

NORMINOR

Nr. 86 november 1993

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



A-839 Simon Marsbøll har fortsat sin artikel om stelnumre og ejerne af den nyeste varevogn og pick-up får nu også chancen for at vinde et certifikat.

Resultatet af den første konkurrence kan du se på side 10.

Bestyrelse

Formand

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

Næstformand

A-839 Simon Marsbøll
Gl. Kongevej 16
7442 Engesvang

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. december 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. tirsdag i måneden kl. 18.00. Møtested mai-sept: Rodeløken Kafe, Bygdøy. Okt-apr: hos Terje Sunnaas. Ring et av styremedlemmerne på forhånd i telfelle det er spesielt program.	
	Møre	A-1339 Henry Eide - Lerstadvakken N-6014 Ålesund	071 43663
SVERIGE	Jämtland	A-1074 Kåre Torfjäll - Furutorpsgatan 23 - S-83137 Östersund	063-113931
	Dalarna	A-838 Thomas Eriksson - Kråkbergsvägen 4 - S-79200 Mora	0250-15445 Bost. 13530 Arb.
	Göteborg	A-1169 Matz Lundgren - Nedra Kvarnbergsgt. 4 - S-41105 Göteborg	031 139250
	Väst Sverige	A-1808 Erling Holmin - Skoftebygatan 55 - S-46154 Trollhättan	0520-72907
DANMARK	Nordjylland	A-164 Jørgen Ebdrup - Vestavej 14 DK-9200 Ålborg SV	98 18 23 29
	Randers	A-120 Anton Kamp Nielsen - Østergade 17, Asferg - DK-8990 Fårup Klubbmøde - mikrotræf - 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 Malling	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: se arrangementskalenderen.	74 47 21 81

DANMARK	Gruppe	Kontaktperson	Telefon
	Fyn	A-1334 Carsten Mochau Lind - Egevej 9 - DK-5200 Odense V Klubmøde: Den første tirsdag i måneden kl. 19.00 i Ungdomsklubben på Næsby Skole, Skolevej, Næsby.	65 94 11 79
	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 - Hagestedvej 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 - 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)
	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

Dette er årets sidste blad og jeg vil benytte lejligheden til at ønske alle vore medlemmer en god jul og et godt nytår.

Vi er hermed også nået en del nærmere generalforsamlingen - men vi mangler et sted hvor vi kan holde den. Hvis der er en lokalgruppe, der vil stå for dette arrangement, hører vi gerne fra jer. Det skal dog lige indskydes, at vi skal have besked fra den eller de interesserede senest den 20. december.

Jeg vil også lige gøre opmærksom på, at ændringsforslag til vedtægterne og andre emner man gerne vil have til debat, skal være os i hænde senest den 10. december.

Ny mand i bestyrelsen

Så har vi også en glædelig nyhed! Det er nu lykkedes os at finde en mand, som vil tage et nap med i bestyrelsen. Vi »vred armen om på ryggen« af A-839 Simon Marsbøll. Og minsandten om han ikke indvilgede i at deltage. Simon er godt kendt med jobbet, da han for ca. 3 år siden sad i bestyrelsen sidst. Han har på det seneste også bidraget kraftigt med læsestof her i bladet, og når han nu gør det så godt, kunne han jo lige så godt blive fast tilknyttet!

Det skal selvfølgelig ikke afholde andre interesserede medlemmer fra at melde sig under fanerne. Vi mangler nemlig stadig en mand, inden bestyrelsen er fuldtallig. Arbejdet er såmænd ikke så krævende og vi har det faktisk ganske morsomt!

Nye kontaktpersoner

I Fyns-gruppen er der kommet en ny kontaktperson. A-1188 Henrik Nielsen som har overtaget jobbet som kasserer i NMMK, ønskede at slippe for arbejdet, så istedet er A-1334 Carsten Lind trådt til og henvendelse til fynsgruppen skal altså rettes til ham.

Efter sommertræffet var der stor interesse for at oprette en lokal-gruppe mere i Sverige. A-1808 Erling Holmin, som var primus motor ved dette års træf i Trollhättan, er blevet kontaktperson for den nyoprettede lokal-gruppe Väst-Sverige. Der var på sommertræffet ganske mange nye mennesker fra omegnen af Trollhättan, som ikke var medlem i NMMK, så nu har de ihvertfald chancen for at bakke den nye stedsgruppe op. Vi siger pøj-pøj til de 2 nye kontaktpersoner, og opfordrer samtidig medlemmerne til at bakke op om lokalarrangementerne.

A-1264 Herluf Knudsen

DATO ARRANGEMENT ARRANGØR

December

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

tirs. den 7. Juleafslutning kl. 19.00 på Næsby Skole.
Tilmelding til kontaktpersonen. Fyn

Januar 1994

søn. den 9. Bowling-tur. Tilmelding til kontaktpersonen, senest den 3. januar. Østjylland

NORDJYLLAND

Week-enden den 20-22 august afholdt Nordjyllandsgruppen sit årlige minitræf. Traditionen tro foregik det også i år på Løgstør Camping. Det var 8. år i træk.

Allerede fredag aften var der ankommet mange biler. Der var repræsentanter fra både Fyn og næsten alle egne af Jylland.

Lørdag startede med meget fint vejr og efter at folk havde fået morgenkaffen, kørte vi ved 10.30 tiden i samlet

udstyr og hvor vi fik et par flotte præmier til vores amerikanske lotteri. Så var det tid til at køre tilbage til campingpladsen og få noget at spise.

Klokken 13.30 kørte vi ud på en tur, der gik over Lendrup Strand til Rønbjerg Havn, hvor vi så windsurfere fræse afsted over bølgerne (det blæste meget og det var skide koldt)! Næste mål var Vitskøl Kloster, hvor vi så haverne med de mange spændende krydderurter og nød vores medbragte kaffe



trop en tur i Løgstør by. Vi parkerede alle Minorerne i gågaden - det vakte opsigt! Imens vi gik rundt og så på butikker og købte lidt ind, kom endnu to Morisser til, det var Simon og Dorte fra Silkeborg og Jens Chr. og Mette fra København. Fra gågaden gik turen videre til Løgstør Caravan Center, hvor der blev set på campingvogne og

i det fri. Da vi kom tilbage til campingpladsen, var der dukket endnu et par Morisser op, herligt med alle de dejlige biler. Om aftenen dyrkede vi fællesspillningens kunst og hyggede os med Morrissnak og amerikansk lotteri, med mange flotte præmier. Vejret var fint men køligt, så det lunede med et par Gammel Dansk og en Irish Coffee.



Søndag startede med en enkelt byge, men det klarede hurtigt op, og da folk havde fået noget at spise, gik vi en frisk spadseretur ned langs havnen og op gennem byen. Op ad dagen begyndte folk at pakke, og vi måtte tage afsked med de mange, der var kommet langvejs fra og havde været med til at gøre vores minitræf så hyggeligt.

En stor tak til »campingmutter og fatter«, Jytte og Poul, fordi de altid tager så godt imod os.

Tak til sponsorerne for de mange fine præmier til vores amerikanske lotteri:

Pejrup Autoværksted v/ A-992 Peder Mikkelsen

Migatronik, Fjerritslev

Løgstør Caravan Center

Balles Boghandel. Løgstør

B.C. Isenkram, Løgstør

EDEKA, Fjerritslev, v/ Dan og Else Pedersen

TEXACO, Fjerritslev, v/ Olaf Jacobsen
Egnsbank Hanherred, Fjerritslev

Også en stor tak til Jon fra Kristiansand, fordi du ringede og ønskede os et godt træf, håber vi ses snart igen.

Anette, Birthe, Jørgen og Mogens

Foto: A-839 Simon Marsbøll

ØSTJYLLAND

Juleafslutning

Søndag den 5. december kl. 14 afholder vi juleafslutning med gløgg og æbleskiver. Det bliver hos mig. (Bent har lovet at bage æbleskiverne). Tilmelding til Bent på tlf. 75 89 01 58 eller Per på tlf. 75 65 04 09.

Bowling-tur

Søndag den 9. januar skal vi igen prøve at bowle. Tag med - det er sjovt! Tilmelding må vi have senest den 3. januar på tlf. 75 89 01 58 eller 75 65 04 09, så vi kan bestille baner.

A-738 Per Madsen

HØSTTREFF I HORTEN

Vi har nå hatt høsttreff i Horten, og har hatt besøk fra Danmark, Sverige og Norge og må kunne si at Nordisk Morris Minor Klubb passer bra som navn på klubben.

Treffet gikk på vanlig måte med overnatting på Rørestrand Camping og festmøte på Horten bilmuseum med knytkalas, musikk, dans, video og

mye litteratur om Morris Minor + en liten utstilling av Lars' modell Morris samling.

Det var lett blanding med været, men det må man regne med når man lager »Høst« treff. Der var 12 biler innom på treffet og 25-30 personer.

Tove og Lars Hernes

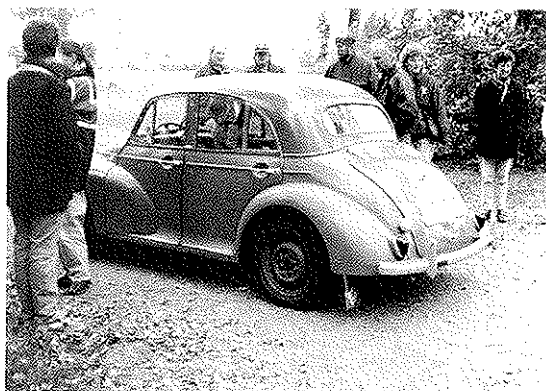
HØSTTRÆF 1993

Høsttræffet foregikk igjen i år i Horten. Og igjen var der tale om et hyggelig og avslappet trøf. Og igjen var det de samme personer, der mødte op. Hvor blir de øvrige ottehundredeogtelle- randet medlemmer af ?. Nå, det er afgjort dem der går glip af noget. De gikk bl. a. glip af festen på pladsens dametoilet - en gentagelse af sidste års fødselsdagsfest for Hans Volden (se



billede - ak ja...). De danske medlemmer gikk også glip af Norge i al sin efterårspragt.

Om lørdagen gikk vi tur og så bl.a. en potentiel sommertrøfplads, og senere fikk vi besøk af en flot urestaureret 4-dørs Serie II fra 1956. Om aftenen var



der fødeindtagelse under hyggelige former, som vi plejer. Der var mulighed for at se medlemmernes medbragte videoer og bladre i Lars Hernes' store samling af tidsskrifter med artikler om en vis model fra Morris-fabrikken. Mange af disse artikler vil være ukendte for danske medlemmer, og jeg



kan kun opfordre til at sådanne artikler sendes til redaktøren af Norminor, så vi alle kan få fornøjelse af dem. Et eksempel fra januar i år kan læses et andet sted her i bladet.

Vi takker for et hyggeligt træf, og håber vi kan afsætte tid til at deltage næste år.

*H-1500 Dorthe
A-839 Simon.*

KONKURRENCEN om højeste stelnummer

I sidste nummer udskrev jeg en konkurrence, hvor det drejede sig om at finde frem til den nyeste bil i klubben inden for hver personvognmodel.

Ejerne af disse biler ville blive belønnet med et certifikat, hvis de sendte stelnummeret til undertegnede.

Det skal lige nævnes, at der generelt ikke er stor interesse for dette emne. Der har kun været 7 henvendelser indtil videre.....Hvis medlemmerne synes det er et dødsygt emne, må de selv finde på noget andet at skrive i vores blad. Det er jo som bekendt medlem-



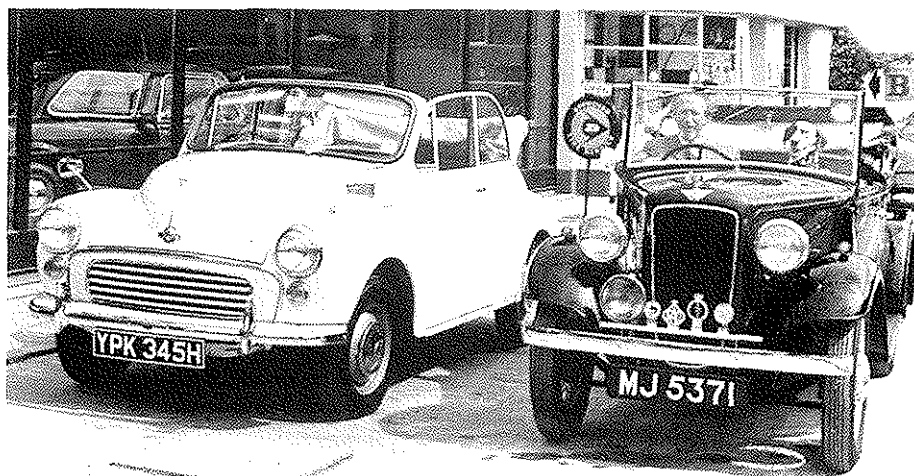
Den sidste 2-dørs, som rullede af samlebåndet den 12. november 1970



Dette er den sidste Traveller som blev lavet i april 1971, her fotograferet inden den forlod fabrikken

mernes egne indlæg der udgør NOR-MINOR. Skulle der være medlemmer, der ejer biler med højere stelnumre end de nedenfor angivne, kan de jo

passende læne sig tilbage og ærgre sig over, at de gik glip af et gratis certifikat....



Produktionen af cabriolet stoppede allerede i juni 1969. Her er den sidste fotograferet ved den forhandler, som solgte bilen

Højeste stelnumre pr. 1/11 1993 :

2-dørs :

1288300, ejes af A-1856 Benny Jensen.

Cabriolet :

1175940, ejes af A-1504 Mette og Christian Martensen.

Traveller :

1262911, ejes af A-232 Morten Westermann.

4-dørs :

Ingen indsendt.

Disse vindere vil få tilsendt et certifikat snarest!

På baggrund af den helt overvældende interesse for emnet... vil jeg gentage succesen; denne gang for pick-up og van modellerne.

Forudsætningerne for denne liste er de samme som for personbilerne : den er baseret på Paul Skilleters oplysninger, der er tale om produktionsår og ikke modelår, den gælder ikke CKD-biler, der kan være problemer omkring årsskifte, da numrene ikke blev givet i streng rækkefølge. Dette gælder i ud-talt grad for van og pick-ups, da der nogle år har været batch-produktion; d.v.s. bilerne nummereres ikke efterhånden som de kommer ned ad samle-båndet, men i "klumper" alt efter hvilken model, der er tale om. Desuden eksisterer fabrikkens arkiver ikke efter 1965, og listen er baseret på oplysninger i Glass' Commercial Vehicle Check Book - hvad det så måtte være for en....

Varevogne og pick-ups.

1953: 501 (5 maj) - 5214

1954: 5215 - 21359

1955: 21360 - 38780

1956: 38781 - 49767 (*serie II*)
49801 - 52065 (*minor 1000*)

1957: 52066 - 68228

1958: 68229 - 84281

1959: 84282 - 100241

1960: 100242 - 118555

1961: 118556 - 137652

1962: 137653 - 153628

1963: 153629 - 168223

1964: 168224 - 183446

1965: 183447 - 202220

1966: 202221 - 213679

1967: 213680 - 235634

1968: 235635 - 258623

1969: 258624 - 281895

1970: 281896 - 302805

1971: 302806 - 325885

1972: 325886 - 327369 (*februar*)

I lighed med personbilkonkurrencen om et certifikat, vil det medlem, hvis bil har det højeste stelnummer blandt varevogne og pick-ups, »vinde« et certifikat. Deadline 20 december 1993.

Send stelnummeret til :
Simon Marsbøll
Gammel Kongevej 16
7442 Engesvang,
Danmark.

Illustrationerne i artiklen er hentet fra Paul Skilletters bog »Morris Minor« og Ray Newell's bog »The Morris Minor«, Shire Album 277

HVORNÅR BLEV DIN MINOR PRODUCERET?

Vi får hele tiden at vide, at der mangler indlæg til Norminor. Jeg har derfor opfundet et mere eller mindre vanvittigt indlæg som ikke kan bruges til ret meget mere end almindelig underholdning. Men det fylder godt, og der er masser af billeder...

Jeg har ud fra forskellig litteratur konstrueret en såkaldt »bestemmelsesnøgle« med hvilken man kan finde frem til hvilket år en given Morris Minor er fremstillet. Der er en masse egenskaber, der stort set ikke kan bruges, da fabrikken enten ikke har været konsekvent, der er forskellige nationale krav, eller importøren har »pillet« ved bilen inden levering. Disse egenskaber er så vidt muligt undgået. Desuden gælder bestemmelsesnøglen kun biler fremstillet på fabrikken i England.

En bestemmelsesnøgle fungerer ved, at man stilles over for to eller flere spørgsmål (markeret med **fed skrift**). Ud for det spørgsmål, der passer på bilen, gives enten det endelige svar, eller en henvisning til nummeret på

nye spørgsmål (markeret med *kursiv skrift*). Man fortsætter med de spørgsmål nøglen henviser til, indtil det endelige svar angives. (produktionsåret).

Et eksempel for nøglen for Minor 1000 super: Har man en Minor med den oprindelige 1098 ccm motor og et varmeapparat med friskluftindtag vil man efter besvarelse af punkt 1 (*se nedenfor*) skulle fortsætte med punkt 2. Hvis bilens viskere arbejder mod hinanden passer det første spørgsmål under punkt 2 og man ved nu at bilen er produceret oktober 1963 eller tidligere. Hvis viskerne arbejder i tandem fortsættes med punkt 3 og så videre.

1. Uden friskluftindtag

April 1963 eller før
Med friskluftindtag

2

2. Arbejder vinduesviskerne mod hinanden ?

oktober 1963 eller tidligere.

Arbejder vinduesviskerne paralelt?

3.

Det er dog langt fra altid produktions-
tidspunktet kan bestemmes særlig nøj-
agtigt. Når ingen anden egenskab kan
benyttes er stelnummeret benyttet.

*Forudsætninger : Bilen er original fra
fabrikken i England. Der er tale om pro-
duktionsår og ikke modelår. Kan ikke
bruges med sikkerhed til Van og Pick-up.*

Nøgle for serie-bestemmelse:

1. Sideventilet motor

Se nøgle for Serie MM, 1948-1953.

Anden motor

2

2. 803 ccm, topventilet

Se nøgle for Serie II, 1952-1956.

Anden motor

3

3. 948 ccm, topventilet

Se nøgle for Minor 1000, 1956-1962.

Anden motor

4

4. 1098 ccm, topventilet

Se nøgle for 1000 Super, 1962-1971.

Nøgle for Serie MM, 1948 - 1953.

1. Lygter i frontplade

2

**Lygter i forskærme, bilen ikke fra
U.S.A el. Canada**

5

2. Cirkulære baglygter

produceret 1948 - først i 1949.

Rektangulære baglygter

3

3. Todelte kofangere, forchromede ruderammer

*produceret fra først i 1949 til sidst i
1949*

**Todelte kofangere, malede ruderam-
mer**

4



Lygter i frontplade og todelt kofanger



Cirkulære baglygter



Rektangulære baglygter

4. Ingen vandpumpe

fra sidst i 1949 til sidst i 1950

Vandpumpe

fra sidst i 1950 til først i 1951

4-dørs, hele kofangere, ingen kofangerhorn

produceret fra sidst i 1950 til først i 1951

5. Hele kofangere, vandpumpe

fra først i 1951

2-dørs og Tourer: askebæger i instrumentbræt

fra sidst i 1951

4-dørs: askebæger i instrumentbræt

fra først i 1952

Stelnummer større end 175543

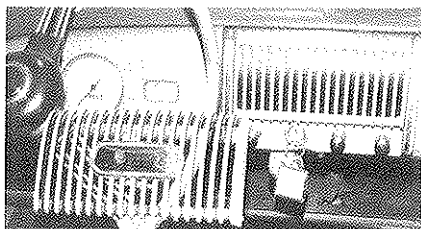
efter januar 1953



Sideventilet motor uden vandpumpe



Sideventilet motor med vandpumpe



Serie MM uden askebæger i instrumentbrættet. På rattet ses et afmonteret med askebæger

Nøgle for Serie II, 1952 - 1956.

1. Stelnummer mindre end 180001

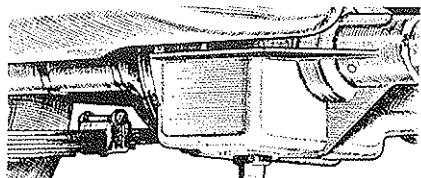
produceret i 1952

Bagtøj med kantet »klump«

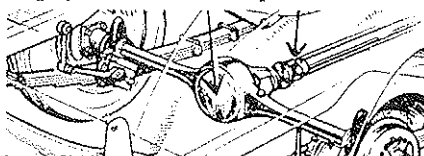
produceret i 1953

Bagtøj med rund »klump«

2



Bagtøj med kantet klump



Bagtøj med rund klump

2. Gammel type front

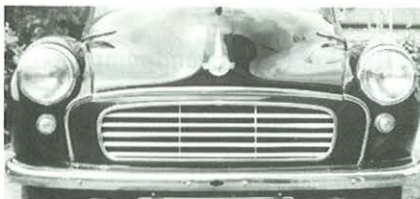
Okt. 1954 eller før

Ny type front

3



Gammel type front



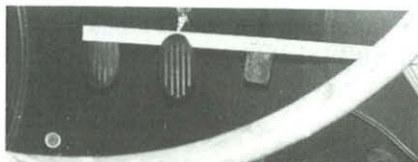
Ny type front

3. Lille afstand mellem bremse- og koblingspedal

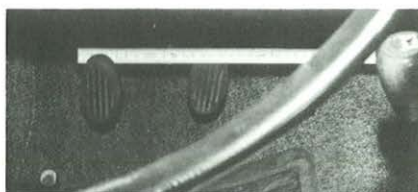
medio 1956 eller før

Stor afstand mellem bremse- og koblingspedal

fra medio 1956 til oktober 1956



Lille afstand mellem pedalerne



Stor afstand mellem pedalerne

Nøgle for Minor 1000, 1956 - 1962.

1. 5 gallon benzintank

Marts 1957 eller før

6 gallon benzintank

2



Lav (5 gallon) benzintank

2. Kort version af gearstang

Nov. 1957 eller før

Lang version af gearstang

3

3. Bagfjedre med 7 lag

Dec. 1958 eller før

Bagfjedre med 5 lag

4

4. Manifold todelt

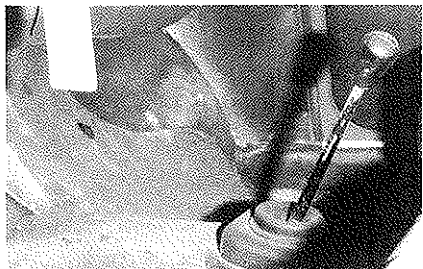
Sep. 1959 eller før

Manifold støbt i et stykke

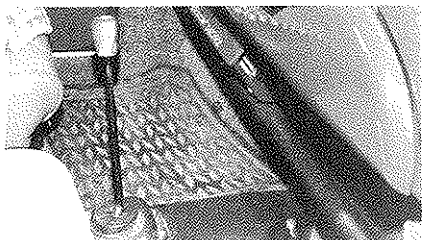
5



Høj (6 gallon) benzintank



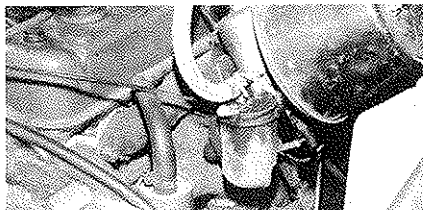
Kort version af gearstang. Knoppen burde være kugleformet



Lang version af gearstang. (Her med uoriginal knop)



Manifold todelt



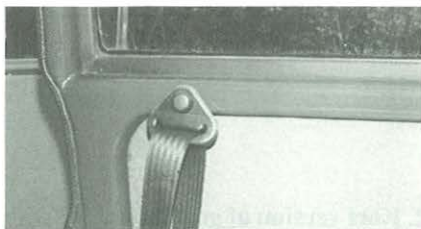
Manifold støbt i et stykke

6. Uden sikkerhedsselebeslag

Okt. 1961 eller før

Med sikkerhedsselebeslag

Efter okt. 1961



Sikkerhedssele monteret i originalt beslag

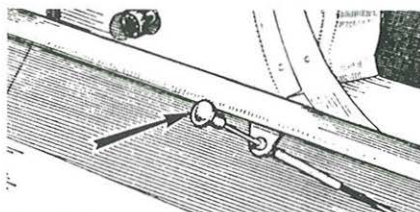
Nøgle til Minor 1000 super, 1962 - 1971

1. Uden friskluftindtag

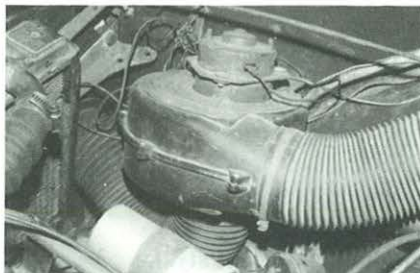
April 1963 eller før

Med friskluftindtag

2



Friskluftindtag på tidlige modeller



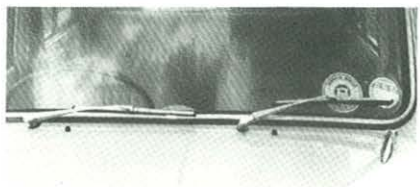
Friskluftindtag med blæser på de nye modeller

2. Viskere arbejder mod hinanden

Okt. 1963 eller før

Viskere arbejder i tandem

3



Viskere der arbejder i tandem

3. Starterkontakt med kabeltræk

Okt. 1964 eller før

Kombineret tændings-/starterkontakt

4

4. Stelnummer mellem 1092770 og 1131828

Produceret i 1965

Stelnummer større end 1131828

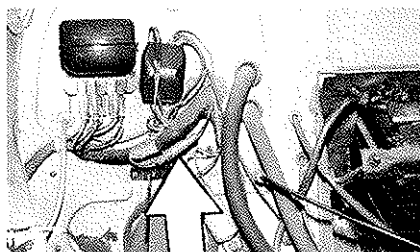
5

5. Uden speciel sikring til positionslys

Okt. 1966 eller før

Med denne sikring

6



Sikring til positionslys

6. Stelnummer mellem 1170439 og 1208360

Produceret i 1967

Stelnummer mellem 1208361 og 1241049

1241049

Produceret i 1968

Stelnummer større end 1241049

7

7. Føler til blokeret oliefilter tilstede

Produceret sidst i 1969 eller tidligere

Oliefilterføler ikke tilstede

8



Føler til blokeret oliefilter

8. Stelnummer mindre end 1268276

31 dec. 1969 eller før

Stelnummer mellem 1268276 og 1290812

1290812

Produceret i 1970

Stelnummer større end 1290812

Produceret i 1971

Artiklen er skrevet af A-839 Simon Marsbøll. Billederne er taget af Simon og stregillustrationerne er taget fra div. instruktionsbøger

MOSTERS MORRIS



Moster og onkel drev en solid vognmandsforretning i det vestjyske. Det vil sige onkel stod op i den årle morgen og kørte egnens slagtesvin til skafottet i Ribe eller Esbjerg. Men naturligvis skulle man da have en »luksusbil« til om søndagen.

Nu var der bare det, at onkel helst ville køre søndagstur i lastbilen, fordi han sad højere oppe og dermed havde en bedre udsigt. Det betød så, at »luksusbilen« aldrig kom ud på landevejen. Den stod i garagen, som jo var blevet åbnet allerede ved 5-tiden om morge-

nen. »Luksusbilen« fik hermed god træk, holdt sig godt tør og rusten havde ingen chancer i mange år.

Da onkel gik bort, ville hele landsbyen overtage bilen, som nu med tiden var blevet populær. Men da jeg altid havde beundret bilen, - også i tider hvor man kaldte den jordemoderbil eller husmandskøretøj, - ja så skulle jeg naturligvis have den foræret. Årgang 62 med km tal på 75.000. En sand perle at overtage. Og det er den stadig, som det fremgår af billedet.

Gunnar Hansen, Lambjergskov.

Der kom et brev...

NYE TIDER I NMMK

Som nyt medlem i klubben vil jeg godt kunne ønske at kunne berette om gamle dage i NMMK. Der må være nogle medlemmer fra begyndelsen, som kan berette om klubbens begyndelse.

Hvad er en træfveteran? Hvor mange eksisterer der af disse medlemmer? Hvor mange medlemmer er der i klubben? Hvorfor er det altid de samme som gang på gang får 1. præmie?

Originaliteten på bilerne skal afskaffes og kun bedømmes af personer

som ikke vedkommer klubben! Altså en bil som ikke har et certifikat må også være ligestillet med een som har certifikat. Certifikatet er kun bluf og fup. Det er min opfattelse.

Jeg ønsker at høre ledelsen i klubben!

Ellers er jeg godt tilfreds med Morris klubben og ledelsen.

K. T. Petersen, Kolding

Svar fra bestyrelsen

GAMLE DAGE I NMMK

Dit spørgsmål om træfveteraner kan endnu ikke besvares, men vi regner med at have et svar klar til næste blad.

I Nordisk Morris Minor Klubb er der for tiden ca. 660 aktive medlemmer.

Dit spørgsmål ang. 1. præmier til træf kan besvares ganske enkelt! Det er fordi det gang på gang er de samme der kommer til træffene. Jo flere der kommer på et træf som sommertræffet, jo mere vil præmierne også blive fordelt, da der heldigvis er forskel på hvordan det enkelte medlem opfatter bilerne.

Originalklassen skal ikke afskaffes. Dette kunne man skrive flere sider om,

men det vil jeg ikke gøre ved denne lejlighed.

Certifikatet i originalklassen er ikke fup og bluf, som du skriver. Certifikatet er faktisk en dåbsattest på bilen, så den altid kan kendes også af ikke specialister. Grunden til at vi indførte certifikatkravet skyldes, at det er blevet moderne at ændre bilerne - især 2-dørs til cabriolet, og en sådan ombygget vil ikke kunne deltage i originalklassen.

Håber dette er svar nok i første omgang!

A-1264 Herluf Knudsen

MORRIS MINOR

Hvordan man får alle modellerne!

En drøm som vi kanskje alle har, men det kan det vel bli litt problemer med plassen da!

En måte å få tilfredsstilt sin lyst på er å satse på litt mindre utgave av bilen! Det er nemlig mulig å få tak i alle modellene av Morris Minor som modellbil. »Springside« leverer alle bilene som byggeset i »White metal Kits«. (Det er masse arbeide og morro).

Hvis man begynner å samle på »lekebiler« av Morris så må man slett ikke tro at det er bare let. Gjennom årene er det laget en hel masse med modeller av denne bilen, og noen av dem har meget stor samlerverdi og dermed en meget høy pris for disse.

Men det er fasinereende og minst like morro å holde på med som de »store« Morrisene.

Det er helt vanlig at de som holder på med »gammel« bil gjerne prøver å få tak i en modell av den bilen de har, og da er det lett å bli angrepet av samlemeni.

Det tok ikke lange stunden etter at jeg hadde fått min første Minor til at jeg hadde en modell av denne. Det var ikke før at jeg kom over en artikkel i »Minor Matters«, som er bladet til de engelske Morrisfolkene med over 10.000 medlemmer, at jeg ble klar over at var laget ganske mange modeller av denne bilen opp gjennom årene. Og da ble jeg modellbilsamler også! Har blant annet vært på modellmesse i Göteborg hvor jeg opplevde og få se en

modell Morris av merke »Spot on« tilbydd for kr. 1.500,-. Jeg kjøpte en replica av samme typen for kr. 300,-! Den andre bilen ble solgt til den prisen som nevnt! Det var da jeg skjønte at modellbiler ikke er noen lek!

Det er en stor hobby, hvor voksne personer har stort utbytte av å leke og samle. De fleste velger seg et område og jeg for min del har valgt Morris Minor.

Å beskrive min glede ved å få kjøpt en »Mik-an-Sue cars« modell av Travellermodellen i Whitemetall av Jens Chr. Jensen på det siste høsttreffet kan nesten ikke beskrives. Av eiergledden jeg følte var bilen verdt det jeg betalte for den!

Jeg har til nå klart og samle 7 forskjellige fabrikater og har ca. 20 forskjellige Morriser innen disse blant annet alle modeller av Morris Minor som er produsert i »Springside« white metall.

Bare varebilen (Van) til Morris Minor modellen har kommet ut med sannsynligvis 60 forskjellige reklameutgaver, så hvis det er noen som vil samle på disse så har de jobben.

Jeg vet at det enda er mange modellbiler og samle, og er stadig på jakt etter disse. Håper det som jeg har skrevet har vært til glede for flere og oppfordrer Jens Chr. Jensen til å komme med mere om denne fasinereende delen av bilhobbyen.

A-1540 Lars Hernes

Morris Minors entered into my life not too long ago in August 1984, when I purchased 837 GBP, an Almond Green 2-door saloon. It was one year later that I really began to spend a lot of money on Minors, this time on the model variety. It does take a lot of patience searching through Toy Fairs, Autojumbles and Toy Model shops to discover a model Morris Minor, but when you finally do spot one it makes all the searching worthwhile.

So where to start looking. At Autojumbles you may be lucky to find a Minor on the few model stalls which sometimes frequent these events. At Brighton last year there was a Spot-On Minor at an extortionate price, yet at the Bracknell Auto Sunday there was a beautiful Dinky Dublo Royal Mail van at just £8.

Toy Fairs are a more valuable source for finding a model Minor. These events take place regularly all over the country, in the evenings as well as at weekends and dates are advertised monthly in 'Collectors Gazette'. Here it can be a real challenge among the crowds searching for the one model wanted, followed by bargaining with the dealer to get the price you think it is worth. If you do start looking for model Minors at Toy Fairs then have a top price to which you are prepared to go. I have recently seen the Spot-On Minor model at a local Toy Fair priced at £90. It was in very good condition and came with a very nice box (you pay an awful lot of money for boxes at Toy Fairs) but it is possible to find a boxed model for around £50.

The true Collector will, of course, want a perfect mint and boxed version of his model, but if you are only looking for a model Minor to sit on the mantelpiece or display at rallies, then it is possible to find a model to suit your own budget.

You may be lucky enough to have a Toy Model shop nearby. These can prove to be very useful as the owner will be able to give some detail on the availability of a specific model. He may also look out at auctions and Toy Fairs for the model you want and should also be able to help if you need someone to make up the model kit.

SO WHAT MODEL MINORS CAN YOU EXPECT TO FIND NOWADAYS?

The most common is the 1.75 4-door saloon produced by Lesney between 1958-1960. They were in dark green and blue, the latter being relatively rare now and reaching prices of £15 upwards for a boxed example. You could probably find a dark green model for about £3-£6, scratched, or upwards of £10 for one in reasonable condition, both unboxed.

The 1.42 Spot-On model is a 4-door saloon produced between 1965-1967 by Tri-ang. It has detailed numberplate, interior and plastic windows. The most common colour is pale blue, which can be priced from £20 for a really battered and scratched example, £35 for one unboxed in good condition, up to £90 plus for mint and boxed.

The Spot-On was also produced in red and metallic green, both are extremely rare now and would fetch in excess of £100 for boxed models. A model shop near Windsor did have a metallic green Spot-On very reasonably priced at £90 unboxed, so you really do have to be quite an avid and wealthy enthusiast to add one of these to your collection. Incidentally the original price of the Spot-On was 4/11d.

Dinky introduced a 1.75 scale Dublo Royal Mail van in 1959 which was produced until 1964 and has detailed mesh grilles, plastic windows and metal tyres. This model is priced at £15 upwards for an unboxed version.

Perhaps the earliest model Minor produced was by Minic in November 1948. This was a 1.43 scale MM 2-door saloon, 3.5 inches long, plastic, which was also produced in clockwork form. I have been told that it came in blue, red, silver, gold and green, so if you have a different coloured Minic then it may be quite rare!

One model produced in the 1950's was the Wells Brimtoy model which came in freewheel, clockwork or friction, and in red, green or silver. This was a 1.43 plastic MM 2-door saloon and I found a silver clockwork model in a local Toy shop for £10. Wells Brimtoy also made a lot of tinplate models and recently I heard of a rare mint and boxed model of a transporter which had been found by 'Mr. Punch's Toys'. The most delightful aspect of this model was the two model Morris Minors on it! (see picture below).

Minors in the Attic

by HELEN PASLEY

Victory Industries produced a 1.20 hard plastic MM 2-door Series II and 1000 saloons between 1950 and 1956 in dark green, red and grey, and had electric motor and battery compartment. These have a transferred registration 'MM 1951', clip-on tin bumper and plastic windows and are priced around £50 if you are lucky enough to find one. The rarest is the 1956 version, remote controlled and original price of 15/9d. A novelty model which I discovered on 'Mr. Punch's' stall at a Toy Fair was an orange plastic Series II saloon model, very bare but delightful to look at. This apparently was produced as an Easter Egg cover and probably made in the late 1950's. It also comes in blue and red and is priced at around £4. It could be the same model mentioned in 'Minor Matters' Vol. V No. 5 referred to as a 'packing case', but the model I have is around 1.24 in scale, not 1.43 as the article states.

Perhaps my most prized model is my 'Britvic' Minor Van which is one of 50 handmade for 'Britvic' representatives. This is beautifully made in exquisite detail with windscreen wipers, petrol filler cap, door handles, number plate and plastic windows.

Having staggered back after one morning at a local Toy Fair, I was proudly displaying my latest find, a Dinky Dublo Royal Mail van, when my boyfriend's mother exclaimed, "Oh, we've got two of those upstairs in the attic." They turned out to be two 1.30 red, plastic, Royal Mail vans with mesh grilles, number plates and stickers on the sides.

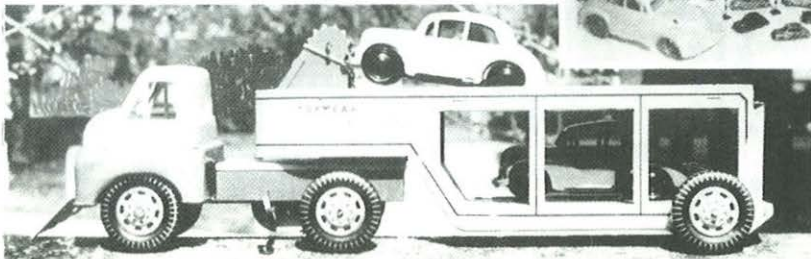
What's more I also discovered in their attic a blue Lesney saloon, not the more common green one, but the rarer model, very scratched with little blue paint left, but to me it's worth much more than any mint and boxed version.

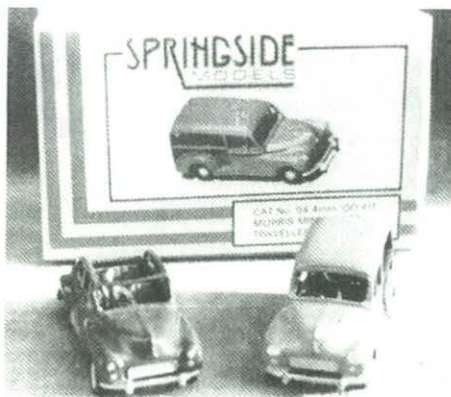
So do look at home in your most obvious places first - in your old car toy boxes, under the stairs or in the attic. It's probably in the places that you last would look in that you may find the treasure you have spent months searching for.



Helen Pasley's Collection.

more ...
more
more overleaf





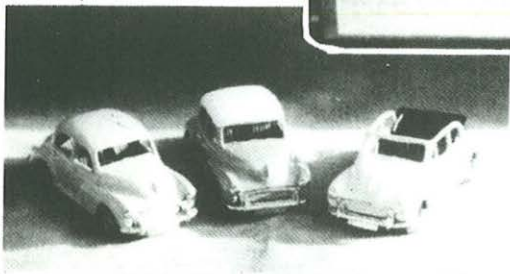
Minor Minors

▲ This blue Lesney saloon is now over £15 including the box.

▼ D.G. Models (Spot-on replicas)

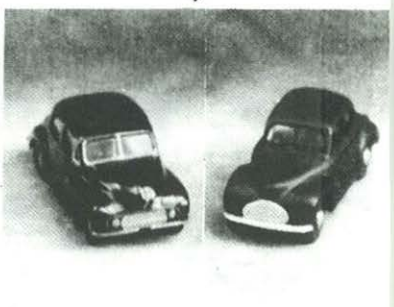


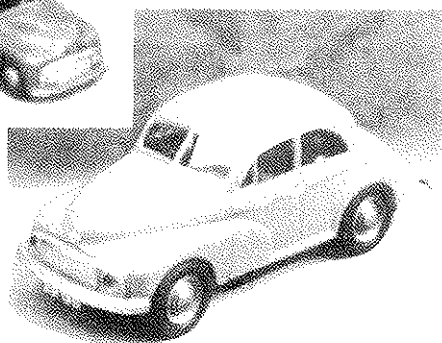
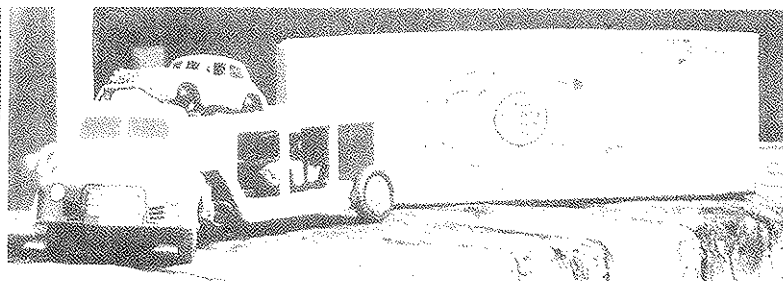
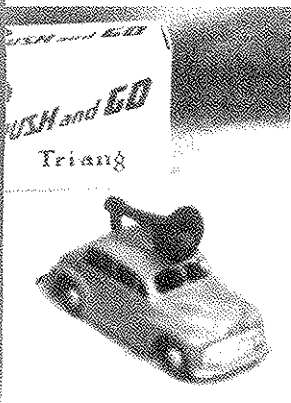
▲ This is Alec Hawkins' complete collection in a magnificent setting. Most of the other pictures on this page are of his minor Minors too.



▼ The extremely popular and expensive Spot-on range.

▼ Mik-an-Sue cars currently available for about £11.

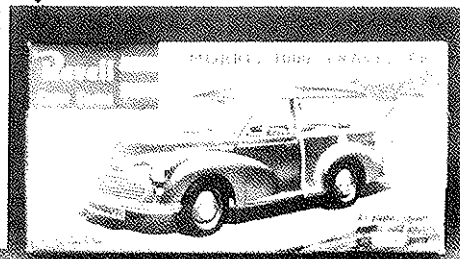




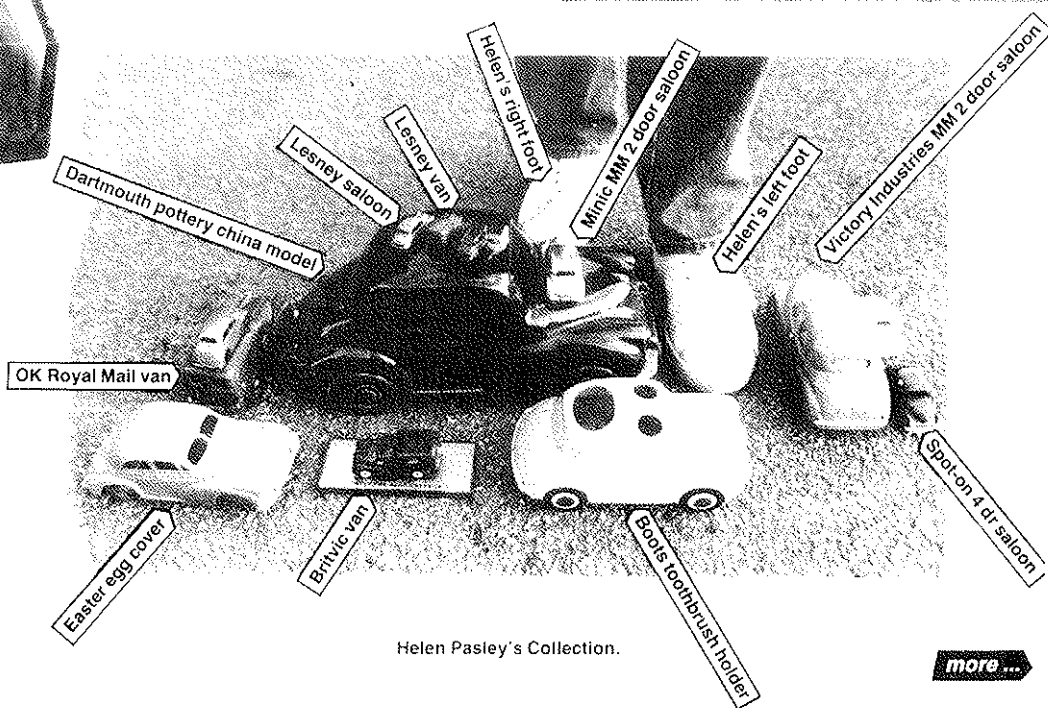
▲ The rare Wells Brintoy transporter complete with box.

◀ The very rare Victory MM often worth in excess of £50

▼ Extremely rare - an unmade Revell Traveller



the collections



Helen Pasley's Collection.

more ...

TABLE 1 : STILL AVAILABLE
MODEL MINORS - WHITE METAL KITS

Year	Model	Price	Colour/ Model No	Scale
1. W & T MANUFACTURING (BIRMINGHAM) LTD 220-222 Warwick Road, Greet, Birmingham.				
	Series II Pickup	£3.45	WTA01	1:72
	Series II Van	£3.45	WTA02	1:72
	1000 Traveller	£4.99	WTA09	1:72
	Royal Mail Van	£3.45	WTM01	1:72
	1000 Saloon	£3.45	MM20	1:72
	(Midget Models)			
2. 'MIKANSUE', MODELLERS' WORLD. 3 Bell Lane, Eton Wick, Windsor, Berkshire				
1943	Morris Misquito Prototype	£10.95	29	1:43
1965	1000 Traveller	£11.95	35	1:43
	Morris Minor Pickup	£11.95	37	1:43
	Morris Minor Van	£11.95	38	1:43
3. SPRINGSIDE MODELS Units 1-2, Silverhills Buildings, Decoy Industrial Estate, Newton Abbot, South Devon.				
	2 door Saloon	£2.95	17/91	1:76
	4 door Saloon	£2.95	18/92	1:76
	1000 Convertible	£2.95	19/93	1:76
	1000 Traveller	£2.95	20/94	1:76
	Series II Pickup	£2.95	21/95	1:76
	1000 Van	£2.95	22/96	1:76
4. D.G. MODELS, GEMINI DIE-CAST. Building 6, Unit 10, Stanmore Industrial Estate, Bridgnorth, Shropshire.				
1965	4 door Saloon	£13.50	Grey	1:43
1965	Convertible	£13.50	Cream Blue Green	1:43
* Can produce any colour requested				
5. BRITVIC LIMITED EDITION.				
	1000 Van	-	Green	1:42

Many thanks to Elaine Hopkins of 'Mr. Punch's Toys', East Sheen; Peter Sales, Mikansue, Eton Wick; and information from previous Minor Matters articles on model Minors.

There are several other models now out of production which I believe exist, but information is limited. If you know any details of an Airfix saloon kit, a Revel Traveller plastic kit, a Tudor Rose Series II saloon model or a B&B Dutch convertible model, then do please write to Paul McLaughlin.

Because of the demand for model Minors there are also a number of kits offered for sale by various Model companies. With patience and careful fingers these can indeed turn to as equally exquisite as the Lesney or Dinky models.



Helen Pasley's
Dinky OO Royal Mail van
OK Royal Mail van

TABLE 2 : OUT OF PRODUCTION

Year	Model	Colour	Model No	Scale
1. MINIC				
1948	MM 2 door Saloon	Red Green Blue Silver Gold	97M	1:43 Plastic
2. VICTORY INDUSTRIES				
1950	MM 2 door Saloon	) Green	-	1:20
1952	MM 2 door Saloon	) Red		Plastic
1955	Series II 2 door Saloon	) Grey		
1956	1000 2 door Saloon)		
3. WELLS BRIMTOY				
1950	MM 2 door Saloon	) Red) Green) Silver		1:43 Plastic Freewheel Clockwork
4. DINKY DUBLO				
1959	Series II Royal Mail Van	Red	68	1:75 Metal
5. LESNEY				
1958	1000 4 door Saloon	) Green) Blue	46	1:75 Metal
6. SPOT-ON				
1965	1000 4 door Saloon	) Light) Blue) Red) Metallic) Green	289	1:43 Metal
7. O.K. (HONG KONG)				
1958	1000 Royal Mail Van	Red		1:30 Plastic
8. REVEL				
1956	1000 Traveller	Green	M907	1:36 Plastic Kit
9. EASTER EGG COVER				
1960	1000 Saloon	) Orange) Red) Blue		1:24 Plastic

TABLE 3 : INFORMATION UNKNOWN

Year	Model	Scale
1. LAMBERT LEY STREET		
1956	1000 Traveller	1:43 Metal
2. TUDOR ROSE		
1955	Series II Saloon	1:20 Plastic
3. B&B (HOLLAND)		
1956	1000 Convertible	1:43 Metal Kit
1949	MM Pencil Sharpener	
	Airfix Saloon Kit	

Fra A-322 Trygve Sandberg har vi modtaget dette brev, som han har fået tilsendt fra en anonym person i Sverige. Brevet er postet i Göteborg. Efterfølgende er Trygves svar til personen!

BIL-IDIOT

HEJ BRA IDIOT

DU ÄR BRA IDIOT

HOPPAS INTA OCH SE DIG
DU ÄR NÅGOT UFIN
PERSON

DU ÄR RIGTIG BILHAJ
SOM INTE SKULLE USE DIG
I BILKRESA

VI ÄR MÅNGA SVENSKA OCH
IVORSKA DET HAR DEN
OPFÅTENA

På de næste 2 sider kan du se et avis-udklip som Trygve har sendt til os. Det var i den lokale avis »Nordre Trondhjems Amtstidende« den 19. juni 1993

Kjære anonyme NMMK-medlem.

Takker for brevet, men da jeg ikke vet hvem du er så får jeg svare deg i Norminor. Jeg vet ikke hva som ligger bak dette hatske utfallet, men etter som du skriver så er det flere i både Norge og Sverige som mener det samme som deg. Jeg får håpe at det er noen som tør stå fram under fullt navn og fortelle hvorfor jeg blir kalt idiot og ikke er ønsket på flere NMMK-treff.

Vedrørende beskyldning om bilhaj. Hvis du med det mener salg og kjøp av bil og deler, så har jeg kjøpt og solgt noen i de 13 årene jeg har vært medlem av NMMK. Da jeg var alene om Morris Minor interessen i mitt distrikt prøvde jeg å skape et minor miljø ved å finne biler og selge disse til interesserte. Noe som jeg synes å ha klart. Til dags dato har jeg solgt til selvkost, i to tilfeller under selvkost, da de angjeldene bilene var dårligere en hva jeg trodde på kjøpstidspunktet. Solgte f.eks. 4 skjerner til en 1949 MM til et dansk medlem i sommer på treffene også dette til selvkost, eller retttere med tap da jeg ikke hadde noe for å hente og bringe dem til treffene. Solgte for to år siden en Traveller 1961 ferdig registret og godkjent biltilsynet for Nkr. 15.000. Dette var under selvkost. Slik at påstanden om bilhaj faller for sin egen urimelighet.

Det er synd at du som svenske skrev dette brevet, da jeg trives godt i Sverige. Du er faktisk den første surmage svensken jeg har truffet. I motsetning til deg kjenner jeg mange reale og fine mennesker, blant annet i Jämtlandsgruppa og ellers i Sverige.

Grunnen til at jeg vet du er medlem av NMMK er at bare denne klubben bruker min gamle adresse. Jeg fikk ikke noen 1 pris i Trollhättan så det kan vel ikke være grunnen til brevet, som du vet er missunelsen sterkere en andre drifter hos enkelte. Ønsker deg god bedring.

Med hilsen

A-322 Trygve Sandberg.



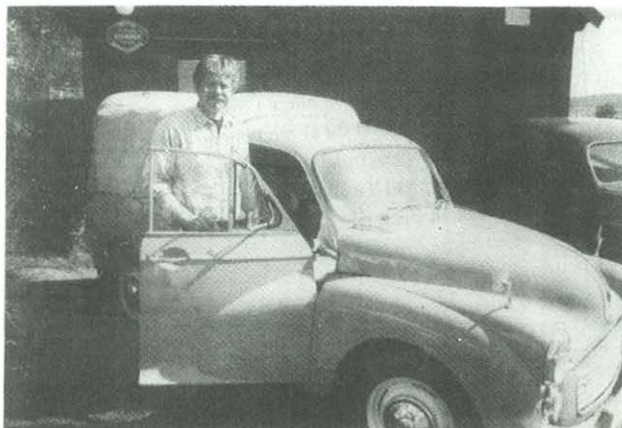
LIDENSKAP: Minorinteressen har blitt en lidenskap for familien Sandberg.



HVER SIN: Alle familiemedlemmene har hver sin Minor, men to er under restaurering enda. Fra venstre Ragnar M...



«Familie



MANGE TIMER: Det ligger mye arbeid i en restaurert Minor, og Trygve Sandberg har vært oppe i 1.000 timer på en bil.

Litt bortenfor Lysaker skole, lett tilbaketrukket fra Markabygdveien, bor en merkelig familie. Der bor pappa Morris, Mamma Morris, samt ungene Ida, Martin og Ragnar Morris. Det merkelige med denne familien er at de er ørlittgram «tullete» – eller som engelskmannen kanskje kunne sagt det: They've got a minor problem...

LA: Svein Helge Falstad

For kommer du kjørende ned på det koselige gårdstunet deres vil du straks se deres «minor problem»; der vil nemlig tre stykker Morris Minor stå sirlig parkert side om side. Er du ekstra heldig og treffer familien «Morris» mens de virkelig «har tenning» kan det hende du til og med får se de andre to Minorene også, pluss de to luksu-Morrisene av typen Wolsely som alle står under «bearbeiding» godt forvarte i uthuset.

Hver sin Minor

En uheldig draging mot denne lille, litt klumpete, men akk så

nydelige arbeiderklassebilen fra Oxford i England har gjort Kirsten og Trygve Sandberg til to av landets fremste kjennere av denne biltyper. Helfrelste som de er, drar de selvfølgelig med seg sine barn inn i den samme «troen», og hvert familiemedlem har allerede sin egen Minor.

— Hvorfor slik kjærlighet for Morris Minor, Trygve?

— Kanskje litt tilfeldig egentlig! Hadde pengepungen vært stor nok kunne det like gjerne vært Rolls Royce. Men når interessen en gang starter først på åttallet, bet basillik seg skikkelig fast. Minoren er for meg en historisk bil som jeg selv husker fra min egen barndom, i motsetning til de gamle amerikanske veteranbilene som man må opp i bestefargener sjønen for å få noen førstehåndskjenning. Dessuten er Morris en folkelig og solid bil, som det er lett å skafdelert til, og som faktisk ruller i daglig drift i England i et betydelig antall dager i dag.

Internasjonalt miljø

Og for de som lider av samme Morris-sykdom som familien Sandberg, finnes det flere foreninger og dele sin lidenskap med. Noen



Ida (12) ved pick-up'en, Martin (9) ved fireårsutgaven og Kirsten og Trygve ved cabrioleten.



«URMORRIS»: – Dette er «urmorrissen». Første Minor-modell og det eldste eksemplaret i Norge, sier Trygve Sandberg.



«Morris»

onsdag Motorhistoriske Forening, Nordisk Morris Minor-klubb (NMM) og Albion – egen norsk klubb for folk med engelske veteranbiler – er tre av de som har kjøpt og restaurert. Ida og Kirsten og Trygve bruker sin bil på. I tillegg er de medlemmer av den engelske klubben for Morris-merkete. Medlemskapet i disse foreningene har skaffet oss venner over hele verden, samt i England. Alle de norske språkene høres jevnlig i telefonen vår, samt engelsk, og det blir også delvis reising til Minor-treff på ulike steder. To turer til England har denne interessen også påført oss. I år har Kirsten, som fikk sin Minor i 30-årsveiv av ektemannen. Bilens kjenning er faktisk identisk med Kirstens bil. Sjeldsdato – 11.2.57.

Modellspekteret til Minoren spenner over fem utgaver, og Sandbergs familie har hatt dem alle. Både Pick-up, Cabriolet, Todørs, Fireårsutgaven, Cabriolet og Traveller har vært innom familien. Den utgaven som folk flest kjenner til er nok Traveller, med de karakteristiske teranimmer rundt førerrommet. Et kjent innslag i trafikken rundt 1960, men i dag en svinneinnminne. Trygve har eid en slik, men har nå gitt den til en annen Minor-frelst for en tid siden.

Engelsk sjel

– Det er etter hvert ganske mange som har fått interesse for denne biltypen, og NMM teller i dag over 300 medlemmer. Noe av årsaken til dette er nok at Minoren – i likhet med de fleste tilårskomne engelske biler – har sjel som overgår det meste av alt annet som kaller seg veteranbil.

Men selv om Minoren har sjel, så bruker Trygve mange timer på å hente fram denne «sjela». Det ligger ikke sjelden tusen arbeidstimer bak restaurering av en bil, og da er det snakk om total oppussing av en «nedsarvet» bil.

– Du vet, det har til tider vært nok så slitsomt med disse firhjulerte «familie-medlemmene». Det er ikke sjelden at Trygve har stått ute i verkstedet med oljesøl langt oppetter armene når ungene har ropt etter godnatt-klemmen. Like praktisk har det ikke alltid vært, men det har gått det også. Hele familien er Minor-frelst, så han er tilgjitt. Ikke sant unger, sier Kirsten, og får et unisont «ja» fra Ragnar Mikas (4), Martin (9) og Ida (12). Og det er vel ikke så rart at pappa Morris er tilgjitt, når alle ungene etter hvert får sin skinnende blanke Minor stående på gårdsplassen...



SJEL: Engelske biler har sjel, fastslår «Familien Morris», foran Trygve og Kirsten Sandberg, i baksetet: Ida (12), Ragnar Mikas (4) og Martin (9).



Den første Morris Minorn 1928/29 med William Morris, sedemera Lord Nuffield vid rattet. Produktionen av modellen slutade 1934 då den försetts med hydrauliska bromsar och fyrväxlad synkroniserad lada.

Morris Minor

en mans verk

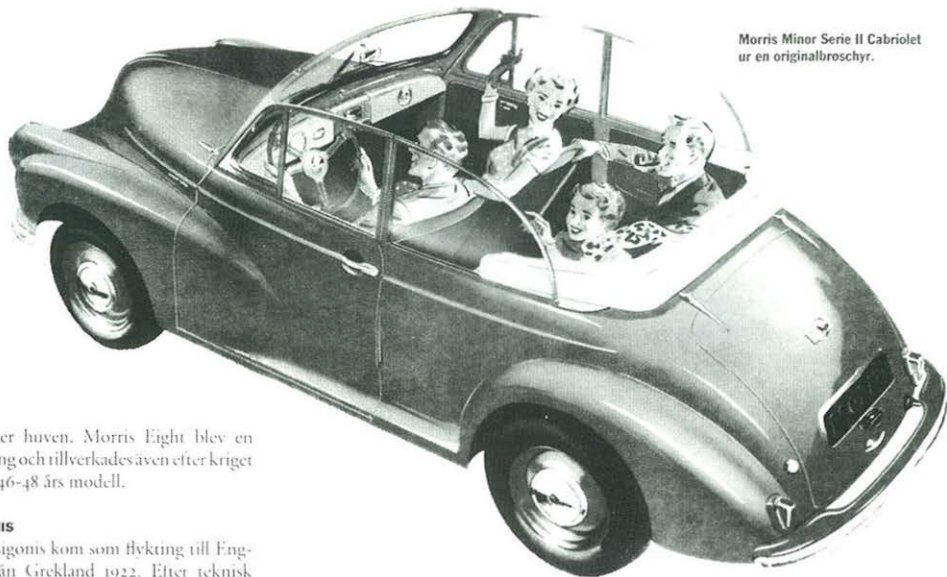
Alec Issigonis är mest känd som Hundkojans skapare. Men dessförinnan konstruerade han Morris Minor. Motorn ärvdes från en tidigare modell, men allt annat på Minor konstruerade Issigonis själv, från chassi, fjädring och kaross till inredningsdetaljer.



Alec Issigonis vid skrivbordet under konstruktionen av vad som kom att bli Morris Minor.

Den första Morris Minor kom 1928, när William Morris, senare adlad Lord Nuffield, såg hur bra det gick för den lilla Austin Seven. Minor lanserades som en konkurrent till Austin Seven, och hade bl a en avancerad motor med överliggande kamaxel. Med den motorn dög Minorn som utgångsmaterial för den första MG-modellen.

Men Minor lyckades aldrig konkurrera ut Austin Seven och marknaden var på väg bort från de minsta och mest primitiva bilarna i början av 30-talet. Den som 1932 i stället träffade rätt på marknaden var en lite större och mer välutrustad småbil, nämligen Ford Y, hos oss känd som Ford Junior. Morris ersatte därför redan 1934 sin Minor med en tämligen oblyg kopia av Forden, kallad Morris Eight som hade en enkel men oförstörbar sidventilare på 918

Morris Minor Serie II Cabriolet
ur en originalbroschyr.

cc under huven. Morris Eight blev en framgång och tillverkades även efter kriget som 1946-48 års modell.

ISSIGONIS

Alec Issigonis kom som flykting till England från Grekland 1922. Efter teknisk utbildning blev han anställd hos Rootes, där han arbetade med fjädringskonstruktioner. På sin fritid byggde han en liten baktävlingsbil med motor från Austin Seven och gummitfjädring, en föräning om den Mini som skulle komma på femtiotalet. Men dit var det långt ännu.

1936 var Issigonis redan känd som en duktig chassikonstruktör. Han lockades över till Morris för att göra något åt Morrisvagnarnas gammalmodiga fjädring. Nya vindar blåste, och tiden var snart ute för gammalmodigt konstruerade engelska småbilar med stela axlar och bladfjädring. Vauxhall var redan i slutet av 30-talet inne på sin andra generation individuell framhjulsfjädring på Vauxhall Ten, och Rootes och Standard hade modeller med individuell framhjulsfjädring.

Men innan Issigonis hann få fram något nytt för Morris kom kriget och omställningen av fabriken till krigsproduktion och Issigonis kapacitet fick tas i anspråk för arméfördon.

MORRIS MINOR

Men redan under de första mörka krigsåren funderade man hos Morris över en ny liten bil att lansera efter kriget. Issigonis fick uppdraget att konstruera den, och 1943 var den första prototypen klar.

Issigonis fick starta med ett tomt papper och rita som han ville utan att vara bunden av tidigare konstruktioner. Han prövade tvåtaksmotor, som blev för dyr i drift, och en boxerfyra som fick överges för den vibrerade på låga varv. En liknande

kom strax efter i Jowett Javelin. Till slut fann Morris att man inte hade råd att utveckla en helt ny motor, utan man fick ta den beprövade sidventilmotorn från Morris Eight.

Men i allt övrigt fick Issigonis bestämma. Han lade motorn långt fram i bilen för att få bra passagerarutrymme och bra riktighetsstabilitet. Konstruktionen satte sin prägel på vagnens yttre med kort, trubbig nos. Citroëns nya torsionsfjädrade modeller från 1934 gjorde djupt intryck på samtida bilkonstruktörer, och många engelska märken tog efter och använde torsionsfjädring fram när man gick över till individuell framhjulsfjädring. Exempel på det är Jaguar XK 120 från 1948, Riley från 1945 och framåt, samt Wolsley och

sist men inte minst Morris Minor. Torsionsfjädringen tog liten plats och kunde göras lagom progressiv.

Issigonis gjorde en självbarande karos för Minor, något som för övrigt redan fanns på den äldre Morris Ten från slutet av 30-talet.

1947 var den nya Minor klar för produktion och karospressar och övriga verktyg var på plats. Då kom Issigonis på att Minorn såg för smal ut, och innerutrymmena var inte så värst stora på bredden heller. Han lät skära bilen mitt itu på längden och provade sig fram. Och så, när han skarvade i en 10 cm bred remsa på mitten blev proportionerna rätt och innerutrymmena acceptabla. Exakt samma operation gjorde DKW några år senare med sin 3=6 till 1956 års modell.

Issigonis lyckades övertala fabriksledningens att breddningen var nödvändig och att man måste ändra pressarna för huv, tak och baklucka. Men vissa detaljer var redan producerade för den smala varianten. Dit hörde stötfångarna, och inte ville man slänga tusentals nya stötfångare



Redo för vägen - 1943
Mosquito EX/58/86. Notera
den ovala grillen med dolda
strålkastare.



Till vänster:
Vinterutflykt anno
1952.

Till höger: Mikael
Eriksson och Ann-
Louis Sjölund
med tidsenlig
utrustning på
utflykt med
Morris Minor
1952.



bara för att de var för smala. I stället delades de på mitten och en 10 cm lång bit skarvades i. Därför har de första exemplaren av Morris Minor tredelade stötfångare, en detalj som försvann när lagret av smalastötfångare var slut och kunde ersättas med vanliga stötfångare i ett stycke.

I oktober 1948 kunde slutligen Morris Minor presenteras. Den gjorde succé direkt, den enda engelska småbil som kunde konkurrera med de nya, djärvt konstruerade småbilar som kom fram på kontinenten. Minorn såg trevlig ut, hade bra innerutrymmen och konkurrenskraftigt bagageutrymme, och det viktigaste: vikt-fördelning och torsionsfjädring gav den överlägset bra våghållning vilket tillsammans med en lyckad kuggstängsstyrning gjorde den rolig och säker att köra. På minussidan fanns den gamla slöa sidventilmotorn på 27 hk, men konkurrenterna kunde inte skryta med mycket mer. Volkswagen hade 25 hk, Renault 4 CV 20, Saab 92 25 hk. Acceleration var inte småbilarnas starka sida på den tiden. I gengäld fick man en hygglig bränsleekonomi, och Morris Minor gick ganska lätt att pressa under 0,7 liter/mil.

Den första Minorn fanns bara i två-dörrars utförande, men man kunde välja mellan "saloon" och "tourer", den senare en fyrstigs cabriolet med ganska primitiv men lättmanövrerad sufflett. Cabrioleten betingade anmärkningsvärt nog samma pris som den täckta varianten. I Sverige kostade Morris Minor år 1950 6.450 kr, att jämföra med 6.300 för Volkswagen, 6.550 för Saab 92 och 5.900 för Renault CV 4, Ford Anglia och Prefect låg klart lägre,

5.300 resp. 6.200 kr, men de var vid det laget föråldrade till skillnad från de övriga.

På Earls Court i oktober 1950 visades en ändrad modell. Strålkastarna hade flyttat upp i skärmarna från den gamla låga placeringen, där de synade vägbanan på verkligt nära håll. Förändringen berodde på en anpassning till amerikanska beställningar – USA var en lockande exportmarknad. En annan nyhet var att Minor nu kunde levereras som fyrdörrars. En de Luxe-variant hade äkta läderklädsel fram till skillnad från den galonklädsel man fick hålla till godo med i standardmodellen.

SERIE II

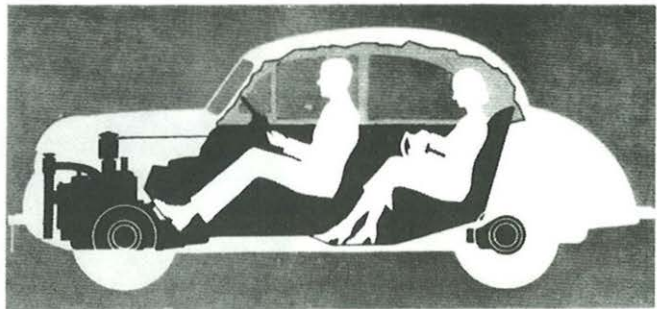
Alla samtida testrapporter var lyriska över Minorns goda våghållning och trevliga köregenskaper men beklagade att en så trevlig bil skulle dras med/av en gammalmodig, slö sidventilmotor. Morristeknikerna hade också receptet till botemedel:

En toppventilad variant av Minorns sidventilmotor satt redan i koncernbrodern Wolsley 8. Bara att flytta över.

Men innan det hann sättas i verket hände något som ändrade planerna helt. Ett flerårigt, segt förhandlingsarbete om samgående mellan Austin och Morris gick plötsligt och oväntat i lös i november 1951. Resultatet blev BMC, British Motor Corporation, världens fjärde största bil tillverkare efter de tre stora i Detroit.

Ledningen för den nya koncernen med Leonard Lord i spetsen var klart Austinorienterad. Issigonis lämnade BMC efter den nya koncernbildningen och gick till Alvis. Utvecklingsresurserna satsades på Austinprojekt och det gick allt trögare hos Morris.

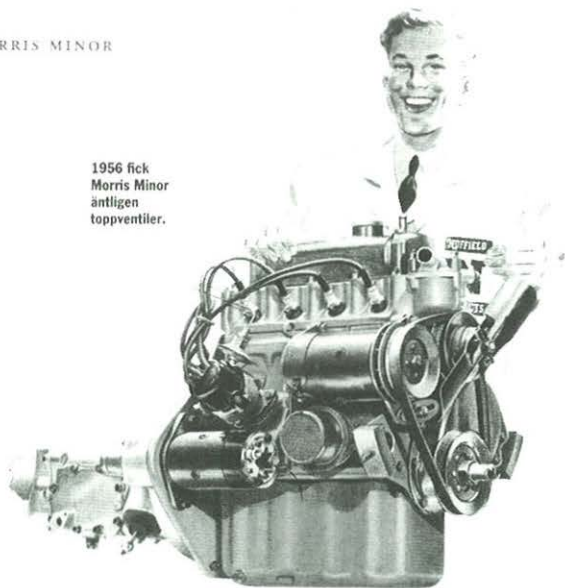
I stället för den planerade nya motorn fick Minor den lilla toppventilare på 803 cc som satt i Austin A 30, som presenterats kort innan sammanslagningen. Den var obetydligt starkare, 30 hk, men räckte ändå



Så här rymlig är en Morris Minor inuti eller? Dvärgtrixet var vanligt i bilreklam på 50-talet.



1956 fick Morris Minor äntligen toppventiler.



att göra Morris Minor något piggare. Tyvärr blev den samtidigt tråkigare, för med Austinmotorn följde en växellåda med typiskt gammaldags engelsk stegning, dvs med de tre lägre växellåda nära varandra i lågfartsregistret. Om man plågade upp motorn i toppvarv, vilket den inom parentes sagt inte mätte väl av, nådde man inte mer än 70 km/t på trean. Det vanliga var nog att fyran åkte i vid 50.

Det här utlöste ingen begeistring hos motorpressen och inte bland kunderna heller, som tyckte att en bil med Minorns fina chassi förtjänade en bättre motor. Trots det stod utvecklingen ganska still för Minor under en längre tid. Enda nyheten var tillkomsten av "herrgårdsvagnen" Traveller med bakre delen av karossen byggd i askträ med aluminiumpaneler som utfyllnad i väggar och tak.

Inte förrän 1956 fick Minor en efterlängrad större motor. Det var i grunden samma BMC A-motor som tidigare, men uppborrad till 948 cc och kombinerad med en ny, mera förmuftigt stegad växellåda. Plötsligt kunde man dra den till 60 på tvåan och ända till 100 på trean, rena fantasissiffror för tidigare ägare. Karossen ändrades också, mittstolpen i framrutan försvann och bakrutan blev betydligt större. Nyheten kallades Morris Minor 1000 och gav nytt liv åt modellen. Det behövdes, för vid det här laget hade nya och svåra konkurrenter dykt upp, som t ex Renault Dauphine.

1000-motorn var på 37 hk och gjorde Morris Minor någorlunda jämnspekt med t ex den nya Saab 93 på 38 hk. I början av 1957 såldes gamla och nya Minor parallellt

i Sverige. Den gamla gick på 6.200 kr, prispåslaget för att få 1000-modellen var blygsamt, den kostade 6.600. Den långa avskrivningstiden på pressverktyg och annat gjorde att detta pris var konkurrenskraftigt. Saab 93 gick på 7.700, Volkswagen med 30 hk kostade 6.575. Detta är grundpriser, till vilka man får lägga accisen för att få den summa som kunden verkligen fick betala. Bilägarna fick då som nu göra stora insatser för att hålla statens dåliga finanser hjälpligt flytande.

KONKURRENSEN HÄRDNAR

Minorns storhetstid var över, men 1956-59 låg tillverkningsen ändå ganska högt. Just 1959 tillkom flera svåra konkurrenter, som gjorde livet surt för Minorförsäljarna. En var förstas koncernbrodern Mini eller Hundkojan, också det en produkt av Issigonis, som lockats tillbaka till BMC från utflykten till det spännande men kapitalsvaga Alvis. En annan var Fords nya Anglia, den bekanta med snedrutan, som nu hade modern stil och rapp toppventilmotor. En tredje var nya Triumph Herald, modernt konstruerad med separat fjädring runt om. I det sällskapet framstod Minor som den välbekanta och pålitliga, och köparna blev i allt större utsträckning av typen gubbe med hatt. Men deras pengar var inte sämre än andras, så Morris fortsatte oförtrutet att tillverka Minor hela sextioålet i en ganska blygsam men stadig och lönsam takt – investeringskostnaderna var avskrivna för länge sen. I december 1960 var första miljonen Minor tillverkad, och fabriken började segt och målmedvetet att arbeta på miljon nummer två.

Det gick dock lite trögare med den, trots att Minor 1962 tack vare rationaliseringar inom koncernen fick 1098 cc motorn från Morris 1100, som gav 48 hk. Nu var Minor riktigt pigg och kunde hänga med större konkurrenter riktigt bra. Priset var fortfarande lågt, men nya konstruktioner med lägre tillverkningskostnader började bli allt svårare konkurrenter. För ett blygsamt prispåslag jämfört med Minor kunde man få Morris 1100 med Hydrolastic-fjädring eller en Ford Cortina med rejäla utrymmen. Vauxhall Viva hade en ännu piggare 1100-kubikare utan att kosta nämnvärt mer, och Opel Kadett likaså. Mot slutet av 60-talet var tillverkningen nere på ca 15 000 per år, och den andra miljonen tedde sig alltmer avlägsen. I slutet av 1970 lades sedanmodellen ner. 1971 slutade man även med Traveller. Då hade nära 1,3 miljoner personbilar tillverkats var till kommer drygt 300 000 skåpvagnar och pickuper. Tillsammans blev det 1,6 miljoner tillverkade Morris Minor som höll sig kvar i produktion från 1948 till 1971, alltså 23 år! Som långkörare fullt i klass med Issigonis nästa konstruktion, Mini, som dock nådde betydligt större totalproduktion med över fyra miljoner exemplar.

MORRIS MAJOR, WOLSELEY 1500 OCH RILEY 1.5

Finns det en Morris Minor borde det finnas en Morris Major också, och visst finns den. Okänd hos oss, eftersom den byggdes i BMC:s fabrik i Australien. Morris Major var en enklare variant av Wolseley 1500, som kom 1957. Wolseley

1500 hade samma bottenplatta som Morris Minor men modern kaross och större motor på 1500 cc och en mycket oengelsk bakaxelutväxling, som gav den lugn motorgång även i hög fart. Wolseley 1500 var en lyxmodell med instrumentbräda i valnöt och läderklädsel. Något är senare kom den med annan kylargrill som Riley 1.5, ännu lyxigare inuti och med dubbla SU förgasare som höjde effekten till 68 hk. Det var alltså samma maskin som satt i MG Magnette, och den motorn gjorde den lättare Riley 1.5 till ett liter dynamitpaket med toppfart på 145 km/f. Men under det luxuösa skalet var det alltså fråga om en vanlig Morris Minor, som äntligen fått den motor som chassiet hade kapacitet för, en illustration till vilken utvecklingspotential som fanns hos Issigonis konstruktion från 40-talet!

ATT KÖPA OCH KÖRA MORRIS MINOR

Morris Minor har rykte om sig att vara robust, okomplicerad och lättmekad. Trots det kan bekymmer ändå uppstå efter ett antal år när tidens tändler gjort vad de kan åt motor och kaross. Då gäller det att veta var de svaga punkterna finns!

Tänk för det första på att modellen funnits i många år och kommer från en concern som rationaliserat mycket genom att låta delar vara utbytbara mellan olika märken och modeller. Det är lätt hänt att bilen blivit reparerad med icke-originaldelar. Den klena motorn på 803 cc och tillhörande tråkiga växellåda kan exempelvis ha blivit utbytta mot 1000-motorn

med dess bättre stegade låda. Bilen blir piggare och trevligare, men inte original om det var en Serie II från början. När det gäller bromsar och en del andra chassiedelar passar delar från senare Morris, t ex Marina, och sådana kan ha använts vid reparationer.

Speciellt i England har det gjorts en del konverteringar av vanliga sedanan till cabriolet, med stor risk att de nödvändiga karossförstärkningarna i bottenplatta och runt instrumentbrädan inte är riktigt utförda. Chassinumret anger om en bil är byggd som cabriolet från början!

I vårt klimat är det givetvis rostens som är den största felkällan. De karakteristiska ställen där rostens syns först är runt strålkastarna, i bakkant på framskärmarna, bakskärmarnas infästning och dörrarnas nederkanter. Här skiljer sig Minor alltså knappast från andra bilar byggda på liknande sätt, och sådana rostskador är inte omöjliga att komma till rätta med i och för sig, eftersom det är jämförelsevis lätt att få tag på både nya skärmar och ekonomiplåt. Värre är, att rost på dessa synliga ställen skvallrar om att den kan finnas "på djupet" också. Kritiskt är i så fall rost i bottenplattan. Man får göra som Svensk Bilprovning och knacka och lyssna sig fram utmed bottenplattan underifrån. Bakre fjäderfästena samlar lätt smuts och blir rosthårda. Lyfti också undan framstolarna och kolla den tvärgående förstärkningsbalken som går under dem. Måste den bytas blir det dyrt eftersom detta är ett specialistjobb - amatörer har svårt att få bottenplattan rak efter

ett sådant byte. Rost i bottenplattan kan också orsaka att A-stolpen rostar av vid golvet, vilket lätt kan konstateras om man lyfter i bakkant på den öppnade framdörren. Inifrån motorrummet kan man inspektera framskärmarnas infästning på vanligt sätt. Vid svåra rostangrepp i bottenplattan kan hela bilen "vika ihop sig" på mitten, givetvis speciellt känsligt för cabrioletter. Märks på att dörrpassningen blir dålig.

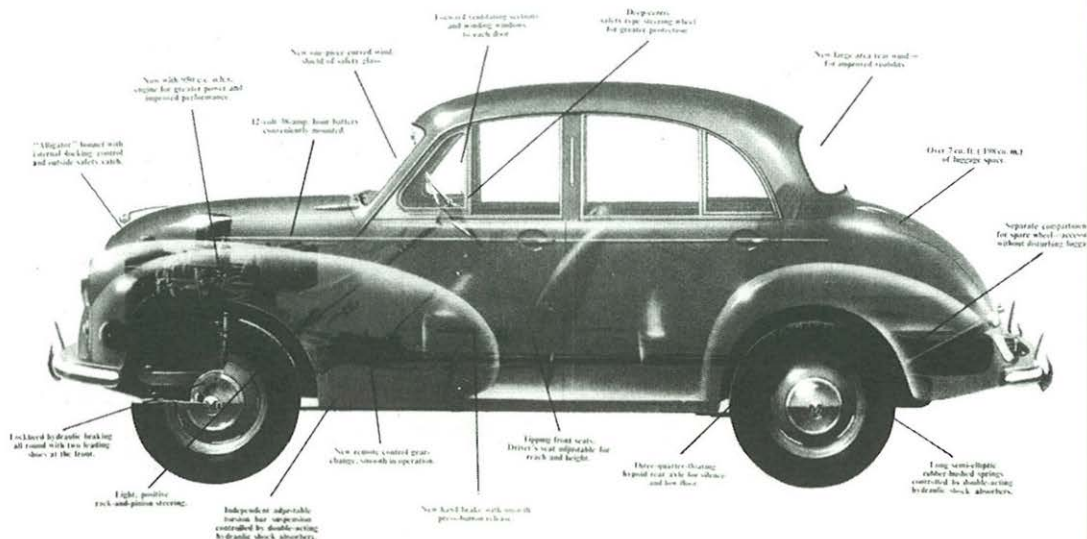
Motorerna bereder sällan några problem. De är slitstarka och tåliga. Slitdelar finns det ganska gott om. Till och med den gamla sidventilaren går det ganska lätt att hitta delar till, och till och med nya sidventilmotorer gick att få tag på helt nyliken via engelska arméöverskottslager. Minormotorn användes nämligen som startmotor i äldre engelska stridsvagnar.

Chassi- och bromsdetaljer kan i regel köpas över disk till de nyare modellerna, för de äldre är man hänvisad till att leta på marknader.

Inredningsdetaljer går att få tag på i England i viss utsträckning, men de är ganska dyra.

Som alltid har man stor nytta av att söka delar och få råd och tips via en märkesklubb, Nordisk Morris Minor Klubb finns representerad i Sverige av Thomas Eriksson, Kråkbergsvägen 4, 792 00 Mora, tel: 0250-154 45. I Norge är adressen Boks 37, Hovseter, 0705 Oslo 7. För adresser till motsvarande klubbar i andra länder, se Classic Motor Guide!

Genomskärbild av Morris Minor 1000.





Delar av klubben på utflykt i Dalarna.

Hur en bilklubb blev till

Nordiska Morris Minor Klubben Jämtlandsgruppen är en ej oansenlig samling fantaster av detta charmiga lilla fordon. Det är löjligt att höra löss hosta, var det någon som sa vid något annat tillfälle och det kan man säga när man ska försöka nå ut med allt det positiva man upplever med en Morris i en tidning där det mest handlar om lyxiga jänkare och påkostade sportbilar som blänker och glittrar sida upp och sida ner.



Sommarträff i Danmark.

En gång för 10 år sedan när Dan Björk hade färskt körkort satt han och bläddrade i bildtidningar och drömde om just dessa stora blankande skapelser, spelade rock'n roll och tuggade tuggummi. Pappor har dock en förmåga att ta ner söner på jorden när det går för långt och Dans pappa föreslog en tit på en annan annonsbild. Det var en svart Morris Minor som också var fin och blank på kortet. Dan var för ung för att minnas sin farfars Minor men tyckte att det verkade intressant med en så ovanlig bil. Den här bilen fanns i Västervik och 100 mil enkel resa är som bekant inget för en norrlänning. I idigt på morgonen anlände Dan och kompisen Mikael Eriksson trötta och bleka till ett soligt och varmt Västervik. Eftersom säljaren av bilen inte gick att få träffa förrän på eftermiddagen passade det ju bra med en tupplur på

badstrandens klippor. Efter ett antal timmar i solen vaknade de tidigare bleka entusiasterna grisskära.

Högtdsstunden för den första kontakten med Minorn närmade sig och spänningen var olidlig. Drömmen var att pärlan majestätiskt skulle glida in på den avtalade parkeringsplatsen så blank att det skulle sticka i ögonen. Den kom mycket riktigt och drömmarna försvann med ett buller och med skrikande däck svänger en inte blank men svart liten bil med eldsflammar in. Dan och Micke närmade sig bilen lite försiktigt med blandade känslor och började tysta besiktningen. Den var helt klart en besvikelse men priset gjordes upp och Micke var säker på att det var en rätt bra affär för det var ju en tuff bil.

Nu börjar en oförglömlig resa upp genom landet för de bägge ynglingarna. Båda

var ganska imponerade av Morrisens köregenskaper. Dessutom väckte de uppmärksamhet där de för fram med de lysande eldsflammorna och motorljud som ett gammalt flygplan. Blankslitna originaldäck fram och magfälgar med breddäck bak gjorde att det skrek i varje gathörn. Körriktningsvisarna fungerade inte men det löstes med armviftningar genom sidorturerna.

Resan hem gick dock utan större missöden. Väl hemma i Brunflo gjorde Dan den koll han borde ha gjort före hemresan. Morrisen var oskattad, obesiktad och belagd med körförbud. Att säljaren intygat att allt var OK hjälpte inte. Den vintern revs bilen och repades från rost och till våren var den i utställningsskick och tog pris i "lila" skepnad.

Kompisen Micke hade nu också fått



1991 Sommarträff för Morrisägare från hela Norden hölls i Alesund i Norge. Denna bild är tagen i Eikenosen.

Morrisnoja och hittade ett renoveringsobjekt i Göteborg, en Morris Minor Traveler. Nu tog han med Dan och de gjorde samma hundra mil på andra sidan Sverige. Travellern verkade faktiskt hålla det skick som utlovats, så det blev pålastning och hem igen. Av någon oförklarlig anledning hade pärlan under resan till Jämtland förvandlats till något annat, golv saknades, tråvirket var dåligt. Kan det möjligen ha varit ljuset på sydliga breddgrader som förblindat pojkarna. Näväl, efter två års slit har Micke förvandlat bilen från vrak till en förstklassig originalbil som tagit många priser. Micke Eriksson har även renoverat en 52:a till en mycket fin originalare som även den tagit många priser.

De träffade nu också Kåre Thorbjäll som hade en Morris Minor i California-look. Sätten att bli Minorägare är många

och oftast är det slumpen som avgör. Att Kåre blev Minorfantast har sin orsak i en "appleton" sökarlykta. Han drömde som många andra i den åldern om en amerikanare när han av en kompis fick tips om en appleton sökarlykta som ju var det perfekta tillbehöret och början till den amerikanare som Kåre ännu ej ägde. Problemet var bara att lyktan satt monterad på en Morris Minor som var till salu och det gällde nu att inte avstöja för säljaren att det var lyktan och inte bilen som var intressant. Kåre, som tidigare aldrig reflekterat över en Minor, hade nu bestämt sig för att köpa bilen för lyktans skull och var mycket orolig att den skulle vara bortmonterad. När han skulle hämta bilen var lyktan kvar och när Kåre ser Minorn utbrister han "jävla häftig bil för fan" och på den vägen är det. Appletonen sitter fortfarande kvar

på den av Kåre helrenoverade Minorn och Kåre älskar dem båda lika mycket. Kåres Minor tillhör sevärigheterna på träffarna och brukar alltid ta hem priser.

Dessa tre pojkar, Dan, Micke, och Kåre, som är stommen i klubben bestämde sig för att bilda en delgrupp till Nordiska Morris Minor Klubben vilket blev Jämtlandsgruppen. De hoppade in i gemenskapen med liv och lust och beslöt att hålla 1987 års sommarträff på Frösön. Under det året tillkom en del medlemmar och det jobbades febrilt för att träffen skulle bli perfekt. Det kom 50-talet bilar från hela Norden och allt fungerade perfekt utom vädret som var det sämsta tänkbara i mitten av juli, regnskurar, kall västanvind från fjällen som bet i kinderna och det kanske är det minnet sydänningarna har kvar längst från Jämtland.



SOMMARTRÄFFAR

Varje år ett veckoslut i juli, vart tredje år i Sverige, träffas Morris Minorägare från hela Norden och även från andra länder till årets höjdpunkt, för att under primitiva förhållanden på ett naturligt sätt umgås med likasinnade. Här är alla för att prata Minor, sjunga om Minor, titta på gamla filmer om Minor, lyssna på motorljud från Minor. Köpa grejor till Minor, tröjor, muggar, miniatyr-Morrisar av olika material och konstruktion. Marknadsstånden är många på campingen.

1991 års sommarträff avhölls på Prinsens Camping i Ålesund Norge och arrangerades av norska Möre-gruppen på ett mycket välorganiserat sätt. Från Jämtlandsgruppen var vi elva ekipage som i kortge följdes åt genom Åre, Storlien och Trondheim de 60 mil till Ålesund. Det är en obeskrivlig känsla att ligga i denna rad av gulliga Morrisar och alla är förvåntansfulla inför mötet med alla andra och humöret är på topp.

För många av oss blir det här sommarens enda semesterur så hela familjerna är med. Årets yngsta medpassagerare Mattias Eriksson ett år är van att åka Minor så det gick mycket bra. Han fick bestämma när det var dags att äta och då stannade hela kortegen för att äta från elva olika matsäckskorgar. En sådan gång går det bra när man kan planera ett stopp på en lämplig plats men det händer också när man är ett långt följte åt det blir oväntade stopp. Det är något pinsamt när man sitter i Morrisen på vägrenen för att någon i sällskapet skall avhjälpa ett fel och man ser hur föraren av den nya japanska bilen fascinerat stirrar på Morrisarna vid väggkanten och inte upptäcker att BMW:n som ligger före har stannat. Seriekrooken är ett faktum. Felet på Morrisen blir snabbt avhjälpt och kortegen smyger iväg för att så snabbt som möjligt lämna platsen trots att man i grund och botten är orsak till krooken.

Väl framme i Oppdal stannar vi för övernattnig och reser våra tält. Efter korvgrillning och taktiksmack går vi tidigt i säng med stora förväntningar på morgondagen. Dagen efter händer nya missöden. En annan Minor börjar ryka inne i kupén men det är bara att stanna och hoppa ur och "klippa av en kabel" sen går det lika bra att fortsätta resan. Det bästa när det händer våra bilar något är att alla kan meka. En bensinpump kokar i uppforsbackarna och genast är elva kloka huvuden under huven med verktyg och goda råd. Det är verkligen en säkerhetskänsla att man på en semesterur är omgiven av en mekanikerstab. Dessutom finns i varje

bil reservdelar så man skulle kunna bygga en hel Morris på en parkeringsficka.

Väl framme i Ålesund checkar vi in på campingen och nu är vi femtiotalet bilar samlade från hela Norden. Det dröjer inte länge förrän alla Morrisägare börjar cirkulera på campingen och går runt bland bilarna och hälsar på varandra och utbyter erfarenheter och gamla minnen och ger varandra goda råd. Under kvällen tättnar luften av rök från grillar och underbara dofter sprider sig från olika maträtter. Musik, skrat och sång hörs från alla håll samtidigt som nya Minors rullar in på campingen. Lördagen bjöd på regn och rusk men alla bilar skall fotograferas och nu följs femtio bilar i kortge uppför norska bergen till Eikenosen där utsikten är fantastisk storslagen.

Lördag kväll är bokad för middag, dans och prisutdelning på Ålesunds vackrast belägna restaurang högt uppe på berget. Under middagen utdelas pris till vackraste bilen i varje klass och för längsta färdsträcka och diverse andra utmärkelser.

Hemresedagen är ett faktum och önskemålen om resans fortsättning är lite olika så vi splittras och åker olika vägar i små grupper.

Nu ser alla fram mot en ny träff i Danmark nästa sommar.

HEREDSMEDEL

Klubbens äldsta medlem är Britta Staaf-Forsberg, 78 år, som har en Morris Minor -61 som hon köpte ny och som hon använt dagligen som bruksbil sedan dess och även i tjänsten som distriktssköterska i norra Jämtland. En poäng är att i Minorns hemland kallas den för "district nurses car".

Hedersmedlemmen Syster Britta med sin "Elsa" som hon haft sedan den var ny.



distriktssköterskans bil. Uppakten till mötet mellan klubben och syster Britta började en dag för två år sedan då Britta efterlyste några delar till bilen på riksradiation. Klubben tog kontakt och hjälpte henne att få tag i de nödvändiga delarna och bestämde sig för att besöka henne. Sju av länets Minorägare med familjer och annat sällskap rullade in i byn Föllinge där Britta bor. I distriktssköterskeuniform kom hon sedan puttrande i sin gräddvita Minor och på ICA-affärens parkering mitt i rusningstid blev hon utnämnd till klubbens första hedersmedlem på livstid med tal, blommor, fotografering och intervjuer av lokaltidningen. Efter ceremonierna drog karavanen vidare hem till syster Britta som bjöd på kaffe och tårta.

MEDLEMSKAP

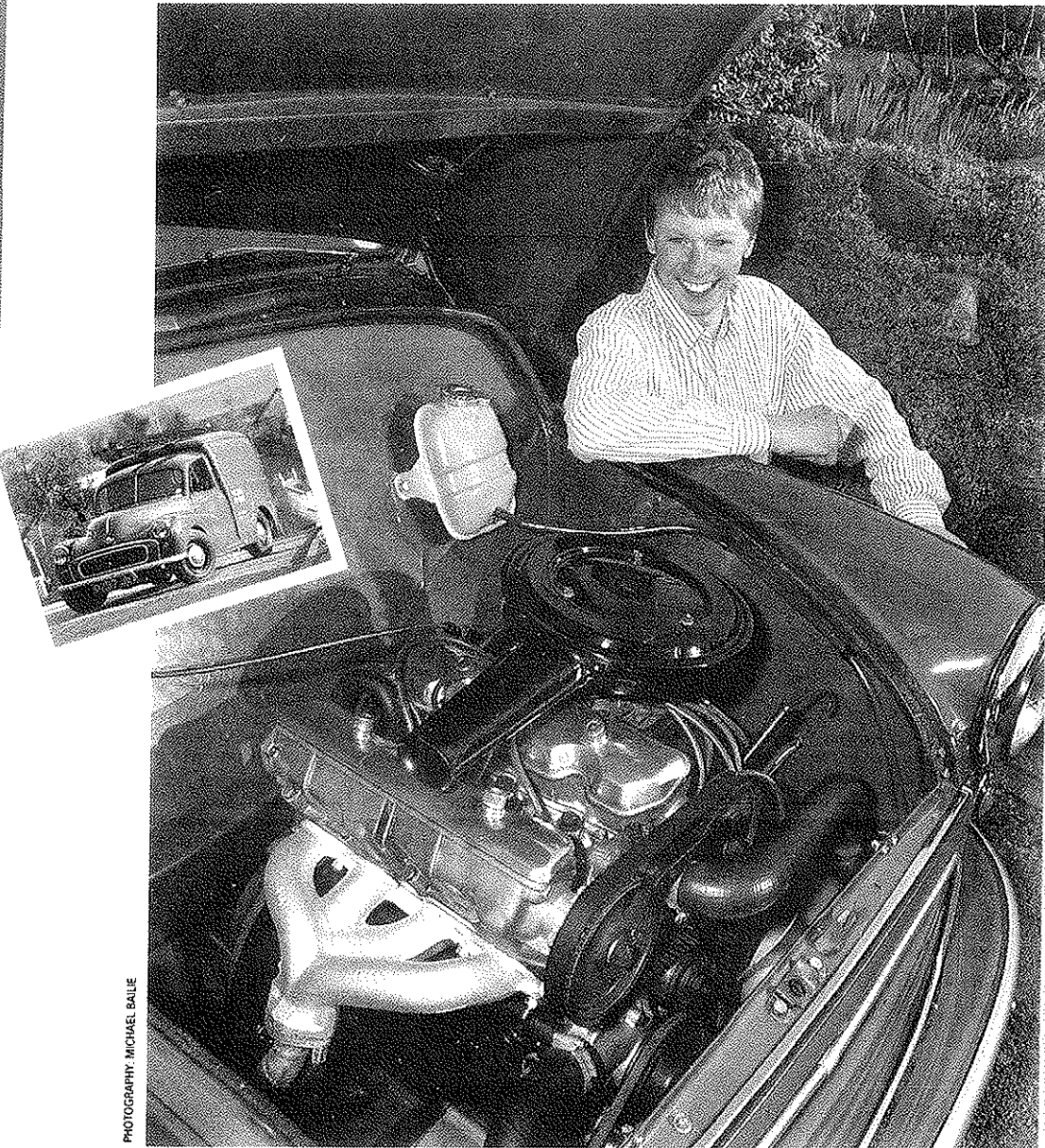
Jämtlandsgruppen är Sveriges största Minor-klubb med medlemmar från Skellefteå i norr till Edsbyn i söder samt några goda kamrater från Norge. Klubben arbetar aktivt för att bevåra Minor, skapa samhörighet och kamratskap mellan ägarna samt att ordna olika arrangemang för klubbens medlemmar. Klubben håller sig även med eget klubbblad, "Jämt-Minor". Alla som äger en Minor eller som ändå har stort intresse för märket äger rätt att få medlemskap.

Intresserade är välkomna att kontakta klubben för medlemskap eller för upplysningar. Kontakta Dan Björk 0643-200 34 eller Mikael Eriksson 063-10 41 67

TEXT GUSTEN BJÖRK

FOTO: MORRISSKUBBEN

De flg. 4 sider stammer fra Street Machine, maj 1989. De er indsendt af A-1757 Lars Mikkelsen.



PHOTOGRAPHY: MICHAEL BAILE

SWOP SHOP

FIAT I N T O MINOR

An English lady with a fiery Latin temperament: The new Swop Shop series kicks off with a Fiat twin cam into Morris Minor conversion

It seems that almost from the day when the first Morris

Minor rolled off the production line in 1948, Nuffield's new baby was criticised by some for its performance, or indeed its lack of it. So also from day one, eager owners have been seeking ways of making their jellymould go faster.

First of all, the miniscule 918cc sidevalve lump was treated to an overhead-valve alloy cylinder head, and when BMC updated the Minor with its own OHV engine, someone thought it would be even better if it had a Shorlocks blower bolted on the side. Then people began to complain that the Minor's suspension couldn't handle the power.

And so began the indefinite saga of constantly modifying the Minor: High compression gas-flowed heads, twin carburettors, LCB exhaust manifolds, Spridget engines etc — you know the story. A few people tried V4 Ford engines but it seemed that was about it as far as creating the ultimate Moggy could go. That is until those nice Fiat people started selling their nippy little tin boxes in good old Blighty, and Mother Nature returned the compliment by introducing them to rust. All those poky twin cam engines with their slick five speed 'boxes, just waiting for some bright spark to consider dropping one into their dear old Moggy.

Enter John and Robin — the Beardmore brothers. They weren't the first to think of double knocker Fiat power for the Morris, or even to do the swop, but they have put a lot of thought, much trial and error plus copious amounts of the obligatory blood, sweat and tears into developing the conversion. You'll probably remember seeing their sneaky Fiat-powered GPO van in August 88's On the Street. Well now, thanks to John and

Robin, *Street Machine* can give you the inside story on creating a Moggy with an Italian accent

Right, so you've decided that your Mog could benefit from a little of the Latin temperament — either 1.6 or 2.0-litres of it depending on what you can find. Choose from the 124/125, the 131/132, or if you're lucky enough to find one, the current Supermirafiori. Alternatively, some of the Lancias can donate engines but you will need the Fiat 'box to fit the Minor — and here you've got options of four and five-speed or automatic.

Once you have a suitable donor car, remember not to throw anything away when liberating its engine and 'box (the easiest way to do this incidentally is to shake the car violently for about three minutes which should leave you with one pile of useful parts and another of rust dust!). If you're going for the 2.0-litre version you'll need the 1600's front pulley and ideally its oil filter housing as well. While you are about it, get hold of a Jag fuel pump — the Minor one runs out of puff with the Fiat lump.

Grit your teeth, set your jaw — it's now time to attack the Morris. The front crossmember has to be cut out and replaced with one fabricated as per the diagram ('A'). (Don't worry — this is the only serious cutting you need to do!). The dimensions shown aren't exact because John and Robin stress the need for constant offering-up and measuring to ensure an exact fit, and this goes for all the brackets used in the conversion. Remember the old

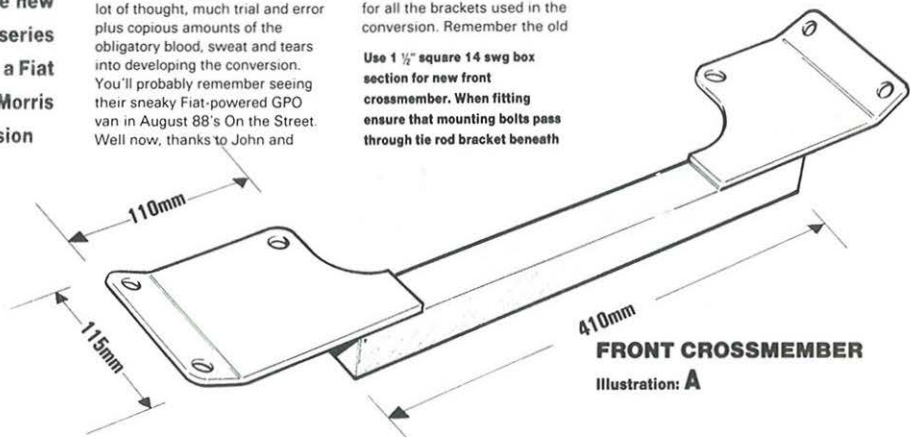
Use 1 1/2" square 14 swg box section for new front crossmember. When fitting ensure that mounting bolts pass through tie rod bracket beneath

saying — measure twice and cut once?

The next stage involves a lot of careful measuring, adjusting and re-measuring. With the engine and 'box in the car, you will have to experiment to find the optimum position, but John and Robin believe that it should be mounted as high as possible to give enough room for the oil filter and for a reasonable amount of ground clearance. You may find it beneficial to mount the engine a little higher at the front and canted slightly towards the exhaust side. Finding room for the oil filter can sometimes be a problem but there are of course ways around it: The Motorcraft compact filter or smaller filters from a Renault 4 or Reliant Kitten are one solution, and the Carsmiths' 180 degree conversion block which takes the standard element is another.

Hacksaws at the ready — the gearbox needs some attention. Cut back the bellhousing to clear the steering rack. The amount depends on how you've positioned the engine. Surplus metal on the clutch release arm will have to be ground down by about 3/4" to clear the chassis.

When you're happy with the position of the engine and gearbox — don't breathe! Measure carefully and fabricate the various mounts as shown, but don't weld them up until assembling the parts and checking their position in situ. The Beardmore's engine mount ('B') utilises the original Fiat engine mounting rubber bolted to

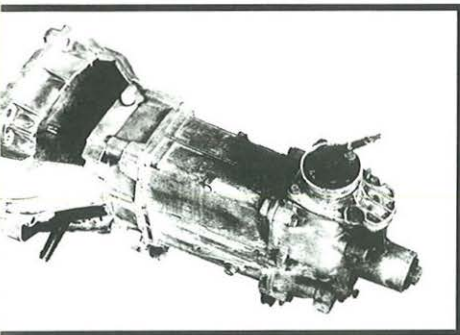


a flat plate, which is then bolted to the chassis. You will need to drill a clearance hole in the top of the chassis for the lower mounting bolt.

Remember I said not to throw anything away? Well this applies to Morris bits as well because you need to use the original Minor gearbox mounts, filed into a slight wedge shape to fit in the tapered ends of the new crossmember as shown in the diagram ('C'). The gearbox cover will probably have to be quartered and made higher and wider, but this again depends on how high the engine and 'box have been mounted.

That's probably the most difficult part of the job done — so you can go and have a cup of coffee now. While nursing your aching neck and bruised fingers for a moment, you can start thinking about the rear axle you are going to use. No copping-out here because the Fiat engine is no meany when it comes to power so unless you like changing halfshafts and diffs every other day, the original Morris axle will have to go.

The Celica axle is favourite with John and Robin but really it's down to personal preferences and what you can find. Choose from



Modified gearbox. In order to clear Morris rack, this one was cut 1½ deep, 3½ back from the outer lip

Use 1 ¼ square box section for crossmember with ¼ plate to pick up gearbox mounts 5mm

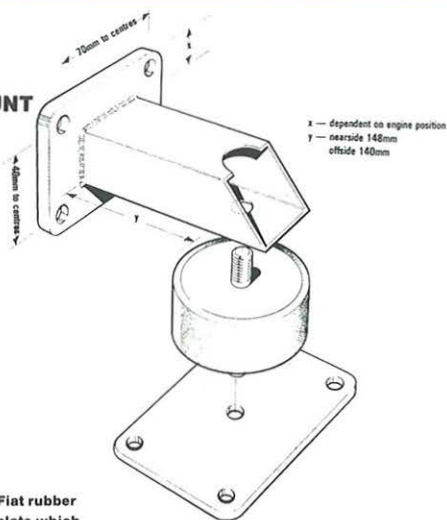
GEARBOX CROSSMEMBER

Illustration: C



ENGINE MOUNT

Illustration: B



1½ x 1½ x 14swg
mount uses original Fiat rubber
assembled with flat plate which
bolts to chassis

Marina, A60/MGB, Celica, or Capri with ratios to suit your requirements. Most of the axles are about the right width for the Minor, though the Mk 2 Celica one is slightly wider. If you can find a Celica GT then you've got a limited-slip diff as well. The Capri axle fits straight on to the Minor springs but the other axles will have to have new brackets made and welded to the casing.

On the subject of extra brackets, this is the time to sort out some sort of axle location system. You can use Volvo radius arms fixed to Lada mounts on the underside and homemade brackets on the axle, or fit the axle location kit produced by Owen Burton which bolts to the lower spring plates. An alternative is the complete Marina axle, shock absorber and radius arm assembly from the Morris Minor Centre.

Having chosen your axle, you can now think about propshafts. This will have to be a hybrid of Fiat and whatever axle you are using and it is probably best to get this

made by a specialist such as Reco-Prop in Luton. While a single piece prop works well, a split prop makes for much smoother running. Robin's van uses a Fiat/Celica split prop with the middle bearing supported on a simple 'U' shaped bracket.

The clutch operation is simplicity itself. Keep the Fiat cable and make up a bracket to secure it to the inner chassis member, utilising the original captive nuts. The lower part of the clutch pedal has to be lengthened by about 3¼ inches, more or less to suit preferences for pedal pressure, and activates the Fiat cable with the aid of a Clevis pin.

Helping the Mog to keep its cool is simply a matter of fitting a radiator from a Metro Turbo or 1300 Allegro with a Lancia header tank. Finding hoses to fit though is

SWOP SHOP

more a case of trial and error as the 1.6, 2.0 Fiats and Lancia engines have slightly different layouts. A decent sized electric radiator fan is a must — a Renault 14 fan is a good bet.

As for getting rid of the exhaust gases, you can make up your own downpipes to fit the Fiat manifold, or alternatively buy a set readymade from Unique Autocraft. The exhaust system itself is really up to you. Probably the easiest method is to take a trip to your friendly neighbourhood exhaust centre and find the necessary pipes and boxes to fit. Some places will even bend the pipes for you.

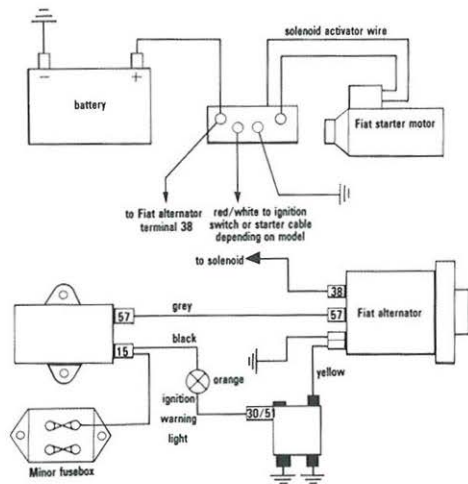
Amps, volts, ohms and fiddly bits are next to pay attention. If you're using the original Fiat alternator just follow the wiring diagram ('D') but you will have to get your Minor electrics changed over to positive earth first. The Fiat alternators are quite expensive so if you want to use a Lucas one, Unique Autocraft can supply you with the necessary adaptor bracket.

You can use Fiat instruments but Minor ones look more the part. Connect the Fiat cable to the Minor speedo with the little nylon fitting from a Fiat gearstick (part number 24 in the Haynes illustration) and hey presto, you can frighten yourself every time you glance at the speedo!

You are also going to frighten yourself unless you do something about the suspension and brakes. Discs are an absolute must as are telescopic shocks front and rear, and preferably a front anti-roll bar as well — contact any of the Minor

WIRING DIAGRAM

Illustration: D



specialists for these. And it should go without saying that your Mog should be structurally sound and capable of withstanding all the extra horses under the bonnet.

I suppose now you want to know about performance? Well if I tell you that John Beardmore's saloon made a 15.97 run at the Pod, you should get some idea.

Well that's it. You now have all the necessary know-how to create a very hot-blooded Minor. Until someone starts marketing a Rover V8 into Morris conversion kit, this swop should give you a really mean Moggy.

Paul Jeffries

INSTANT HI-PO MORRIS

Just add one Morris Minor and one Fiat engine to the Unique Autocraft 'Italian Job' conversion kit and season to taste. It contains all the necessary mounts and brackets plus headers etc. and should set you back about £201.70 + VAT. In the pipeline is a remote oil filter kit for the Fiat engine. The company also produce a whole host of assorted suspension, braking and bodywork goodies for the Morris.

CONTACTS

Owen Burton Services, 12 Perry's Lane, Seend Cleve, Melksham, Wiltshire SN12 6QA Tel. (0380) 828770

The Morris Minor Centre Ltd., Avon House, Lower Bristol Road, Bath BA2 1ES Tel. (0225) 315449

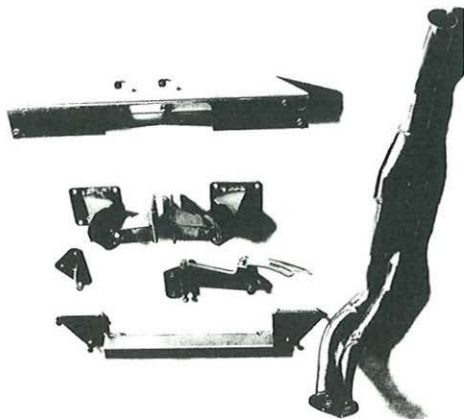
Unique Autocraft, 3 South Road, Templefields, Harlow, Essex CM20 2AP Tel. (0279) 412794

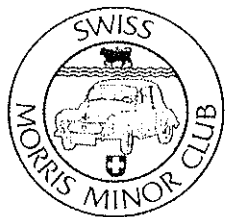
Reco-Prop (UK) Ltd., Unit 4, Newtown Trading Estate, Chase Street, Luton, Beds. Tel. (0582) 412110

Carsmiths, 85 Drayton Road, Norwich. Tel. (0603) 404793

John and Robin Beardmore will be happy to help with any problems. Send an SAE to Borrowdale, Margaret Avenue, Bardsey, Leeds LS17 9AT.

ILLUSTRATION: JOE LAWRENCE





S W I S S M O R R I S M I N O R C L U B

established 1982

T O A L L M O R R I S M I N O R E N T H U S I A S T S

The future of Morris Minor spare parts

Even though the Morris Minor is the finest small car in the world it still needs spares to keep the car running. As part of our club life we supply our members with spare parts. It is our policy to sell the best quality available. It often comes to the point that remanufactured parts are far away in quality of the original parts.

We think that customers can influence the way parts are remanufactured by preferring parts of high quality. With this philosophy we help quality-conscious manufacturers as are Rover, Lucas, Henrics, Newton and others to run their production line.

Concerning parts made in Sri Lanka we think that the idea of making goods locally is fine but they should not be of the pattern already available. They deteriorate level of quality and price.

Instead of seeing many competitors manufacturing more or less the same we would appreciate the arrival of parts which are no longer on the market. The technical committee of the Swiss Morris Minor club would be pleased co-operate with clubs around the world by exchanging addresses of quality-conscious manufacturers.

Our committee only recommends parts from reliable and quality-conscious manufacturers and therefore we are willing to pay for this quality.

We would appreciate if the MMOC of Great Britain as the club with the biggest potential of influence could form a technical committee which then could compile a list of recommended manufactures. It also could avoid the fact that the same part is made at several places (specially body parts) of poor quality while other parts are non-existent anymore. Our club would be pleased to join in this future committee, may be with representatives from other Morris Minor Clubs .

Best regards from the Swiss Morris Minor Club

Bruno Bühler, Spares Parts Manager and Beat Strickler, Vice President



MORRIS MINOR CENTRE (BATH) LTD



MORRIS MINOR CLUB

Member's contributions for spare parts
Reproduction of the original program
The Morris Minor Club is a registered charity

DANSKERNE VEJRER MORGENLUFT

I bladet *Klassisk Bil og MC* nr. 9, november 1993 er der spændende nyt for danske medlemmer. Vi kan med den nuværende lovgivning opnå en reduktion i vægtafgiften på 75%, hvis vores bil er indregistreret første gang inden 1. januar 1951. Denne faste grænse bliver muligvis lavet om til en flydende 35 års grænse ved næste revision af vægtafgiftsloven. Det har skatteminister Ole Stavad meddelt Dansk Veteranbil Klub's myndighedsudvalg ved Mogens Camre.

Som om det ikke var nok at se frem til. Redaktøren Jens Robdrup, der også er medlem i NMMK, skriver i samme nummer af det udmærkede blad (hva'så Hr. redaktør ? - dette må da give lidt rabat på mit årsabonnement,

eller . . .), at veteranbiler sandsynligvis slipper for de tvungne syn hvert andet år, som bilejere i EF pålægges fra 1998, hvis deres bil er mere end 4 år gammel. Trafikministeren er positivt indstillet på at benytte en undtagelsesmulighed i EF-direktivet til fritagelse for veteranbiler. Loven fremsættes her i efteråret. Dansk Veteranbil Klub's myndighedsudvalg har været hørt i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget.

Nu vi er i gang med at henvise til dette blad, kan jeg oplyse, at den sidst producerede 2-dørs Minor er til salg i England for 3.500 £ nysynet. Interesserede kan købe *Klassisk Bil og MC*, nummer 9, november 1993 eller kontakte undertegnede.

A-839 Simon Marsbøll

»MÆRKE«-LIGT

**Kender du dette mærke?
Har du sådan et?**



Eller ved du hvor det stammer fra, så vil vi gerne vide det!

A-016 Jens Chr. Jensen købte to af disse emaljeemblemer på et loppemarked i København. Det eneste vi ved med sikkerhed er, at det ikke er NMMK der har fået dem lavet. Men måske har en eller anden privatperson gået og fået den idé at det måske var noget klubben kunne bruge og har lavet en lille serie, eller måske bare de samme to! Eller måske har der eksisteret en Morris klub før NMMK. Har du et svar, så send det til redaktøren.

A-232 Morten Westermann

KØB OG SALG

Sælges: Morris Minor 1000, 2-dørs årg. 63. Dueblå. Rust i karosseri, mekanisk god stand. Prisdé: 5000,- kr.
Henv.: Curt Tildal, Fælledvej 13, 5874 Hesselager, 62 25 27 27.

Sælges: Morris Minor 1000, 2-dørs de luxe, årg 62. Perfekt original stand, med 2-farvet indtræk. Vundet 1. præmie i originalklassen ved sommertræffet 1993. Almondgreen og med certifikat. Bilen er i orden overalt og sælges for 25.000,- kr.
Henv.: A-1508 Ib Krøyer, tlf. 98 29 34 82.

Sælges: Morris Minor 1000 super, Traveller årg 67, smoke grey. Meget velholdt og i orden overalt. Pris: 20.000,- kr.
Henv.: A-1508 Ib Krøyer, tlf. 98 29 34 82.

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg 67. Farve: grøn, sunsfrit træk. Renoveret i 89. Skal synes. Bilen kører dagligt. Prisdé: 13.800,- kr.
Morris Minor 1000 super, Traveller årg. 68. Farve: blå. Bilen er nyrenoveret og synet i 7. måned, med sunsfrit træk. Trækket til renovering. Prisdé: 41.500,- kr.
Henv.: A-1843 Keld Carlsen, Åvangen 9, 9000 Ålborg, tlf. 98 16 62 86.

Sælges: Morris Minor 1000, årg 69. Rød, skal synes. Har kørt dagligt indtil oktober 93, men trænger til renovering. Noget rust og defekt bagfjeder. Pris: 5000,- kr.
Henv.: A-268 Erling B. Jensen, Idasminde 11, 8900 Randers.

Sælges: Morris Minor 1000 super, 2-dørs, grøn. Almindelig velholdt. Skal synes. Prisdé: 5000,- kr.
Henv.: Hans Chr. Pedersen, Varde, tlf. 75 22 13 55.

Sælges: Morris Minor 1000, 2-dørs årg. 62. Bilen har kørt 78.785. Den er sort, som er originalfarven. Jeg har fået oplyst, at nogle ganske få sorte i den årgang, kom til landet.

I 14 år stod den på udstilling hos en DOMI forhandler, som forinden havde totalrenoveret den. Selvom den langtfra trængte til det, fik jeg den adskilt i alle dele, der enkeltvis blev malet + klarlak (pris 20.000 kr). Ny benzinpumpe. Der er et helt utroligt flot originalt rødt indtræk, org. fælg og dæk (fælg sandblæst og malet). Phillips anlæg m. el antenne, værdi 6.500 kr. Motor og motorrum er som nyt. Eneste uorig. er betrukket hylde samt handskerum. Bilen har mange sjældne originale detaljer.

Bilen sælges kun p.g.a. sygdom. Pris: 45.000,- kr. Da jeg ikke er i pengened, er prisen fast. Jeg ved nemlig at den er prisen værd. Sælges kun til personer, der vil værdsætte et sådant unikt eksemplar, ellers er henvendelse unødvendig. Brede nyere dæk og fælg kan evt. medfølge. Bliver den ikke solgt kommer den i »mølpose«. Bilen bliver afmeldt 3. januar 1994.

Henv.: Tlf. 53 54 57 19, svarer hele dagen.

Sælges: Austin-Morris 1100, årg 71. Ovennævnte kan køre! med bl.a.: Nye bremser (calipre), gode dæk, fin motor (bruger ikke olie), ny dynamo, hel front uden rust (skærme, inder-skærme, front), H4 forlygter med flot krans.

Reserve dele som medfølger:

1 komplet sæt lygter (Lucas) for og bag, 1 motorhjælm, 1 bagklap, 1 bagrude, frontgitter, kofanger, opl. sideruder, navkapsler + mange gode småting.

Sælges kun samlet.

Henv.: A-512 Ib Skov, Hedeskrænten 53, 8800 Viborg, tlf. 86 67 55 56.

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 Minor, 2. dørs, årg 55. Km-garanti 82.000. Original 803-motor. Bilten 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. Bilten er iøvrigt med sorte nummerplader. Pris: 35.000,- kr.

Pladearbejde udføres. Speciale: genopbygning samt opretning. Tag udskiftes (samles i originale samlinger).

Nye tagrender laves i hånden. Totalrenovering, lakering m.m. udføres til rimelig timeløn eller på fast tilbud.

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: Til Traveller:
1 stk. højre fordør
1 stk. højre forskærm, metal
1 stk. venstre bagskærm, metal
1 stk kofanger m. crome (meget flot)
2 stk. bagdøre (meget flotte)
evt. bytte med veteranknallert. Samlet pris: 1.500,- kr.

Henv.: Anders Nielsen, tlf. 86 65 41 47.

Sælges: 2 forstole, den ene er et fast skålsæde, den anden er med nakkestøtte og justerbart ryglæn. Passer fint i f.eks Mascot. Prisdé: 400,- kr.

Henv.: A-232 Morten Westermann, Tværgade 42, 5750 Ringe, tlf. 62 62 26 32.

Sælges: Morris ophæng/uro. Alle modeller er præsenteret i uroen. Den mest almindelige 2 dørs i stort format foroven og ned fra hjulene hænger de øvrige modeller. Udført i kraftigt karton i farverne rød, blå og hvid. Mål: 23 cm i bredden og 32 cm lang. God gaveidé. Leveres portofrit. Pris: 45,- kr.

Henv.: A-170 Karen Klausen, Stenagervej 8, 7160 Tørring, tlf. 75 80 53 84

Købes: Ny eller nyere 1000 motor, skal være tip top.

Henv.: Tlf. 53 54 57 19.

Købes: Morris Minor Van eller Pick-up, med delt frontrute ønskes købt. Gjerne påbegyndt renoverings objekt. Må være i Norge. Brev eller telefon til:

Henv.: Kjetil Wetteland, Rosselandsveien 41, 4340 Bryne, tlf. 51 48 33 42.

Købes: God motor til Morris Minor 1000 super (1100 cc).

Henv.: A-1855 Brian Lynge, Flintebakken 245, 8240 Risskov

KLUBBEN SÆLGER:

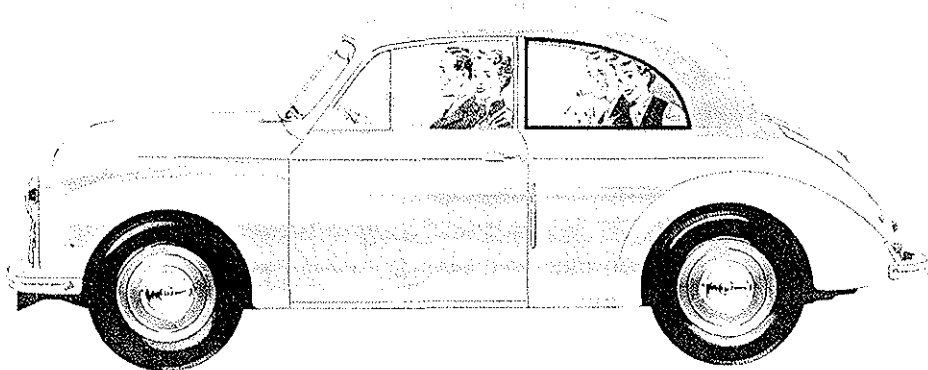
T-shirt (S, M, L, XL)	60,-Dkr
Norminor, nr. 15 – 85, pr. stk	5,-Dkr
Klæbemærker, pr. stk	10,-Dkr
3 stk	25,-Dkr
Jakkemærker, pr. stk.	25,-Dkr
Grill emblem	95,-Dkr
Zippo-lighter	150,-Dkr

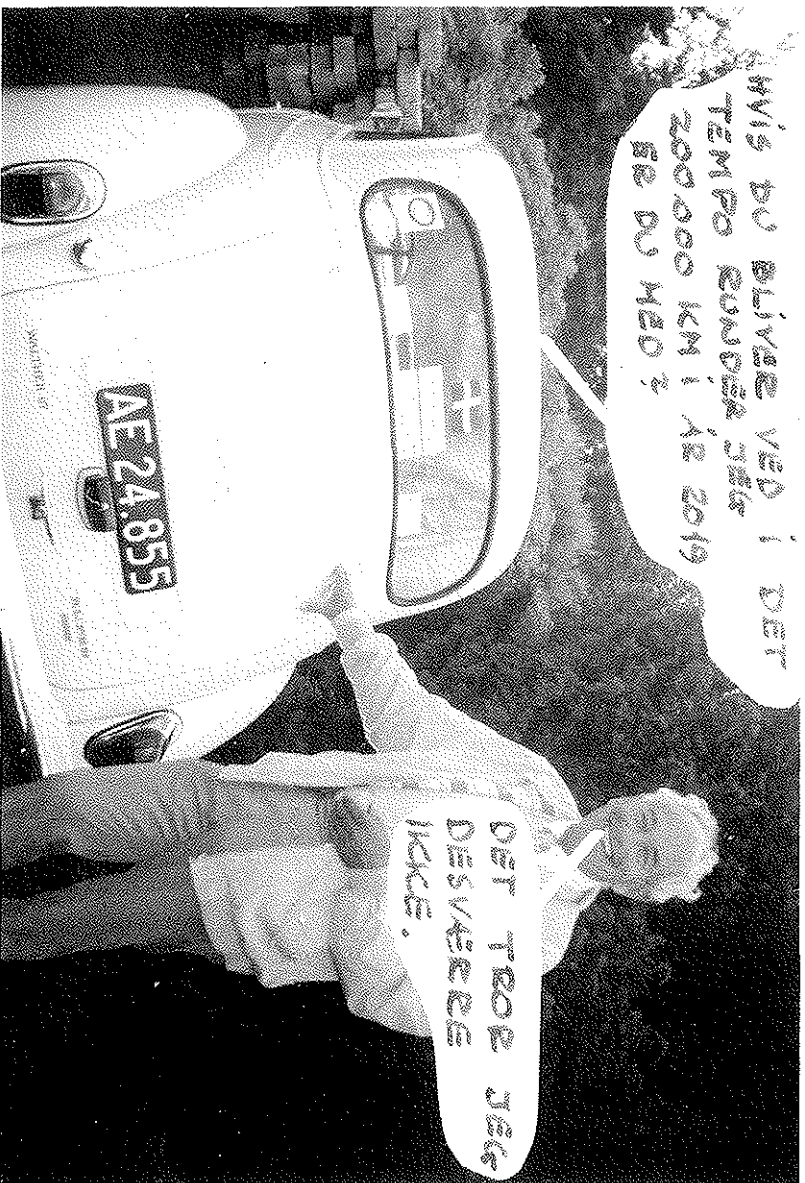
Kør med os tilbage... til de tider

• 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.





Billedet er indsendt af A-1588 Ole Kirk Vuur.