

# NORMINOR

Nr. 85 september 1993

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Sommertræffet i Trollhättan - originale biler og en konkurrence, hvor du kan vinde et certifikat på din Minor.

Det kan du læse om på siderne 11-19.

## Bestyrelse

### Formand

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

### Næstformand

### Sekretær

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

### Kasserer

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

### Redaktør

A-232 Morten Westermann  
Tværgade 42  
DK-5750 Ringe  
Tlf. 62 62 26 32

### 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. oktober 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. tirsdag i måneden kl. 18.00. Møtested mai-sept: Rodeløkken Kafe, Bygdøy. Okt-apr: hos Terje Sunnaas. Ring et av styremedlemmerne på forhånd i tefelle det er spesielt program.	
<b>Møre</b>	A-1339 Henry Eide - Lerstadnakken 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 Klubbmøde - mikrotæf - åbent hus : Den sidste lørdag i måneden kl. 10 - 17, Østergade 17 - 19, Asferg.	86 44 32 95
<b>Midtjylland</b>	A-614 Peter Ølholm - Bredgade 29 - DK-8340 Malling	86 93 33 74
<b>Østjylland</b>	A-738 Per Madsen - Frederikslystvej 18 - DK-8723 Løsning	75 65 04 09
<b>Sønderjylland</b>	A-216 Johannes Juhl - Lindevej 8, Overjerstal - DK-6500 Vojens Klubbmøde: Se under Als.	74 54 74 96
<b>Als</b>	A-697 Poul Iversen - Mosevænget 5 DK-6440 Augustenborg Klubbmøde: se arrangementskalenderen	74 47 21 81

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 - Brændeskovvej 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 - Havnsøvej 5 - DK-4591 Føllenslev  A-881 Max Christensen - Hagestedvej 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  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)
	<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 - Sandflugtsvej 22, Kredsen 8 - DK-3700 Rønne  A-1174 Allan Rasmussen - Smedegårdsvej 23 - DK-3700 Rønne	

# FORMANDENS SIDE

Først en tak til Erling Holmin og Co. for et veltilrettelagt, men lidt fugtigt sommertræf i Trollhättan.

Dernæst tilbage til et føromtalt emne. Næmlig at vi mangler en næstformand, samt en distributør. Omtalen af denne mangel i bestyrelsen, i det sidste nummer af Norminor gav overhovedet ingen respons, så vi prøver en gang til, om der ikke findes et par friske personer på Fyn, som kunne tænke sig at gøre et stykke arbejde for klubben.

Kasserer-byttet skulle nu være fuldstændigt og selv om der har været nogle forsinkelser i den tid der er gået med byttet, skulle vi nu atter være på rette vej.

Så har vi en særdeles kraftig opfordring til jer, kære medlemmer. Den går ud på, at man husker navn, adresse og medlemsnummer, når man sender girokort, flyttemeddelelser osv. til os. Ikke fordi vi har noget imod at modtage breve og penge. Alt for mange girokort er udfyldt med et beløb, men både

navn og medlemsnummer mangler - vi har ikke en jordisk chance for at spore beløbet, vi kan kun bukke og sige TAK! Det er efterhånden nogen tusind kroner vi har fået på den konto, men der MÅ sidde medlemmer rundt omkring som enten føler sig snydt, eller tror vi er nogle gevaldigt sløve bæster i den bestyrelse, men der kan altså være en god grund!

Udfyld derfor dit girokort omhyggeligt - bestiller du varer, så skriv hvad du vil ha' i stedet for bare at sende et beløb til os, som vi så selv skal gætte hvad skal bruges til. Betal dit kontingent på det girokort VI sender til dig - der står nemlig dit medlemsnummer på, så kan vi ihvertfald finde ud af, hvor pengene kommer fra. Er DU blandt de mange som har doneret et beløb til klubben, eller vil du ha'noget for dine penge, eller kender du nogen som er i den situation, så giv os lige besked!

*A-1264 Herluf Knudsen*

## DATO      ARRANGEMENT      ARRANGØR

### September

- søn. den 5.    Klubmøde hos A-438 Kaj Larsen,  
tlf. 75 84 09 57                            Østjylland
- lør. den 11.    Tur til Elmuseet ved Tange Sø og  
Verdenskortet i Klejtrup                Nordjylland

### Oktober

- fre. - søn.    Høsttreff i Horten.                        Oslo  
den 1. - 3.    Mere information ved  
Lars Hernes på tlf. 330 43321.
- søn. den 3.    Klubmøde hos A-082 Jens Mon-  
drup, tlf. 75 72 07 27                      Østjylland

### November

- søn. den 7.    Klubmøde hos A-442 John »Oda«  
Rasmussen, tlf. 75 89 34 31                Østjylland

### December

- søn. den 5.    Juleafslutning v/ A-736 Bent Poul-  
sen, A-738 Per Madsen.                    Østjylland  
Tilmelding på tlf. 75 89 01 58 eller  
75 65 04 09.

# TUREN GÅR TIL NORDKAP

Efter sommertræffet 1994 i Norge, vil der blive mulighed for at komme med på en tur til Nordkap. A-005 Olav Bjørge og H-339 Reidun Bjørge er begyndt at planlægge den lange rejse. Turen er planlagt til at skulle tage 3 uger. Det vil sige der er mulighed for at korte hjemturen ned, hvis man f.eks. ønsker at køre turen tilbage i eget tempo.

Turen starter umiddelbart efter træffet, og ruten bliver lagt gennem Norge ad E6. Af hensyn til familierne med børn, vil der blive kørt 2 dagsrejser på ca. 300 km, derefter en dag uden kørsel, hvor man kan hygge sig og slappe af inden de næste 2 dages kørsel osv. Der vil selvfølgelig være mulighed for at afbryde turen undervejs - altså kun følge med en del af turen, hvis man ønsker det.

Hele turen er beregnet til at ville koste ca. 10.000 kr. Dette beløb er beregnet til at skulle dække overnatninger i telt på campingpladser undervejs, benzin, færgebilletter og mad til en gennemsnits-familie med børn. Turen kan ikke gennemføres med campingvogn, men camp-let el. lign. kan bruges. Afstanden fra Oslo til Nordkap er 1920 km hver vej. Der vil blive opkrævet et gebyr på 100 kr pr. bil. Allerede på nuværende tidspunkt er der 5 par som har ytret ønske om at deltage, og bindende tilmeldingsfrist vil være den 1. februar 1994.

Har du fået lyst til at høre mere om turen kan du kontakte Olav og Reidun på tlf. 63 86 38 71 (Norge), men vi vil i et senere Norminor fortælle mere om turen.

## HØSTREFF I HORTEN

Velkommen til Høsttreff i Horten den 1.-3. oktober 1993. Treffplassen blir bestemt senere. For mere info og påmelding til Tove og Lars Hernes, Ler-

kestien 4 c, 3188 Horten, telefon 330 43321 eller Terje Sunnaas, telefon 22 64 77 51 (jobb).

## NY KONTAKTPERSON

Da den nuværende kontaktperson for Fyn-gruppen, A-1188 Henrik Nielsen har overtaget jobbet som kasserer i NMMK, ønsker han at fratræde jobbet som kontaktperson. Derfor søger vi en ny kontaktperson pr. 1. november 1993. Jobbet er ikke særlig besværligt

eller tidskrævende. Det består hovedsageligt i at komme til møderne og sørge for øl og vand.

Hvis der ikke melder sig nogen ny kontaktperson vil møderne i gruppen stoppe fra og med første tirsdag i december 1993.

# SOMMERTRÆFFET 1993

Vi bringer en liste over stemmefordelingen ved dette års sommertræf i Trollhättan

## Original klasse

### 2-dørs

A-1508 Ib Krøyer .....	18 st.
A-1818 Dan Pedersen .....	5 st.
A-1642 Christer Wiberg .....	2 st.

### Cabriolet

A-1660 Søren Kallin .....	45 st.
---------------------------	--------

### Van

A-116 Roar Bjørge .....	16 st.
-------------------------	--------

## Åben Klasse

### 2-dørs

A-839 Simon Marsbøll .....	15 st.
A-1666 Fredrik Tigerberg .....	13 st.
A-1818 Dan Pedersen .....	6 st.
A-1808 Erling Holmin .....	4 st.
A-158 Søren Sørensen .....	3 st.
A-1575 Tommy Pedersen .....	3 st.
A-1177 Gusten Björk .....	2 st.
A-1676 Trond Vieskar .....	2 st.
A-216 Johannes Juhl .....	2 st.
A-707, A-1248, A-1779, A-438, A-1248, A-1239, A-1493, A-1074, A-1227, hver	1 stemme.

### 4-dørs

A-001 Ole Østby .....	33 st.
A-1383 Leon Thomsen .....	20 st.

### Cabriolet

A-153 Egil Lundanes .....	21 st.
A-322 Trygve Sandberg .....	12 st.
A-1660 Søren Kallin .....	7 st.
A-1178 Benny Kristiansen .....	1 st.

### Traveller

A-897 Mikael Eriksson .....	12 st.
A-1160 Mogens Bjerre .....	9 st.
A-1508 Ib Krøyer .....	8 st.
A-992 Peder Mikkelsen .....	7 st.
A-120 Anton Kamp .....	6 st.
A-232 Morten Westermann .....	5 st.
A-1293 Jens E. Hoff Kjeldsen .....	5 st.
A-1481 Steen Nielsen .....	5 st.
A-026 Hans Volden .....	3 st.
A-703 Anette Ebdrup .....	2 st.
A-005 Olav Bjørge .....	1 st.

### Van

A-707 Terje Sunnaas .....	43 st.
A-048 John Boklund .....	11 st.

### Pick-up

A-016 Jens Chr Jensen .....	23 st.
A-1648 Henrik Holdensgaard ..	21 st.
A-420 Ivar Guldager .....	10 st.
A-1540 Lars Hernes .....	5 st.



## Peoples Choise

A-1666 Fredrik Tigerberg .....	41 st.	A-839 Simon Marsbøll .....	4 st.
A-1160 Søren Kallin .....	18 st.	A-1751 Sten Sandberg .....	3 st.
A-420 Ivar Guldager .....	14 st.	A-216 Johannes Juhl .....	3 st.
A-707 Terje Sunnaas .....	10 st.	A-1676 Trond Vieskar .....	3 st.
A-1808 Erling Holmin .....	9 st.	A-1493 Mikael Lindberg .....	2 st.
A-1648 Henrik Holdensgaard .....	9 st.	A-990 Paul Henning Hansen .....	2 st.
A-153 Egil Lundanes .....	7 st.	A-1293 Jens E. Hoff Kjeldsen .....	2 st.
A-1779 Barry Borg .....	6 st.	A-1239 Martin Klinke .....	2 st.
A-1383 Leon Thomsen .....	5 st.	A-045 John Boklund .....	2 st.
A-1585 Peter Holmin .....	5 st.	A-1177 Gusten Bjørk .....	2 st.
A-1642 Christer Wiberg .....	5 st.	A-001 Ole Østby .....	2 st.
A-1575 Tommy Pedersen .....	4 st.	A-322, A-1241, A-1160, A-1842, A-937,	
A-1540 Lars Hernes .....	4 st.	A-016, A-158, A-1378, A-1546 hver 1	
A-703 Anette Ebdrup .....	4 st.	stemme.	

Træfarrangørerne og bestyrelsen vil gerne sige tak til vores sponsorer, uden hvis hjælp og bistand sommertræffet ikke var blevet den oplevelse det blev.



**STENRÖSETS  
FRITIDSBY**

Stuguthyrning - Husvagnscamp.  
Pl. 7819, TROLLHÄTTAN  
Tel. 0520-707 10

*Ateljé* **IRFO**

BOX 348 ÅKERSSJÖVAGEN  
461 27 TROLLHATTAN · TEL 0520-39212

*Kå Ess Emballage ATB*



Skoftebyns Bensin- & Service  
Göteborgsv. 50, Trollhättan  
Tel: 0520-749 30

**Trollhättans Metallsprutning AB**

Postadress: 461 59 Trollhättan

Telefon: Kontor 0520-116 95

Godsadress: Källstorps Industrierområde



## MORRIS KALENDEREN 1994

Vi har i bestyrelsen besluttet os for at sende en kalender ud til vore medlemmer - i stil med den for 2 år siden - men med farvebilleder i stedet for sort/hvide billeder. Vi håber I vil tage godt imod den!

Hvis du er interesseret i at få mere end den ene vi sender til dig kan du bestille flere mod at betale kostprisen + porto (ca. 30 kr. pr. stk).

Du skal blot ringe eller skrive til redaktøren på flg. adresse:

*Morten Westermann, Tværgade 42,  
5750 Ringe, tlf. 62 62 26 32.*

Vi vil skal have din bestilling senest den 1. oktober. Vi vil nemlig gerne vide hvor mange der er interesseret i ekstra eksemplarer, inden kalenderen går i trykken, så vi ikke laver flere end vi får brug for!

Vi regner med udsendelse medio november.

*A-232 Morten Westermann*



*De viste billeder er nogle af dem, der er i kalenderen.*

# SOMMERTRÆF OG ORIGINALITET

Sommertræffet 1993 blev vådt, men alligevel vellykket. Vi havde i hvert fald en pragtfuld tur til Sverige og har allerede besluttet, at vi vil gense Trollhättan, når lejligheden byder sig. En stor applaus til Rosita og Erling m.fl. for det fine arrangement.



*Bilen pakkes ud efter en tur rundt i Sverige. NMMK's sommertræf 1993 begyndte for os med at tørre telt og vaske bil.*

Der var mange rigtig flotte Minorer med dennegang - billederne taler for sig selv. Forhåbentlig er der ingen medlemmer, der udebliver fra sommertræffene, fordi deres egen bil ikke er i tip top stand. Undertegnede havde selv sådanne mærkelige ideer som nybagt medlem, og først efter 3 års medlemskab vovede jeg pelsen - siden da har jeg ærgret mig over de 3 træf, jeg ikke kom til, for det er altid utroligt hyggeligt, der er ingen, der ser skævt til en »hverdagsbil«, og man møder masser af nye mennesker. Der er i hvert fald ikke mangel på samtaleemner, når man er blandt ligesindede.

Traditionen tro var der en masse snak om originalitet. Der er en del medlemmer, der synes det er noget pjat med kravet om certifikat, hvis man ønsker at stille op i originalklassen. Der var da også kun 4 biler, der stillede op i denne klasse, selvom der tydeligvis var mange flere, der kunne gøre det. Jeg hører selv til dem, der synes certifikatkravet er acceptabelt, selv om der er noget galt med princippet om, at skulle betale for at få lov til at opstille i originalklassen. Det kan teoretisk udelukke medlemmer, der ikke kan finde 200 Dkr på budgettet - hvis der findes nogle af dem...

Gevinsten er, at certifikatet kan bruges til med 100 % sikkerhed, at fastslå om en bil er ombygget eller ej. Så undgå unødigt diskussion !. Ombygningsproblematikken er naturligvis



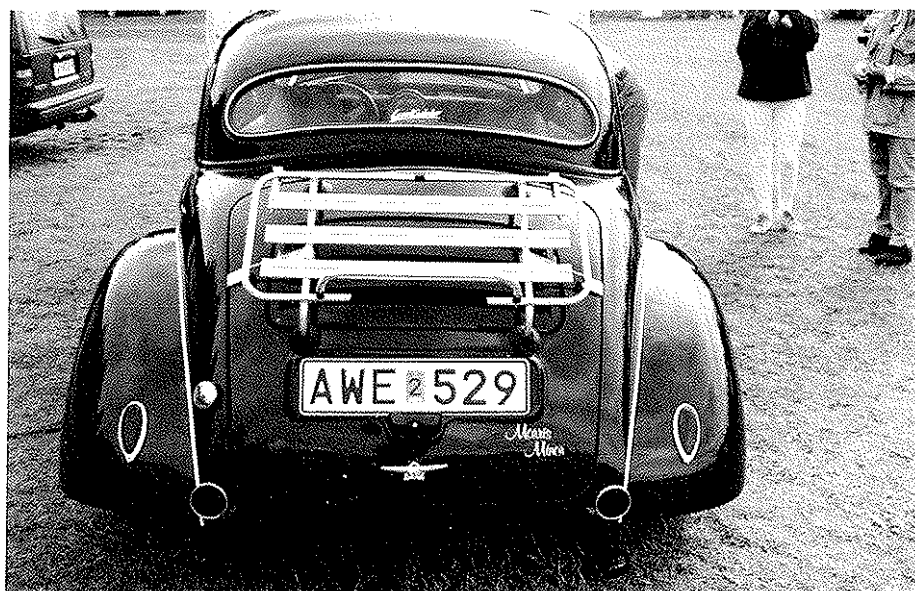
*Lørdag formiddag var en våd fornøjelse. Her er vi ved at stille op til træffoto*



*Bilerne samles inden kortegekørslen starter*



*Der er altid noget at snakke om til et sommertræf.*



*Mange gør et virkelig stort stykke arbejde med deres Minorer. Her er en gennemført custom-minor med meget flot lakering*



*Deltager i originalklassen. Serie MM Tourer, 1950. De uoriginale faste sidevinduer udelukker selvfølgelig ikke bilen fra at stille op i originalklassen*

mest interessant m.h.t. cabriolet'er, van's og pick up'er, men det er også muligt at ombygge en 2-dørs til travel-ler, fortæller rygterne. Er en bil ombygget i karossen, må medlemmet efter min mening finde sig i, ikke at kunne opstille i originalklassen, men henvises til den åbne klasse.

I øvrigt bruges certifikatet kun som en slags adgangsbevis, der giver tilladelse til at opstille i originalklassen. Dommerkomiteen i år kontrollerede stort set kun motoren og interiøret ! Det var herefter helt op til medlemmerne selv at vurdere de mindre ændringer, der trods alt var på alle originalbilerne - en MM Tourer havde

faste sidevinduer i stedet for de aftagelige, en 1000 Super havde glasfiberskærme o.s.v. Alle biler havde den originale (men ikke den oprindelige) farve, men havde en bil evt. fået en anden original farve end den medfødte, ville det fremgå af certifikatet, og medlemmer, der ikke synes om det, kan via certifikatet få denne oplysning og stemme på en anden bil.

Der er altså ikke tale om en slags hysterisk brug af dette certifikat ved bedømmelsen af, om bilerne er originale. Nogle medlemmer tror, at en bil ikke kan opstille i originalklassen, hvis den f.eks. har fået andre blinklys eller andre småting i tidens løb. I det hele



*A-001 Ole Østby's 4-dørs Minor med samtlige træfmærker*

taget er der kun nogle få ting, man kan være 100 % sikre på ved en vurdering af originalitet; det er ting som motor, gearkasse og karosseri. Selv interiøret kan der være forskel på inden for et modelår, f.eks. ses både glatte og »varmemønstrede« dørbeklædninger, i hvert fald i Danmark.

I år opstod der det problem, at oplysninger på en Van ikke var tilgængelige i arkivet i England, og der kunne derfor ikke udstedes certifikat, selvom ejeren havde prøvet. I en sådan situation må der naturligvis dispenseres, og det blev der da lykkeligvis også (tillykke med pokalen Roar). Der er også problemer med CKD-vognenes certi-

fikat. Det kan stort set ikke bruges til noget som helst ud over at fastslå CKD-status (se næste side), men det er selvfølgelig også interessant i sig selv.

Skulle der være medlemmer, der ikke har anskaffet certifikat, men alligevel er interesseret i at vide hvornår deres bil er produceret, har jeg sammensat en liste over stelnumre ud fra angivelser i Paul Skilleters bog »Morris Minor. The world's supreme small car«. Dette er mest for de helt kulrede Morris-freaks, må jeg indrømme, men husk, det er medlemmernes egne indlæg der udgør NORMINOR....

Listen gælder kun biler fremstillet i England. Stelnumrene blev ikke altid



## BRITISH MOTOR INDUSTRY HERITAGE TRUST

Production Record Trace Certificate Number 92/7674

MORRIS MINOR SERIES II TWO-DOOR SALOON

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

Car/chassis number	FBH65/340117
Engine number	APHM/193438
Body number	Not recorded
Specification	LHD, Export, C.K.D. *
Colour, exterior	Not recorded
trim	Not recorded
hood (top)	Not applicable
Date(s) built	Not recorded
Date despatched	21 May 1955
Destination (dealer)	Not recorded

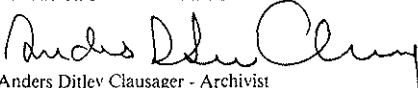
Other numbers -  
(where recorded)

Details of equipment -  
(where recorded)

Other information                      \* This was a C.K.D. (completely knocked car) which was assembled abroad. We regret that there is only limited information available on such cars. We consider that this car was most likely assembled by J.J. Molenaar at Amersfoort in Holland.

Issued to Ms. Dorthe Frier Hansen                      On: 20th May 1992

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

  
Anders Ditlev Clausager - Archivist





*Vinderbilerne.*

givet i streng rækkefølge, så der kan være problemer lige omkring årsskifte. Stelnumre på Travellere produceret på fabrikken i Adderley Park (har et F i stelnummeret) kan ikke dateres nøjagtigt, da journalerne er mangelfulde. Bemærk, at der kan være huller i nummerrækken. RHD betyder højrestyret, LHD venstrestyret og CKD er angivet hvor der er rimelig orden på nummerrækkefølgen; efter 1952 forekommer de spredt i produktionen. Har man f.eks en højrestyret saloon med stelnummer 128000, er den fra 1952, med mindre der er tale om en CKD - så er den fra 1951. I 1952 og 1953 produceres både Serie MM og Serie II sideløbende. Der er en særskilt liste for pick-up og varevogne, så interesserede må i boghandelen eller på biblioteket.

## **Personbiler:**

### **1948 :**

501 (20 sept.) - 1208 (RHD),  
5001 - 5258 (CKD),  
5501 - 5705 (LHD).

### **1949 :**

1209 - 33303 (RHD),  
5259 - 31052 (CKD),  
5706 - 12876 (LHD).

### **1950 :**

33304 - 79756 (RHD),  
31053 - 75804 (CKD),  
12877 - 74794 (LHD).

### **1951 :**

79757 - 127671 (RHD),  
75805 - 129026 (CKD),  
74795 - 122944 (LHD).

**1952 :**

127672 - 175495 (RHD, Serie MM),  
 fra 139439 også LHD,  
 129027 - 171131 (CKD, Serie MM),  
 122945 - 138500 (LHD, Serie MM),  
 se også RHD.  
 161001 - 170901 (RHD og LHD, Serie  
 II),  
 159190 - 178800 (CKD, Serie II).

*Herefter nummereres CKD-vogne fort-  
 løbende med de øvrige.*

**1953 :****Serie MM stelnumre :**

175496 - 176410 (*sidste 4-dørs, 12 jan.*),  
 175496 - 179820  
 (*sidste Tourer, 18 feb.*),  
 175496 - 179839  
 (*sidste 2-dørs, 23 feb.*),

**Serie II stelnumre :**

170902 - 233717 (*første 4-dørs*),  
 178659 - 233717  
 (*første 2-dørs, 10 feb.*),  
 178664 - 233717  
 (*første Tourer, 18 feb.*),  
 216901 - 233717  
 (*første Traveller, 30 sept.*).

**1954 :** 233718 - 307207

**1955 :** 307208 - 395986

**1956 :** 395987 - 448714  
 (*sidste Serie II, 27 sept.*),  
 448801 - 464994 (*Minor 1000*).

**1957 :** 464995 - 569666

**1958 :** 569667 - 683432

**1959 :** 683433 - 790006

**1960 :** 790007 - 886160,  
 1000000 - 1000349  
 (*Minor Million, 1 mill. 22 dec.*).

**1961 :** 886161 - 946760

**1962 :** 946761 - 990289  
 (*sidste Minor 1000, 17 sept.*)  
 990290 - 1005482 (*Minor 1000 Super*)

**1963 :** 1005483 - 1051385

**1964 :** 1051386 - 1092769

**1965 :** 1092770 - 1131828

**1966 :** 1131829 - 1170438

**1967 :** 1170439 - 1208360

**1968 :** 1208361 - 1241049

**1969 :** 1241050 - 1268275  
 1254328 (*sidste Tourer, 10 juni*)

**1970 :** 1268276 - 1290812,  
 1288299 (*sidste 4-dørs, 11 nov.*),  
 1288377 (*sidste 2-dørs, 12 nov.*),  
 1288317 (*sidste til Danmark, 11 nov.*).

**1971 :** 1290813 - 1294082  
 (*sidste Traveller, april*).

**Konkurrencen**

Med denne liste skulle det bl.a. være muligt at finde frem til klubbens nyeste Minor. Vores første bil, som vi stadig har, er en 2-dørs med stelnummer 1287782. Ud fra produktionsangivelser i Paul Skilleters bog har vi beregnet, at den blev produceret ca. 3 uger inden, produktionen af 2-dørs ophørte, og der er ialt produceret ca. 260 2-dørs



1287782 - en af de sidste 2-dørs.

rer af de forskellige modeller, så jeg vil opfordre indehavere af biler med høje stelnumre til at sende en lap med nummeret til undertegnede, så vil klubben donere et certifikat til »vinderen« inden for hver model.

A-839 Simon Marsbøll  
Gl. Kongevej 16  
7442 Engesvang  
Danmark

efter vores. Måske kører en af disse rundt endnu ?? Det kunne være morsomt at lokalisere de nyeste eksempla-

*P.S. Send et brev inden 1. november 1993, hvor der er deadline for »konkurrencen«.*



Original og uoriginal side om side. Sådan skal det være i NMMK - der er plads til alle

# HISTORIEN OM EN MORRIS

den engelske bil, som blev født i Holland



*2-dørs saloon CKD, 1955*

Familien er lykkelig ejer af en 2-dørs Saloon fra 1955. Vi har længe vidst, at der var nogle afvigende detaljer på vognen i forhold til det originale. Der er f. eks. farven. I følge oplysninger fra Paul Skilleter's bog skulle farven maroon ikke være benyttet i 1955 til 2-dørs, men under restaureringen viste det sig, at den farve havde vognen altid haft. Der er også en mærkelig samling på tværs af torpedopladen, som vi ikke har set på andre Morris'er. Det var først, da vi fik et certifikat på bilen, at forklaringen på alle de små afvigende

detaljer kom. Bilen er en CKD-vogn, d.v.s. karosseridele er sendt til en samlefabrik uden for England, hvor de er blevet samlet sammen med en række lokalt fremstillede dele. I jagten på information om disse CKD-morris'er fandt vi en ny lille interessant engelsk bog om Morris Minor. Da der sikkert er andre medlemmer, der interesserer sig for sagen, har vi efter bedste evne forsøgt at oversætte et enkelt afsnit.

Fra bogen »The Morris Minor« af Ray Newell (Shire album nr. 277) gives kapitlet »Oversøisk produktion«.

# OVERSØISK PRODUKTION

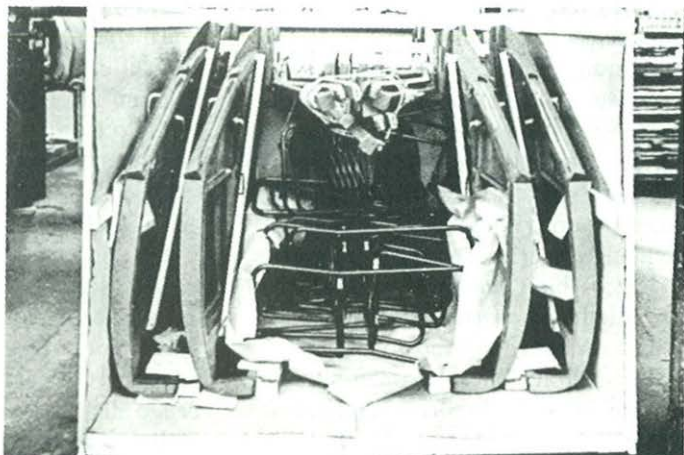
I bilindustrien er CKD, hvilket betyder Completeley Knocked Down (fuldstændig adskilt), et system, hvor køretøjer afskibes til udlandet som komponenter i nemt transportable enheder, der er klar til at blive samlet i det land, hvor de skal sælges. Denne metode til bilproduktion udgør en væsentlig del af Morris Minor produktionen under, og faktisk også efter, perioden på 22 år hvor Morris Minoren blev produceret i Storbritanien.

Produktionen toppede først i 1950'erne, hvor det var afgørende, både af økonomiske og sociale årsager at genopbygge og udvide den britiske økonomi efter krigens ødelæggelser. For mange var det en streng tid, hvor rationering stadig var en del af hverdagen, men det var også en optimistisk tid, og da specielt i bilindustrien hvor alle selskaber forsøgte at udvide deres forretning. På Cowley i Oxford blev der bygget en ny fabrik for at imødegå eksportmarkedets stigende efterspørgsel efter CKD-modeller. Personale blev specialuddannet til at hjælpe med etableringen af oversøiske samlefabrikker, og på Cowleyfabriken var der endog et demonstrationsafsnit,

hvor oversøisk personale kunne studere ethvert aspekt af samleprocessen med standard Nuffield-jigs og udstyr assisteret af erfarent personale og eksperter.

I lande som Australien, New Zealand, Syd Afrika, Indien, Holland, Danmark og Irland åbnedes specialfabrikker fuldt udstyrede til at udføre samleprocessen. Standard-jigs, værktøj og forankringsbeslag blev leveret, og specialaftaler kom i stand omkring levering af lokale produkter som glas, batterier, dæk, interiørebeklædning og fittings. Målet var ganske vist at producere et køretøj med samme specifikationer som det britisk-samlede produkt, men det blev prioriteret højt at reducere omkostningerne og benytte lokale materialer, når dette var muligt. Dette omfattede naturligvis også lokal arbejdskraft.

Fordelene ved denne produktionsmetode er betragtelige, men hele for-



*Der er ikke meget plads tilovers når delene er pakket i kasser*



*Kontakten til højre for speedometeret er til afviservingerne og til venstre er monteret en blinkindikator - begge dele et lokalt påhit*

syningsapparatet var omfattende, især fordi der var 19587 forskellige dele til en enkelt Morris Minor. Det var derfor nødvendigt, at hele Nuffield-operationen var velorganiseret. Pakningen måtte være så kompakt som muligt for at spare fragtudgifter, og leveringsprogrammet måtte overvåges stramt, for ikke at overskride lokale deadlines på de mange leveringssteder.

Succes hjalp med til at garantere PR-afdelingens påstand om, at Morris Minor var »Verdens bedste lille bil«.

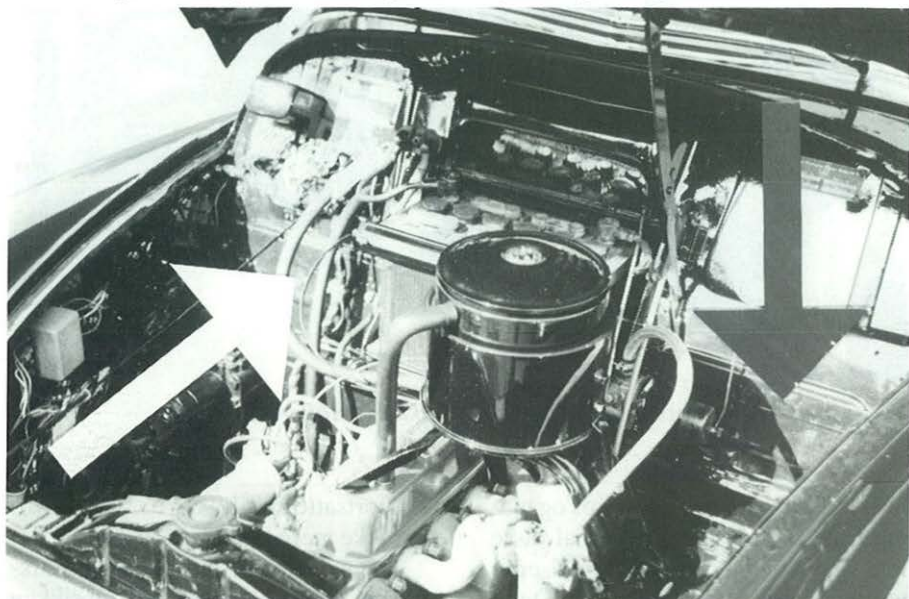
I Irland blev bilerne samlet af G.A. Brittain i Dublin. Bogføringen viser, at de første CKD-Morris Minorer alle blev eksporteret til Irland. 18 Serie

MM saloon blev sendt i 1948, hvorved Irland blev den første oversøiske nation med en Morris Minor produktion. I de efterfølgende år samlede G.A. Brittain alle versioner af Serie MM, men efter introduktionen af Serie II-modellen begrænsedes produktionen til hovedsagelig 2-dørs og 4-dørs Saloon'er og et mindre antal cabriolet'er.

Brittain fortsatte produktionen indtil 1971, ligesom Cowleyfabrikken, og afsluttede produktionen med en 2-dørs Saloon. Dog besluttede firmaet, nogen tid efter at denne bil var solgt, at bruge alle resterende dele til at samle endnu en bil til deres udstillingslokale. Resultatet blev en 4-dørs Saloon malet

i teal-blue med et matchende lysere blå interiøre. Denne bil er nu unik, for den har aldrig været indregistreret til brug på vejen, og den er blevet passet omhyggeligt. G.A. Brittain gik i betalingsstandsning i 1975, og bilen blev solgt til

skel, som fik nogle britiske ejere til at betvivle bilens oprindelse, er tilstedeværelsen af en større svejsning på tværs i motorrummet ind mod kabinen - et klart bevis på en CKD-oprindelse (se ved pilene på billedet).



Ken Smith, der beholdt den indtil 1985, hvor den nuværende ejer, Paul Hanley, erhvervede den. Bilen er stadig uden afgifter og benyttes kun lejlighedsvis.

Bilen har de træk, som er karakteristiske for Morris Minorer samlet i Irland. I modsætning til de britiske biler er grillen og hjulene malet i samme farve som karosseriet og skærmåbåndet, der normalt matcher karosserifarven, er sort på alle irske modeller. Der er små forskelle i interiøret. Den mest bemærkelsesværdige er den glatte dørbeklædning i stedet for den varmeformede, som ses i de senere modeller. Den mest bemærkelsesværdige for-

Et andet land, der producerede mange Morris Minorer, var Holland. Een Saloon blev samlet i 1949 på en fabrik ejet af Molenaar Compagny ved Jutphaas, men efter dette øgedes produktionen, og i 1953 blev en meget større fabrik bygget ved Amersfoort. Der blev dog kun produceret 2-dørs og 4-dørs Saloonmodeller i Holland.

Det Hollandske firma Molenaar var velegnet til at stå for Morris Minor produktionen. De havde siden 1932 produceret M.G.'ere, og havde føjet Morrismodeller til produktionen i 1936. Desuden havde de allerede deres egne underleverandører af dele, f.eks. ruder fra Staalglas, dæk fra Vre-



*Kasser med CKD-minorer ved Molenaar fabrikken i Holland*

destein, lygter m.m. fra Phillips og maling fra Valspar. Forsyningen af disse dele hjalp til med at holde priserne nede ved leveringen til Holland. Dette var afgørende, fordi i 1951 kunne ingen bil importeres til Holland, hvis prisen oversteg, hvad der svarer til 420 engelske pund. De hollandske biler var venstrestyrede, så der var nogle store forskelle i forhold til de britiske producerede biler, men, ligesom de venstrestyrede eksportmodeller til U.S.A., havde de hollandske CKD-modeller den irriterende egenskab, at der kun var en dørlås (undtagen for de sidste årgange). Den sad i højre side, så for at komme ind i bilen, måtte føreren først låse døren i passagersiden op, åbne døren i førersiden, og så gå rundt om bilen og stige ind på førerpladsen ! Produktionen på Amersfoort fabrik-

ken fortsatte indtil 1966, da Morris Minor ikke mere blev importeret.

Det var også på den tid, at produktionen ophørte på DOMI-fabrikken (Dansk Oversøisk Motor Industri) i Danmark. DOMI var et veletableret firma, da Morris Minorproduktionen startede, og var derfor et oplagt valg til CKD-produktionen. De producerede køretøjer havde nogle interessante karaktertræk, bl. a. modificeringer af motorens tilbehør, som gjorde motoren lettere at starte om vinteren. Ligesom de senere irske vogne havde de danske Morris 1000-modeller glat dørbeklædning. Det mest bemærkelsesværdige var manglen på alle danske Morris Minorer af det berømte motorhjelmmotiv, som blev droppet af sikkerhedshensyn. Dog var den tidlige type hjælmdekoration, som blev be-



nyttet til Serie MM og visse LCV'ere (Light Commercial Vehicle), acceptabel.

Endnu et vigtigt marked for CKD'ere var Australien. Også her blev lokale karosseripræferencer godkendt ligesom en række andre karaktertræk, bl.a. maling og dæk, måske delvis p.g.a. klimaet og delvis fordi Australien var det største eksportmarked. Det var dog ikke alle Morris Minorer, der blev samlet på New South Wales fabrikken, eftersom mange af de tidlige modeller blev importeret som hele biler.

New Zealand havde en succesfuld samlefabrik i Dominions Motorfabrik i Auckland. Produktionen fortsatte der indtil 1974, efter Morris Minor produktionen var ophørt i England.

Mange fabrikker i andre lande modtog og samlede CKD-Morris Minorer. Deres ansatte sammen med arbejderne på produktionslinjerne i England spillede deres vigtige rolle for Morris Minor's succes.

### **Efterskrift**

Ray Newell's afsnit om DOMI afslører ikke om DOMI samlede alle modeller. I »Billedbogen om Morris«, der er udgivet af DOMI selv i december 1967, står der i kapitlet »Morris og MG i Danmark« følgende omkring modellerne :

I DOMI's første år var valutatil fordelingerne til bilimport yderst små, men da DOMI i 1947 havde bygget en stor samle- og karosserifabrik i Glostrup, kunne vanskelighederne klares ved at bruge hovedparten af de knappe valutatilfordelinger til import af Morris varevognschassis i løsdele. I Glostrup blev de samlet og forsynet med danske karosserier af eget fabrikat. Herved fik forhandlerne langt flere vogne, end man kunne have skaffet ved at bruge valutaen til import af færdige biler. I maj 1951 lagde en brandkatastrofe DOMI-fabrikken i aske, men knap 6 måneder senere var den genopført og atter i gang, større og mere moderne, end før. Personvognssalget hæmmes derefter i en årrække af andre former for restriktioner, »købstilladelser« og »dollarpræmieringsordning«.

Senere i afsnittet fremgår det at fabrikken »nu« - d.v.s. i 1967 - er omdannet til et moderne anlæg for klargøring. Det er altså ikke muligt med 100 % sikkerhed at sige om der samledes andre modeller end varevogne i Danmark i perioden 1951 - 1967 ud fra disse oplysninger. Men måske er der nogle medlemmer, der har haft tilknytning til DOMI, som kan komme med oplysninger om dansk-samlede minorer.

*A-839 Simon Marsbøll*



Erling Holmin, Rosita Samuelsson och Peter Holmin framför två av de Morris Minors de är lyckliga ägare till.

# Än lever Morris Minor!

De står där på planen och skiner, två Morris Minor och mitt hjärta slår en halv volt. Den första bil jag någonsin körde var just en sådan, en vit, nästan precis som Peter Holmins.

När Peter var 15 år fick han en Morris Minor i födelsedagspresent. Han hade nämligen många år tidigare sett just en sådan när fa-

miljen var på semester i Danmark och hävdade då kavat att en Morris Minor skulle han ha när han blev 18. Efter tre års renovering

var den klar att tas i bruk när han fick sitt körkort.

Det enda som nu återstår är lite sadelmakerijobb med inredningen. Sedan är skönheten komplett. Fast helt standard är den ju inte, det hörde jag när Peter startade motorn. Den snörvlade imponerande, som en gammal amerikansk Police Special. Förklaringen hittar vi under motorhuven: Stötstångsmotorn, som i princip är original, har fått dubbla SU förgasare, som på en gammal Amazon Sport. Det här är utan tvekan är det den hottaste Minorn

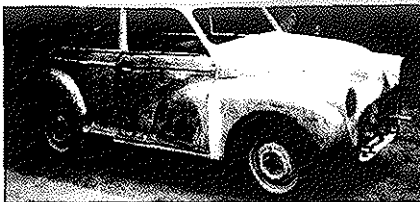
motor och är mycket tyst, den bara spinner som en katt. Sidventilmotorer var mycket enklare att tillverka än en stötstångsmotor, eftersom man slapp vippor, separata stötstänger och ventiler, men man kunde inte heller ta ut så stor effekt: 51-an har modiga 29 hästkrafter, medan sonens hade 37, innan ombyggnaden, och 45 efter. I England, där flera tusen Morris Minor rullar, stoppar en del i motorer från Fiat 127 Sport. Resultatet blir en Morris Minor med ungefär 90 hästkrafter, fast då måste framvagnen förstärkas.

här gången blir det ute på camping Stenrösets Fritidsby som 66 Morris Minor-ekipage från hela Skandinavien samlas.

## Från Trondheim

De medlemmar som får köra längst för att komma till Stenrösets Fritidsby är en Minor-ägare från Umeå och en från Trondheim. I familjen Holmin var det sonen Peter som först åkte på Nordisk Morris Minor Klubbs träffar och på så sätt blev pappa Erling själv engagerad och skaffade sig en egen Morris Minor. Den har han

Den lokala presse däckede också NMMK's sommetræf på bedste vis. På de flg. sider kan du se hvad »Lilla Edet Posten« skrev i dagene omkring træffet.



Peters Morris var regnskaddad, både invändigt och utvändigt, när han tog över den.

umfångarna

### Spinner som en katt

När Peter hade fått sin Minor så skaffade sig även Erling Holmin, far i huset, ett eget renoveringsobjekt – en svart Minor från 1951. När han köpte den var den i ett bedrövligt skick. Ungar hade hoppat på läket och den hade stått övergiven i en gammal ladugård i många år. Han har sedan tidigare en SAAB Senett '68, som han haft i snart 20 år. Det senaste tillskottet är en SAAB V4 av 1960 års modell. Erlings Minor har en sidvåntis-

Många gamla engelska fordonstyper byggs fortfarande i det som en gång var det Brittiska Frankrike, Indien, det vill säga Pakistan, Indien och Sri Lanka.

På Sri Lanka är det just Morris Minor, lätt moderniserade, som tillverkas, så det är ingen brist på reservdelar. Dessutom tillverkas det en hel del reservdelar fortfarande i England, som exempelvis skarmar och annat fordrättningsmaterial.

Erling Holmin håller i trädarna när Nordisk Morris Minor Klubb samlas för sitt årliga möte. Den

stad

Det är tyvärr att hon är stolt över sin lilla svarta skönhet när hon sätter sig bakom ratten för fotografens framman.

Det bästa med besöket hemma hos Erling på Skuffebvagen är loffet jag får av Erling. – Visst ska du få ta dig en provtur!

TEXT:

TORD S ERIKSSON

FOTO:

JOACHIM NYWALL.

## Träff i dagarna tre

I dagarna tre pågår Morris Minor-träffen på campingen vid Stenrösets fritidsby. Arrangör är Nordisk Morris Minor Klubb och här är ett smakprov på vad som händer under helgen.

På fredag samlas man ute på campingen och bekantar sig med varandra och omgivningarna. På lördag, vid 11-tiden på förmiddagen, koras mot-tackavald med 66 Morris Minors genom Trollhattan. Dessa ställs sedan upp utanför SAAB-museet och allmänheten får välja den bil den tycker är vackrast i en så kallad "People's Choice"-tävling.

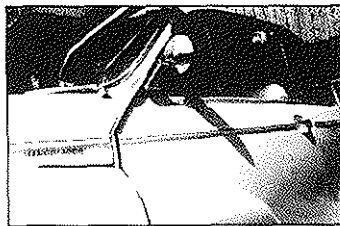
På kvällen blir det knytkälas på campingen och Stig Persson spelar upp till dans.

Söndagen inleds med marknad. Kloeken tio, där allt till en Minor kommer att säljas, kopas eller bytas.

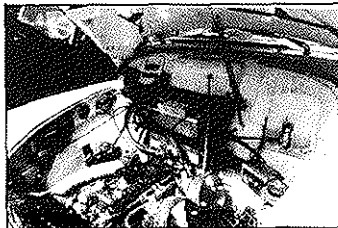
Sedan kommer dagens höjdpunkt "Minor Push", där två lag tävlar mot varandra i den ädla konsten att knuffa en Morris Minor 50 meter framåt och sedan tillbaka igen.

Efter det utges årets vinnare i diverse klasser, till exempel bästa ombygge och bästa original. Priserna kommer från Danmark där också föreningen har sitt ursprung.

TORD S ERIKSSON



Efter Holmin vet att det inte är storleken som avgör, utan kvaliteten. Blir hans bil märke "Best in Show" till helgen?



Peters Minor är från 1959 och snörvlar som en gammal amerikanskare när han trycker på gasen. Förklaring: Dubbla SU-förgasare under huven.



Peter, som till vardags är provförrare på SAAB, har lagt ner hela sin själ i renoveringen av sin Morris Minor.

Måndag 12 juli 1993

# Pärlor och hembyggen på årets Minor-träff

**TROLLHÄTTAN:** Helgens invasion av Morris Minor-entusiaster blev en tillställning som började i regnets tecken.

Den stora parkeringen utanför Saabmuseet fylldes på lördagsmiddagen av Morris Minor-bilar av alla de modeller och färger. Det var herrgårdsvagnar, av typ Traveller, det var cabrioletter, det var vans, pick-uper och sedaner, två- och fyrdörrars, och en hel del specialbyggen.

En del var helt original, en del mer hemmahörande i utställningshallar än på landsvägar. Publikens var sparsamt representerad, men så öste det också ned. Här skulle publiken och medlemmarna välja sin favorit, "People's Choice". Man fikade, tittade på varandras bilar och hade det trevligt, trots regnet.

## Pärlor och hembyggen

Ole Jörgen Östby, medlem nummer ett, som till träffen körde en grå Minor i originalskick, grundade Nordisk Morris Minor Klubb redan 1978, i Oslo. Sedan dess har föreningen växt och har nu sitt huvudsäte i Danmark.

~ Det finns 2 450 Morris Minor i Danmark, säger Anton Kamp Nielsen när vi sökt skydd mot regnet i hans Morris Minor Traveller, alltså en herrgårdsvagn. Han lever



FOTO: JOACHIM NYWALL

*Så små men ack så många. Så här kan det se ut när Morris Minor Klubb har en av sina årliga träffar.*



England, men också i Ceylon och Danmark sker nytillverkning av delar.

Saabmuseet var fyllt av Minor-entusiaster, för där regnade det inte. Anton Kamp Nielsen log gott när han såg att Saab Sonetten inne i Saabmuseet hade samma blinkers som den sista versionen av Minorn.

### Går inte att värdera

Många sätter in Saab V4- eller Fiat-motorer, för att få lite bättre fart på bilen, som till exempel Fredrik Tibergs Minor. Det är den som till sist vinner "People's Choice". Förutom en V4-motor, har den sänkt tak, breddade skärmar och ser mer ut som en halvskalemodell av amerikanare från 40-talet än en Morris. Lackarbetet är helt otroligt och bättre finish har ingen av de andra bilarna.

– En Minor byggsats kostar omkring 50 000 kronor och en Minor Cabriolet kostar ungefär 100 000 i rullande skick, säger Anton.

Bredvid oss står en grön "Lowlighter", med strålkastarna i grilen, som dessutom är en original cabriolet, den enda i Norden och en av de få som finns kvar i världen. Den går inte ens att värdera, enligt Anton. Eller vad sägs om en creme-färgad Minor, som endast tillverkats i 40 exemplar?

### Flest i England

Flest Morris Minor hittar man i England, omkring 70 000, och på Ceylon, ungefär 20 000. Man hittar också många i andra före detta engelska kolonier, som Sydafrika och Kanada.

Morris Minor hade tillverkats i drygt en och en halv miljon, när tillverkningen upphörde 1971. Då hade bilen varit i produktion i drygt 20 år, och var den första



Ole-Jörgen Östby är grundaren av Nordisk Morris Minor Klubb.

brittiska bil som byggts i över en miljon exemplar. Den bil som slog det rekordet var BMC/Leyland Minin, som även den konstruerades av den berömda Alex Issigonis.

Bilen är ett underverk av enkel konstruktion: Framvagnsfjädringen består av en underhållsfri torsionsfjäder, en hydraulisk dämpare, som dessutom fungerar som lager för torsionsfjädern, och ett nedre fäste, förutom styrstaket. Bak sitter det vanliga bladfjädrar. Inga spiralfjädrar, inga stöt-dämpare eller andra komplikationer. Om bara en modern bil vore lika enkel!

### Succé

På lördagskvällen blev det knytkalas och dagen efter startade handeln med delar, 1 500 kronor för ett par originalbakljus! Sedan blev det tävlingar och hemfärd.

– Medlemmarna var eniga om



Regnet det bara öser ner ... Men vad gör det när man är Minor minor.

att det hade varit en mycket lyckad träff, trots att mötet hade börjat i regnets tecken, myste senare

en nöjd Erling Holmin, evenemangets primus motor.

TORD S ERIKSSON

# OLIE TILBUD

**Vi har fra Volvo Veteranerne fået et tilbud som vi hermed lader gå videre til alle vore medlemmer.**

**Vi gengiver her det materiale vi har modtaget fra klubben.**

Vi har i Volvo Veteranerne mere end 2000 medlemmer. Blandt vore tilbud har vi salg af motorolie, som vi har »håndplukket« og som i kraft af vort antal sælger i så store mængder, at vi får det til en ganske favorabel pris.

Der findes både god og dårlig olie på markedet, og dertil en hel del overtro og forvirring. Vi har forsøgt at sætte os grundigt ind i emnet, og er standset op ved to olier, som vi mener dækker to væsentlige behov.

**Den ene olie** er fuldsyntetisk, hundedyr og så temperaturstabil, som overhovedet muligt. Vi har valgt Valvoline Syn Power 5W-50, fordi den er lige så god som den bedste (Mobil 1) og fordi vi fik et godt tilbud på den. Bemærk den massive kampagne, der køres for den i månedlige bilblade. Den leveres i en (sød) metaldunk med 4 liter i. Vi kan levere pakker á 2 dunke eller pakker á 6 dunke. Lige til døren. Literprisen er 60,- kr ved 2 dunke, og kun 52,50 ved 6 dunke. Denne pris inkluderer den seneste statsafgift (pr. 1. august 1993), fragt og moms. Den vejledende udsalgspris er 84,- kr pr. liter, excl. statsafgiften og så må man selv hente den i butikken. Regn selv efter hvor meget du sparer!

**Den anden olie** er en mineralolie, dvs. en helt traditionel olie, men med det højst mulige specifikationsniveau en mineralolie kan få (SG/CD). De normale viskositeter som 10W-30 og 15W-40 fås som hyldevare til rimelige priser alle vegne, men ønsker man en lidt mere drøj olie, som den gamle 20W-50, må man både lede efter den og betale en god pris, fordi der sælges relativt lidt af den. Typisk ser man Duckhams, Castrol og Quaker State og prisen ligger som regel i nærheden af 50 kr literen. Vi har valgt Texaco Havoline 20W-50. Den købes på hele tromler, så vi køber stort hjem og tapper selv på nye 5 liters plastdunke. Vi sælger 2 dunke ad gangen (10 liter) til 28,75 kr literen inkl. afgift, moms og fragt.

## Bestilling af olie

Er du interesseret i at købe olien, foregår det således:

Du rekvirerer et bestillingskort hos Volvo Veteranerne på flg. adresse:

*Volvo Veteranerne, Gl. Færgevej 59, Boks 53, DK-6300 Gråsten, Tlf. 74 65 26 50, Fax 74 65 08 99.*

Du kan enten bestille pr. brev, telefon eller telefax.

Bestillingskortet, som samtidig er girokort, udfyldes med bl.a. medlemsnummer og klubnavn, og beløbet gireres forud.

Inden for 14 dage ankommer olien.

## Texaco Havoline 20W-50

Api SG/CD CCMC G4

Den traditionelle olie, så god som den altid har været, men med de nyeste fremskridt inden for additivering. Den foreskrevne type og viskositet til Alfa Romeo Alfetta og sågar til Renault 25 V6. Den er dog først og fremmest olien til »motoren af i går«, som har større tolerancer end moderne højteknologiske motorer. Mange anvender den også til motorer med mange kilometer på bagen, idet den kan være med til at reducere et begyndende olieforbrug. Fordelen er, at den ikke mister sin gode drøjde, selv om den bliver varm. Prisen er til gengæld, at den ved koldstart er forholdsvis stiv. En traditionel olie kan i praksis ikke række over et større viskositetsinterval end denne gør og her har man prioriteret stabiliteten ved drifttemperatur.

## Valvoline Syn Power 5W-50

Api SG/CD CCMC G5

Den ultimative high-tech superletløbsolie, som giver den bedst mulige smøring i alle motorer, nye såvel som knapså-nye, under alle forhold. Passende flydeevne ved koldkørsel og lige så passende når det går hedt til. En gammel motor fortjener også denne olie, men hvis olieforbruget bliver for stort, kan det selvfølgelig blive for dyrt at benytte en så kostbar olie. Olien er fuldsyntetisk, dvs. man har omformet molekylestrukturen, så olien dels er blevet »glat« (mindre modstand i motoren = bedre benzinøkonomi) og dels er mekanisk stabil (nedbrydes langsommere = længere skifteintervaller).



Træfpladsen ved Trollhättan - set lidt fra oven!

# KØB OG SALG

- Sælges:** Morris Minor, 2-dørs, årg. 52. Restaurert, som ny. Grøn. Pris ca. 50.000 kr.
- Henv.:** Arnulf Jensen, Nordkronen 1, N-2300 Hamar, tlf. 62 52 68 94 eller 62 51 01 00.
- 
- Sælges:** Morris Minor 1000, 2-dørs, årg. 67 og 71. Begge i fin motorstand og med indtræk som nyt. Pr. stk. 6800,- kr. Evt. sælges den ene mod pladearbejde på den anden.
- Henv.:** Hans Barkum, Skolebakken 6, 5700 Nyborg, tlf. 65 31 67 16.
- 
- Sælges:** Morris Minor 1000 super, 2-dørs, årg. 70, hvid. Mange nye dele, bl.a. nye bremsecyl. på alle hjul, ny benzinpumpe. 4 glasfiberskærme. Rust skal laves (pladedele medfølger). Kører godt, er på plader. Skal synes. Værkstedshåndbog og 4 fælg med vinterdæk medfølger. Pris: 4.500,- kr.
- Henv.:** Ole Bang, Bispegade 11, Ribe, tlf. 75 42 27 61
- 
- Sælges:** Morris Minor 1000 super, årg. 63. Bilen har tjent os trofast i 11 år. Kabinen er ikke pæn, men den kører godt og er løbende vedligeholdt. Ny kobling, renoverede bremsere, S-seler og vekselstrømsgenerator. Trænger til paraboler, køler og motorpakninger. Ikke meget rust. Skal synes. Prisdé 10.000,- kr.
- Henv.:** A-487 Peter Madsen, Jernvedvej 234, 6771 Gredstedbro, tlf. 75 43 52 93.
- 
- Sælges:** Morris Minor 1000 super, Pick-up, årg. 70. Gennemrenoveret og nysynet. Nyt lad med rustfrie skærme, rustfri lydpotte. Kabine betrukket med rød nappa. Ekstra motor, bagtøj og fire hjul med dæk. Pris: 17.000,- kr.
- Henv.:** Finn Bay, Strandgårdsvej 33, Ølse-magle, 4600 Køge, tlf. 53 66 01 51.
- 
- Sælges:** Morris Minor 1000 super, 2-dørs, årg. 71, blå. Bilen har kun kørt 76000 km, og har indtil den blev afmeldt den 6.-8.-1993 kørt dagligt. Synet sidst den 4.-4.-1991. Pris: 9800,- kr.
- Henv.:** Kurt Deutschbein, Søvang 15, 6400 Sønderborg, tlf. 74 42 05 88.
- 
- Sælges:** Morris Minor 1000 super, hvid personvogn. Kørt 167000 km. Synet sidst i maj 1984, 2 ejere. Værd at vide: Ny kobling, nye bremsecyl./bakker på baghjul. Nyt loftsindtræk, tonet frontrude. Ny forhjulsophæng i højre side, ny tank. Org. indtræk. Org. motor med km-garanti. Bunden er sund. Noget overfladerust. Pris: 6000,- kr. kontant.
- Henv.:** A-575 Bjarne Jakobsen, Heinesgade 3, 2. th., 2200 København N., tlf. 35 82 32 21.
- 
- Sælges:** Morris Minor 1000 super, årg 71. Alt rust er lavet, nye skærme og tværvang. Renoveret motor m/ racer knast. Skal males og samles. Mange nye dele medfølger. Prisdé: 9.500 kr. 1 stk Morris Minor super, sælges som den står for højeste bud. Mange brugte dele sælges. Alt skal væk inden den 1. oktober.
- Henv.:** A-742 Niels Grav, Pelargonivej 8, 3650 Ølstykke, tlf. 42 17 68 01.
- 
- Sælges:** Morris Minor 1000 super, Traveller, årg. 68. Nyt træværk, rød. Kører godt. Nysynet, 25.800,- kr.
- Henv.:** Joan Madsen-Østerbye, Ndr.Landevvej 77, Simmerbølle, 5900 Rudkøbing, tlf. 62 51 45 06 efter kl. 18.00.
- 
- Sælges:** Morris Minor, årg. 53. British Racing Green, meget velholdt og original stand, ud- som indvendig. Ca. 100.000 km. Prisdé omkring 30.000 kr. eller til højestbydende.
- Henv.:** Jens Klastrup, Dronningensgade 55, 2. th., 5000 Odense C, tlf. 65 91 22 11.



Sælges: Bagstykke til Pick-up, bagtøjer, gearkasser, døre, samt mange andre ting. Ring og hør.  
Henv.: A-1188 Henrik Nielsen, Østerled 20, 1. tv., 5000 Odense C, tlf. 66 13 93 28.

---

Sælges: Til bindingsværk:  
1 stk. højre forløber  
1 stk. højre forskærm, metal  
1 stk. venstre bagskærm, metal  
1 stk. forkofanger, m/crome (meget flot)  
2 stk bagdøre (meget flot stand)  
evt. bytte med veteranknallert. Samlet pris 1.800 kr.  
Henv.: Anders Nielsen, tlf. 86 65 41 47.

---

Sælges: Morris 1000 super, Pick-up, årg. 67. Gule plader. Er synet i oktober 92. Skal først synes i oktober 94. Pris: 22.800,- kr.

Sælges: Morris 1000 super, Traveller, årg. 70. Meget pænt træværk. Nysynet. 30.000,- kr

Sælges: for kunde:  
Morris 1000 super 2-dørs, årg. 71. Bilen har kørt 3000 km efter at den er synet. Den er lavet med ny tværvange, nye bremser mm. Skal synes. Sælges for højeste acceptable bud

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.

Renoverede døre og bagklapper.

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

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

---

Sælges: Campingvogn MKP Petit. Ny bund, gummilister, nyt køleskab, m. radio o.s.v. Pris: 15.000,- kr.

Henv.: A-239 Kim Jensen, Rydevang 5, 4180 Sorø, tlf. 53 63 30 41.

---

Sælges: 1 fronthjelm 75,-  
2 bagdør-plader (Trav.) 50,-  
4 hjul 145x14 á 25,-  
3 fælg 145x14 á 10,-  
2 støddæmpere á 100,-  
1 forsæde (v.s.) 50,-  
1 Lucas forlygte m/pære 75,-  
1 benzintank (saloon) 350,-  
Henv.: A-1091 Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00 efter kl. 16.30.

---

Sælges: benzintank m/ måler 400,-  
1 sæt sorte sæder, meget fine 450,-  
2 døre, pr. stk. 250,-  
4 fiberskærme, pr. stk. 250,-  
bagtøj til personvogn 250,-  
ratstamme 250,-  
motorhjelm 150,-  
benzinpumpe, viskermot., pr. stk. 150,-  
kaburator 150,-  
forrude, bagrude pr. stk. 100,-  
køler 150,-  
håndbremsekabel, sæt 150,-  
bremsekontakt 50,-  
Henv.: A-1522 Kurt Jensen, Vindevej 79, 7800 Skive, tlf. 97 52 61 61.

---

Sælges: Kør blyfrit uden problemer. System, der bygger på det engelske Powerplus, som blev brugt af de engelske Spitfire og som det engelske militær igen bruger på deres køretøjer. Leveres lige til at sætte på. 500 kr + porto. 30 dages returret.

Henv.: A-1804 Claus Fredskilde, Skovvejen 55, st. mf., 8000 Århus C, tlf. 86 13 76 23.

---

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: Ruf (presenning) til Van, komplet med stænger osv. Evt. til låns for kopiering.

Henv.: A-1188 Henrik Nielsen, Østerled 20, 1. tv., 5000 Odense C, tlf. 66 13 93 28.

Købes: Morris Minor Pick-up. Årsmødel og skøde ovesentligt, men helst komplet og i originalstade. Max 4000,- kr.

Henv.: Jan Erik Mårtensson, Rosenlundsvejen 17, 186 42 Vallentuna, Sverige.

Købes: Morris Minor Cabriolet m. papirer til renoveringsobjekt. Bilens stand og årgang er uden betydning. Kontant afregning - god pris gives.

Henv.: A-1741 Mikael Friis, Egilsgade 4, 1. th., 2300 København S, tlf. 31 57 31 21 eller fax 31 57 09 21.

Købes: Til Morris Minor købes stenslagsbeskytter af rusrfri stål til at sætte på bagskærmene (se Norminor nr. 83 bagsiden).

Henv.: A-1888 Knud Larsen, Nissumvej 60, 7620 Lemvig, tlf. 97 82 08 25.

## KLUBBEN SÆLGER:

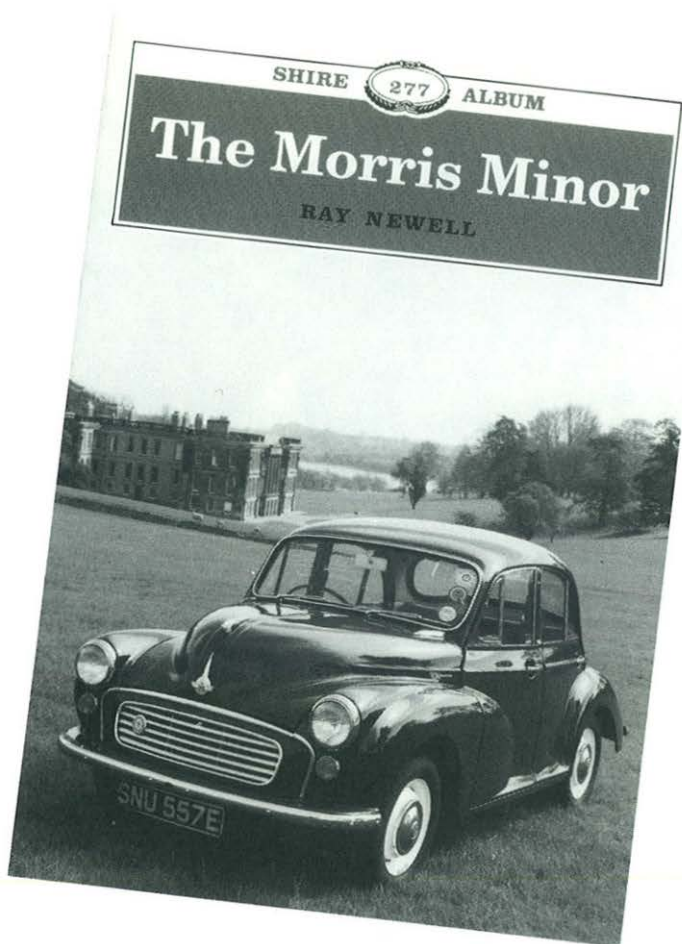
T-shirt (S, M, L, XL)	60,-Dkr
Norminor, nr. 15 - 84, pr. stk	5,-Dkr
Klæbemærker, pr. stk	10,-Dkr
3 stk	25,-Dkr
Jakkemærker, pr. stk.	25,-Dkr
Grill emblem	95,-Dkr
Zippo-lighter	150,-Dkr

## Kør med os tilbage... til de tider

hvor rigtige biler og motorcykler blev lavet,  
dengang de ikke skulle ligne hinanden som to dråber vand  
og hvor computerteknikken ikke var opfundet.

## Læs Klassisk Bil & MC

Kr. 16,00 i nærmeste DSB kiosk eller større bladhandel  
eller ring 48 47 54 24.



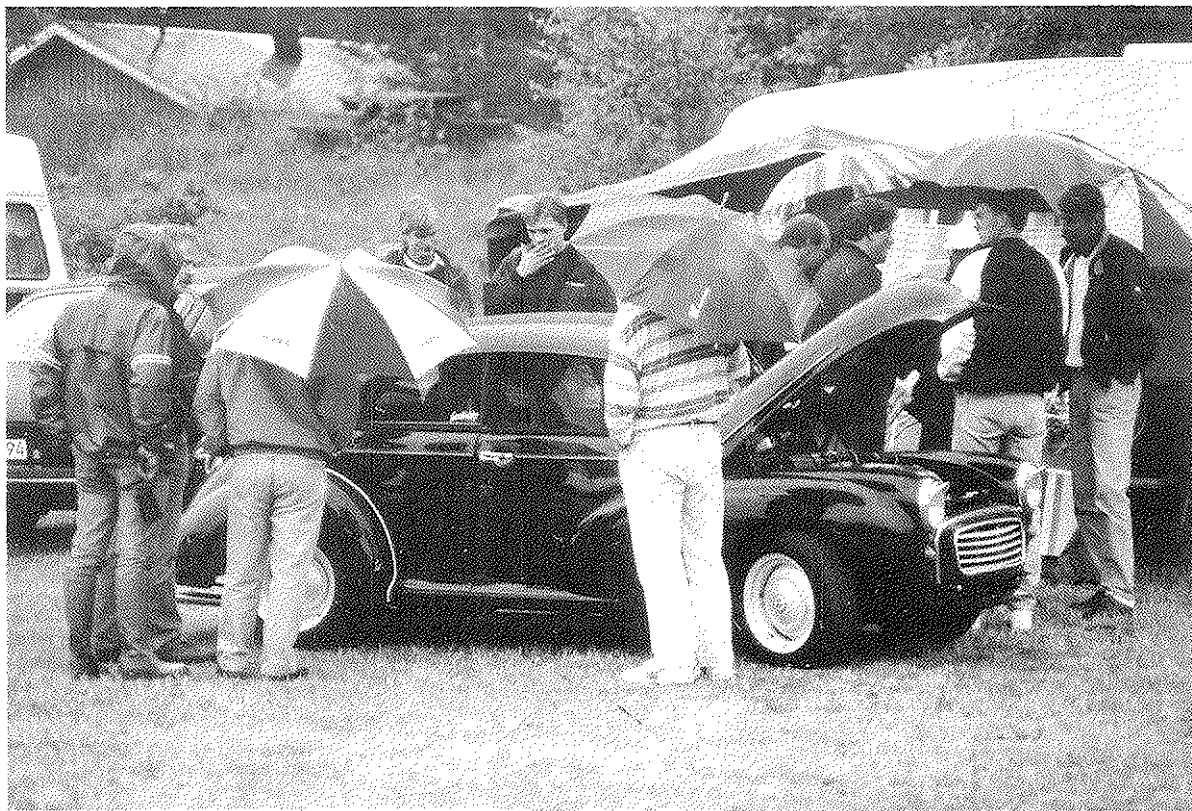
## The Morris Minor

af Ray Newell

Denne lille bog på 32 sider indeholder meget interessant stof om Minoren. Bl. a. et afsnit om Minorens tilblivelse, et specielt afsnit om van og pick-up og afsnittet om oversøisk produktion,

som A-839 Simon Marsbøll har oversat på siderne 21-25.

Bogen kan købes hos førende motorboghandler og gennem den engelske Morris klub, MMOC.



*Et typisk billede fra sommertræffet. Folk samledes under paraplyerne til en hyggelig Minor-snak. Man lod sig ikke distrahere af regnvejret, som varede det meste af træf-weekenden.*