

NORMINOR

Nr. 82 marts 1993

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Det Norske Bibelselskap har fået restaureret denne flotte Van.

Inde i bladet kan du læse om »cyklisten og hans Morris'er« og om en masse spændende arrangementer i løbet af foråret.

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. april 1993

Oplag: 1000 eksemplarer

Tryk: Centraltrykkeriet, Odense, Danmark.

LOKALGRUPPER

	Gruppe	Kontaktperson	Telefon
NORGE	Oslo	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 Kafé, Bygdøy. Nov-apr: Kjemisk inst., Blindern. Ring et av styremedlemmerne på forhånd i tefelle 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 - Kråkebergsvägen 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
Randers		A-120 Anton Kamp Nielsen - Østergade 17, Asferg - DK-8990 Fårup Klubbmøde - mikrotæf - åbent hus : Den sidste lørdag i måneden kl. 10 - 17, Østergade 17 - 19, Asferg.	86 44 32 95
Midtjylland		A-614 Peter Ølholm - Bredgade 29 - DK-8340 Mallings	86 93 33 74
Østjylland		A-738 Per Madsen - Frederiksstvej 18 - DK-8723 Løsning	75 65 04 09
Sønderjylland		A-216 Johannes Juhl - Lindevej 8, Overjerstal - DK-6500 Vojens Klubbmøde: Se under Als.	74 54 74 96
	Als	A-697 Poul Iversen - Mosevænget 5 DK-6440 Augustenborg Klubbmøde: Aktivitetshuset Åbenrå, Nygade 23, Åbenrå - den sidste torsdag kl. 19.00 i de ulige måneder, undtaget juli måned.	74 47 21 81

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 - Hagedstedvej 18 - DK-4532 Gislinge Klubmøde: Den første tirsdag i måneden. Nærmere oplysninger hos kontaktpersonen.	53 46 87 10 53 46 34 82
	København	A-1245 Klavs Juul Nielsen - Løjrevej 14 - DK-2700 Brønshøj Klubmøde den sidste tirsdag i måneden kl. 20.00 (ikke juni og juli) Brønshøjvej 17, indg. B, Medborgerhuset Pilegården.	31 28 66 05 30 32 66 62 (bil)
	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

Sommertræffet '93 er ved at være på plads, og indtil nu tegner det til at blive et godt træf. Det afholdes i år, som omtalt i Norminor nr. 81, den 9.-10.-11. juli. Stedet er Stenrøset Camping ved Trollhättan og for arrangementet står Erling Holmin. Der findes på campingpladsen nogle hytter som Erling har reserveret i ovenstående weekend. Reservation af hytter skal derfor ske til ham. Erling Holmins adresse er flg.: B-1808 Erling Holmin, Skoftebygatan 55, 461 54 Trollhättan, Sverige, tlf. 0520-72 907.

Han arbejder skiftevis en uge om formiddagen og en uge om eftermiddagen, så han kan godt være lidt svær at træffe.

Program m.m. forsøger vi at få klar til næste nummer.

Kasserer

Vores nuværende kasserer H-1120 Birgitte Kjærsgaard ønsker at fratræde sin post fordi hun er i gang med en videreuddannelse, så derfor er vi på udgik efter hendes afløser. Vi har ladet rygtet sive, men der er ikke nogen der

har meldt sig. Så hvis du er frisk, bor på Fyn og har lyst til at bruge et par timer om ugen, lidt mere i januar og februar, så skynd dig at henvende dig til os.

Kontingentet - endnu en gang.

Da vi skulle sende girokortene ud til vore medlemmer, fandt vi ved et tilfælde ud af, at der var udskrevet mere end ét girokort ud til nogle medlemmer. Det skyldes at Postvæsenet har haft en del bøvl med deres maskineri. Vi har dog forsøgt efter bedste evne at sortere de ca. 800 girokort inden vi sendte dem ud - men skulle du have modtaget mere end ét girokort skal du selvfølgelig kun betale det ene. Vi beklager fejlen!

Så er er kommet nogle invitationer til nogle hyggelige, måske endda spændende løb og udstillinger på Sjælland og i Jylland. Måske dette var noget man kunne bruge til en god tur i de lokale grupper. Læs om arrangementerne længere fremme i bladet.

A-1264 Herluf Knudsen

DATO ARRANGEMENT ARRANGØR

Marts

- tors. den 25. Klubmøde i Aktivitetshuset
Åbenrå, Nygade 23, Åbenrå. Als og
Sønderjylland
- lør. den 27. Generalforsamling, Migatronik
A/S, Aggersundvej 33, Fjerritslev. Nordjylland

April

- lør. den 3. Fællestur til Anton Kamp, aftales
på klubmødet den 25. marts Als og
Sønderjylland
- søn. den 25. Tur til Teknisk Museum. København
- søn. den 25. Tur til »Mobilium« i Billund Østjylland

Maj

- den 1. - 2. Marknad & Rally i Höör Club 69
- fre. den 7. Autojumble, Gjern
- Ons. den 26. Klubmøde på Åbenråkollegiet,
Kallemosen 18 B-1., Åbenrå Als og
Sønderjylland
- fre. - søn. Minitræf Østjylland
den 28. - 30.
- lør. den 29. Oldtimerløb, Gråsten-Flensborg Lions Club

Juni

- lør. - søn. Gavnø Slot week-end 1993 MG Car Club
den 12. - 13.

Juli

- fre. - søn. Sommertræf ved Trollhättan NMMK
den 9. - 11.

August

- den 22. - 23. Biler på Lerchenborg

Besked fra

NORDISK MORRIS MINOR KLUB



ØSTJYLLAND

Søndag den 7. februar afholdt vi årsmøde. Som ny kontaktperson blev valgt A-738 Per Madsen. Den »gamle« siger tak for årene der er gået.

På mødet lagde vi program for resten af foråret.

Søndag den 25. april skal vi besøge museums-centret »Mobilium« i Billund. En rundtur på museet ta'r 2-3 timer, så vi laver det som en heldagstur med start fra Vejle havn kl. 10.00. Mad kan medbringes eller købes i cafeteria.

Normalpriser for entré er 50 kr for voksne og 25 kr for børn. Rabat gives til grupper over 20 personer, så mød op til en spændende dag.

Tilmelding senest den 16. april til Per Madsen på tlf. 75 65 04 09.

Minitræffet falder også i år i **Pinsen den 28.-30. maj**. Reservér allerede nu datoerne. Mere om dette arrangement i næste nummer.

*A-082 Jens Mondrup
A-738 Per Madsen*



Museumscenter Billund · Ellehammers Allé · 7190 Billund, Danmark
Tlf. 75 35 32 22 · Fax 75 35 31 77

BILLUND

KØBENHAVN

Udflugt

Lokalgruppen i København afholder tur til Teknisk Museum i Helsingør, søndag den 25 april.

Mødested: Strandvejen 50 (Turborgs hovedindgang). Tilmelding ikke nødvendig.

Klubmøder

Vi afholder klubmøder den sidste tirsdag i måneden, (dog ikke i juni og juli) på Brønshøjvej 17, indg. B, Medborgerhuset Pilegården.

Vi mødes i cafeen mellem kl. 19 og 20. Mødet starter kl. 20.

A-1245 Klavs Juul Nielsen

FARVEL!

Det er med tungt hjerte vi har sagt farvel til vores Minor. Men livet skal jo gå videre, og vi har altså konstateret, at livet er for kort til »legetøjsbiler«.

I August 1992 var det kommet så vidt, at vi måtte se sandheden i øjnene: vi har ikke længere råd til at køre Minor.

Vi er i dag de meget lykkelige ejere af en Peugeot 205 XR, årgang 1986. Vi som ellers aldrig troede, at der kunne være et liv efter Minor, kan i dag mærke, at det er en rar fornemmelse at køre i en bil, der kan bremse, styre, varme,

viske bagruden og gøre alle de ting, som man med rimelighed kan forvente af komfort i en bil i dag.

På den anden side må vi så døje med, at ingen kender os mere; når vi af gammel vane vinker til en Minor, glør folk dumt på os. En ægte anonym fornemmelse. Fra at køre i en Minor, der i kraft af den sære kulør formentlig var



unik i Danmark, til nu at køre i en, der er 4 af alene på vores vej - der er alligevel et stort spring!

Vi har ellers kørt Minor i næsten 20 år. Først 2 gange bindingsværk (én dårlig og én god). Nr. to bindingsværk var den legendariske »King of the Road«, som var familiens trofaste følgesvend i 11 år, indtil rust og råd fik bugt med den. Den sidste var en saloon, som altså blev alt for dyr.

Det, der fik os til at miste troen på Minor, var »tab af forhjul«. Vi havde prøvet det en gang før for en del år siden; dengang kunne vi forklare det med manglende vedligehold. Men den sidste gang var bilen blevet passet og smurt after alle kunstens regler, og alligevel skete det - med vores søn ved rattet. Det er en meget ubehagelig fornemmelse, siger han, at sidde i en bil, der pludselig kører sine egne veje uden at man har mulighed for at gribe ind i noget som helst før den har løbet farten af sig ved at skrabe hen ad asfalten. Der skete heldigvis heller ikke noget alvorligt denne gang.

Jeg vil gerne give følgende råd til alle Minor-kørere: Få undersøgt styreboltens lejer. I begge sider. Ofte. Sørg for, at det er en meget pålidelig person der smører dette sted. Hvis du mærker, at styretøjet går blot en anelse mere stramt end sædvanligt - så er det hen på værkstedet med det samme og få eftersat styreboltens lejer! Det er ikke ret mange af os, der har haft bilen så længe, at vi véd, at disse lejer har været passet korrekt i hele bilens levetid!

Til sidst vil jeg gerne sige, at vi har haft mange dejlige oplevelser ved at køre Minor, ikke mindst i udlandet. Det er meget sørgeligt at skilles fra et så spændende bekendtskab som Minor'en. Men hvis man kun har mulighed for at holde én bil, som helst skal køre hver dag og man ikke er mekaniker eller kender én vældig godt, eller i det mindste har en garage til at gøre det i, og i øvrigt er over 50 år, ja så tror jeg ikke, at Minor er det rigtige valg. Men til alle jer andre vil jeg bare sige: God tur!

Irene og Peter Mossing, A-1348

MIT ENGELSKE BINDINGSVÆRK OG ANDRE MORRIS'ER

Egentlig er jeg ikke særlig interesseret i biler, jeg har nemlig altid været glad for at cykle, men måske skyldes det også, at jeg så at sige er opvokset med biler.

Min far var salgschef hos Vilh. Nellemann først i Bredgade i København

med Nash, senere på Vodroffsvej, hvor Vilh. Nellemann bl.a. importerede de engelske Morris vogne i 1930'erne.

Det første jeg egentlig selv erindrer om en bil er, da jeg som 3-årig lå på bagsædet og så lyset fra gadelygterne bevæge sig hen over loftet, når vi kørte

og det var i en Morris Eight 1934, som far havde købt ny for 3975,- kr. Den var sort med grønne døre og med skydetag.

»Den lille grønne Bab-bab« som jeg kaldte den blev familiens vogn de næste 5 år. Ved Storstrømsbroens åbning i September 1939, var mine forældre i »den lile grønne« de første af de private vogne, der kørte over den nye bro. Jeg selv stod på skødet af min mor med mit hovede op gennem solskinstaget og solgte lodsedler, hvor første præmien var en Morris Eight. Men så kom krigen og privat bilkørsel blev forbudt. Alle biler blev gemt væk. Jeg husker, at vi på cykel kørte ud til fortområderne i Rødovre hvor vor Morris var gemt væk i kassematterne i Vestenceintens. Motoren skulle jo drejes en gang imellem. Jeg blev pålagt dyb tavshed om hvor vi havde været, idet mange biler blev beslaglagt af den tyske besættelsesmagt.

I 1945-46 kom bilerne frem igen. Der var benzinrationering og man skulle have køretilladelse foruden. Langsomt kom handelen med biler igang igen, men det var mest brugte idet produktionen af nye i udlandet langsomt kom igang fra tanks og kanoner.

I disse år stiftede jeg bekendtskab med mange forskellige bilmærker, idet far ofte kom hjem med brugte vogne som skulle sælges igen. Der var Austin, Singer, Riley, Hillman og DKW'er med krydsfinér sider og et mærkeligt gearskifte håndtag i instrumentbrættet. Der var Adler, Bailla, Hispanol, Dodge og Plymouth og mange flere af 30'ernes kendte mærker. Naturligvis også mange Morris'er, Morris 8, Mor-

ris 10, Morris 12 og 14, Morris Cowley og Oxford. Det var bilmærker som enhver dreng kunne kende på kilometers afstand til forskel fra i dag, hvor det sikkert er de færreste, der med sikkerhed kan skelne en Mazda, Nissan eller Toyota med mindre man står lige ved siden af.

Endnu nogle år blev vor Morris Eight familiens vogn. Far var nu kommet til Austinimportøren »De Forenede Automobilfabrikker« så nu var det Austin Seven, Austin 40 og 70 samt den store Austin Princess, det drejede sig om. I bytte fra en englænder havde far fået en højrestyret Morris Minor 1953. Da den vanskelig kunne sælges p.gr.a. højrestyringen blev den nu familiens »nye« vogn og den gamle Morris 8 sat i garage.

I 1956 blev jeg selv bilejer grundet mærkelige omstændigheder. Jeg var blevet gift og vi havde fået en datter. Vor store barnevogn kunne ikke klappes sammen så transport med bil var meget vanskeligt. Så kom vi i tanke om den gamle Morris 8 i garagen, »den kan du få, hvis du kan få den til at køre«, sagde min far. Den havde jo en stor bagagebærer bagpå, hvor barnevognen nemt kunne stå.

En sen aften blev så den gamle Morris 8 trukket ud af garagen og ved hjælp af Minoren slæbt til Lyngby. Den havde ikke kørt nogle år, så de næste par måneder tilbragte jeg med at studere den gamle værkstedshåndbog, rense karburator m.v. Efter at have givet motoren en gang Redex og drejet den med håndsvinget så mange gange, at min arm snart lignede en bryders arm, gik motoren pludselig igang. Naboerne havde fulgt cyklistens forsøg på at

blande sig i motorverdenen og kom med spydige bemærkninger. Men jeg glemmer aldrig dagen og det gør naboerne heller ikke, nu fik de pludselig travlt med at redde sig væk og lukke vinduer, da motoren gik igang med et brøl og indhyllede hele nabolaget i en fed, tyk os af gammel olie, der blev brændt af, da den gamle Morris 8 langsomt rullede ud fra parkeringspladsen.

Den havde hydrauliske bremses, en sjældenhed for små billige vogne fra 30'erne, men de virkede ikke. Kun håndbremsen kunne holde lidt igen på den formidable hastighed hvormed jeg kørte rundt om husblokken den første gang.

I løbet af nogen tid blev den sat i nogenlunde forsvarlig stand. De gamle nummerplader havde den stadig for disse havde far bibeholdt og vist ikke helt lovligt brugt til at køre gamle ibyt-tetagne vogne hjem. I et par år tøffede så den gamle Morris 8 som barnevognstransport mellem mine forældres hus i Hellerup og Lyngby hvor vi boede, men da barnevognstiden var overstået blev Morris'en atter sat i garage.

Et par år senere fandt jeg, det ville måske være rart at kunne udvide sine cykelture ved kombinerede bil- cykelture og dels var det lidt synd, at den gamle Morris 8 måske stod for at skulle hugges op, jeg havde trods alt kørt i den fra jeg var 3 år gammel og den kunne jo stadig køre. Jeg besluttede at den skulle gøres helt i stand, trods mange års garageophold havde årene jo sat sine spor. Cyklisten blev nu rigtig bilejer og restaureringen blev belønnet med Københavns Kommunes bronze-medalje for bedst restaureret vogn i et

veteranbil arrangement i 1967. Den var også blevet synet første gang i sit nu 33'te år. Eneste egentlige problem var mit hjemmelavede system, idet jeg ville beholde de gamle afviser vinger som oprindeligt, samtidigt med blinklys. Bilinspektionen sagde enten eller og jeg afmonterede naturligvis blinklyset.

Morris 8'eren blev nu benyttet som transport af cykler samt til veteranbilture. Min far var nu kommet til Fa. Sommer og havde fået en Volvo. Som sælger af Jaguar og Volvo kunne han jo ikke køre rundt i en gammel højrestyret Morris Minor fra 1952, så denne overtog jeg også, så nu havde cyklisten 2 biler.

Min tid som Morris Minor ejer blev nu ikke så lang, Minor'en havde haft sine barneår i Kenya i Afrika, der var ingen varmeapparat og kølerradiatoren var dobbelt så stor som normalt så den blev aldrig varm, det hjalp lidt da jeg fjernede ventilatorvingen. Jeg lærte Minor'ens mærkelige luner. På kolde dage kunne den kun starte ved en indsprøjtning af æter og benzin i indsugningen og startsvinget var uundværligt. Da den aldrig havde været rustbeskyttet havde dens tid også i England sat sine dybe spor. På en tur til Stockholm faldt bunden helt ud og radiatoren.lækkede så jeg måtte have en 10 liter vanddunk med. Heldigvis var radiatoren så stor at med de ca. 10-15 liter vand på køleren kunne jeg køre 25-30 km. Det var til stor undren for svenske tankstationer og private huse og gårde, hvor jeg hentede vand i litervis, »ja-så, det ar kanske en ångbil (dampbil)« lød det, da jeg holdt på en gårdsplads for at få vand. Nå vi kom da tilbage til København og et par måned-

der senere blev Minor'en hugget op, den sideventilede motor solgt til båd-motor.

Mit engelske bindingsværk

Mine erfaringer med Morris bevirke-de, at jeg nu så mig om efter en anden Morris, da jeg nu selv som cyklist indså fordelene ved at have en bil, der kunne transportere cykler. Bilen skulle også kunne repareres med cykelværktøj. Da jeg også havde købt en sommerhus-grund og byggede sommerhus skulle den også have plads til byggemateria-ler. I en annonce fra et lille bilfirma i Valby så jeg en Morris »Bindings-værk« var til salg, det måtte være bilen for mig. Jeg cyklede derud og så at det var en Almond Green Morris Travel-ler 1969 model kørt 35.000 km, man skulle have 10.000 kr for den. Jeg kørte

hjem og tømte sparebøssen, det blev 9.300 som jeg fik den for. Sælgeren havde fået Morris'en ind dagen før og vidste intet om dens stand andet end hvad man kunne se. Jeg vidste jo lidt om hvad man skulle se efter, købte den, lagde cyklen ind bag i og kørte hjem. Det var den 7. juli 1970, nu havde cyklisten pludselig 3 Morris'er stående på parkeringspladsen, den gamle 8'er, den højrestyrede Minor, som ikke var blevet hugget op endnu og nu Travel-ler'en. Men det blev kun et par måne-der, så blev Minor'en hugget op, og et par år senere kom den gamle Morris 8 til at stå inde i sommerhuset i stuen som jeg havde indrettet dertil.

Jeg må sige at Morris Travelleren nu i næsten 24 år har opfyldt alle for-ventninger og ønsker om hvad ens dag-lige transport skal være. Den er robust,



nem at reparere, kan altid starte med et minimum af vedligeholdelse, rummelig, kan transportere 10 hele cykler (det har jeg prøvet), billig i drift, ingen elektroniske pjatterier, et håndstartsving, som er langt vigtigere end automatisk oplukning af ruder og andet pjat. Det er en lille »lastvogn«. Sand, grus, træ og alle materialer til bygning af mit sommerhus i Gilleleje blev kørt i Travelleren. En gang skulle jeg flytte en stor campingvogn for en ven. Campingvognen blev fastgjort på cykelstativet, men den var så tung at forhjulene løftede sig fra jorden, det opdagede jeg først da jeg efter 10 km kørsel steg ud af vognen, men da var jeg så også ankommet til bestemmelsesstedet, det gik også fint.

I nogle år når jeg var i England købte jeg antikviteter og tog med hjem. Et egetræsbord omvendt på taget, imellem benene 2 cykler og 6 stole, inde i vognen kasser med alt muligt forskelligt, porcelæn, messing og sølv. 2 kufferter med tøj og reservedele til bilen. Efter 2-3000 km rundt i England. knækkede begge bagfjedre 20 km før jeg var hjemme, jeg fortsatte langsomt og kom fint hjem.

I 1975 havde Travelleren kørt 125.000 km. Jeg havde ikke passet motoren så godt som jeg skulle, så den havde det ikke så godt. Starte kunne den, men jeg blev tit overhalet af væddeløbscyklister, og fra en parkeringskælder kunne jeg ikke komme op og måtte slæbes af en Folkevogn, hvilken fornedrelse, så motoren fik nye stempleringe og ventiler og var som ny igen. Siden 1970 har jeg ført en nøjagtig logbog over kørte km, benzinforbrug, reparationer og vedligeholdelse og jeg

har nu kørt 292.457 km. Hvert år når jeg er i England bestiller jeg en ny motor, men kommer altid hjem stadig med den gamle. »Hvorfor vil du have en ny motor« siger man på Morris Minor Centret i Bath, »er der noget i vejen«, »ikke andet end den snart har kørt næsten 300.000 km«, »nå - det er nu ikke så usædvanligt, hvis den bliver passet godt« siger man, »kom igen til næste år, så skal vi se på den igen«. »1 liter olie pr. 1000 km og 130-140 km på lige vej i medvind, så er der jo ingen grund til at udskifte motoren, at den har lidt svært ved at trække dig, alt dit campingudstyr, 2 veteran cykler på taget m.v. op ad 25% stigninger i Scotland og Wales er kun naturligt, for husk den er »a grand old lady« nu«. »Men pas på dit træ« sagde man på Morris Centret, »det er jo en del af det bærende«. Det ved man ikke i Danmark, for til syn ser man hovedsageligt efter bunden, det morede man sig over i England for bunden er næsten lige gyldig, det er træopbygningen der er det vigtigste. Så jeg købte en del nyt træ, for trods årlig lakering har 25 år givet nogle pletter og lidt råd i sammenføjningerne og det bliver ikke godkendt ved det årlige syn i England.

Man må undre sig over at produktionen af Minor'en holdt op. Det har man da også nu hvor en håndbygget produktion nu er igang flere steder i England og i Indien er påbegyndt en egentlig nyproduktion. I England er Minor'en i alle typer håndbygget med ægte læderindtræk, skivebremser og galvaniseret fuldt chassis, man får tåre i øjnene når man på Morris Centret i Bath ser 10-15 helt nye Minor're såvel som Traveller holdene udenfor. Man

kan også få sin egen vogn totalt opbygget fra A til Z og kun chassis nr. bibeholdt, alt andet helt nyt.

Travelleren er virkelig britisk brugskunst, men træet var faktisk en anakronisme da den kom frem, hvor alle andre fabrikker arbejdede med at udvikle pressede blikplader havde Travelleren aluminiumsplader i sider og tag og træskelletet var ikke til pynt, men en del af opbygningen. Man føler sig lidt som en bådejer når man hvert år sliber og lakkerer træet og det er ikke kun for udseende. Indretningen er rigtig britisk, med det bornholmerlignende speedometer savner man kun en kul-kamin, for trækken fra døre og træets knagen og bragen når man kører er som i engelske huse. To handskerum samt en stor hylde under instrumentbordet vidner om englændernes trang til at medbringe mange ting og sager. »Prevention is better than cure«.

Det er morsomt at køre Morris Traveller i England, her har man stadig kærlighed for den og ser mange overalt. Mange ældre ægtepar stopper een og fortæller at det var deres første vogn, Minorejere taler sammen når de mødes og altid det samme spørgsmål: »Hvor tit er dit forhjul faldet af« det morer man sig meget over, vi kender jo problemet og grunden.

Jeg har haft mange oplevelser med min Traveller overalt. Bortset fra i Tyskland har de alle været morsomme. I Tyskland spørger man ikke, men fjer-

nede simpelthen min Traveller og kørte den bort, da den ikke havde sikkerhedsseler og en cykel på et cykelstativ bagpå. »Ordnung muss sein«. Jeg fik den igen efter at have vist dem den også kunne bremse, dog med et forbud mod at køre på motorvej og det kunne jeg da nemt opfylde.

I Scotland sad den fast ude i en flod, her har man nemlig ikke broer, men vejen går gennem floden. I England trak jeg en politibil op ad en grøft. I London trak en amerikaner tegnebogen op og bød mig 5000 \$ kontant på stedet for Travelleren. I Wales bakkede en damptrømler op bag i Travelleren og brækkede den ene bagerste dørstolpe, det var i et damptrømlerløb og arrangørerne betalte mig £ 300 (næsten 3000 kr). Jeg fandt en næsten ny på en losseplads for gamle biler og den lokale snedker hjalp mig med udskiftningen for en drink på den lokale pub. Han var Morris Traveller ejer selv og det blev et venskab for livet.

Selvom min baggrund måske er lidt anden end andre medlemmer af Nordisk Morris Minor Klubb, idet min Traveller er min daglig vogn og brugsvogn har jeg samme kærlighed til vognen og skulle jeg af en eller anden grund have ny, vil jeg tage til England eller Indien og købe en ny, for ingen moderne vogn kan opfylde mit behov, for jeg er ikke interesseret i biler.

A-1841 Finn Wodschow

MIN STORY

Mitt Morris-intresse föddes när jag var 15 år och var på språkresa i England. Varje morgon när jag gick till skolan mötte jag en trevlig flicka i en vit Morris-cab. Om det var bilen, flickan eller en kombination av båda som gjorde störst intryck ska jag låta vara osagt.

Nåväl, något år senare upptäckte jag att det stod en Morris Minor på en bilfirma i hemtrakten och naturligtvis kunde jag inte hålla mig från den så lite senare stod den i mitt garage. Det var först då jag upptäckte hur rostig den var i golvet. Det blev en omfattande rostlagning och på svetsarna kunde man se att det var en nybörjare som hållit i svetsen. När jag iallafall hade bilen nerplockad började jag fantisera om lite modifiering [BILD 1].



Jag hade läst i Wheels om deras Minor-projektbil och fantiserat om Ford V4 motor och en C4-automatlåda i min Morris. Fantasierna blev verklighet och snart var både V4:an och automaten på plats innan rosten var färdiglagad (tålmod var väl inte min starka sida på den tiden ...). Rosten ja,

den gjorde väl att jag tappade sugen lite och Morrisen blev väl stående några år. Senare när Morris-febern blev för svår bytte jag min rostiga Volvo PV -58 mot en växellådshavererad Morris Minor -62 per annons [BILD 2] (jag

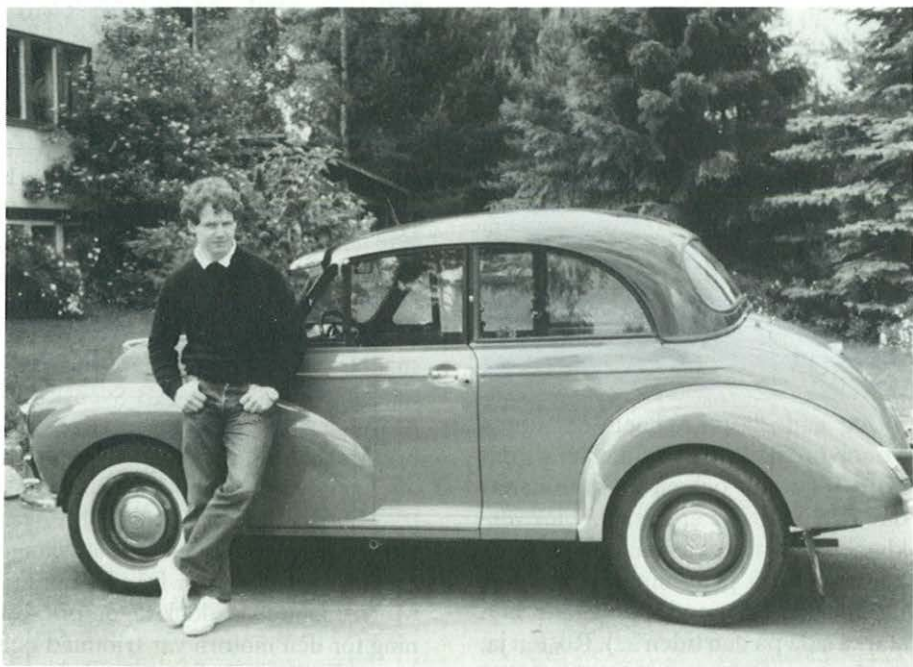


hade ju en växellåda över från min andra Morris). Växellådan byttes under en helg och på måndag morgon åkte jag ner till bilprovningen. Stolt och glad kom jag dit och lite mindre glad åkte jag därifrån. De tre 2:orna jag fått på belysning (helljuset glödde på halvljus och vise versa), saknade reflexer och avgasupphängning fixade jag snabbt så någon dag senare hade jag fått bilen godkänd av AB Svensk Bilprovning. Jag använde Morrisen som bruksbil och allt var frid och fröjd tills oljetryckslampan meddelade att oljetrycket inte var vad det borde. Men jag visste råd, det var ju »bara« att slänga i motorn som var över från min andra Morris. Detta var dock ingen bra lösning för den motorn var trimmad och

jag körde på några månader sönder tre (3) växellådor, den sista så rejält att varken ettan eller backen fanns att hitta hur man än vispade med spaken. Högröd i ansiktet av ilska gjorde jag slag i saken och plundrade min andra Morris på både V4, automat och skivbromsar. Bytet gick snabbt då jag redan gjort det en gång tidigare på min första Morris. Premiärturen gick till Morris Minor Registrets sommarträff i Helsingborg. Resan gick problemfritt och inte brydde jag mig särskilt mycket om att bilen inte var registreringsbesiktad. Men så en dag höll jag på att fastna i en av polisens flygande kontroller och tänkte att det var dags att hälsa på hos »Dårhuset« d.v.s. AB Svensk Bilprovningen. Så jag skaffade intyg på motorbyte från Olle Olsson Bilimport i Uppsala (som en gång

i tiden importerade Morrisar till Sverige) och beställde tid hos bilprovningen. Registreringsbesiktningen gick inte bra, jag fick väl ett dussintal tvåor på saker som »felaktig ljusinställning« och »dåligt klamrad bränsleledning« (original!!!) men ingen anmärkning på själva motorbytet. Att besiktningssubben hade bestämt sig på förhand att den har bilen inte skulle bli godkänd blev mer och mer uppenbart.

En månad senare blev iallafall Morrisen godkänd och nu började jag planera omlackering till tvåtonad grön och beställde trä-ådring på instrumentbrädan av Christoffer »Woodman« Willhans i Insjön [BILD 3]. Efter att ha beställt ny klädsel till fram och baksäten var jag ganska nöjd med min bil. Men säg den lycka som vara för evigt.



En vinterdag när jag låg och körde i ca 120 km/h flög motorhuvan upp! SMACK!!! TVÄRMÖRKT, PANIK-BROMS, Var tog vägen vägen?

[BILD 4]



Ja, så var det bara att åka till plåtslagaren och få taket riktat, ta motorhuvan från min första Morris (som vid det här laget började sakna lite väl många

delar) och köra bilen på lackering igen.

Morrisen användes som bruksbil ytterligare något år tills jag hösten 1986 köpte en ny bil och Morrisen ställdes undan för att bara användas som sommarbil. Christoffer Willhans som träådrat instrumentbrädan på min Morris hade även han en Morris, närmare bestämt en privat-importerad Traveller årsmodell 1968, som jag länge hade slängt lystna blickar på. Så en dag ringde Christoffer och undrade om jag var intresserad av att köpa Travellern. Det dröjde väl inte länge förrän den stod hemma i mitt garage. Travellern var i fint skick men lite demonterad så jag passade på att blåstra kassen invändigt i golvet samt hela underredet. Strax därefter fick bilen en mörkblå lack och så har den väl stått





de senaste åren [BILD 5] och väntat på skärmar och montering. 1987 tyckte jag att det var dags att hälsa på Östersundarna när de nu skulle arrangerade Sommarträffen. Det var den första stora NMMK-träffen jag varit på, en mycket trevlig träff man inte glömmer i första taget trots dåligt väder. Året därpå (1988) besökte vi NMMK-träffen i Halden och där blev jag tillfrågad om jag kunde ordna kommande års NMMK-träff. Jag viftade skrattande bort det "omöjliga" förslaget, och året därpå (1989) hade vi en liten Morris-träff vid vår sommarstuga i Vattnäs utanför Mora. Östersundarna och Gunnar Andersén från Vänersborg

kom och Östersundarna föreslog att jag skulle ordna en Sommarträff i Mora-Orsatrakten till året därpå. Vi åkte på lite Seight-seeing i Moratrakten och »testade« lite sevärdheter [BILD 6 är från Dalahästtilverknigen i Nusnäs] Östersundarna lovade att bistå med råd och dåd, de hade ju erfarenheten. Efter många turer blev det nu så och med hjälp av goda vänner arrangerades sommarträffen 1990 i Orsa 6-8 juli. På träffen inhandlades lite reservdelar till min Traveller. Jag har dock p.g.a. husbygge inte hunnit göra något mer åt mina morrisar sedan dess.

A-838 Thomas Eriksson, Mora

JYDSK-FYNSK CLASSIC AUTO JUMBLE 1993

Invitation til dig og dit køretøj den 7. maj 1993 fra kl. 10-16 ved Jysk Automobilmuseum i Gjern.

Sidste år var der langt over 200 køretøjer fra 48 bilmærkeklubber.

Der er ikke adgang for campingvogne, autotransportere og autotrailere. Som sidste år bliver der en entré på 10 kr pr. vogn, som dækker porto, præmier og toiletvogn.

På pladsen sælges øl, vand, pølser etc., men madkurven kan naturligvis medbringes til en forhåbentlig skøn forårsdag ved den nyudsprungne bøgeskov og som tidligere år et fint solskinsvejr. For at få plads til de sidste 30-40 biler, bedes alle venligst parkere tæt, ca. 1-1,5 m fra bilen ved siden af.

Fra kl. 12.00 til ca. 13.30 afholder vi »Concours D'Elegance«, hvor 5 dom-

mere fra hver gruppe, bedømmer bilerne i de 4 grupper, hvor de ikke selv deltager, og kl. ca. 14.00 er der præmieoverrækkelse.

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

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 vide det inden den 1. maj 1993, meget gerne skriftligt til: *Mogens Hempel, Aabyvænget 15, 8230 Aabyhøj.*

på BILER

Som mærkeklub, vil vi hermed høre om I kunne tænke Jer at deltage i Danmarks flotteste biludstilling.

Rammen for biludstillingen er afgjort det smukkeste man kan tænke sig - nemlig Lerchenborg Slot tæt ved Kalundborg.

Der vil være nye biler, udstyr, opvisning, evt. liebhaver auktion osv. Dato-

en er den 22.-23. august 1993 og de flotteste biler vil blive præmieret.

Er det noget for Jer - ring og hør nærmere om selve udstillingen. Har I specielle ideer for Jeres klub - kontakt udstillingslederen, Bjarne Gylling, tlf. 53 52 14 85 (daglig 8.00 - 13.00), eller Fax. 58 50 54 85.

OLDTIMERLØBET GRÅSTEN - FLENSBORG

den 29. maj 1993

Løbet afvikles i år for tredje gang. I 1991 deltog der 270 køretøjer jævnt fordelt på knallerter, scootere, motorcykler og biler fra Danmark og Tyskland. Der var ca. 2000 tilskuere på pladsen.

Sidste år steg deltagerantallet til 372 deltagende køretøjer og vi havde ca. 3000 besøgende på pladsen.

Forberedelserne er allerede vidt fremskreden. De skønhedsfejl løbsdeltagerne har meddelt os, bliver rettet. Bl.a. vil løbsdeltagerne blive skånet for turen gennem Flensborg by, og de

tohjulede køretøjer vil få en mere fremtrædende placering på pladsen.

Alle gode kræfter arbejder på alle tiders Oldtimerløb 1993, hvorfor vi håber, du vil hjælpe os med at bringe invitationen ud til alle potentielle deltagere.

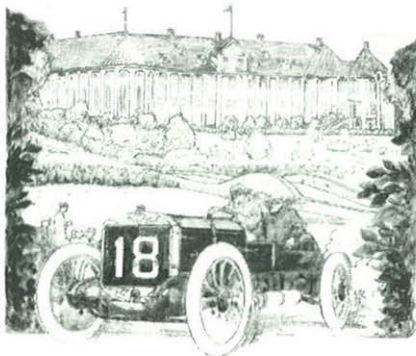
Vel mødt til Oldtimerløbet den 29. maj 1993.

For yderligere oplysninger kan du kontakte Bjørn Bach-Hansen, Bakkegården 3, Rinkenæs, 6300 Gråsten, tlf. (forretning - Sønderjyden A/S) 74 66 28 00, eller privat tlf. 74 65 13 87.

GAVNØ SLOT

Week-enden den 12.-13. juni 1993

Igen i år har MG Car Club Danish Centre og Gavnø Slot arrangeret Classic Autojumble & Concours de Charme i Gavnø Slotspark.



Arrangementet omfatter bl.a. »Gavnøløbet«, som starter i Næstved med længder på 30, 50 og 80 km alt efter køretøjets alder.

Derudover er der opstilling af køretøjer, stumpemarked og Concours de Charme og meget mere.

Er du interesseret i at vide mere om dette spændende arrangement, kan du kontakte klubben og få tilsendt udførligt program og tilmeldingsblanket. Adressen er: *Nordisk Morris Minor Klubb, box 28, 5200 Odense V.*

MARKNAD & RALLY I HÖÖR



Veteranbilssektionen Club 69 i Höör arrangerar första lördagen i maj varje år **Veteran- & Prylmarknad** på Backagården.

- Lördagen den 1 maj 1993 kl. 07.00-15.00.
- Platshyra: endast personbil 100:--,
övriga fordon (t.ex. husbil, personbil + släp) 150:--,
fordon över 3,5 ton 200:--.
- Upplysningar lämnas på telefon 010/247 72 37.
- **OBS!** Insläpp fredag 30 april kl 17.00-23.00, dock **ej** förmaknad.
- Valborgsmäsofirande på marknadsplatsen kl. 20.00-24.00.



Dagen efter marknaden körs ett stort rally för både bilar och motorcyklar. Veteranbilssektionen Club 69 inbjuder därför till:

Vårundan söndagen den 2 maj 1993 med samling kl 10.00. Start och mål är på Backagården, där vi också kan erbjuda en god middag i anslutning till rallyt. Bilarna tom 1966-års modell tävlar i 4 klasser beroende på tillverkningsår medan motorcyklarna endast tävlar i 1 klass. Alla damer inbjudes till att köra Ladies Cup. För vidare information kontakta:

Veteranbilssektionen Club 69 i Höör

Box 29, 243 21 Höör,

Tel. 010/247 72 37

Anmälan till vårundan senast den 23 april 1993.

Utförligt program kan fås ved henvendelse til klubben. Adressen er: Nordisk Morris Minor Klubb, box 28, 5200 Odense V.

Gammel kærlighed ruster skam da ikke

90-årige Peter J. Petersen i Vindeballe har ofret total renovering af »O 695«

Af Hans Christiansen

■ VINDEBALLE: - Jeg har aldrig siddet bag rattet af nogen anden bil. Og jeg skal heller ikke nyde noget den dag i dag. Derfor...

Siger 90-årige gårdejer Peter Jensen Petersen, Vindeballe, der netop har fået fornyet sit kørekort, om årsagen til, at han netop sammen med datteren Anna har bekostet en totalistandsættelse af sin gamle Morris Minor - den, der i forvejen i mange år har ligget op på de ærøske landeveje med sin originale nummerplade fra købsåret 1953: »O 695«.

Trofathed belønnet

Når rådhusklokkerne torsdag nat falder i slag, går Morris'en ind i sit 40. leveår... med en og sam-



»O 695« er forvandlet til en af Ærø's absolut kønneste veteranbiler. Hvor mange måske havde været parat til at skrotte, ofrede ejeren her en totalrenovering. Hvis omkostning i øvrigt respekteres som en hemmelighed...

ha' sig en ordentlig omgang.

Det fik den hos Poul B. Matthiesen på Dunkær Auto-Service. Han skilte det lille, stemningfulde køretøj ad, svejsede nye stykker i, hvor det var nødvendigt, og så blev

min datter og jeg tre måneder forinden havde taget kørekort. Og så har den ellers tjent os i alle årene uden mindste besvær - startet med det samme om det så var bidende frost, siger Peter Petersen.

fleste af speedometrets lidt mere end 100.000 km har den lagt bag sig på øens lokale vejnet.

Hvor den nu er parat til med sin interiør-duft af ægte rødt læderbetræk at levere en kildren til næsen - en rislen ned ad

belønnet dens stabile færd og trofasthed.

Jo, for rusten havde bidt sig en smule fast i bunden. Og for et par måneder siden besluttede Peter J. Petersen og Anna sig for, at nu skulle den kønne gamle vogn

i den ororiginale musegrå Morris-farve hos Ærø Autolakering.

Flot arbejde begge steder fra.

- Ja, den er præcis, som da jeg købte den for 17.000 kr i oktober 1953. Det skete efter at

En fryd for øjet en kildren i næsen

I starten blev det sågar til ture uden for Ærø. Den gamle bil har både nået at være i Kerteminde og Sønderjylland. Til gengæld aldrig uden for landets grænser - og de

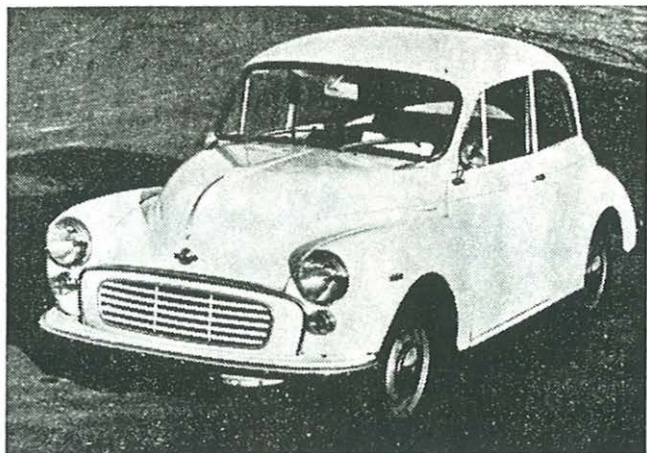
efterfulgt med garanti af mange beundrende blikke endnu en årrække.

Dels er der tale om en af de sjældne fire-dørs Morris-modeller.

Dels er der så det med den endnu sjældnere gamle nummerplade.



90-årige Peter Jensen Petersen viser det rummelige og let tilgængelige bagagerum på Morris-modellen, der er karakteristisk i forhold til den senere Morris 1000 ved sin lille bagrude og sin todelte frontrude.



*Disse to sider er taget fra
Fagbladet »Chaufføren«,
oktober 1971.
De er indsendt af
A-1428 Martin Wiidau*

Nu udgår Morris 1000

**Kun få hundrede tilbage på forhandlerlagrene
Stadige leverancer af reservedele**

Det sidste års vedvarende rygter om, at Morris 1000 personvogn snart ville udgå af produktionen, er nu en realitet. Efter 23 år med næsten uændret udseende har fabrikken i Cowley nu fremstillet den sidste vogn, og importøren, DOMI i Glostrup, leverer de sidste eksemplarer til forhandlerne i denne måned. Der står dog stadig nogle hundrede vogne ved forhandlerne landet over, men tiden nærmer sig, hvor den sidste vogn også indregistreres.

Varevognen fortsætter

Selv om Morris 1000 personvogn nu udgår, vil produktionen af den lukkede varevogn og pick-up model fortsætte uændret. Der er ikke på nuværende tidspunkt planer om at nedlægge denne produktion.

Reservedele i mange år

DOMI oplyser, at der vil være reservedele til Morris 1000 i mange år fremover. Det vil der for det første være, fordi den samlede bestand af Morris 1000 personvogne er stor i Danmark, men også fordi varevognen stadig vil blive leveret. En kunde, der i dag køber en Morris 1000, behøver således ikke at frygte at blive »ladt i stikken« med hensyn til service og reservedele.

Veteranen i Morris-familien

Morris 1000 vil gå over i historien som en af de mest kendte biler. Den forblev sig selv igennem 23 år og overlivede andre bilmodeller, der blev introduceret og forlængst er glemt.

Vognen har i Danmark haft et stort og trofast publikum, og den kunne sikkert være solgt endnu i mange år, men det lader sig altså ikke gøre. Morris 1000 må vige pladsen for de nye modeller, der er under udvikling hos British Leyland.

Han ville sikre sig en

Hvor estimeret Morris 1000 har været viser følgende lille sandfærdige historie.

En Morris 1000 kunde i Jylland, der allerede var ejer af en Morris 1000 fra 1962, som han regnede med – efter vognens stand og almindelige beregninger – ville kunne køre endnu 2-3 år, fandt for en måneds tid siden ud af, at Morris 1000 Super produktionen kørte på det sidste.

Han forhørte sig omgående hos den lokale DOMI-forhandler og fik her bekræftet, at vognen var ved at udgå. Forhandleren havde et par vogne på lager, og manden købte straks en.

Denne vogn er nu blevet »staldet« op, så at kunden om 2-3 år, når den gamle vogn ikke kan mere, kan gå ud i »stalden« og sadle en splinterny Morris 1000 Super op.

Fornem gave til Teknisk Museum

I anledning af sit 25 års jubilæum har DOMI i Glostrup givet en ny Morris 1000 personvogn til Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Vognen var den sidste, som DOMI havde på lager.

Morris 1000 hører naturligt hjemme på det tekniske museum, hvor den i selskab med den første VW, Volvo 544 og Amazon giver et stykke bilhistorie. De 4 modeller var på markedet i mange år i stort set uændret skikkelse. Morris 1000 var således lige ved at kunne nå 25 års jubilæum, idet den har været solgt herhjemme siden 1948.

Overrækkelsen, der blev foretaget af DOMI's adm. direktør Svend Nellemann, fandt sted ved en reception på Danmarks Tekniske Museum's trafikafdeling i Helsingør.

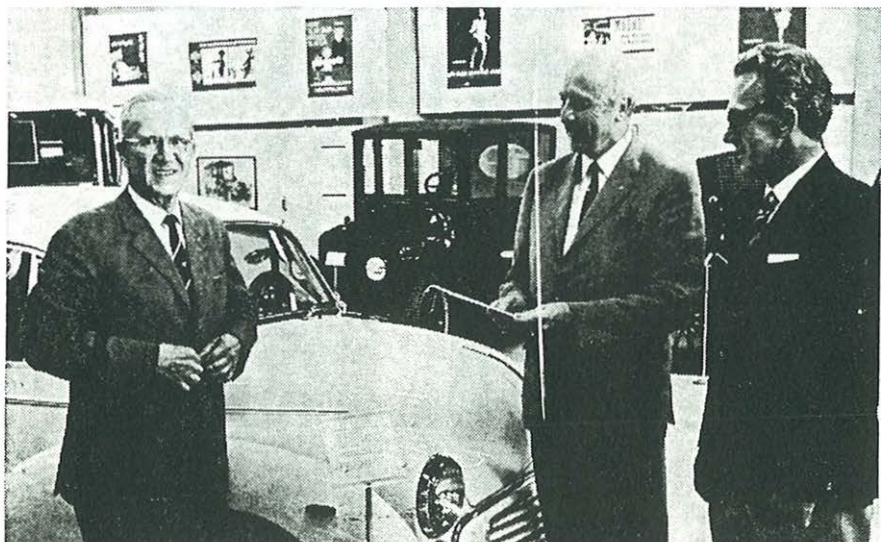
Sv. Nellemann sagde bl. a.: »Det er mig en glæde at kunne give den sidste Morris 1000 til det tekniske museum. Bilen blev solgt herhjemme i 23 år, men det er faktisk 25 år siden, den første prototype

– Mosquito – kørte på de engelske landeveje, så man kan sige, at bilen har været kendt i den tid, DOMI har eksisteret.«

Formanden for museets bestyrelse, direktør T. K. Frank, takkede for gaven og sagde bl. a.: »Museets bestyrelse har været af den opfattelse, at Morris 1000 – med sin lange levetid i uændret skikkelse – hører hjemme på trafikafdelingen her. Morris 1000 er en af de vogne, der vil blive husket, når der engang skal skrives bilhistorie.«

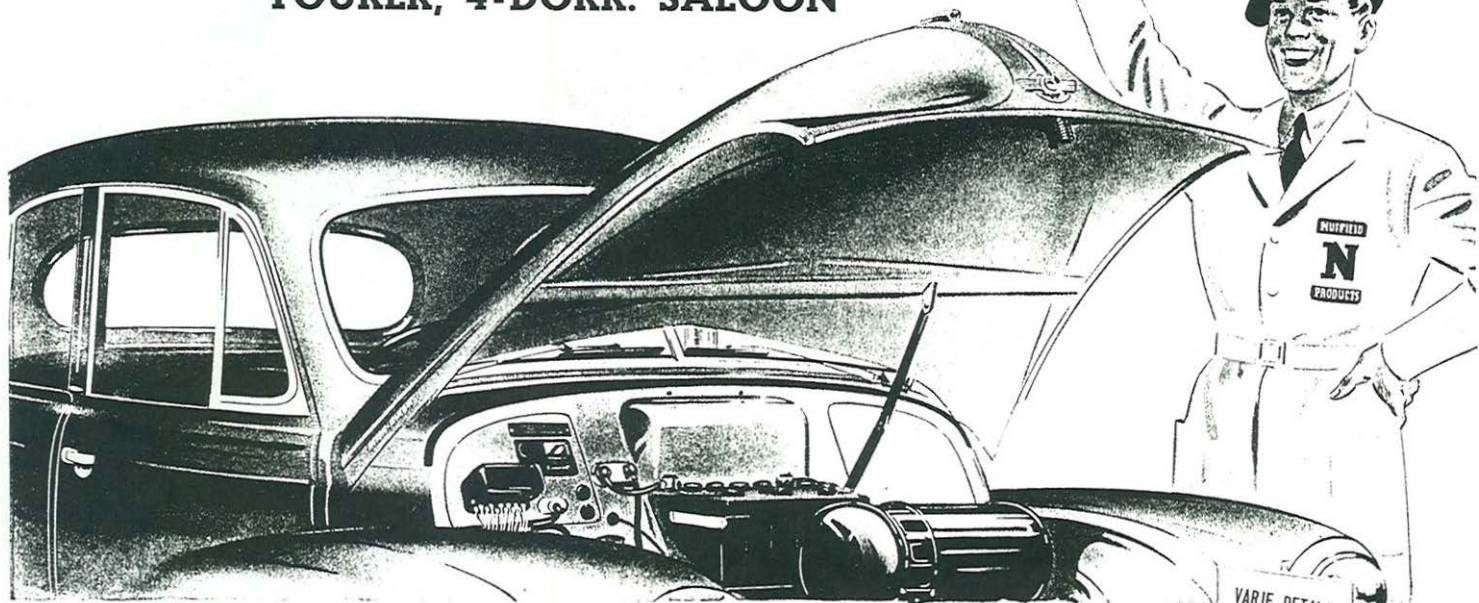
I sidste måned var Morris 1000 placeret på en særlig plads midt i museet, beregnet til »månedens bil«. Ved plancher og udklip gives der samtidig glimt af Morris 1000's lange glørværdige historie.

Dir. Sv. Nellemann, til venstre på billedet, har netop overrakt gavebrevet på en fabriksny Morris 1000 til dir. T. K. Frank, Danmarks Tekniske Museum, og dir. K. O. B. Jørgensen.



MORRIS *Minor*

2-DÖRR. SALOON,
TOURER, 4-DÖRR. SALOON



Med den nya toppventilmotorn

VARJE DETALJ
KVALITETS-
GARANTERAD

Ojämförlig **MORRIS MINOR** ekonomi —

nu kombinerad med storbilsprestanda

Morris Minors nya toppventilmotor ger den lilla vagnen ypperlig acceleration och fantastiska baktagningssegenskaper. Den möjliggör också anmärkningsvärd hög marschfart. Segdragningsförmågan gör att växel-lådan sällan behöver begagnas ens i branta backar.

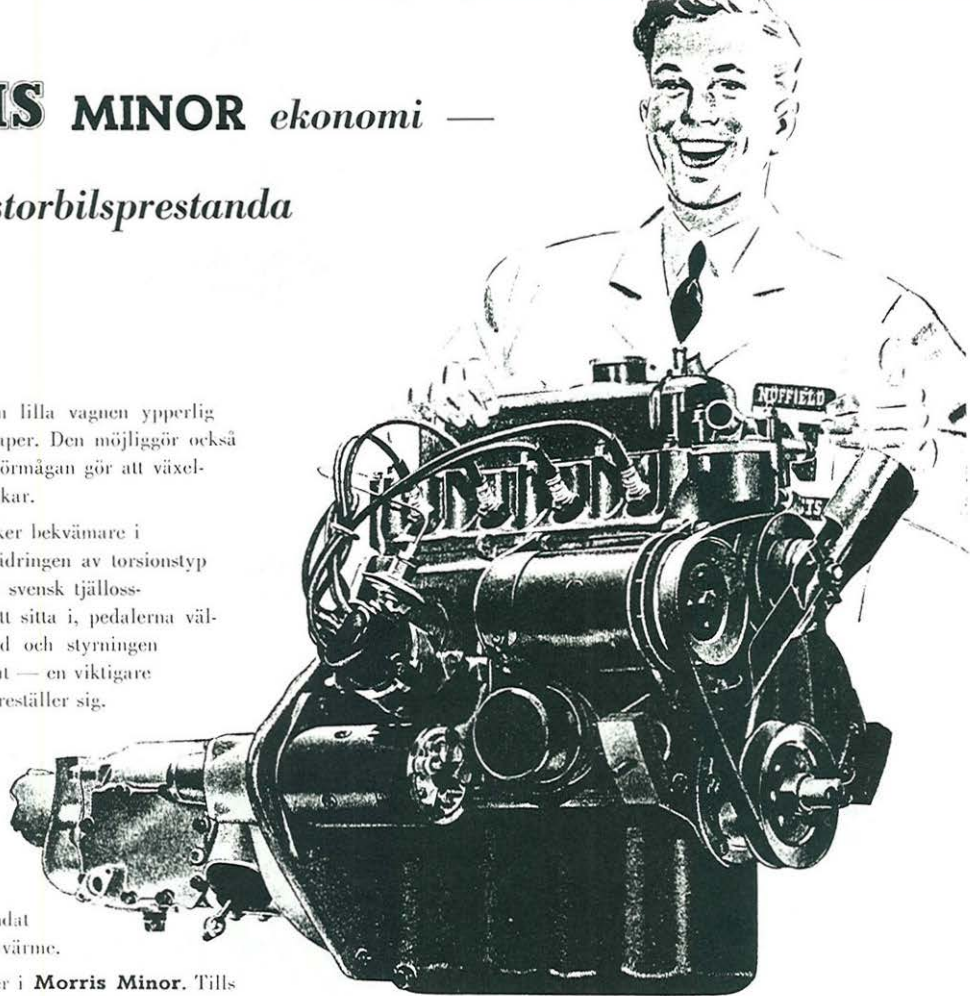
Det är ingen överdrift att säga att man också åker bekvämare i **Morris Minor**. Den individuella framhjulsfjädringen av torsionstyp "sväljer" omärkligt även de djupaste hål på en svensk tjalloss-ningsväg. De läderklädda sätena är bekväma att sitta i, pedalerna väl-placerade, den fyrväxlade lådan synkroniserad och styringen exakt och fingerlätt. Det är lätt att stiga in och ut — en viktigare detalj för en liten bil än vad de flesta kanske föreställer sig.

I en liten bil kan motorljudet lätt bli störande.

Den fyrcylindriga, *vattenkylda* motorn i **Morris Minor** är emellertid fenomenalt tystgående. Till den låga ljudnivån bidrar också god motorisolering och sammetsmjuk kraftöverföring.

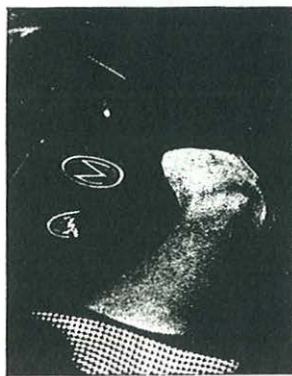
Vattenkylningen har också möjliggjort ett fulländat originalvärmesystem, som ger rik och behaglig värme.

Ni glömmaer att Ni sitter i en småbil när Ni åker i **Morris Minor**. Tills Ni summerar årets driftkonto och häpnar över hur en bil i dyrtider kan vara så billig att köra!

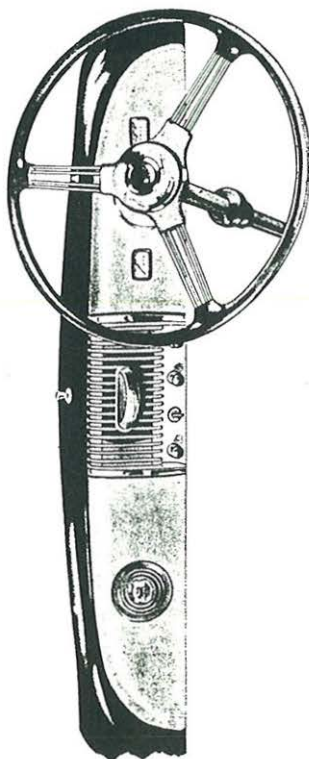




Reservbänket sitter lättillgängligt i särskilt fack under det vid tillägga bagageutrymme.



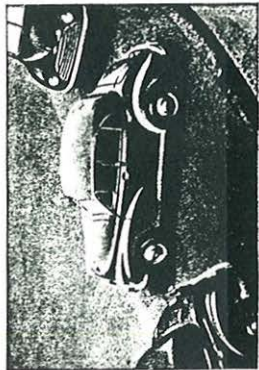
Lättmanövrade pedaler och justerbart förarsäte erbjuder all tröthet.



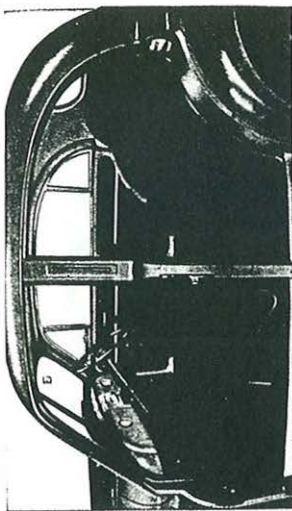
Instrumentbrädan är tillhållande utförd i krom och polerad metall. Instrumenten uppdelade gruppvis, välbeskrivet lätt, Centralt placerad askkoppe. Djupa pakebylla sträcker sig under hela instrumentbrädan. Rymdligt handskfack.



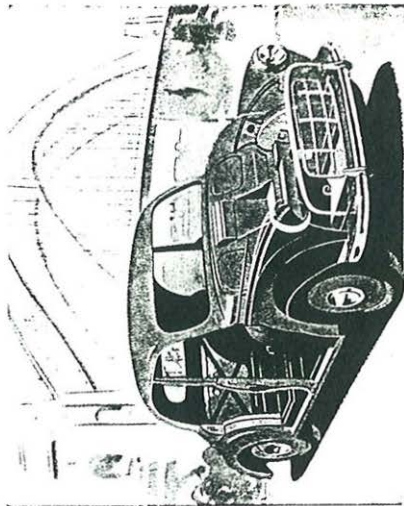
I Torrern åker man svalt och dragfritt på sommaren. Sulfittren är dragfritt och lätt att falla ner.



Kompakt och utrymmeutnyttjande konstruktion gör Morris-behändig i trafiken och lätt att parkera.



Den rymliga interiören är smakfullt avvägad och harmonierar med exteriören. Dörarna är stora och lätta att stiga ut och in genom. Tyocka mattor täcker golvet. Samtliga införlingsdetaljer grömma och praktiska även vid rengöring. Sätena är konstruerade så att de ger extra stöd där det är mest behövt. Man sitter bekvämt utan att bli trött ens på långfärd.



Vagnarna byggs efter Monoco-principen, som Morris sedan 1938 varit banväg för och vilken gör separat chassis och kaross möjliga. De härmed delade utrymme utgår i en enhetlig ställkonstruktion, vilket ger största möjliga styrka och säkerhet samt minsta vikt. Det hela är fyra löskörbara rostskivor behandlade i en specialnålning, en process som gör att rost-faktiskt hålls i form under lång tid. Fjädrar och karossstiftare som skruvar och gjuter är förenade och utgör en enhetlig konstruktion. Den lättare och sig sommarsting stabilare vagnen mot för och efter bättre fart och mindre lösningsning. Monoko-konstruktionen har längre livslängd än den gamla typen med separat chassis och kaross.

DATAUPPGIFTER:

MOTOR: Fyra cylindrar, toppventiler styrda av stötstänger och vipparmar; diameter 58 mm, slaglängd 76 mm, cylindervolym 800 cm³; trelagråd vevaxel; aluminiumlegerade kolvar, kedjedriven kamaxel.

KYLNING: Trycksystem med fläkt och centrifugalpump, cirkulationen termostatiskt reglerad.

TÄNDNING: 12 volts batteri och tändspole; strömfordelare driven av kamaxeln via lutande drivaxel och spiralskurna drev. Automatisk tändförställning med vacuumkontroll.

BRÄNSLESYSTEM, S.U. förgasare av halvfalttyp matad av 22,7 liters tank genom elektrisk S.U. pump, gas- och chokereglage kombinerade för lättast tänkbara kallstart.

KRAFTÖVERFÖRING: Borg & Beck enskivig torrlamell; fyrväxlad låda med de tre högsta utväxlingsförhållandena synkroniserade. Utväxlingar: ettan 21,985; tvåan 13,9; trean 9,03 och fyran 5,375; bakken 27,81; centralt placerad växelspak; Hardy Spicer kardanaxel försedd med nallager i kardanknutarna. Halvt avlastad bakaxel med växel av hypoidtyp, vilket medför större slitstyrka och tystare gång.

BRÖMSAR: Lockheed hydrauliska fyrhjulshörsor.

KAROSSERI- OCH CHASSIENHETER: Friberande helsvetsad stålkonstruktion bestående av kaross, sluk, ramhalkar och flyglar i en enhet. Taket av speciellt hållfast beskaftenhet. Karossen behandlad med rostskydd i en av världens modernaste anläggningar. Smakfull och komfortabel inredning. Läderklädsel.

FJÄDRING: Fram: Separat fjädring med torsionsstavar, hjulupphängning av ny konstruktion med gummlagering och hydrauliska stötdämpare. Bak: Gummin monterade halvelliptiska bladfjädrar med hydrauliska stötdämpare.

HJUL OCH DÄCK: Tallriks-hjul med fyra bultar utrustade med Dunlop 5,00—14 däck. Reservhulet förvaras i särskilt fack under bagageutrymme.

STYRNING: Kuggstängsstyrning med direktverkan på styrmarna ger ovanligt lätt och exakt styrning; fjädertrum; höger eller vänsterstyrning kan erhållas.

ELEKTRISK UTRUSTNING: Generator med spänningsreglerande relä; 12-volts batteri, strålkastarkontrollampa för helljus, fotomkopplare, separata parkeringsljus, grön kontrollampa lyser när lamporna (färdhjälsningen) slås på, stopp- och baklampa, instrumenthjälsning, dubbla (elektriskt drivna) vindrutetorkare, elektrisk signalhorn, halvautomatiska färdriktningssvisare, tändningskontrollampa, taklampa (end. på 4-dörr. Saloon).

INSTRUMENT: Hastighetsmätare, bränslemätare, oljetrycksmätare.

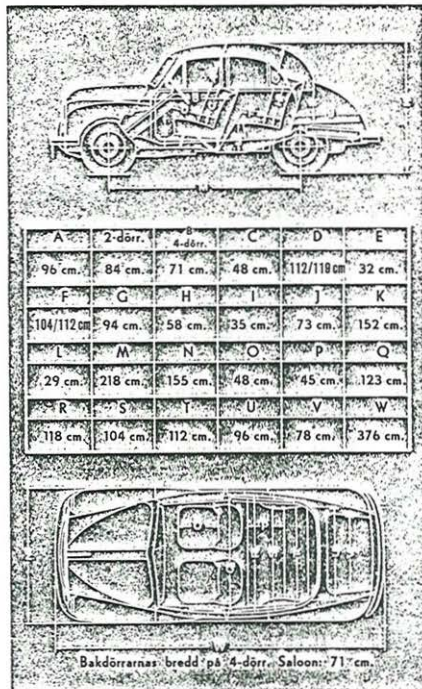
KONTROLLKNAPPAR: Tändning, choke, start, hjälsning, strålkastaromkopplare (med två lägen), vindrutetorkare (placerad vid vindrutan).

DIVERSE UTRUSTNING: Triplex säkerhetsglas i samtliga rutor, äkta läderklädsel, fodrade motor, bländningsfri backspegel, ventilationsrutor i framdörrarna, dörrlås med infällda handtag, justeringsmöjligheter för förar- och passagerarsitsen, handskfack, pakethylla under hela instrumentbrädan, två solskärmar, original värmelement.

Rätt till ändring i specifikationen förbehålles.



ANDRÉNS BILFIRMA
HYLTEBRUK



Enda sättet att övertyga sig om hur bra MORRIS MINOR är (och framförallt hur otroligt bra Morris Minor ligger på vägen) är att provköra denna populära småvagn!

Begär demonstration hos

FÖRENADE BIL

Malmö - Stockholm - Göteborg - Norrköping - Jönköping - Uddevalla - Eslöv - Lund - Södertälje - Trelleborg

Återförsäljare och service över hela landet

KØB OG SALG

Sælges: Morris Minor 1000, årg. 1968. Kørt 168.000 km. 2 ejere siden 1968. Farve: original smoke grey. Bilen er blevet restaureret for 30.000 kr i 1986, og i 1992 blev der sat nye bremses på for 8000 kr. Nye dæk og 98% rustfri. Synet i juli 1992. Pris 22.000 kr.

Henv.: Thomas Christensen, tlf. 98 12 14 20.

Sælges: Morris Minor 2-dørs årg. 1969. Bilen kører godt men den skal synes. Diverse udstyr medfølger, plus reservedele, bl.a. 3 motorer og 3 gearkasser. Det hele sælges for højeste bud p.gr.a. manglende tid.

Henv.: A-503 Bjarne Løvbjerg, Møgelmosevej 3, 6880 Tarm, tlf. 97 37 61 03 bedst efter kl. 18.

Sælges: 2 stk Morris Minor 1000 super, årg. 70-71, begge med sorte nummerplader. Den ene ersynet den 12. maj 1992, pris: 14.500 kr. Evt. bytte med varevogn.

Henv.: Monica Pultz, Smedegade 11, 6700 Esbjerg.

Sælges: Tagbagagebærer (passer til Saloon) 100,-
Solskærm 200,-
3 fælg m. dæk, pr. stk. 25,-
1 højre glasfiberbagkærm til bindingsværk gratis
eller alle dele samlet 300,-

Henv.: A-1348 Peter Mossing, Folesletten 4 B, 2950 Vedbæk, tlf. 42 89 02 52.

Sælges: Til Morris 1000
ny bananmanifold 800,-
ny 1 1/2" udstødning 700,-

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

Sælges: Motor, gearkasse og bagtøj kan afhentes gratis.

Henv.: A-1037 Axel Pedersen, Højmarken 43, 9510 Arden, tlf. 98 56 14 59.

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. Pæn og velholdt. Pris: 25.800,- kr.

Morris 1000 super, Bindingsværk, årg. 69, bordaux-rød. Pæn og velholdt. Nye dæk, nem at syne. Pris: 12.000,- 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. Bilens 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.

Bagakselrør uden rust i fjederbeslag samt alt i nye og brugte dele.

Pladearbejde udføres. Speciale: genopbygning samt opretning.

Tag udskiftes (samles i originale samlinger).

Nye tagreder 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

Sælges: Morris Minor 1000 super Bindingsværk, årg. 1968, sund pæn og velholdt.
Pris: 17.000 kr.

Til Morris 1000, årg 1962:

1 sæt pæne døre
1 bagklap
1 gearkasse
1 sæt baglygter
1 varmeapparat

Til Morris 1000 super:

1 gearkasse
2 motorer
1 forreste kofanger
1 front
1 motorhjelme
1 køler
1 sæt u-profiler under døre
i rustfri stål
1 varmeapparat
div. styretøj
div. spindler komplet
div. bagtøj
div. støddæmpere
benzinpumper
dynamoer

Til Traveller:

4 bagdøre til renovering
div. bindingsværkdele
1 venstre bagskærm i glasfiber
+ mange andre dele

Adskilt 1300 motor komplet

1 sæt skivebremser tilpasset originale
spindler og hjul.

Henv.: A-1008 Thorvald Lynggård, Nordvest-
vej 3, 9000 Ålborg, tlf 98 13 78 78.

Sælges: 1 fabriksny motor til Morris Minor.
Henv.: Thyge Skou, Gammel Landevej 21,
4891 Toreby Lolland, tlf. 53 86 93 60.

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

Købes: Til Morris 1000 super Bindingsværk
ønskes 2 rimelige pæne bagdøre.

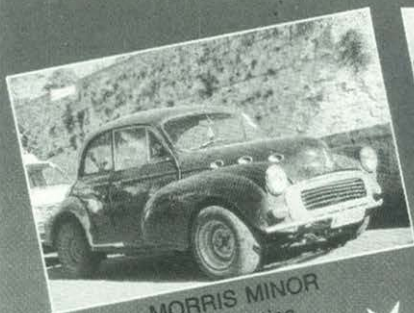
Henv.: A-555 Jens Kjeldmand, Seedorfs
Vænge 8, 2000 Frederiksberg,
tlf. 38 88 88 18.

Købes: Traveller med 1100 motor, i meget god
stand. Bilen skal bruges i Sverige. Tak-
ker på forhånd for tips.

Henv.: Thomas Werup, 25. Boulevard Albert
1 ER, MC 98000 Monaco.

KLUBBEN SÆLGER:

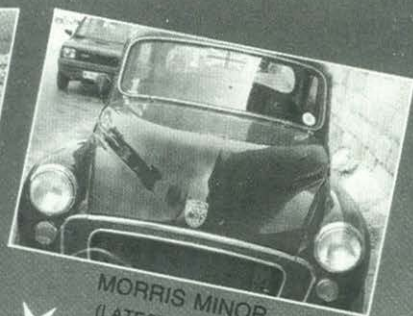
T-shirt (S, M, L, XL)	60,-Dkr
Norminor, nr. 15 - 81, pr. stk	5,-Dkr
Klæbemærker, pr. stk	10,-Dkr
3 stk	25,-Dkr
Jakkemærker, pr. stk.	25,-Dkr
Grill emblem	95,-Dkr
Zippo-lighter	150,-Dkr



MORRIS MINOR
Mid Sixties



MORRIS MINOR
PICK-UP
Mid Sixties



MORRIS MINOR
(LATEST VERSION)
Late Sixties



MORRIS MINOR
(SPLIT W/SCREEN)
Mid Fifties



OPEL REKORD
Late Fifties



MORRIS MINOR
TRAVELLER



Postkortet her stammer fra Malta. Det er indsendt af Martin Klink.