppstigning til Vasslia ovenfor Nordsinni stasjon. Etter opprigning av leiren og en bit mat er det tid for litt vinterleker, en skitur eller hva vær og føreforhold måtte tillate. I ly av en teltduk, snø og vintermørket slukkes tørst og sult under livlig snakk henimot midnatt. Søndagen går også med til vinterlige uteaktiviteter, start-tester av bilene, fotografering og tilslutt nedrigning og avreise ut på ettermiddagen.

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



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

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

*Oslo-gruppens styre*

## Tilmelding

Tilmeldingskupon finnes på side 9.



## TILMELDING PRIMUS TREFF 1993

Ja takk, jeg kommer til Oslo \_\_\_\_ dag \_\_\_\_ februar, ca. kl. \_\_\_\_\_

Medl. nr./ navn: \_\_\_\_\_

Tlf. priv. \_\_\_\_\_

Tlf. arb. \_\_\_\_\_

Trenger privat inkvartering i Oslo fra 19. til 20. februar Ja  Nei

Antall personer i alt: \_\_\_\_\_

Bil type/ åregang: \_\_\_\_\_

Eventuelle mangler i utstyr: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## TILMELDING GENERALFORSAMLING 1993

Spising Voksne: Antal \_\_\_\_\_


Børn: Antal \_\_\_\_\_

Generalforsamling Antal \_\_\_\_\_

Medl. nr.: \_\_\_\_\_

Navn: \_\_\_\_\_

Tilmeldingsblanketten skal være klubben i hende senest den 14. februar 1993.



Tilmeldingsblanket sendes i lukket kuvert til:

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



Tilmeldingsblanket sendes i lukket kuvert til:

**Jørgen Ebdrup**  
**Vestavej 14**  
**9200 Ålborg SV**

# OSLO gruppen

## ANGLOFIL PERSON ?

001 Ole Jørgen Østby: Hvem er du ?

Han: Jeg er Terje Sunnaas, medlem nr A-707 i Nordisk Morris Minor Klubb. En bilgal og glad gutt fra fødselen av !

Ole: Hvor bor du ?

Terje: Jeg bor på Bekkelagshøgda i Oslo hvor jeg alltid har bodd, her er alle Morris venner velkommen og det er godt med plass.

Ole: Hvor er du født ?

Terje: Jeg er født på Aker Sykehus i Oslo 25/11-52 kl.02.13; skrek, var fet og ekkel !

Ole: Yndlingsmat ?

Terje: Skinkestek.

Ole: Yndlingsdrikk ?

Terje: Øl og akk akk.

Ole: Yndlingsmusikk ?

Terje: Bluesrock.

Ole: Yndlingsfarge ?

Terje : Blå.

Ole: Hva driver du med daglig ?

Terje: Jeg er innehaver av en bedrift som har spesialisert seg på bilhjul, Sunnås Hjulservice. Vi er spesialister på felger og har, ettersom dette er en familiebedrift på tredje generasjon, 60 - 70 års erfaring innen faget.

Ole: Dette må du fortelle mere om !

Terje: Vi bredder stål og aluminiums-felger, retter og reparerer alle slags felger, leverer nytt alt fra trillebårer til hjullaster og dumper felger. Vi utfører også vanlig dekkservice raskt og effektivt til hyggelige priser. Nøl ikke, men ta en tur innom !

Ole: Dette var reklamen. Når ble du interessert i Morris Minor ?

Terje: Min interesse for Morris Minor og grunnlaget for medlemskap i klubben strekker seg tilbake til oppveksten i 50-og 60-årene. Trafikkbildet i siste halvdel av 50 årene var preget av førkrigsbiler og biler bygget etter krigen. Dette ble for meg gamle biler og interesserte meg. Disse bilene delte jeg så opp i grupper igjen, det var Østeuropeiske Pobeda, Ifa, Wartburg, Skoda, etc. (I denne gruppen inngikk også alla to-taktere). De var totalt uinteressante. De øvrige kontinentale dannet en gruppe med noen favoritter (Volvo, Mercedes og Borgward). Den store drømmen var de amerikanske bilene, men de var sjeldne og uoppnåelige. Hvis vi så bort fra VW som jeg den gang ikke så på som ordentlig bil, sitter vi igjen med de engelske som så avgjort lå (og fortsatt ligger) mitt hjerte nærmest. I dag ser jeg tydelig den ytre påvirkning som styrte denne oppdelingen, men la det være som det er. Årene gikk og det ble 60- talls Minien som gjorde seg bemerket i racing; og mere 60 talls; Cortina'en, og Trond Shea med Cortina GT, etterfulgt av Lotus. Dette ble så rått og overveldende at England spente bena under alle andre land i Europa når det gjaldt biler for oss gutter på denne tiden.

Dette ble mye historikk, men grunnlaget ble lagt den gang og dette

førte til kjøpet av min Minor som i dag er mitt kjæreste.

.....Ble det litt klissete nå !!?

*Ole: Neida, - du ser ut til å være en anglofil type ?*

*Terje:* Ja, ja - engelske biler - og når du legger til The Beatles, Stones, Kinks, Hollies, Small Faces & Co, tar med Winston Churchill og skipene "Queen Elisabeth" og "Queen Mary" - er det no' rart at en gutt i oppveksten blir noe anglofil ? Det er vel heller ikke noe rart at han føler et stikk av vemod ved å se forfallet som rammer denne en gang så stolte nasjon ?

*Ole: Hvor mange engelske biler har du hatt ?*

*Terje:* Det er blitt en del, det vil bli for mye om jeg skal fortelle om hver enkelt bil, så jeg nevner dem i den rekkefølgen jeg har hatt dem: MG 1100 (64), Ford Zephyr 6 (63), Ford Cortina Lotus (65) (org. works!) Mini Pick-up (70), Mini Clubman Estate (metal Woodie) (73), Triumph TR 6 PI (74), Anglia 105E (67), Austin Cambridge Countryman (65) (hvordan har den det Henry?) Maxi og Marina'er

Pr. idag har jeg 3 Minorer, 55 og 61 2 dørs og en 59 Van, en 67 Cortina og et par Rootes prosjekter jeg ikke har noen spesielle planer for.

*Ole: Hvor lenge har du hatt førerkort ?*

*Terje:* Du må regne selv, jeg tok lappen 26/11-70 og det er vel ikke så lenge siden !?

*Ole: Lenge nok, hvor lenge har du vært med i NMMK ?*

*Terje:* Jeg kjøpte Minoren i desember '83 og kontaktet klubben tidlig i '84 og ble medlem rett etter.

*Ole: Hvor var ditt første sommer-treff ?*

*Terje:* Det var i 1988 på Fredriksten festning i Halden. På dette treffet fikk jeg øynene opp for kvaliteten i klubben og det førte til at jeg knyttet kontakter som idag inngår i min vennekrets. Jeg har mye å takke klubben for og håper vi kan fortsette i samme ånd.

*Ole: Du er blitt kjent for å få bøter når du kjører Minor, hvorfor ?*

*Terje:* Bøter Ole ? Kan man kjøre et slikt utsøkt stykke ingeniørkunst uten å få bøter ? Jeg bare spør !

*Ole: Hva har du gjort med den hvite Minoren ?*

*Terje:* Med 707 har jeg gjort det meste. Jeg tok bilen helt fra hverandre i desember '83, sveiste all rust, (det ble en del) kjøpte mye nytt fra England, skjermmer, krom, lys, lister etc. Fikk den lakkert og monterte, satte inn 1300 motor og 1100 gearkasse. Har etterhvert gjort flere forandringer, slik som skivebrems, Marina-gearkasse og bakaksel, her er det Hans som har hjulpet til.



Nå er det snart på tide å ta karosseriet fatt igjen.

*Ole: Oslo gruppa har ofte medlem-smøter hjemme hos deg, der ser vi flere engelske biler. Ute i hagen står det en telefonkiosk, er det mange som bruker den ?*

*Terje: Telefonkiosk i hagen - har ikke alle det !?*

*Ole: Som kontaktperson for Oslo-gruppa har du vel planer for fremtiden, kan du røpe noen av dem for oss ?*

*Terje: Jeg må innrømme at jeg har gjort mine tanker om fremtiden og det jeg er mest opptatt av er å bevare det unike miljøet vi har i denne klubben. Videre har vi arrangementer som står for dø-*

ren. Vi har sesongåpning 20/2 med Primustreff der jeg skal gjøre min debut da jeg nu er innehaver av en primus. Videre har vi også i år et BLMC treff på Bogstad 9 mai. Vi må gå ut mere aktivt enn i fjor så det kan bli en enda større suksess i år.

Alle bør merke seg datoen, det er en fin sesongåpning.

Vi må også begynne å planlegge sommertreffene i 1994. Kom med forslag til sted og alt annet som har med treffet å gjøre.

*Ole: Takk for intervjuet Terje, har du ett par bilder så sender jeg dette til NOR-MINOR !*

## NORDJYLLAND

### Årsmøde

Ja, så er det snart tid igen (7. marts) til at holde årsmøde igen. Dette møde er DIN enestående chance for at komme med gode ideer til, hvad der i den kommende sæson evt. skal afholdes af arrangementer.

Så er DU utilfreds med de ting der har været afholdt, så mød op og gør DIN røst og DINE ideer gældende.

På gensyn.

*A-164 Jørgen Ebdrup*

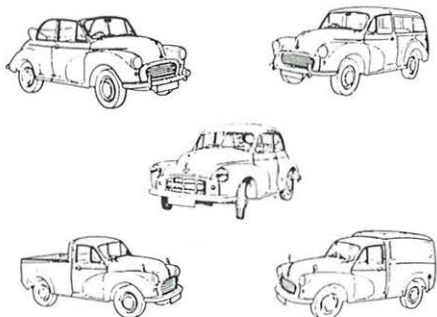
*A-703 Anette Marcussen*

*A-1160 Mogens Bjerre*

*H-1761 Birthe Jørgensen*

## ALS OG SØNDERJYLLAND

Vi fik en hyggelig afslutning i november måned hvor vi smagte de øl der gør december måneden så rar. Godt nok var vi ikke særlig mange om det, så derfor starter vi det nye år med lidt forandring ang. mødestedet. (se næste side).





# ETT ÅR MED JÄMTLANDSGRUPPEN



Året började med att vi åkte ut på isfiske. Det var i början på Mars som en liten del av Jämtlandsgruppen åkte till Gräftåvallen för att dra upp lite fisk. Vi hade en jätte fin dag med snö och solsken det vvar också två Morrisar ute och glänste i kapp med solen.

I början av maj deltog tre medlemmer ur gruppen i en resa till Trondhejms bilutställning.

På sommarträffen som avhölls den 10.-12./7 i Danmark var en familj från klubben som erhöll pris för längsta färdsträcka.

Senare i Juli månad åkte vi till Hammarsrand på Rockfestival ddär var det stor uppslutning vi var 25 medlemmar

i 13 Morrisar. Det var lite marknadsförsäljning under dagen samt att vi körde kortege genom samhället fram til fest platsen där det senare blev Rockfestival och dans till sena natten.

Så kom då Augusti och då har vi som en liten sed att äta surströmning och det gjorde vi på kvällen den 15/8 och då kunde vi med glädje räkna till 24 medlemmar i 10 Morrisar, dessa hade under dagen deltagit med sina bilar på Ope flygfält där flygets dag firades. Olika bilklubbar var representerade med sina bilar så även Jämtlandsgruppen. I slutet av November så dukade vi upp til julbord vi var 21 stycken som avnjöt ett gott julbord med mycket mat och under kvällen blev det lite lekar. Senare på natten blev det även vickning, en lyckad kväll tyckte vi som deltog.

Utöver dessa aktiviteter så har klubben haft fyra möten under året ock våran egen tidning "Jämt-minor" har utkommit i 3 nummer. Vi kan även med stor glädje se att medlemsantalet har örat under året med 6 stycken från 25 till f.n. 31 st.

## ORIGINALKLASSEN - IGEN

Med interesse har jeg læst om Morris Minor Serie MM lowlight 1950, chassis nr. 41 503.

Jeg syntes, at den artikel med de fyldestgørende oplysninger må bringe

kravet om original-attest fra England op til fornyet overvejelse. Vil en sådan velunderbygget attestasjon virkelig blive afvist hvis bilen opstiller i original-klassen?





## »BILEN FRA NORDPOLEN«

Jeg tenkte og glede dere med noen bilder av min Morris som jeg A-1571 og A-322 hentet på Nordpolen. Se Norminor nr. 76 1992.

Bilen var i meget god stand da den ble hentet. Det eneste jeg har gjort

med den er og overhale bremses og et strøk med lakk. Bilen er ellers i bra original stand. Bilen er en 2-dørs saloon 1963 model.

*A-1571 Bjørn Aksnes  
A-322 Trygve Sandberg*



# EN GANG MORRIS - ALTID MORRIS

Du ville ha stof, skrev du i senaste Norminor. Så här skall du få minn.

I Januar 1953 köpte jag min första Morris årsmodell 1950, grå somm hade gått 4500 mil och priset var ungefär det samma. Reg nr. Z 8301.



Vad jag har kvar i minnet av den bilen är att jag sotade motorn bytte kanringar och ventiler, det var besvärligt tyckte jag då.

1956 byttes 50 tian mot en 54, reg nr. Z 12707. Den var mycket piggare, den körde vi i 4 år, på ferier i både Sverige och ute i Europa. Den enda malör vi kommer i håg var att vi fick punktering i Köpenhamn.

1958 bytte vi till en ny Morris 1000, Z 16066 av Wiklanders

Bil i Östersund. Han var nog glad att få sälja den bilen för det var en cokladask i handskfacket. Vi var bosatta i Östersund då. 1959 flyttade vi till Östergötland där vi köpte ett bageri så 60 blev Morrisen för liten. Under de följande åren fram till 1988 hade vi många andra bilmärken, de året slutade jag med bageriet. Efter en tid började jag få för mycket fritid och tankarna började cirkla kring nått att renovera.

I Augusti 1990 hittade jag i Sveg en Morris serie II 1953 i mycket dåligt skick. Den kom till Sverige 22/9 1953 till Förenade bil i Malmö. Såldes sedan av A.B. Mossberg & Blomkvist i Sundsvall den 26/10 1953 fick reg nr. X 2451. Såldes en andra gång 12/5 1960 till Härjedalen fick reg nr. Z 5886. Avregistrerades den 25/8 1961.

Sedan dess hade bilen stått i skogen och varit lekstuga i nära 30 år. Det är ju märkligt att det var något kvar av den. Något golv fanns inte och inga hjul.





I dagsläget är den gottsom färdig, och jag hoppas komma til sommarträffen nästa år.

Är det nogon som har en fälg till övers? Det är ju den med dom små navkapslarna.

*A-1727 C. G. Thorberg*

# HISTORIEN FRA DET VIRKELIGE LIV

## **Katastrofen er sket**

Jeg kører hver dag på arbejde i min Morris Minor Traveller 1968 og parkerer i en privat parkeringskælder. Men søndag den 1. november parkerede jeg på en almindelig parkeringsplads, mens jeg var på arbejde. Da jeg ville hente min Morris for at køre hjem, så jeg til min rædsel at den var væk. Søndag meldte jeg det til politiet, som optog rapport.

Mandag kontaktede jeg forsikrings-selskabet. Men jeg syntes, der skulle ske noget mere for at finde MIN Morris, så jeg fik den efterlyst i Aalborg Nærradio og ringede til den lokale Morrisklub og naboklubben i Randers og fortalte alle jeg mødte om tyveriet.

Som dagene gik, og jeg intet hører om Morrissen, bliver tanken om den er brugt til reservedele større og større.

Jeg talte med forsikringsselskabet igen for at høre, hvordan med erstatning. De ville finde ud af en pris plus se velvilligt på, hvad jeg havde fået lavet. MEN her kommer mit problem,

da jeg jo ikke kunne fremvise regninger på en nyrenoveret motor, nyt udstødningsrør malerarbejde osv.

## **Tilfældighedernes spil**

Vi tog på weekendophold den 7.-8. november. Da vi kom hjem, ringede min svoger Kristian og spurgte, hvad vi ville snakke med ham om. Hans datter havde sagt, at vi havde haft ringet, men det var ikke os. Efter almindelig snak spørger Kristian, hvad Ann (vores datter på 20) lavede i Skørping i går (lørdag). Vi vidste ikke af, at hun havde været i Skørping. Jamen, siger Kristian, bilen var der da. Morrissen holdt udenfor stationen.

Vi havde ikke snakket med Kristian i den forløbne uge, så han vidste ikke at Morrissen var stjålet. Kristian kørte nu hen for at se, om den var der endnu. Det var den!

Nu kører jeg igen på arbejde i min Morris, men har fået den ekstra sikret.

*A-1006 Ritta Toft Sørensen*

## NOSTALGITEST

**John Nielsen fra Odense deltog i FDM's Nostalgitest af 5 biler, alle fra 1958, der fandt sted på Fyn den 20. september 1992. På de følgende sider kan du se resultatet af testen som blev bragt i et tillæg til »Motor« nr. 18/1992.**

Der var 5 forskellige biler med. Det var en Ford Anglia, en Lloyd 600, en Mor-

ris Minor 1000, en Renault 4 CV og en VW 1200.

Der var 5 testkørere som på skift skulle køre bilerne. Der var 5 etaper i alt. Den første startede kl. 10.00. Testen sluttede kl. 16.30. Der blev i alt kørt 110 km. Benzinen blev betalt.

Turen startede ved Europæisk Automobilmuseum i Fraugde. Derfra kørte vi til Ellested Kørerlærecenter,

3	OKTOBER	
F	1	
L	2	
S	3	
M	4	40
T	5	
O	6	
F	7	
L	8	
S	9	
M	10	
M	11	41
T	12	
O	13	
T	14	
F	15	
L	16	
S	17	
M	18	42
T	19	
O	20	
F	21	
L	22	
S	23	
S	24	FN dag
M	25	43
F	26	
O	27	
F	28	
L	29	
S	30	
S	31	
21 arbejdsdage excl. 5 lørdage		



NOVEMBER		DECEMBER		
M	1	44	O 1	
T	2		T 2	
O	3		F 3	
T	4		L 4	
F	5		S 5	
L	6		M 6	49
S	7		T 7	
M	8	45	O 8	
T	9		T 9	
O	10		F 10	
T	11	Morten Bisp	L 11	
F	12		S 12	
L	13		M 13	50
S	14		T 14	
M	15	46	O 15	
T	16		T 16	
O	17		F 17	
T	18		L 18	
F	19		S 19	
L	20		M 20	51
S	21		T 21	
M	22	47	O 22	
T	23		T 23	
O	24		F 24	
T	25		L 25	Juledag
F	26		S 26	2. juledag
L	27		M 27	52
S	28		T 28	
M	29	48	O 29	
T	30		T 30	
			F 31	
22 arbejdsdage excl. 4 lørdage		23 arbejdsdage excl. 4 lørdage		



MARTS		1
M	1	
T	2	
O	3	
T	4	
F	5	
L	6	
S	7	
M	8	1
T	9	
O	10	
T	11	
F	12	
L	13	
S	14	
M	15	1
T	16	
O	17	
T	18	
F	19	
L	20	
S	21	
M	22	1
T	23	
O	24	
T	25	
F	26	
L	27	
S	28	<b>Dr. Ingrid</b>
M	29	1
T	30	
O	31	

JANUAR				FEBRUAR			
F	1	<b>Nytår</b>	53	M	1		5
L	2			T	2		
S	3			O	3		
M	4		1	T	4		
T	5			F	5		
O	6	<b>Hellig 3 konger</b>		L	6		
T	7			S	7		
F	8			M	8		6
L	9			T	9		
S	10			O	10		
M	11		2	T	11		
T	12			F	12		
O	13			L	13		
T	14			S	14		
F	15			M	15		7
L	16			T	16		
S	17			O	17		
M	18		3	T	18		
T	19			F	19		
O	20			L	20		
T	21			S	21	<b>Fastelavn</b>	
F	22			M	22		8
L	23			T	23		
S	24			O	24		
M	25		4	T	25		
T	26			F	26		
O	27			L	27		
T	28			S	28		
F	29						
L	30						
S	31						
20 arbejdsdage excl. 5 lørdage				20 arbejdsdage excl. 4 lørdage			



<b>3</b>	<b>APRIL</b>
T	1
F	2
L	3
S	4 <b>Palmesøndag</b>
M	5 <b>14</b>
T	6
O	7
T	8 <b>Skærtorsdag</b>
F	9 <b>Langfredag</b>
L	10
S	11 <b>Påskedag</b>
M	12 <b>2. påskedag</b> <b>15</b>
T	13
O	14
T	15
F	16 <b>Dr. Margrethe</b>
L	17
S	18
M	19 <b>16</b>
F	20
O	21
T	22
F	23
L	24
S	25
M	26 <b>17</b>
T	27
O	28
T	29
F	30
19 arbejdsdage excl. 4 lørdage	



<b>MAJ</b>		<b>JUNI</b>	
L	1	T	1
S	2	O	2
M	3 <b>18</b>	T	3
T	4	F	4
O	5 <b>Danmarks befrielse</b>	L	5 <b>Grundlovsdag</b>
T	6	S	6
F	7 <b>Bededag</b>	M	7 <b>23</b>
L	8	T	8
S	9	O	9
M	10 <b>19</b>	T	10
T	11	F	11 <b>Pr. Henrik</b>
O	12	L	12
T	13	S	13
F	14	M	14 <b>24</b>
L	15	T	15 <b>Valdemarsdag</b>
S	16	O	16
M	17 <b>20</b>	T	17
T	18	F	18
O	19	L	19
T	20 <b>Kr. himmelfart</b>	S	20
F	21	M	21 <b>25</b>
L	22	T	22
S	23	O	23
M	24 <b>21</b>	T	24 <b>Skt. Hans</b>
T	25	F	25
O	26 <b>Kpr. Frederik</b>	L	26
T	27	S	27
F	28	M	28 <b>26</b>
L	29	T	29
S	30 <b>Pinsedag</b>	O	30
M	31 <b>2. pinsedag</b> <b>22</b>		
18 arbejdsdage excl. 5 lørdage		22 arbejdsdage excl. 4 lørdage	





# SEPTEMBER 1

O	1	
T	2	
F	3	
L	4	
S	5	
M	6	3
T	7	
O	8	
T	9	
F	10	
L	11	
S	12	
M	13	3
T	14	
O	15	
T	16	
F	17	
L	18	
S	19	
M	20	3
T	21	
O	22	
T	23	
F	24	
L	25	
S	26	
M	27	3
T	28	
O	29	<b>Skt. Michael</b>
T	30	

JULI		AUGUST	
T	1	S	1
F	2	M	2
L	3	T	3
S	4	O	4
M	5	T	5
T	6	F	6
O	7	L	7
T	8	S	8
F	9	M	9
L	10	T	10
S	11	O	11
M	12	T	12
T	13	F	13
O	14	L	14
T	15	S	15
F	16	M	16
L	17	T	17
S	18	O	18
M	19	T	19
T	20	F	20
O	21	L	21
T	22	S	22
F	23	M	23
L	24	T	24
S	25	O	25
M	26	T	26
T	27	F	27
O	28	L	28
T	29	S	29
F	30	M	30
L	31	T	31
22 arbejdsdage excl. 5 lørdage		22 arbejdsdage excl. 4 lørdage	



22 arbejdsdage excl. 4 lørdage



hvor bilerne skulle testes på glatbane. Først blev der taget billeder. Det viste sig at da Morrissen overbremser på baghjulene kunne den virkelig snurre rundt på glatbanen. Det er derfor halvfærligt at køre Morris når det er glat, i hvert fald i de ældre modeller.

Der blev spist frokost på Stenstrup Kro. Senere gik turen til Fåborg, Assens, Glamsbjerg og sluttede i Odense, hvor bilerne blev tanket op.

*John Nielsen*



# De gamle kan



Fem 50'er-biler samlet på havnen i Faaborg. Fra venstre er det Morris Minor 1000, Ford Anglia, Renault 4CV, VW 1200 de Luxe og Lloyd 600 Alexander TS

# endnu



*Tysk, engelsk og fransk bilindustri krydser klinger på fynsk muld. Vi har samlet en flok biler fra dengang, bilen var mere end et transportmiddel. Fra en tid, hvor det krævede talent at håndtere bilen lydefrit. Testholdet fik en køreoplevelse ud over det sædvanlige i 50ernes biler*

**TESTHOLD: STEEN DANIELSEN, BO CHRISTIAN KOCH, LEIF NIELSEN, WANG NIELSEN, TINA STEGE**  
**TESTRAPPORT: LEIF NIELSEN**

Det er ikke hver dag, man har lejlighed til at køre en bil, der er næsten 25 år gammel.

Det er en oplevelse – på flere måder.

Allt efter ens egen alder vækker de gamle biler minder. Om den første bil, om fars eller bedstefars bil.

Lykke er at vide, hvor startknappen eller starthåndtaget sidder, men kollegerne kæmper med at dreje en tændingsnøgle, der øjensynlig ikke virker.

50er-bilerne er fra før den tid, da alt skulle harmoniseres. Tværtimod var det en dyd at skille sig ud fra mængden, og hver bilfabrik havde sine idealer, man kæmpede for, ligesom ejerne havde hver deres mening om, hvordan en bil skulle fungere.

## Teknikken vigtig

Læser man Motors bilprøver fra *dengang*, bemærker man, udover at de blev kaldt "Nøj-prøver", at det er teknikken, der står i forgrunden.

Automobilingeniøren der tester, fortæller sagligt om bilens opbygning, illustreret med tekniske tegninger, der viser, hvordan det hele er skruet sammen, og hvordan det i detaljer fungerer.

Den slags har ikke det store publikum i dag. Det drejer sig i dag mere om, at bilen er praktisk anvendelig, om den er penge værd, og om sikkerheden er i orden.

Hadde 50er-bilen mere *personality*, er bilen fra 90'erne til gengæld ti fold mere sikker.

Først i 1965 begyndte den amerikanske sikkerhedsfortæller Ralph Nader, at hudflette bilindustrien for livsfarlige bilkonstruktioner.

Motors testhold udsatte, med tak fra ejerne, ikke de gamle biler for nogen kollisionstest.

Men de slap ikke for en tur på prøvebanen.

Testruten gik forbi Dansk Kørelærer Unions køretekniske anlæg, der har glatbaner, som på Jyllands-Ringen.

Her lærte vi, og ikke mindst bilernes ejere, ting om de gamle biler, som vi ikke helt havde ventet.

En enkelt ting var vi fra FDM ikke helt glade for under testkørslen: Ingen af bilerne var forsynet med sikkerhedsseler, hvad loven da heller ikke kræver i så gamle biler.

Ejerne bryder sig ikke om at odelægge bilernes originalitet ved selemontering.

Efter vores mening kan nostalgien dog tages for højtideligt.

## Det kostede bilerne dengang:

Ford Anglia .....	15.517 kr.
Lloyd 600 Alexander TS .....	11.673 kr.
Morris Minor 1000 .....	15.338 kr.
Renault 4 CV .....	11.280 kr.
VW 1200 de Luxe .....	14.919 kr.

## Sådan foregik testen:

Vi blev inspireret til nostalgitesten ved at besøge det nye museum for 50'ernes og 60'ernes biler, Europæisk Automobilmuseum, ved Odense.

Derfor fik vi ejeren af museet, Steen Danielsen, til at skaffe de biler, vi fandt var repræsentative for 50'ernes småbiler og til at deltage som særlig sagkyndig på testholdet.

Kun to af bilerne fandt Steen Danielsen i Odense, men selv om starten gik klokken 10 en søndag morgen fra Odense, mødte ejeren af testens mindste bil, den lille to-cylindrede Lloyd, op til morgenkaffe klokken 9. Han kom helt fra Mors, og da vi sluttede testen otte timer senere, kørte han de 230 kilometer fra Odense og hjem igen. Inklusive testruten i alt 600 kilometer kørt på én dag.

To andre deltagere kom også langvejs fra: Ford Anglia'en fra København og Renault 4 CV'en fra Bording ved Silkeborg. Ejerne accepterede, omend med nogen bøvlen, at sidde i passagersædet under hele landevejstesten.

Som nævnt bestod testholdet af museusejer Steen Danielsen, der selvsgat ved, hvordan en 50'er-bil skal køres, og bilklubberne var repræsenteret ved Ford Anglia-klubbens formand, Wang Nielsen. Fra Motors redaktion deltog chefredaktør Bo Christian Koch, der selv roder med gamle biler, redaktionens Tina Stege, der håndterer de gamle biler så professionelt som sin egen Toyota MR2 – samt gruppetest-veteran, journalist Leif Nielsen, som tog hjem fra testen med en anbefaling om at søge job som skoletandlæge på grund af et udpræget talent for at få i hvert fald gamle gearkasser til at børste tænder.

PLACERING 1 er bedst i klassen 5 er dårligst i klassen	Ford Anglia	Lloyd 600 Alexander TS	Morris Minor 1000	Renault 4 CV	VW 1200 de Luxe
--	----------------	------------------------------	----------------------	-----------------	--------------------

### ØKONOMI

Pris fra ny	5	2	4	1	3
Benzinforbrug	5	3	2	1	4
Afskrivningsforløb	4	5	1	3	2
POINT (færrest er bedst)	14	10	7	5	9
<b>PLACERING</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>

### KØREEGENSKABER

Styring ved almindelig kørsel	4	3	2	5	1
Styring ved hård kurvekørsel	4	2	5	1	3
Bremsning, tør vej	1	5	4	2	3
Bremsning, glat vej	1	3	5	2	4
Gennemkørsel af glat kurve	4	2	5	1	2
Manøvrelethed	4	2	5	3	1
Retningsstabilitet	4	1	2	3	5
POINT (færrest er bedst)	22	18	28	17	19
<b>PLACERING</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>3</b>

### BRUGSVÆRDI OG KOMFORT

Motorkraft	2	4	3	5	1
Gearskifte	4	5	2	3	1
Støjniveau	1	3	2	5	4
Afjedring	2	5	4	1	3
Førerplads	3	4	2	5	1
Bagageplads	1	3	2	4	5
Bagsædeplads	2	5	1	4	3
POINT (færrest er bedst)	15	29	16	27	18
<b>PLACERING</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>3</b>

Starten gik fra Europæisk Automobilmuseum i Odense



# De gamle biler kan bruges

**Vil man i kontakt med andre mennesker, skal man anskaffe sig en bil fra 50'erne. Men de gamle biler er ikke blot for sjov. De klarer fint den daglige transport**

Når man har en gammel bil, kommer man i kontakt med sine medmennesker.

Det gælder, hvad enten man er medlem af en af de mange danske bilmærkeklubber og deltager aktivt i klublivet, eller man nøjes med at hygge sig alene eller på tur med familien ud i det blå.

Holger Mikkelsen, Greve, som ejer den flotte, sorte Ford Anglia, købte sin bil af et familied medlem, en ungkarl i Lemvig. Holger Mikkelsen har kendt bilen, siden den var ny, og det tog kun en vinter at restaurere Forden, der havde stået stille i en garage siden først i 70'erne.

Bilen kører på originale diagonaldæk, og står i alt sin ejer i 8.000 kroner.

Frede Boll, Redsted Mors, er ejer af den fine, lille Lloyd 600 Alexander TS. Frede Bolls første bil var en Lloyd, og den nuværende bil fandt han hos en autoophugger i 1977. To år blev brugt til restaureringen, og siden da har Frede Boll kørt over 100.000 kilometer i bilen, der nu i alt har kørt 200.000-300.000 kilometer.

Frede Boll har også en sjælden Lloyd bus, og har sammen med sin kone gået til aflenskoleundervisning i tysk for nemmere at kunne snakke Lloyd under de mange træf til bilens hjemby, Bremen.

John Nielsen, Odense, ejer den festede Morris Minor 1000. Han købte bilen for

8.000 kroner af sin mors faster, der havde haft den fra ny. Nu har den rundet de 100.000 kilometer og er aldrig blevet restaureret.

Det var lidt et tilfælde, at det blev en Morris, og den daglige kørsel foregår i en Mazda 323.

John Nielsens Minor står som ny med sin originale lak. Et meget flot eksemplar, der som den eneste af testbilerne har bibeholdt sine originale, sorte nummerplader.

Allan Nielsen, Bording ved Silkeborg, købte sin Renault 4CV for 11 års siden, restaurerede den og satte den i "mølpose".

Nu otte år efter hentede han den frem for at deltage i Motors nostalgitest, som den gennemførte i fineste stil. 4CV'en har kun kørt 31.000 kilometer. Da den blev købt hos en brugtbilhandler, var der nogen rust i karosseriet, men mekanisk var den ikke slidt.

Allan Nielsen, der arbejder på Statens Bilinspektion, har flere Renault biler med hæk-motor. Blandt andet en åben Floride sportsvogn.

Mogens Christensen, Munkbo ved Odense, ejer af VW L200, samler på alt, hvad der har med VW type I og type II at gøre. Også modelbiler, som han har en meget stor samling af.

Testbilen, der er en en-ejers bil, har rundet de første 100.000 kilometer med samme motor (og samme lak). VW'en har den gamle 30 hk motor, som i dag er svær at få fat i.



Holger Mikkelsen, Greve:  
Ford Anglia



Frede Boll, Mors:  
Lloyd 600 Alexander TS



John Nielsen, Odense:  
Morris Minor 1000



Allan Nielsen, Bording:  
Renault 4CV



Mogens Christensen,  
Munkbo: VW L200

# Dengang og nu

„En morsom og sikker lille Sportsvogn!“ Hvem tænker vel på „Jordemoderbilen“, Morris Minor, i den forbindelse. Men det er ikke desto mindre et citat fra Motors „Vejprøve“ dengang. Helt sådan vurderer tesholdet årgang 1992 ikke bilen. Vores karakterer, samt plusser og minusser, er udelukkende baseret på bilernes indbyrdes, originale egenskaber og er ikke sat op mod vore dages bilkonstruktioner

## Morris Minor 1000: – stor brugsværdi

+

Lille værditab  
Økonomisk  
Letkørt  
Retningsstabil

÷

Høj pris  
Tung i svingene  
Farlige brems  
Ukomfortabel affjedring

### Dengang:

”Det tidligere to-delte, V-formede Vindspejl er nu erstattet af en enkelt, buet Frontrude og Bagruden er gjort betydeligt bredere. Den firetrins Gearkasse har en Teknik, som i mange aar har været Standardudstyr paa alle finere Sportsvogne. Læderindtrækket virker smukt og gedigent, men noget koldt. Instrumenterne er reduceret til et stort Speedometer med indbygget Benzinstandsviser.

Under Instrumentbordet var der i det afprøvede Eksemplar monteret et Varmeapparat, der kontrolleredes med et enkelt Drejegræb.

Rattet har faaet et dybt forsænket Nav, som muligvis har nogen sikkerhedsmæssig betydning, men som afgjort ikke pynter og som desuden eliminerer den ellers saa behagelige Affjedring i Rattets Staaltraadsegere.

Som en væsentlig Forbedring i forhold til den tidligere model, er der nu anbragt en Lampe i Loftet.

Vognen er forholdsvis stift affjedret, og Vejbeliigheden maa betragtes som virkelig god. Motoren har rigelig Trækraft ved alle normale Hastigheder, og de valgte Udvækslinger, og ikke mindst den helt ideelle Skiftemekanisme, gør det til en fornøjelse at udnytte Motoren helt ud.

Ved Udskridninger paa glatte Veje er den nye Minor særdeles let at rette op, og den maa i det hele taget betragtes som en meget sikker Vogn.

Sammenfattende maa den nye Minor 1000 siges at være en hurtig, sikker og økonomisk Brugsvogn, og den der kan lide at køre for Kørsels skyld faar i tilgift en morsom lille Sportsvogn.”

### Int:

Indt under, at Morris Minor fik titlen „Jordemoderbilen“. Der er plads til både hat og hattenål, og bilen er pålideligheden selv. Der ses forholdsvis mange af dem i gadebilledet; modellen blev produceret helt op til 1970.

Gearskiftet finder vi også fint i dag. Med hensyn til motorkraft trækker den flot, men vi syntes blot, at Angliæen og Folkevognen trak bedre.

Morris Minor virker som en virkelig fin og solid bil, og testeksemplaret har da også holdt sig virkelig flot gennem årene. Vi er ikke enige med vores 50er-kollega med hensyn til bilens evne på glatte veje. Morris 1000 er kendt for at kunne overbremse baghjulene – og den gjorde det!”



## VW 1200 de Luxe: – letkørt

+

Fremragende førerplads  
Let at køre  
Bedste motorkraft  
Bedste gearskifte

÷

Ikke retningsstabil  
Dårlig adgang til bagage  
Bremsér dårligt på glat vej  
Noget støjende

### Dengang:

”Folkevognsmotoren har (i 1954) faaet en Effektførelse fra 25 hk til 30 hk, hvilket primært er sket ved førelse af Middeltryk og Omdrejningstal. Omdrejningstallet er dog ikke hermed blevet saa stort, at det kan give Betæneligheder med hensyn til Levelisen, og da Motoren ellers principielt er uændret, er der ingen grund til at frygte „Børnesygdomme.“

Motoren har nu Vacuum-tændingsregulering og Ollebadsluftfilter og har faaet bedre Afbalancering af Svinghjul og Krumtap.

En Nyhed, som vil glæde mange Købere, er Fabrikens Meddelelse om, at særlig Paapasselighe under Kørsel med en fabriksny Vogn ikke mere er paakrævet.

Vognens Vejbeliigheden kan stadig siges at honorere de Krav, som man kan stille til et sportspræget Brugskøretøj, omend den paa grund af sine mærkbare Overstyringstendenser er ret Sidevindsmømfintlig og i øvrigt skal behandles med en vis Fømsomhed, hvis man ønsker at udnytte dens Egenskaber i fuldt omfang.

Bilen giver kun ringe anledning til Klage, og selv om Reklame-teksten: „Den fornuftigste Vogn“ som al Reklame maa tages med et vist forbehold, er den et af de mest fornuftige Brugskøretøjer, der findes på Markedet.”

### Int:

Det er ikke underligt, af Folkevognen blev så populær, som den gjorde og endda stadig produceres i Mexico.

Man sætter sig ind i den og kører. Det er simpelthen testens bedste førerplads, ligesom gearskiftet er det nemmeste af dem alle. Bortset fra, at første gear, som på tre af de andre biler, heller ikke på VW kan rykkes ind, blot bilen ruller det mindste. Motoren snurrer velopløst bag. De andre kan ikke følge med. Den lette styring er dejlig, men nogen mester i ligueudkørsel er Folkevognen ikke. Kun forbløfede den ved sin opførsel på den glatte kurvebane, hvor den blot skred ligeud, når farten blev for stor, i stedet for, som vi havde ventet, at skride med den tunge bagende først.

Benzintanken foran i bagagerummet brød vi os ikke rigtig om.





## Ford Anglia: - stor og komfortabel

+

Fine bremsers  
Komfortabel  
Lydsvag  
Rummelig

+

Økonomi  
Tung at manøvrere  
Opfælt i glat kurve  
Dobbelt udkobling  
nødvendig

### Dengang:

Anglia og Prefect er Betegnelse for henholdsvis en 2-dørs og en 4-dørs Udgave af en fuldstændig nykonstrueret Vogn af meget moderne Tilsnit.

Anglia følger i sit Konstruktionsprincip den efterhaanden normale Praktis for masseproducerede Vogne, idet dens Karrosseri er udformet som en selv bærende, helsejset Staal konstruktion, hvis Hovedelement er en presset „Plattform“ af Staalplader, der danner Vognbunden og ophængningspunktet for Affjedringssystemet og Drivaggregatet.

Bagagerummet er meget stort og let tilgængeligt. Det åbnes med en gedigen Smedejernsnøgle, der har sin Plads i en Strop inde i vognen.

Pedalene er hængslet foroven og bevæger sig derfor lidt anderledes end de sædvanlige, men man vænner sig hurtigt til den lille Forskel.

Bremserne virker kraftigt for et ringe Pedaltryk.

Motoren gaar blødt og ret lydøst og virker med sine 36 hk ret Overlegen. Affjedringen maa, særlig for Fortøjets vedkommende, betragtes som særdeles god, og Krængningen i Sving er meget moderat.

Angliaen akcelererer godt i højt Gear selv fra ret lave Hastigheder og kan derfor holde høje Gennemsnitshastigheder uden meget brug af Gearene.

Vindskærmviskerne er vakuumdrevet og gaar derfor i Staa, naar Motoren faar fuld Gas. Systemet er derfor ikke særlig velegnet for smaa Vogne, der jo nødvendigvis har en forholdsvis høj Motorbelastning i en stor del af Køretiden.

### Nu:

Man starter bilen ved at trække i startknappen og føler straks, at man er kommet ud at køre på første klasse. Det er en adstadig dame, mere limousineagtig end de andre biler.

Meget højt gear i tredje gear, men man behøver stort set kun anvende dette gear, medmindre man skal ned i skridtgang. Køreegenskaberne er dog ikke helt så vidunderlige, slet ikke når de originale diagonaldækk griber fat i langsgående riller eller de hvide striber i kørebanelen.

På testbanen bremses ingen af konkurrenterne så godt som Ford Anglia, men med den lette bagende kunne turen gennem den glatte vjukurve være blevet lidt af en oplevelse, hvis bilen ikke var så nem af „fange“ igen, som tilfældet er. Gearstangen er enorm stor, næsten som på en lastbil, og i testeksemplaret børstede man for et godt ord tænder, hvis man ikke skiftede ganske gelinde gear, og helst med dobbelt udkobling. Lygterne på Anglia får strøm fra et 12 volt Lucas-anlæg – et fantastisk godt lys.

## Lloyd 600 Alexander TS: - overraskende god

+

Gode køreegenskaber  
Fuld synkroniseret  
gearkasse  
Letkørt  
Retningsstabil

+

Brugtpris  
Bremsning på tør vej  
Gearskift kræver  
tilvænnning  
Mindst plads

### Dengang:

Lloyd Alexander er en Videreudvikling af Model 600, nu med en firetrins Gearkasse i en fornem, fuld synkroniseret udførsel. Forhjulene er, som paa den tidligere Model, ophængt i to tværstillede Bladfjedre, hvor den nederste har faaet Plastricmellem-læg for mindre Friktion.

Den 2-cylindrede, luftkølede Firetaktsmotors to Stempler bevæger sig i samme Fase, og Motorens Vibrationer er derfor af samme art, som i en stor een-cylindret Maskine.

Staalkarrosseriet er ikke svejset, men samlet saa dets Elementer let kan udskiftes i tilfælde af alvorlig Beskadigelse.

Det regulære Bagagerum bag har faaet udvendig Klapp, som i meget høj grad har forbedret Adgangsforholdene. Rummet er dog stadig tilgængeligt indefra, og naar Bagsæderyggen vippe fremover, saa det fjernes helt, er der forbausende stor Bagageplads.

Hældningen af de krummede Ryglæn kan justeres med Stilleskrue.

Polstringen er komfortabel, og der er ofret særdeles pænt Sadelmagerarbejde paa det to-farvede Kunstlæderbetræk. Lloyd Alexander bærer i det hele præget af omhyggeligt gennemarbejdede Detaljer og en Finish, der ligger betydeligt over gennemsnittet for en Vogn i denne Klasse.

Vognens eneste Instrument er et stort Speedometer, der er monteret lige over ratstammen. Benzintanken ligger foran, og Haanden med omstilling til Reservertanken er ført gennem Forbrædt lige over Speederen.

### Nu:

Vi blev meget forbausede over, så godt den lille Lloyd klarede sig i testen. Der er kun ganske få tilbage i Danmark af denne model, højst 50 eksemplarer, og kun få ser man køre.

Den kun 2-cylindrede motor stod ikke væsentligt tilbage for de større biler, men gearskiftet, der ganske vist er fuldt synkroniseret, kræver nogen tilvænnning, når man kommer fra de andre biler med bundgear.

På det køretekniske anlæg klarede Lloyd sig fint. Vi blev helt glad for den, når man ser bort fra de sikkerhedsmæssige aspekter som benzintank i motorrummet.

Lloyd har personality. Kender De nogen, der har én til salg?





## Renault 4CV: - vinder trods alt

+

Lav pris  
Økonomisk  
Gode køreegenskaber  
Gode bremser  
Fin affjedring

+

Svag motorkraft  
Højt støjniveau  
Dårligste førerplads  
Beskeden bagageplads

### Dengang:

**”** I årene efter Krigen er der fremkommet et betydeligt Antal smaa, økonomiske Vogne, der søger at tilpasse Automobilkørlsen til de herskende økonomiske Forhold.

De fleste af disse Vogne er konstrueret traditionelt, det vil sige som store Vogne i mindre Maalestok, mens enkelte, som den her beskrevne Renault 4CV, afviger betydeligt fra sædvanlig Konstruktionspraksis. I Renault er f.eks. alle fire Hjul ophængt i indbyrdes uafhængige Affjedningssystemer. Paa Vognbunden ved siden af Gearstangen er Chokeren anbragt, mens Haandbremse og Starthaandtag er placeret bekvemt mellem Forsæderne. Man har ikke kørt ret længe i Vognen, før man er klar over, at man her står over for Køreegenskaber, der desværre er temmelig sjældne.

Vognen synes specielt at være bygget for hurtig Kørsel paa Veje med mange og skarpe Kurver, og det er virkelig en fornøjelse at mærke, hvor præcist Vognen lystrer den letgaende Tandstangstyring. Vognen synes af „bide“ sig fast i Vejen og følelsen af Sikkerhed understreges kraftigt af, at Vognen er fri for mærkbar Krængning i Sving.

Bremserne virker kraftigt, men tillige blødt. Man savner er fjerde Gear, og som paa de fleste smaa Vogne kræver Synkroniseringskoblingerne i andet og tredje Gear en vis „Tøvning“ under Gearskiftningen.

Lydisoleringen lader desværre en del tilbage at ønske. Saaledes er der ved Hastigheder omkring 55 km/t i højt Gear temmelig kraftig Resonansstøj i Staalkarrosseriet, der ligeledes buldrer kraftigt, naar man tager Gassen fra Motoren ved høj fart. Med hensyn til Benzinförbrug er der næppe tvivl om, at den lille Renault er en af de bedste Vogne paa Markedet. **”**

### Nu:

Som testturen skred frem, fandt vi ud af, hvorfor datidens testkørere havde været så begejstrede for Renault 4CV. På det køretekniske anlæg gjorde den en god figur og overraskede blandt andet ved at stå umanerligt godt fast i den glatte kurve. Ingen tendenser til bagvognsudskridning på trods af hækmotoren.

Testholdet anno 1992, mener faktisk det samme som kollegerne gjorde ved den seneste test af bilen i 1960. På nær styring ved almindelig kørsel, hvor Renaulten i dag ikke faldt i alles smag.

På trods af støj og manglende motorkraft er Renault 4CV faktisk den bil, som pointmæssigt kommer til at stå som vinder af denne gruppetest. Charmingere er den stadig, og den er lige frem gået hen og blevet „kuldbil“.

# Så som så med sikkerheden i 50ernes biler

*Dengang i 50erne talte man ikke ret meget om sikkerhed. Sikkerhedssejlerne dukkede for eksempel først frem i 1955 efter ide fra krigsflyenes piloter*

**N**år man i dagens bildebate taler om livreddende luftpuder i rattet som værn mod følgerne af kollisioner, var man i 50erne højst naet til erkendelse af, at rattet havde for vane at komme farende ind i kabinen ved en kollision.

VW udførte den første kollisionstest i 1958, så når man kører i 50ernes biler, skæver man godt nok noget til den sydspisde ratstamme og tænker på de manglende deformationszoner.

Som tidligere fortalt var der ingen sikkerhedssejler i bilene endstige hovedstøtter på forsæderne. Men OK, farten var mindre og trafikken ikke så intens. Og så videre og så videre.

Typisk så man dengang Folkevogne, der havde været udsat for mindre kollisioner, holde med et hul i forruden i passagersiden.

Man sidder tæt ved forruden, og passageren har ikke noget rat til at opfange kroppen.

I visse tilfælde heldigt nok.

Når man hælder benzin på sin Lloyd, skal man passe på ikke at sjaske ned i motoren, og ligesom i Folkevognen sidder man faktisk med benzintanken på skodet.

Samtidig ruster Folkevognen tank, og så løber benzinen ud i bagagerummet foran, hvor tilfældigvis også et eventuelt lygterelæ befinder sig.



Morris Minor kan være uforudsigelig - en glat kurve. Lige så farlig er det at bremse med i glatte føje og ved en hård opbremsning på tør asfalt. Den vender simpelthen rundt, fordi baghjulets bremser mere end forhjulene.





Jo, passiv sikkerhed er ikke noget, man tog så alvorligt i 50'ernes biler.

Det er den aktive sikkerhed, altså køreegenskaberne, der er værd at diskutere mand og mand imellem.

Her er der ingen tvivl: Renault 4CV er sikker vinder på trods af hækmotoren.

Næsten lige så god er Lloyd med sit fine forhjulstræk, og i Alexander TS er pendulbagakserne, i modsætning til den almindelige model uden TS-betegnelse, erstattet med uafhængig hjulafjedring.

En Folkevogn er nu heller ikke så ringe endda, for den tunge motor bagi, giver godt greb på de trækkende hjul.

Markant dårligst er Morris Minor. På glatbanen vendte den hellere bagenden i kørselsretningen, og det samme gælder under en hard opbremsning på tør vej.

I glatkurven var den guld værd, når man tænker på, hvad en karruseltur i Tivoli koster i dag.

Ford Anglia kunne bremse, men i en glat kurve kommer også på den bagagen frem til bestemmelsesstedet for fører og passagerer.

Ejere af 50'ernes biler skulle sikre sig et kursus på et køre-teknisk anlæg med glatbaner. Lav et klubarrangement.

50'ernes biler og SIKKERHEDEN	Ford Anglia	Lloyd 600 Alexander TS	Morris Minor 1000	Renault 4 CV	VW 1200 de Luxe
Bremseforstærker	nej	nej	nej	nej	nej
Kollisionssikker ratstamme	nej	nej	nej	nej	nej
To-kredsbræms	nej	nej	nej	nej	nej
Benzintank placering	bagtil	foran	bagtil	bagtil	foran
Vinduesvasker fabriksmont.	nej	ja	nej	nej	nej
Sikkerhedssejer	nej	nej	nej	nej	nej
Hovedstøtter på forsædet	nej	nej	nej	nej	nej
Fører hængslet fortil	ja	nej	ja	nej	ja

Vi har ikke givet karakter for sikkerhed. Som det fremgår af dette skema, er den stort set lige ringe i alle bilerne.

TEKNIKKEN	Ford Anglia	Lloyd 600 Alexander TS	Morris Minor 1000	Renault 4 CV	VW 1200 de Luxe
Pris inkl. omsætningsafgift pr. 1.12.1959 kr.	15.517	11.673	15.338	11.280	14.919
<b>MOTOR OG TRANSMISSION</b>					
Antal cylindre	4	2	4	4	4
Slagvolumen ccm	1.172	596	948	747	1.192
Motorplacering	foran	foran	foran	bagtil	bagtil
Køling	vandkølet	luftkølet	vandkølet	vandkølet	luftkølet
Maks. effekt hk v/omdr. (DIN)	30 4400	26-5000	37 4500	21 4200	30 3400
Benzinøkonomi km/l	12,0	15,0	16,8	18,0	14,2
Kraftoverføring	baghjulstræk 3 (bundgear)	forhjulstræk 4 (ratgear)	baghjulstræk 4 (bundgear)	baghjulstræk 3 (bundgear)	baghjulstræk 4 (bundgear)
Antal gear	2-3	1-2 3-4	2-3-4	2-3	2-3-4
Synkroniserede gear					
Acceleration 0-80 km/t, sek.	20,0	23,8	17,3	34,6	20,6
Tophastighed km/t	112	105	118	100	104
Bremser	hydr. på 4 hjul	hydr. på 4 hjul	hydr. på 4 hjul	hydr. på 4 hjul	hydr. på 4 hjul
Styreøj	snekke og tap	tandstang	tandstang	tandstang	tandstang
<b>KARROSSERI OG VÆGT</b>					
Tankindhold liter	32	25	30	28	40
Egenvægt (typegodkendt) kg	725	565	725	600	730
Mål l x b x h cm	384x154x150	339x141x140	376x155x152	364x143x142	407x154x150
Akselafstand cm	221	200	219	210	240
Dækstørrelse	5,20x13	4,25x15	5,00x14	5,00x15	5,60x15

## Medtrafikanterne viser hensyn

Man kommer fint frem i 90'ernes trafik, selv om man kører i 50'ernes biler

Man hænger ikke bagud i trafikken, selv om man kører i 50'ernes biler. I hvert fald ikke, hvis man overholder de gældende hastighedsgrænser.

Ganske vist kan de gamle biler kun køre mellem 100 og 118 kilometer i timen i følge de tekniske specifikationer, men selv det er jo for hurtigt på landevej i Danmark.

De 80 km/t på landevejen passer de gamle biler godt, og

på motorvej kører mange biler i nyere biler alligevel langsommere end de tilladte 110 km/t, så heller ikke her føler man sig sat år tilbage, fordi man kører nostalgisk.

Der hvor det kniber med tempoet, er ved lyssignaler og stoplinier. Kun Lloyd har alle fire gear synkroniseret.

I alle de andre biler skal man enten holde bom-stille, før man skifter til første gear, eller også skal man udnytte de gamle

motorers forbløffende sejtrækkeevne, der i det daglige gør 1. gear nærmest overflødig.

Medtrafikanterne forstår til fulde de gamle bilers problemer og synes som regel, at de er skægte at ligge bagved.

Man skal dog tænke på, at de gamle bilers konstruktion kan forvise medtrafikanterne. For eksempel overser bagvedkørende nemt det højtsiddende blinklys på Renaulten, der også kun har en enkelt stoplygte.



F.D.M. PRØVER DE NYE AUTOMOBILER

# MORRIS MINOR 1000

Af civilingeniør Mogens Teisen

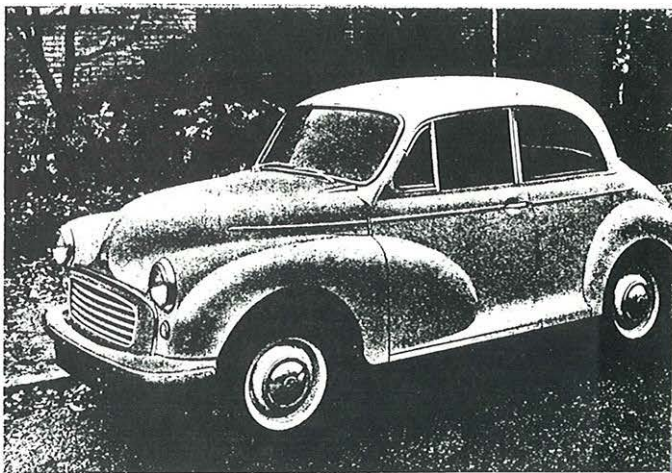
Idet ydre adskiller den nye Minor 1000 sig kun paa faa, men væsentlige punkter fra sin forgænger. Det todelt V-formede vindspejl er erstattet af en udeligt buet frontrude, og bagruden er gjort betydelig bredere.

Det selvbevarende, helsvejsede stålkaroseri og affjedringssystemet er i hovedsagen bibeholdt uændret.

Som det ses på tegningen, er forhjulene affjedret med langsgående torsionsstænger, der bagtil har indstillige ankre og fortill er forbundet med tværsvingarme, som støttes af skråt fremadrettede støttestænger i gummelejer. De meget lange »styrbolte« drejer i gevindskårne lejer og støttes foroven af svingarmene på et par dobbeltvirkende, hydrauliske stempelestøddæmpere. Styretøjet er af tandstangstypen, og hver ende af tandstangen er forbundet direkte med den tilsvarende styre-arm gennem en kort sporstang med kugleled.

Den sivtebanjobagbro er ophængt i langsgående bladfedre og forsynet med dobbeltvirkende, hydrauliske stempelestøddæmpere.

Motoren er som i den foregående model en firecylindret vandkølet topventilmaskine. Slaglængden på 76 mm er bibeholdt, men boringen er forøget fra 58 til 63 mm, og kompressionsforholdet er sat op fra 7,2:1 til 8,3:1. Visse andre fabrikker har ændret deres motorer på tilsvarende måde uden at forøge krumtapaksens dimensioner, men dette er ikke tilfældet med den nye Minor 1000. Her er akseldiameteren forøget fra 36,6 til 41,3 mm, og samtidig har man gjort plejstængerne svævere og erstattet hvidmetallet i lejerne med indium-bly, som har væsentlig større bæreevne, men også er væsentlig dy-



Morris Minor 1000 2-dørs sedan.

re. Man må derfor formode, at den nye motor, som har 23% større effekt end den gamle, er mindst lige så slidstærk som denne. Cylinderblokken og den øverste del af krumtaphuset er støbt i eet, og krumtaphuset løber i 3 hovedlejer. Den kædedrevne knastaksel ligger i krumtaphuset og bevæger de lodretstillede ventiler i støbejernstykkelet gennem støttestænger og vippearmer. Kølesystemet arbejder under et svagt overtryk. Cirkulationen understøttes af en centrifugalpumpe, og temperaturen reguleres med en termostat.

Motorens moment overføres gennem en tør enkeltpladekobling til en firetrinns gearkasse, hvis udvekslingsforhold er ændret, så de passer til den nye, kraftigere motor. II, III og IV gear har synkroniseringskoblinger. Bagtil har gearkassen en støbt forlænger med platter for det bageste motorophæng, og over forlængeren ligger en »remote control«-skiftmekanisme, der forbinder den korte, stive gearstang med skiftegefferne. Dette fint virkende system har i mange år været standardudstyr på alle finere sportsvogne. Fra gearkassen fører en friliggende kardanaksel med 2 nålelejekryds til de hypoidfordandede kron- og spidsjul i baktøjet. Forbremsen virker hydraulisk på alle hjul, og hver af forbremserne har en på-

løbende og een medløbende bremseko og to bremsecylindre. Håndbremsstangen ligger vandret mellem forsæderne. Den nås bekvemt og har en præcist virkende trykknåplås. Bremskraften overføres gennem kabler til bagbremsernes eko.

Det afprøvede eksemplar har to brede døre, der er hængslet fortill, og som giver bekvemt adgang til de separate forsæder. Disse kan vippe forover og giver derved ret bekvemt adgang til bagsædet. Forholdene kunne sikkert forbedres en del, hvis forsæderne ryglæn kunne slås frem og sæderne vippes helt på højkant.

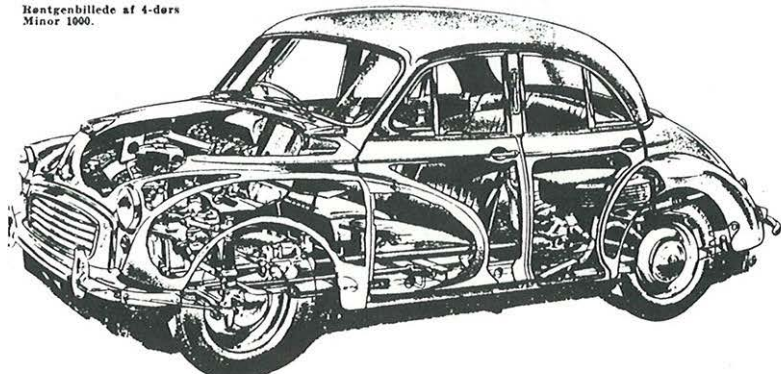
Dørene har trekantede ventilationsruder foruden de normale, der kan ruller op og ned med en håndsvingsmekanisme, som forekommer lovlig højt gearet.

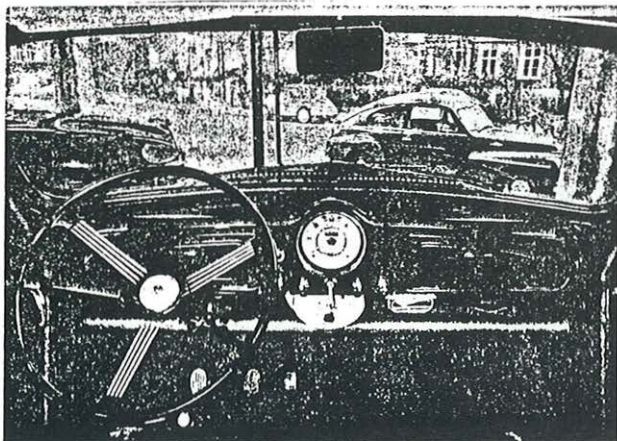
Sæderne har god form og polstring, og læderbetrækket virker smukt og gedigent, men noget koldt.

Instrumenterne, der tidligere var anbragt over ratstammen, er nu flyttet til midten af instrumentbordet og reduceret til et stort speedometer (uden tripmåler) med indbygget benzinstandsviser. Arrangementet er pænt, men naturligvis ikke så hensigtsmæssigt som det tidligere. Under speedometeret findes betjningsgreb for choker, visker, lygter og starter grupperet om tændingslåsen i midten. Der er

et handskerum med klap (uden lås) i hver side af instrumentbordet, og under dette findes en praktisk hylde med polstret forkant i hele vognens bredde. Midt over hylden var der i det afprøvede eksemplar monteret et varmeapparat, der kontrolleres med et enkelt drejereg. Varmeapparatet viste sig ret effektivt, men man savner et spilfield, der kan dirigere varmen mere direkte til defroster-spalterne. Endvidere var det ønskeligt, om vognen havde et friskluftindtag foran. Rattet har fået et dybt forsænket nav,

Røntgenbillede af 4-dørs Minor 1000.





Førerpladsen i Minor 1000.

som muligvis har nogen sikkerhedsmæssig betydning, men som afgjort ikke pynter og desuden eliminerer den ellers så behagelige fjedring i ståltrådsgeerne.

Retningsviserne betjenes fra en kontaktlarm under rattet, og et indadrettet tryk på denne kovelede knap sætter det smukt tonende horn i funktion.

Hornkontaktens fjeder er for stram, og man kommer derfor let til uforvarende at sætte blinkerne i gang.

Mekanismen kunne forbedres væsentligt ved en strammere fjeder i blinkerkontakten, en svagere fjeder i hornkontaktens og en konkav knap på kontakttarmen.

Som en væsentlig forbedring i forhold til den tidligere model, er der nu anbragt en udmærket lampe i loftet.

Bag i vognen findes et ret stort, regulært bagagerum. Reservehuilet har plads uden at flytte bagagen.

#### Køreegenskaber.

Den nye Minor 1000 har et bekvemt førersæde, og udsynet fremefter er udmærket godt, selvom man ikke kan se den højre forskermur for den ret høje motorhjul. Bakspjeldet er ikke bredt nok til at 'dække' hele den store bagrudd, og desværre har man bilbeholdt vikserarrangementet fra det tidligere V-formede vindspjeld, og der efterfølges derfor en stor og temmelig generende trekant midt for. Rattet ligger lidt for 'fladt', og det har tillige en lille tværhældning, som ikke i sig selv er generende, men som bringer rattstammen for tæt på bremspedalen, hvilket kan virke generende, særlig hvis førerens sko har gummisåler. Den store og i sig selv tydelige speedometerskala ligger for langt ude af synsfeltet. Gearstang og håndbremsgreb er ideelt placeret. Vognen er forholdsvis stift af fjedret, og krænglingen i sving er minimal. Alle arter af ujævnheder absorberes tilfredsstillende, og dæmpningen er tilstrækkelig til at hindre alle røkke- og niksvingninger, så vejbeliigheden må betegnes som særdeles god.

Den højteærede landstangstyring går let og slørft og virker positivt og præcis. Køer man alene eller med en enkelt passager, er styringen omtrent neutral, og med fuld last er der en svag overstyrings-tendens. Der har ikke været lejlighed til at konstatere, om vognen er sidevindsfølsom.

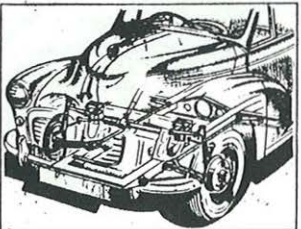
Den nye, kraftige motor har fuldstændig ændret vognens karakter og givet den egenkarakter som en god sportsvogn. Der er

rigelig trækraft ved alle normale hastigheder, og de velvalgte udvekslinger i gearkassen, og ikke mindst den helt ideelle skiftmekanisme, gør det til en fornøjelse at udnytte motoren fuldtud. Minor 1000 er derved blevet en hurtig vogn, som i bytrafik kan hævde sig i ethvert selskab, og som på landevejen har en uanstrengt marchhastighed på omkring 100 km/t med fuld last. Ved høje hastigheder ligger vognen roligt og støl, og retningsstabiliteten er fuldt tilfredsstillende også under hårde opbremsninger.

Ved udskridning på glatte veje er den nye Minor særdeles let at rette op, og den må til det hele betegnes som en meget sikker vogn.

Som det fremgår af tabellen, er de stærkt forbedrede præstationer ledsaget af en ikke ubetydelig reduktion i brændstofforbruget i forhold til den tidligere model. Dette har alene sin årsag i motorens høje kompressionsforhold, og fordelene er øbetalt med en lidt hård gang og et støjniveau lidt over middelt. Motorophænget synes også at være lovligt stift, så motorens vibrationer i tomgang overføres til karosseriet. Ved højere hastigheder går vibrationerne ikke igennem, og der konstateres ingen hastighedsområder med resonanser.

Vindstøjen er moderat, men vognen rumler en del ved kørsel på stenbro. Forlygterne lyser, usædvanlig langt, og lyset er godt fordelt. Blinklysene har hele to kontrollamper på instrumentbordet. Den ene er for skarp og generer i mørke. Sammenfattede må den nye Minor 1000 siges at være en hurtig, sikker og økonomisk brugsvogn, og den, der kan lide at køre for kørselens egen skyld, får i tilgift en morsom lille sportsvogn.



Førhjulsophæng og styretøj.

#### PRØVERESULTATER

Omstændigheder: Koldt og tørt vejr. Skønnet vindhastighed: 3-4 m/s. Prøveeksemplarets kilometertal: 2500 km.

#### Speedometrets fejlværing:

Vognspeedometrets visning:	20	40	60	80	100	120
Virkelig hastighed km/t:	20	39	69	79	98	114

#### Målte tophastigheder km/t:

(Tallene i parentes er for den foregående model)

I gear: 36 (31), II gear: 55 (46), III gear: 92 (70), IV gear: 118 (100).

#### Acceleration i gearene (sekunder):

20-40 km/t	3.3 (4.0)	5.3 (5.0)	8.2 (9.2)
30-60	8.8 (9.6)	12.6 (15.8)	
40-80	13.7 (-)	20.3 (24.7)	

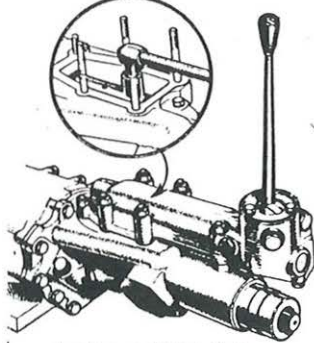
#### Acceleration gennem gearene:

0-40 km/t	1.7 (2.2)	sekunder
0-40	5.0 (6.5)	
0-60	9.5 (15.1)	
0-80	17.3 (20.6)	

#### Bensinkonometri målt ved kørsel med konstante hastigheder:

40 km/t	22.8 (19.9)	km/l
60	20.5 (17.6)	
80	16.8 (14.4)	
100	13.3 (-)	

Der anvendes superbenzin.  
Alle målinger udført med 2 personer i vognen.



Gearstang og skiftmekanisme.

#### SPECIFIKATIONER

Mærke: Morris. Type: Minor 1000.  
Fabrikat: Morris Motor Ltd., Cowley, Oxford, England.

Dagopriv: På købtilladelse ..... kr. 10.975  
Vægtafgift incl. midlertidigt 50% tillæg kr. 15.445  
120 Årlig

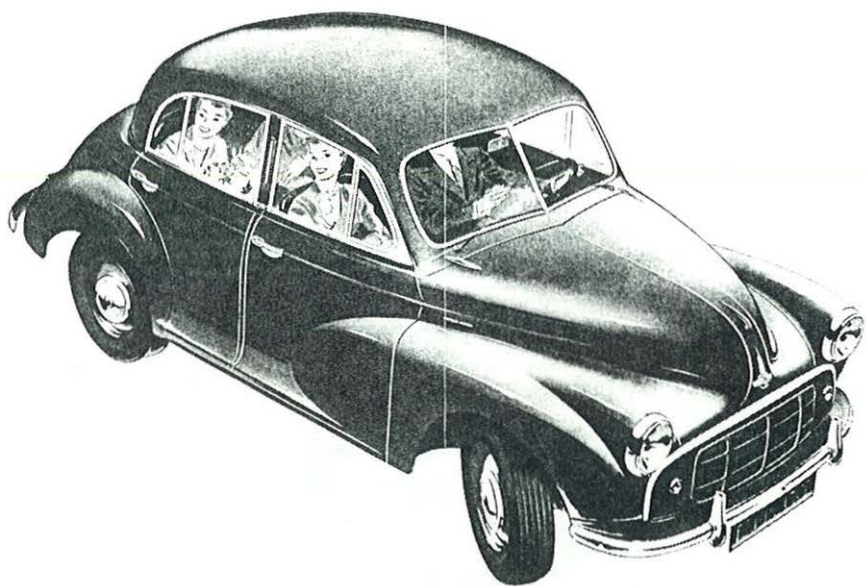
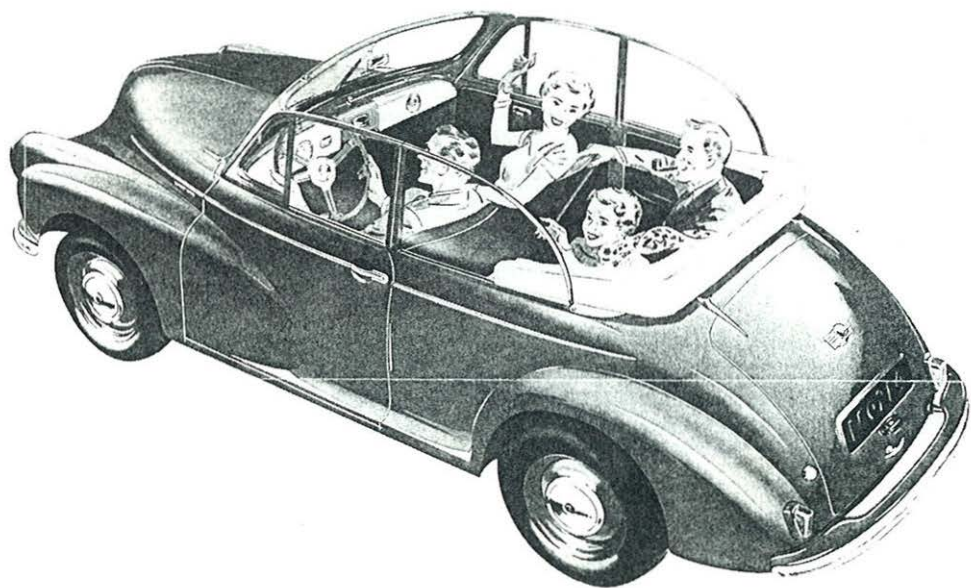
Motor: 4-cyl. vandkølet rækkemotor med topventiler. Boring: 63 mm. Slaglængde: 76 mm. Stivlængden: 948 cm<sup>3</sup>. Kompressionsforhold: 8.3:1. Største effekt: 37 HK ved 4500 o/m. Største drejningsmoment: 6.87 mkg ved 2500 o/m.

Transmission: Tor-enkeltpladekobling. Firetrin gearkasse med synkroniseringskoblinger for II, III og IV gear. Udvekslinger i gearkassen: I gear: 3.62, II gear: 2.38, III gear: 1.41, IV gear: 1.00, baggear: 4.68.

Fritliggende kardankædel med 2 nålelejekryds. Hylpoldfordandede kron- og spids-hjul i bagtøj. Udveksling: 4.55 (41:9).

Chassis: Selvstændigt stålkarosseri. Førhjulsophæng: korte og lange tværværingarmer. Baghjulsophæng: stiv banjobægre med lænsskænde bladfjedre. Dobbelvirkende, hydrauliske støttestøddæmpere for og bag. Styretøj: tandstangstyring, 2½ ratdrejning fra stop til stop. Fodbremse: hydraulisk virkende på alle hjul. Håndbremse: mekanisk virkende på baghjul. Hjul og dæk: presede stålpiladehjul monteret med 5.00" slangebæle dæk.

Hoveddimensioner m. v.: Akseafstand: 2185 mm. Sporvidde for: 1284 mm. Sporvidde bag: 1278 mm. Største længde: 3769 mm. Største bredde: 1550 mm. Største højde: 1620 mm. Frihøjde over vejbane: 171 mm. Væddiameter: ca. 10 m. Egenvægt: ca. 750 kg. Tankindhold: 22.7 l.



# TEKNIKENS VÄRLD TESTAR MORRIS MINOR 1000



PROVKÖRD VID TEKNIKENS VÄRLDS TESTAVDELNING AV INGENJÖR OLLE LINDAHL

VÄND!

Foto: Ove Wallin

## BETYG

### SÄRSKILT BRA:

- Motorn arbetar mycket jämnt och segdrar utan vibrationer från 20 till toppfart på högsta växeln.
- Strålände väghållning.
- Direkt exakt styrning av kuggstängstyp.
- Åtkomligheten under huven är bättre än på de flesta sängelsmän».

### MINDRE BRA:

- Kopplingen är litet tvär i sitt ingrepp.
- Synkroniseringen är bra vid normal körning. Vid forcerad växling räcker inte synkroniseringen till.
- Tätningen vid dörrarna är inte helt tillfredsställande.

Morris 1000 hör inte till de vagnar som utgör någon direkt fröjd för ögat. Karosformen har föga gemensamt med dagens pontonformade vagnar. I snart tio år har Minor varit så gott som oförändrad till det yttre. Orsaken till att fabriken kunnat hålla detta program är närmast att söka i det förhållandet att bilen besitter många goda och uppskattade egenskaper i övrigt. En hel del detaljändringar har skett genom åren och 57-års modell har fått en större och starkare motor, hel vindruta och större bakruta.

Motorn ger nu 23 % större effekt än tidigare. Effektökningen har åstadkommit genom bl. a. ökning av cylindervolymen från 803 till 948 cm<sup>3</sup> samt genom kompressionsändring från 7,2:1 till 8,3:1.

Utän tvekan kan fastslås att hela bilen vunnit mycket genom detta. Den som väntat att effektökningen skulle lett till att den lilla motorn blivit pressad till gränsen för sin förmåga på bekostnad av slitstyrka och smidig gång tar helt fel. Motorn arbetar över hela sitt register utan

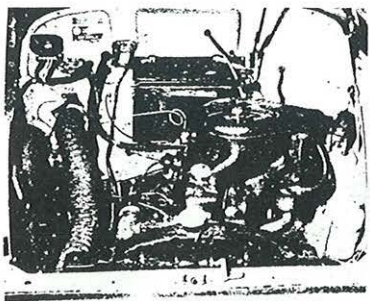
tecken på överansträngning. Det nya utförandet är mycket lyckat och den välbalanserade motorn kan segdra från 20 km/t till toppfart utan protester eller vibrationer. Gången är ren och ljudet behagligt. Trots stor sparsamhet med bränsle kan man konstatera att den bromsade drivhulleffekten är hög och således inte tyder på ovederhäftiga reklamuppgifter.

Engelska bilar brukar inte vara raffinerat lättåtkomliga under motorhuven. Men Morris utgör faktiskt ett undantag från den regeln. Motorinstallationen är prydlig och allt är lättåtkomligt. Huven är inte utformad som någon manlucka på en u-båt utan när den lyfts upp är det gott om plats kring motorn. Bra ur service-synpunkt!

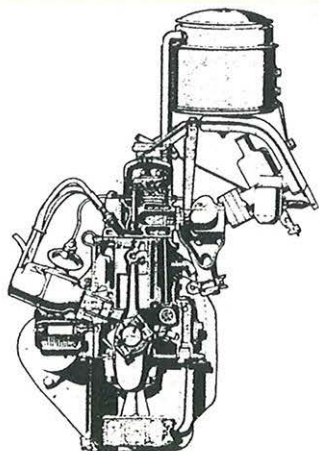
Växellådan med sin korta golvväxel-spåk av sportvagnstyp är angenäm att använda. Spaken är fast och ganska exakt i sina olika lägen. Synkroniseringen räcker utmärkt för normalt vardagsbruk. Om man i en situation snabbt vill gå ned till en lägre växel så (Forts. på sid. 33)



Morris 1000 är konservativ till det yttre. Vindrutan har dock ändrats och består av en hel yta.



Då motorhuven öppnats ligger nästan alla serviceställen utmärkt väl åtkomliga. Det kan man tyvärr inte säga är vanligt bland engelska bilar.

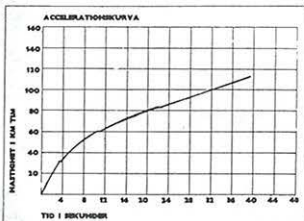


Morris' »raka fyra» i genomskärning framifrån. Effekten har ökat till 37 hk på årets modell.

# Teknikens Världs testsiffror för

## PROVRESULTAT

De olika växlar	1	2	3	4
Synkroniserad	Nej	Ja	Ja	Ja
Tystgående	Ja	Ja	Ja	Ja
Växellådans utväxlingsförh.	3,62	2,374	1,41	1,0
Slutväxels utväxlingsförh.	4,55	4,55	4,55	4,55
Antal motorvarv per drivjulvarv = total utväxling	16,47	10,80	6,415	4,55
Teor. fart vid 1.000 v/min km/t	6,6	10	17	24
Antal motorvarv per körkilometer	9060	5940	3525	2500
Kolvväg, m/körkm.	1378	903	536	380
Max. effekt och medelkolvh. 12,0 m/s uppnås vid km/t	31	48	81	114
Teor. fart vid maxdragkraft, km/t	13	20	34	48
Teor. spec. maxdragkraft, kp/ton tjänstevikt	462	303	180	127



### ACCELERATIONSTIDER

I km stående start: 47,9 sek.

Genom växlar:

0—50 km/t 8,0 sek.

0—80 km/t 20,4 sek.

0—100 km/t 32,5 sek.

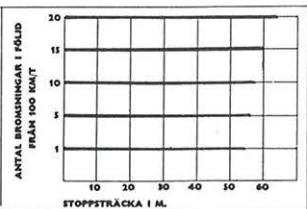
På enstaka växlar:

Tvåan 30—50 km/t 5,2 s.

Trean 30—50 km/t 5,4 s., 50—80 km/t 11,0 s.

Fyran 30—50 km/t 8,3 s., 50—80 km/t 16,8 s.,

80—100 km/t 11,3 s.



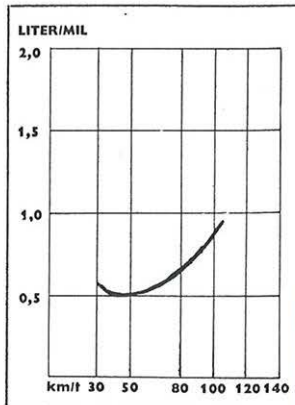
### BROMSVERKAN

Bromsarna gav vid mätning med pendelinstrument på torr asfalt en bromskraft av:

10 17 23 33 43 58 72 proc. av vagnvikten

vid ett pedaltryck av

10 15 20 25 30 35 40 kp.



Bromssträcker vid 20 st. max. bromsningar i följd på torr asfaltväg. Bromsningarna sker från en verklig fart av 100 km/t:

1:a bromsningen 54

5:e bromsningen 55

10:e bromsningen 58

15:e bromsningen 60

20:e bromsningen 63

### BRÄNSLEFÖRBRUKNING

30 km/t 0,57 l/mil.

50 km/t 0,51 l/mil.

80 km/t 0,65 l/mil.

100 km/t 0,80 l/mil.

Snabb landsvägskörning ca 48 km sträcka på rikshuvudväg (medelfart ca 85 km/t, upp till 115 km/t på fria vägvägnitt) medelförbrukning ca 0,78 l/mil.

Lugn körning samma sträcka (medelfart ca 54 km/t, upp till 80 km/t på fria vägvägnitt) medelförbrukning ca 0,60 l/mil.

Stadskörning ca 11 km, medelförbrukning ca 0,80 l/mil.

### FART- OCH VÄGMÄTARE

Fartmätaren visade 30 50 80 100 km/t vid en verklig fart av 33 52 84 104 km/t

Vägmätaren visade 2,5 proc. för lång vägsträcka. Obs! Samtliga värden i denna rapport är korregerade för fart- och vägmätarnas felvisning.

### STRÅLKASTARNAS LJUSVÄRDEN

Helljus 100 m 4,5 lux. Halvljus 25 m 0,5 »lux. (Enl. lag får helljus inte underskrida 1 lux på 100 m avstånd; halvljuset får inte överskrida 1 lux på 25 m avstånd.)

# MORRIS MINOR 1000

## ÅTKOMLIGHETS BETYG

Betygsskala: 3 = mycket god; 2 = god; 1 = mindre god.

Inställning av försärsäte 1. Inställning av värme och ventilation från försärsätet 2. Ojlemäticka 3. Oljepåfyllning 3. Kylvätskepåfyllning 1. Batteri 3. Oljefilter 2. Tändstift 3. Strömfordelare 3. Förgasare 3. Bromsvätskebehållare 1

## VAGN BESKRIVNING

Typ: Morris 1000

Fabrikant: Morris Motors Ltd England.

Generalagent: AB Hans Osterman.

Pris: Kr 7.900 2-dörrars De Luxe vid leverans i Stockholm inklusive återcirkulerande värmesystem.

Skatt: Kr 110 per år, omsättningskatt kr 760.

## UTRUSTNING

Värmesystem av cirk. typ ingår i bilens pris.

Halv underreddsbehandling ingår.

Reparationsprutor för varmluft finns.

Ventilation för kallluft finns inte.

Ventilationsfläkt för låg fart finns inte.

Indrutespolare, munstycken för d:o ingår i bilens pris.

Radio: Ingår inte i bilens pris. Plats för radio är förutsedd. Radio kostar inkl. montering 450 kr till 850 alteter apparatens och antennens typ. Backklampa: Finns inte.

Lattlås: Finns inte.

## RESERVDELSPRISER

Bytesmotor finns, kostar .....	850:—
Sats kolvar jämte kolvrings och kolvbultar .....	109: 60
Sats avgasventiler inkl. ventilfjädrar ..	26:—
Cylinderpäckning .....	5: 25
Termostat för kylsystem .....	15: 50
Eljerenansats (skall bytas var 900:e mil) .....	14: 50
Strömfordelarloch utan kablar .....	18: 25
Kopplingslamell kompl. med centrum ..	63:—
Sats bromsbackar med nya belägg ..	52:—
Vgasrör kompl. med ljuddämpare ..	61: 75
Tötdämpare kompl. sats .....	364:—
Stäck kostar .....	100:—
Indruta .....	87:—
Löjer framflygel .....	177:—
Stakre stötfångare kompl. med alla detaljer ..	302:—
komplett kylmaskering .....	40: 75

## REPARATIONSPRISER

Snasta reparationspriser tillämpas.	
Önstilljustering .....	7: 50
Önstilljustering av bytesmotor .....	101:—
Önstilljustering av kopplingslamell .....	53:—
Önstilljustering av cylindlockspäckning ..	30:—
Önstilljustering av styrspejlsbultar .....	67:—
Önstilljustering av samtliga bromsbackar ..	34:—
Önstilljustering med sotning .....	61: 50

## VAGNENS NYCKELVÄRDEN

Effektfull vid tjänstevikt 43,5 hk/ton.

Effektfull vid lastad vikt 33,0 hk/ton.

Spec. bromsarea 489 cm<sup>2</sup> per ton tjänstevikt.

Antal rattvarv 2,5 mellan fulla framhjulslutslag.

Vändcirkeldiameter: 10,1 m.

## MOTORN NYCKELVÄRDEN

Effekt: Max. 37 hk vid 4750 varv/min.

Vridmoment: Max. 6,9 kpm vid 2000 varv/min.

Medelkolvhastighet: 2,53 m/sek. vid 1000 v/min.

Effektivt medeltryck: 7,4 kp/cm<sup>2</sup>.

Spec. maxeffekt: 39,0 hk/liter.

## TEKNISK BESKRIVNING

Vagnstomme: Självbärande helsvetsad stålkaross. Två dörrar upphängda i framkanten. Bagageutrymme bak åtkomligt utifrån. Motorn framtill. Vagnen bakhjulsdriven.

Inredning: 4 sittplatser. Fram: Separata stolar.

Bak: Helt säte av sofftyp.

Motor: 4 cyl. fyrt. vätskekyld radmotor med toppventiler. Cyl.-diam. 62,9 mm, slaglängd 76 mm, slagvolym 948 cm<sup>3</sup>. Kompr.-förh. 8,3:1. Max.-effekt 37 hk. SAE vid 4750 v/min.

Kraftöverföring: Enkel torrlamellkoppling. Manuell 4-växlad växellåda med de tre övre växlar synkroniserade. Golvväxelpak. Slutväxel av hypoidtyp.

Hjulställ: Fram: Individuell fjädring med torsionsstavar. Bak: Stel axelbrygga med långsgående bladfjädrar. Hydrauliska dubbelverkande hävvrmsstötdämpare runt om.

Bromsar: Hydraulisk fotbroms.

Däck: 500x14".

Handbromsen verkar mekaniskt på bakhjulen.

Styrinrättning: Kuggstang och kugghjul.

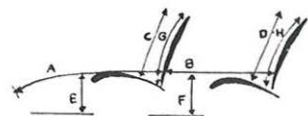
Elsystem: 12 V. generator effekt 256 W, batterikapacitet 38 Ah.

Bränsletanken rymmer 22,7 liter.

## MÅTT OCH VIKT

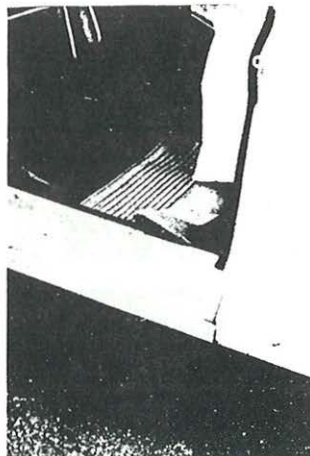
Yttremått: Längd 376 cm, bredd 155 cm, höjd 152 cm, hjulbas 218 cm, spårvidd fram 128,4 cm, bak 127,8 cm, markfrigång 17 cm.

Innermått: Framsätets bredd i höfthöjd 128 cm, baksätets d:o 100 cm. Bredd i axelhöjd fram 126 cm, bak 115 cm. Framsätet går att skjuta 3 cm åt vardera hållet. Rattens diameter 42 cm.

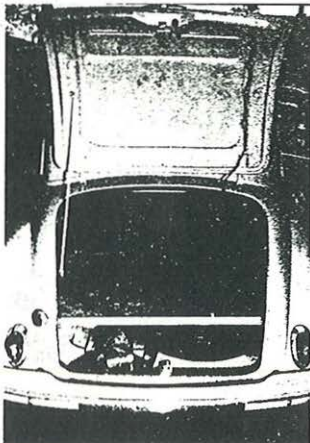


a) 93 cm, b) 65 cm, c) 95 cm, d) 86 cm, e) 31 cm, f) 35 cm, g) 51 cm, h) 58 cm.  
Bagageutrymmets ungefärliga djup 70 cm, höjd 40 cm, bredd 103 cm.

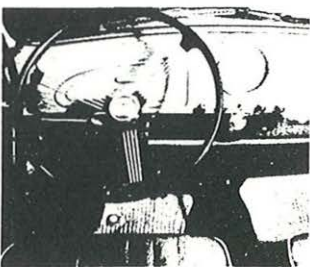
Vikt: Tjänstevikt 850 kg (körklar med förare), lastad vikt 1120 kg (körklar med 3 passagerare + 60 kg bagage).



In- och utstigningen till baksätet går smidig trots att vagnen bara har två dörrar. De två framstolarna kan fällas upp i sin helhet.



Bagageutrymmet är faktiskt inte särskilt stort. Reservhjulet ligger i ett särskilt fack under detta där även verktyg och tillbehör får plats.



Instrumentpanelen är utformad för både höger- och vänsterstyrning. Rattnavet är väl försänt.

# DEN FORGÅR ALDRIG

Morris Minor var oprindeligt tiltænkt en boxer motor, hvilket bevidnes af det ekstraordinært brede motorrum. Og i 1951 forsvandt lygterne fra kølergitteret ud i skærmene.



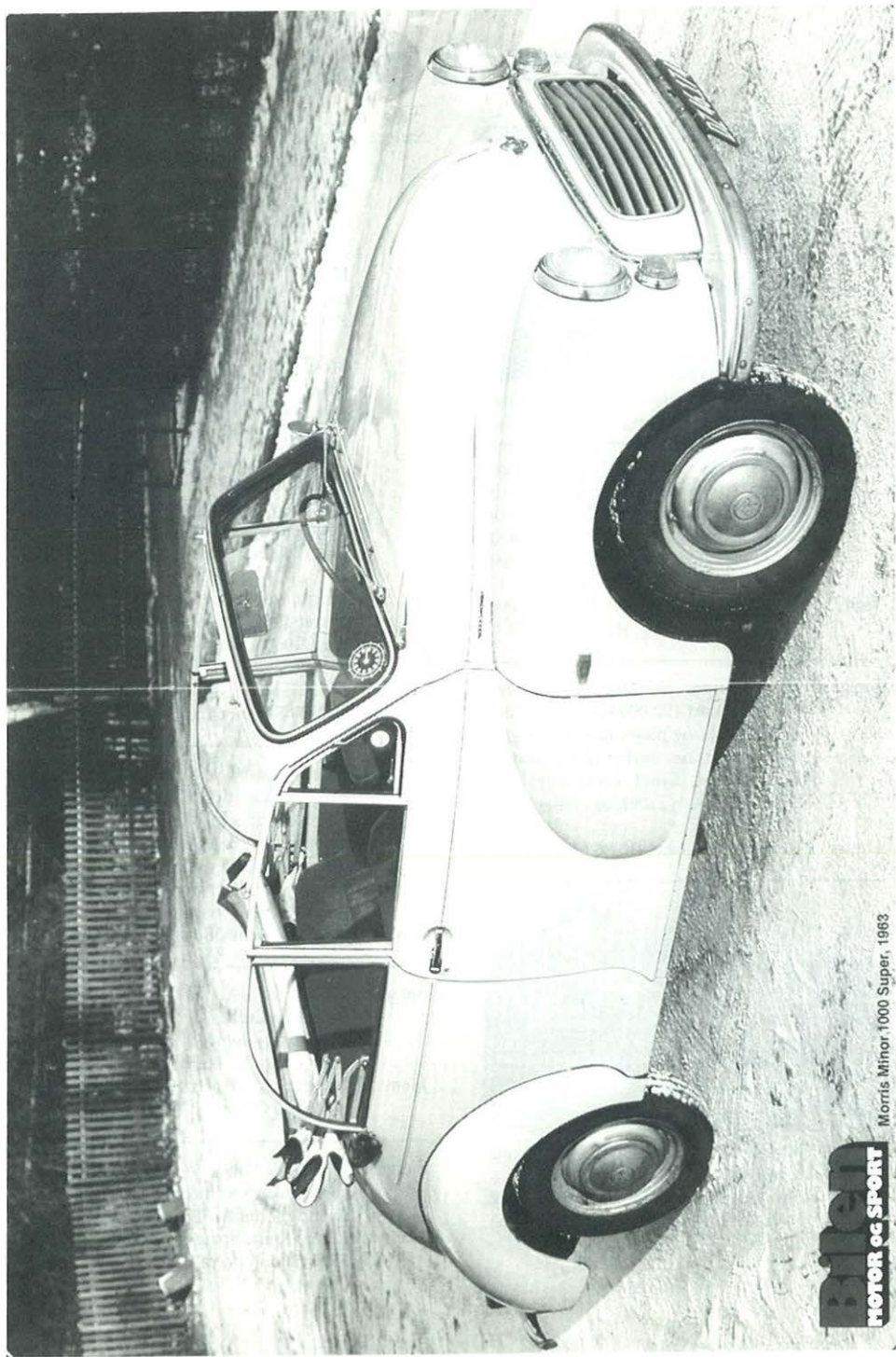
Minor'en blev bygget i 1,3 mill. eksemplarer. Den er skabt af Mini'ens fader, Alec Issigonis, og er allerede en klassiker med samler-værdi. Især Cabriolet- og Traveller-udgaven.

Mange vil måske overraskes af, at Morris Minor allerede optræder som en klassiker med samlerinteresse. Der er imidlertid flere grunde til, at denne første engelske nykonstruktion efter 2. Verdenskrig stadig værdsættes højt både her og i sit hjemland. Som en trofast slider, der er nem at gå til, opfylder den stadig den daglige familiebilsts grundbehov for økonomisk transport. Entusiasten værdsætter den knaldhårde vintageagtige affjedring og de kvikke køreegenskaber, der kombineret med et karrosseri som den viste Cabriolet gør det muligt at fremkalde mindelser om førkrigstidens bilisme. Planerne om en afløser for tredivernes populære Morris 8 blev allerede lagt i 1943 af den senere så kendte Mini-konstruktør Alec Issigonis, som på dette tidspunkt arbejdede hos Morris med amfibie- og panservognskonstruktioner. Issigonis var meget optaget af uafhængig forhjulsophængning, selvbærende karrosserier og tandstangsstyring - konstruktioner, der var næsten ukendte i engelske biler op til 1940. Han arbejdede også med en 4-cyl. boxer motor for at forbedre vægtfordelingen og dermed vejbeliigheden. Presset af efterkrigstidens behov for nye biler måtte den første Morris Minor i 1948 dog nøjes med den gamle 27 hk 918 cm<sup>3</sup> sideventilede Morris 8-motor, og kun det ekstraordinært brede motorrum vidner i dag om boxer motorplanerne. Originaludgaven karakteriseredes af, at forlygterne var indbyggede i den lave brede kølergrill, men dette ændredes i 1951

foranlediget af amerikanske regler for lygternes placering. Herefter anbragtes lygterne i forskærmene, hvor de har befundet sig siden til Issigonis store utilfredshed. Æstetisk set spolerede det unægtelig også massebalancen mellem Minor'ens for- og bagparti, men det ny forparti faldt tilsyneladende i købernes smag, og salget øgedes.

Da Morris og Austin i 1952 gik sammen i British Motor Corporation, fik Minor'en den ny 30 hk topventilede Austin A-motor på 803 cm<sup>3</sup> og blev kaldt Series II. I 1956 blev det til Minor 1000 med en 37 hk A-motor på 948 cm<sup>3</sup> og endelig i 1962 til Minor 1000 Super med knap 50 hk og 1098 cm<sup>3</sup>. Motoren er den samme som bruges i Mini'en i dag. Med boring og slag på 64,6 og 83,7 mm er det en temmelig antikveret sag med god sejtrækevne på grund af den lange slaglængde, der samtidig begrænser omdrejningstallet ved accelerationer. Kørt rigtigt og først og fremmest smurt rigtigt er en Morris Minor en særdeles slidstærk bil. Så det er ikke mærkeligt, at der stadig er Liebhaber, særlig til Cabriolet- og Traveller-udgaven. Lord Nuffield eller William Richard Morris, som han var født i 1877, har, som det fremgår, ikke fået mange ord med på vejen i denne Minor-artikel, hvilket dels skyldes, at vognen så afgjort er Alec Issigonis værk, dels at Lord Nuffield var meget imod projektet. Alligevel byggedes der ikke mindre end 1,3 millioner Minor-vogne på 23 år. I Danmark solgtes 25.500 stk.





Morris Minor 1000 Super, 1963

**Bien**  
**MOTOR et SPORT**

# KØB OG SALG



Sælges: Morris Minor 2-dørs årg. 1955. Vognen er meget original og opnåede anden plads i originalklassen ved sommertræffene 1991 og 1992. Den sælges med 948 ccm motor. Farven er Maroon. Vognen er på alle måder i tip top stand og sælges kun p.gr.a. nyt projekt. Den er afbildet på forsiden af Norminor nr. 71. Pris: 68.000,- Dkr.

Henv.: A-839 Simon Marsbøll, Gl. Kongevej 16, 7442 Engesvang, tlf. 86 86 57 74.

---

Sælges: Morris Minor 1000 årg. 1969, Trafalgar Blue, kørt 192.000 km. 1 ejer siden 1970. Passet og plejet med tectyl gennem alle årene, derfor ingen rust og aldrig svejst. Synet december 1991. Sorte plader, nye dæk og slanger. Pris: 25.000,- kr

Henv.: Breinholt Nielsen, tlf. 86 63 96 85.



Sælges: Morris Minor årg. 1955, 95% restaurert. Pris: 19.000,- Nkr.

Henv.: Sjur Dagestad, Michel Niensens vei 8, N-0871 Oslo, tlf. 02 - 47 18 00 (jobb), eller 02 - 23 33 41 (privat).

Sælges: Morris Minor 2-dørs årg. 1949. 99% rustfri. Leveres med 4 rustfrie skjermmer, dører, panser og bakluke, pluss frontstykke og mange andre deler ekstra. Pris: 15.000,- Nkr.

Morris Minor 2-dørs årg. 1955. Restaurert og registret 1992. Fin bil. Pris: 20.000,- Nkr.

Morris Minor Van 1959. Meget fint objekt med mange ekstra deler. Lite rust og en del nye platedeler. Pris: 7.000,- Nkr.

Morris Minor Pick up, årg. 1963. Mye arbeid. Leveres med ekstra rustfri bakvegg til hytte, men uten drivverk. Pris: 3.000,- Nkr.

Morris Minor Van årg. 1963, men registret 1966. Bra objekt med lite rust. Pris: 5.000,- Nkr.

---

Henv.: A-322 Trygve Sandberg, Vangen, N-7620 Skogn, tlf. 076 - 85 873.

---

Sælges: Morris Minor 1000 årg. 1961, lysegrøn. Samme ejer siden 1964. Meget flot lysebrunt indtræk. Bilen har aldrig gjennomgået større rust rep. og står helt original med den originale motor og gearkasse, dog er der monteret 4 glasfiberskærme. Pris: 3.500,- kr.

Henv.: A-1188 Henrik Nielsen, tlf. 66 13 93 28.

---

Sælges: Til Morris 1000:

Bananmanifold	800,-
1 1/2" udstødning	700,-
1 sæt dobb. SU karburator	450,-

Henv.: Jesper Frederiksen, Søbakkevej 8, Korup, 5210 Odense NV, tlf. 65 91 49 09.

---

Sælges: Til Morris Minor: 948 ccm motor, med karburator, strømfordeler og starter. Demo-model fra Teknisk Skole.

Henv.: Benny Kvist, Sortemosevej 49, 5892 Gudbjerg, tlf 62 28 22 66.

Sælges: Div reservdelar säljes:  
 En bra beg. höger framskärm av sista modellen säljes, (eller bytes mot en vänster framskärm för series II).  
 Kannringar 948 std. 350,-  
 Kannringar .020 o.str. 200,-  
 Ramlager 948 .040 u.str. 50,-  
 Service-delar till 948/1098 ccm  
 Brytarspetsar till sideventilmot. 50,-  
 Navkapslar, (fina beg.)  
 2 st. krom till MM 48-50 150,-  
 Bromsslängar,  
 2 st. till MM 48-53, Lockheed 200,-  
 P-ljus, glas + kromring  
 MM 48-50 (beg.) 60,-  
 Rutlist till splittscreen, 48-56 280,-  
 Rutlist til Minor 1000 280,-  
 Signalthorn, liten modell 100,-  
 Bromsbakkar 8" fram 200,-  
 Bakhjulslager, 2 st. 150,-  
 En sats röda mattor, 1000 400,-  
 Navkapslar, 4 st. rostfria (fina beg.) 250,-  
 Baklykta, 948 höger, fint krom (beg.) 200,-  
 Glas til baklykta, 948 ccm. 65,-  
 Kromböjar, H + V, (fina beg.) 250,-  
 Många andra kromdalar, emblem, kofangare - nytt, begagnat och omkromat.  
 MG-emaļskylt 150,-  
 Morris-emaļskylt 200,-  
 Bakrutefläkt, 60 tals, 24 V, 2 hastigh. 150,-  
 Modell-Morrisar 4 st olika  
 Morris T-shirt  
 Gangster-keps/sunvisor i glasfiber  
 Morris och Union Jack, nyckelring i emalj 30,-  
 Morris Oxford "MO" Handbok 150,-  
 Minor 1000 repairs och Pitman's All in one  
 Reparations-guider, för båda 120,-  
 Morris Minor Handbok 75,-  
 Broschyr, 4 sidor fotografier MM 63 + 120,-  
 Henv.: A-1226 Gunnar Andersén, Lyckhemsgatan 3, S-462 35 Vänersborg, tlf. 0521 13141.

Sælges: Morris 1000 super, Pick-up, årg 71. (Renoveringsprojekt), lige afmeldt. Der kan medfølge originalt lad. Sælges som den står, evt. med ny chassisramme.

Morris 1000 super, Pick up, årg. 67. Gule plader. Sidst synet 1/10 92. Pæen og velholdt. Pris: 25.800,- kr.

Sælges for kunde:

Morris Minor, 2. dørs, årg 55. Km-garanti 82.000. Original 803-motor. Bilen fremtræder fuldstændig som da den forlod fabrikken. Der har aldrig været svejst i den. Indtrækket er komplet originalt og uden rifter af nogen art, dog mangler de forreste bundmåtter. Bilen er iøvrigt med sorte nummerplader. Pris: 35.000,- kr.

Nye Chassisrammer til Pick-up og Van Renoverede døre og bagklapper. Renoverede Motorer med 1 års 100% garanti.

Bagakslerør uden rust i fjederbeslag samt alt i nye og brugte dele. Pladearbejde udføres. Speciale: genopbygning samt opretning. Tag udskiftes (samles i originale samlinger).

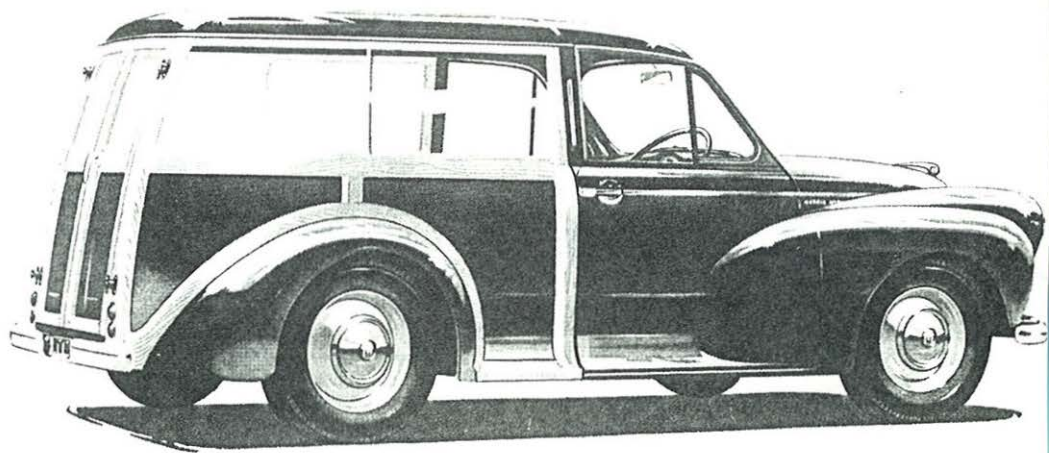
Nye tagreuder laves i hånden.

Totalrenovering, lakering m.m. udføres til rimelig timeløn eller på fast tilbud.

Henv.: Morris Minor 1000 Specialværksted Pejrup Autoværksted v/ A-992 Peder Mikkelsen Pejrupvej 30 5560 Årup Tlf. 64 47 26 04

Købes: Breda følger till Morris Minor, gärna ALI-CAT eller andra förslag.

Henv.: A-1642 Christer Wiberg, Terrängvägen 2 A, S-903 38 Umeå, tlf. 090-13 56 07



Ej att undra på att detta är de mest  
eftersträvade av alla småvagnar

