

NORMINOR

Nr. 87 januar 1994

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



A-333 Poul Keller Jensen og hans familie har været en tur i England. Det er der kommet en fin beretning ud af, som du kan læse på side 16.

Indkaldelse til generalforsamling på side 7

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

Distributør

A-841 Lars Westermann
Ruevejen 8
DK-5750 Ringe

Teknisk redaktør

A-120 Anton Kamp
Østergade 17
Asferg
DK-8990 Fårup

Revisor

Lars Skovly

NMMK

Stiftet i Oslo 18. september 1978

Klubbens adresse:

Nordisk Morris Minor Klubb
Postboks 28
DK-5200 Odense V

Postgiro:

3 36 47 12

Kontingent pr. kalenderår:

A-medlem
(medlem med bil)130 Dkr

H-medlem
(husstandsmedlem)50 Dkr

NORMINOR

NMMK's medlemsblad

Stof til bladet sendes til redaktøren.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer:

20. februar 1994

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: Rodeløkken Kafe, Bygdøy. Okt-apr: hos Terje Sunnaas. Ring et av styremedlemmerne på forhånd i tefelle det er spesielt program.	
	Møre	A-1339 Henry Eide - Lerstadnakken 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 Klubmøde - 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 - Frederikslystvej 18 - DK-8723 Løsning	75 65 04 09
	Sønderjylland	A-216 Johannes Juhl - Lindevej 8, Overjerstal - DK-6500 Vojens Klubmøde: Se under Als.	74 54 74 96
	Als	A-697 Poul Iversen - Mosevænget 5 DK-6440 Augustenborg Klubmøde: 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 - Hagedstedvej 18 - DK-4532 Gislinge Klubmøde: Den første tirsdag i måneden. Nærmere oplysninger hos kontaktpersonen.	53 46 87 10 53 46 34 82
	København	A-1245 Klavs Juul Nielsen - 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

Tak for året der er gået, håber at I alle er kommet godt over jul og nytår og er klar til et år med nye udfordringer.

Som oplyst i sidste nummer af Norminor fik vi en ny næstformand, hvilket vi i bestyrelsen var meget glade for. De gode nyheder er ikke slut med det, vi har nemlig også fået en ny distributør. Det er A-841 Lars Westermann, som vi hermed byder hjertelig velkommen. Bestyrelsen er så igen fuldtallig, diverse opgaver er uddelegeret, så der ikke mere er nogen der sidder med mere end de egentlig har lyst til, hvilket jo nok vil gøre at der kommer mere check på tingene og småfejl som måske før er overset eller har været længe om at blive rettet nu kommer helt væk.

Generalforsamlingen

vil i år blive afholdt i København. Det er Københavns-gruppen med A-1245 Klavs Juul Nielsen i spidsen, som står for arrangementet og det lyder rime- ligt spændende. Det bliver *lørdag den 19. marts 1994*, så reserver allerede nu dagen, så vi kan få et godt fremmøde og dermed en god generalforsamling. Tilmelding og program inde i bladet.

Jeg vil i denne forbindelse også lige minde om at kontaktpersoner får deres færebillet refunderet af klubben.

Sommertræffet 1994

bliver afholdt af Oslo-gruppen i det sydlige Norge, i week-enden *den 15.-16.-17. juli 1994*. Nærmere bestemt på Vik Skysstasjon, en campingplads som ligger ved Tyrifjorden mellem Oslo og Hønefoss, ca. 40 km nordvest for Oslo. Der er gode campingmuligheder, godt med hytter og mulighed for overnatning på motel. Der er god plads til alle aktiviteter ved et sommertræf. Tilmelding, program m.m. kommer i et senere nummer af Norminor. Jeg håber at tidspunktet er blevet bekendtgjort tidligt nok til at man evt. kan få lagt sin ferie eller fridage så det passer.

Jeg vil også her lige gøre opmærksom på Nordkap-turen, som A-005 Olav Bjørge og H-339 Reidun Bjørge har under planlægning (omtalt i Norminor nr. 85), og som p.gr.a. længden vil kræve at man har ferie, da den jo ligger i umiddelbar forlængelse af sommertræffet.

Inde i bladet har vores næstformand lavet en artikel om tyveri af Morris'er og om hvad man kan gøre for at forhindre det - en ting man måske skulle tage og læse, især hvis man står med en næsten nyrenoveret Morris.

Så er der bare tilbage at ønske alle et rigtig godt Morrisår, med forhåbentlig mange ture og træf.

A-1264 Herluf Knudsen

DATO	ARRANGEMENT	ARRANGØR
Februar		
lør.-søn den 19.-20.	Primustreff i Rømskog	Oslo
søn. den 20.	Årsmøde hos John og Karen, Stenagervej 8, Tørring.	Østjylland
Marts		
lør. den 19.	Generalforsamling, med start hos Taxa, Kbh. kl. 9.00. Spisning kl. 12.00 og selve generalforsamlingen kl. 13.00, Brønshøjvej 17, Pilegården.	København
Juli		
fre.-søn. den 15.-17.	Sommertræf på Vik Skysstasjon ved Hønefoss, Norge	Oslo

GENERALFORSAMLING 1994

Der indkaldes hermed til generalforsamling i Nordisk Morris Minor Klubb, lørdag den 19. marts 1994.

Arrangementet afholdes i år i København med flg. program for dagen:

kl 9.00 - morgenkaffe. Københavns Taxa (Martinsvej 8) er værter.

Efter besigtigelse af bestillingscentralen, kører vi en tur rundt i København,

kl. 12.00 - spisning: Brønshøjvej 17, medborgerhuset Pilegården.

Menu

Buffet: Glaseret skinke, tyndstegsfilet, 2 slags blandet salater, flødekartofler. Pr. kuvert, 60,- kr.

kl. 13.00 - Generalforsamling: Brønshøjvej 17, medborgerhuset Pilegården.

Dagsorden:

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

Ændringsforslag til vedtægterne
Bestyrelsen fremsætter et ændringsforslag til vedtægternes paragraf 2-4:

4. linje lyder således:

Medlemmer der ikke overholder denne frist vil få tilsendt en rykkerskrivelse, pålagt rykkergebyr Dkr. 10.00.

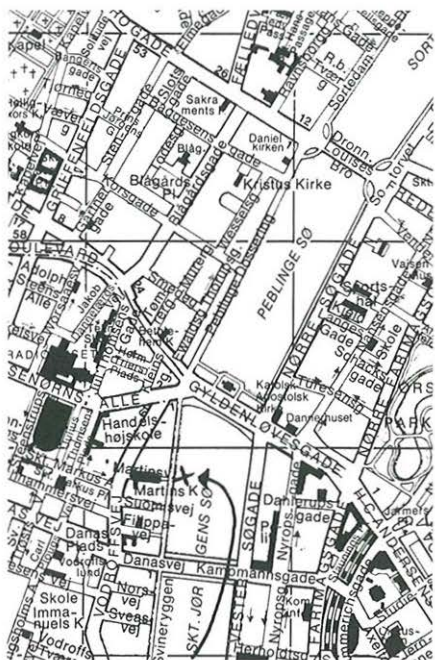
4. linje ændres til flg.

Restanceliste sættes i marts-nummeret af Norminor. Er kontingentet ikke indbetalt inden 1. april, betragtes medlemmet som udmeldt.

Grunden til af vi ønsker ændring i vedtægterne omkring dette punkt er, at det er forbundet med en del udgifter og en del arbejde at udsende rykkere. I stedet vil der i marts-nummeret af Norminor være en liste over dem der ikke har indbetalt kontingentet til tiden. Marts-nummeret af Norminor, som udkommer ca. en måned efter sidste betalingsfrist, vil altså være det sidste man modtager, hvis man ikke indbetaler sit kontingent.

Bestyrelsen

Tilmeldingskupon og vejbeskrivelse finder du på næste side



Her bor Taxa Kbh., Martinsvej 8



Her ligger Medborgerhuset Pilegården, Brønshøjvej 17.

Tilmelding

Antal pers.

Morgenkaffe hos Taxa, Martinsvej 8

Spisning, Medborgerhuset, Pilegården, Brønshøjvej 17.

Generalforsamling, Medborgerhuset, Pilegården, Brønshøjvej 17.

Medl. nr.: _____

Navn: _____

Kuponen eller kopi sendes til:

A-1245 Klavs Juul Nielsen, Lejrevej 14, 2700 Brønshøj

Senest den 19. februar 1994

PRIMUS TREFF 1994

Week-enden 19.-20. februar ønsker Oslo-gruppa nok en gang velkommen til Primus-treff. Treffet vil i år foregå ved Stangebrøtt i Rømskog, ca. 115 km øst for Oslo like ved svenskegrensen.

Reiseruten vil derfor denne gangen være som følgende. Møteplass for alle som kommer via Oslo blir Texaco-stasjonen på Gjelleråsen. Kjør riksveg 22 mot Lillestrøm, Fetsund. Videre riksveg 170 mot Bjørkelangen og Setskog, og herfra riksveg 21 mot Rømskog. For dere som kommer via Svinesund kjøres riksveg 21 Halden, Ørje, Rødnes, Rømskog.

Møtetid Rømskog vil bli ca. 10.00. Starttidspunkt Gjelleråsen vil være 8.00. Kjøretid Gjelleråsen - Rømskog blir ca. 2 timer, inkludert en stopp på Bjørkelangen for kjøp av mat og drikke osv.

Undertegnede vil slutte seg til følget når det passerer Aurskog.

Husk på....

Varmt undertøy (ull)

Vindtett yttertøy

Lue, votter, skjerf

Varme støvler

Tøyombytte (om man skulle bli våt)

Skier, staver, pilkeutstyr

PRIMUS, sovepose, liggeunderlag

Snekjeder, skoffe

Godt humør.

Er det noe dere vil vite ring Olav på telefon nr. 63 86 38 71 etter 17.00 (Norge).

Påmeldingsfrist 1. februar. Vel mødt.

A-005 Olav Bjørge

ØSTJYLLAND

Godt nyttår til alle. Søndag den 5. december affholdt Østjylland juleafslutning hos Per. Vi havde en hyggelig eftermiddag med gløgg og æbleskiver.

Søndag den 20. februar kl. 14.30 afholdes årsmøde hos John og Karen, Stejnagervej 8, Nyborg, 7160 Tørring, tlf. 75 80 53 84. Alle er velkomne!

Dagsorden

1. Valg af dirigent

2. Årsberetning

3. Regnskab

4. Valg af bestyrelse

5. Kommende aktiviteter

6. Evt.

Mød op og få indflydelse på Østjyllands kommende aktiviteter. Vel mødt!

A-738 Per Madsen

MÆRKNING MOD TYVERI

På generalforsamlingen 1993 blev tyveri af Minorer omtalt. Jeg har selv købt dele fra en stjålet Minor, og det var kun fordi jeg fik så mange dele, at jeg kunne genkende bilen, at tyveriet overhovedet blev opdaget. Resultatet af debatten på generalforsamlingen blev en beslutning om at investere i gravør-værktøj og klistermærker med en påskrift, hvori klubbens logo indgår.

Gravør-værktøjet er nu indkøbt, og kan rekvireres ved henvendelse til mig. Det indkøbte gravørværktøj kan bruges til mærkning af metal, glas og til dels træ. Vi har endnu ikke fået fremstillet klistermærker, så hvis nogen ønsker indflydelse på mærkernes udseende, må de rette henvendelse til undertegnede snarest.

Det er tanken, at medlemmer, som i fremtiden låner gravørværktøjet, samtidig får tilsendt to klistermærker og et sæt A4-ark med stregtegninger af en række reservedele, så mærkningsstedet kan afkrydses. Dette giver mulighed for ved kombination af mærkningens placering på enkeltdelene at finde frem til ejeren, selvom en tyv måtte have bortslebet mærkningen. I øvrigt fortæller politiet, at der findes en effektiv metode til at aflæse en kode, selvom den er bortslebet ! Det er specielt nemt, når gravørpenen er af

den type, der virker ved at hamre i metallet - derfor er en sådan model blevet indkøbt.

Både politi og forsikringselskaber anbefaler personnummeret som kode. Det giver mulighed for at spore ejeren, hvis de implicerede skulle være ubekendte med vores NMMK-ordning.

Ved tyveri kunne ejeren indsende kopi af omtalte reservedelsoversigt til NORMINOR, så alle kunne holde øje på stumpemarkeder o.s.v.

Der vil blive fremstillet klistermærker med norsk, svensk og dansk tekst. Klistermærkernes endelige form er ikke fastlagt, men de kunne f.eks se sådan ud :

**Denne
Morris Minor
er mærket mod
TYVERI**



eller

**Alle dele på
denne bil er
mærket mod
TYVERI**



KONKURRENCEN

I den netop afsluttede konkurrence om højeste stelnummer for Van og Pick-up har jeg modtaget 11 henvendelser. Mange har været ledsaget af venlige kommentarer og små historier om bilerne - mange tak for det.

Jeg kan oplyse, at certifikatet er ca. 2 - 3 måneder undervejs. Det betyder af certifikatvindere for personbiler snart hører fra mig, men jeg har endnu ikke modtaget certifikaterne, og kan derfor heller ikke skrive om produktionstidspunkt o.s.v. Jeg har imidlertid modtaget certifikatet for vores egen 2-dørs (nr. 1287782), og den var produceret 30/10 1970 - blot 12 dage før produktionen ophørte ! Mange af de indsendte stelnumre for 2-dørs tilhører derfor biler, der er produceret meget sent.

Af de indsendte stelnumre var følgende de højeste :

Pick-up :

326577, ejes af A-1245 Klaus Juul Nielsen, Danmark.

Van :

323421, ejes af A-1642 Christer Wiberg, Sverige.

Begge disse biler er specielle. Pick-up'en er produceret i 1972, men først indregistreret i 1973. Andet steds i bladet omtaler jeg oplysninger fra Centralregistret for Motorkøretøjer. Af disse data fremgår det, at ud af 3 varevogne (d.v.s. Van + Pick-up), som blev indregistreret første gang i 1973, findes nu kun Klaus' Pick-up ! Det er imidlertid ikke den sidst indregistrerede, fordi der var i 1992 én overlevende varevogn, som blev indregistreret første gang i 1976. Desuden ses én førstegangsregistrering i 1992 ! Mon der er blevet importeret en varevogn...?

Christer Wiberg's Van er speciel simpelthen fordi, der i hele Sverige i 1992 kun var indregistreret 10 Van + Pick-up. Desuden er den først importeret i 1978, og den er højrestyret. Den er for tiden ved at blive renoveret, og den kan muligvis ses på næste sommertræf.

MORRIS MINOR OG STATISTIK

I forbindelse med den netop afsluttede konkurrence om højeste stelnummer løb jeg ind i interessante oplysninger om Morris Minor i Danmark.

I NORMINOR nr. 82 er gengivet en artikel fra Fagbladet »Chaufføren« oktober 1971. Her fortælles det, at den sidste Minor DOMI havde på lager

blev foræret til Danmarks Tekniske Museum i Helsingør. Jeg har kontakttet museet, og de fortæller, at stelnummeret er 1288025. Der er altså ikke tale om den sidst importerede Minor (nr. 1288317) !

Ifølge oplysninger fra Centralregistret for Motorkøretøjer var der d. 31/12 1992 indregistreret 2317 Morris

Minor personbiler i Danmark. Heraf var 218 registreret første gang i 1971, så det er muligt at der kører Minorer med endnu højere stelnummer end vore vinderbiler - måske kører 1288317 stadig rundt ? Selv om konkurrencen er overstået, kunne det være interessant at høre fra medlemmer, der ejer biler med højere stelnummer end vinderbilerne.

Oplysningerne fra Centralregistret for Motorkøretøjer er siden 1959 blevet samlet af Automobilimportørernes Sammenslutning og udgivet. Siden 1974 findes opgørelser over de enkelte fabrikkers modeller - bl.a. Morris Minor. Det er oplyst hvor mange der er indregistreret pr. 31/12 og hvornår disse biler blev registreret første gang (disse oplysninger går dog kun 10 år tilbage). Oplysningerne har jeg samlet og suppleret med 1992-data fra Centralregistret for Motorkøretøjer.

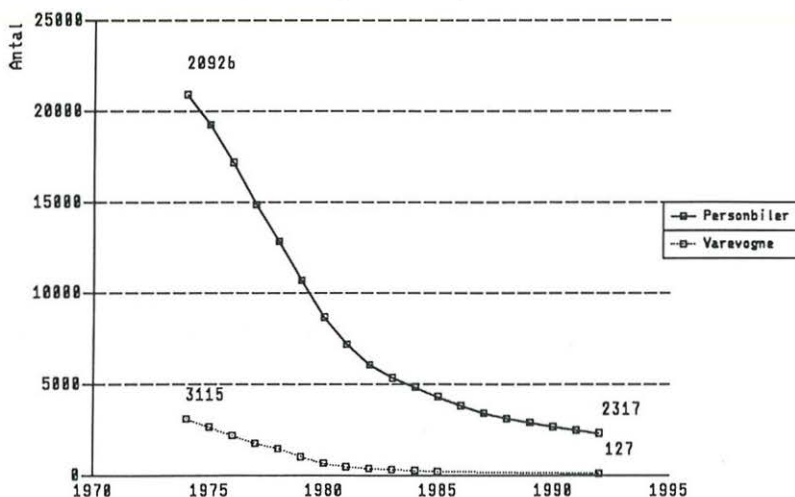
Se ill. nr I.

Det skal nævnes, at der også findes Minorer, der kun er registreret som »Morris« - de indgår ikke i statistikken. Specielt i starten af Minorens produktionsperiode tog man det afslappet med registreringen af type og model.

Kurven viser en nogenlunde konstant »dødsrate« omkring 2100 personbiler pr. år i sidste halvdel af halvfjerdserne - det er jo rystende læsning for Minor-venner...! For varevogne er dødsraten ca. 450 stk pr. år i perioden. Siden 31/12 1985 har der været et gennemsnitlig fald på 290 personbiler pr. år - dog mindre på det sidste. Varevognbestanden er reduceret med gennemsnitlig 15 biler pr. år til 127 stk pr. 31/12 1992. Det er helt deprimerende læsning...Det ser dog ud til tabsraten er faldende og der bliver derfor passet bedre og bedre på de sidste overlevende Minorer.

I NMMK's nye medlemsliste findes 677 medlemmer, heraf ca. 560 danske.

Overlevelseskurve for Morris Minor i Danmark
Antal registrerede pr. 31/12



Forestiller man sig, at hvert medlem har én bil vil ca. 20% af de overlevende Minorer være ejet af et NMMK-medlem. Omvendt betyder det, at 4 ud af 5 Minor-ejere enten ikke kender NMMK eller ikke ser nogen grund til at være medlem af vores klub.

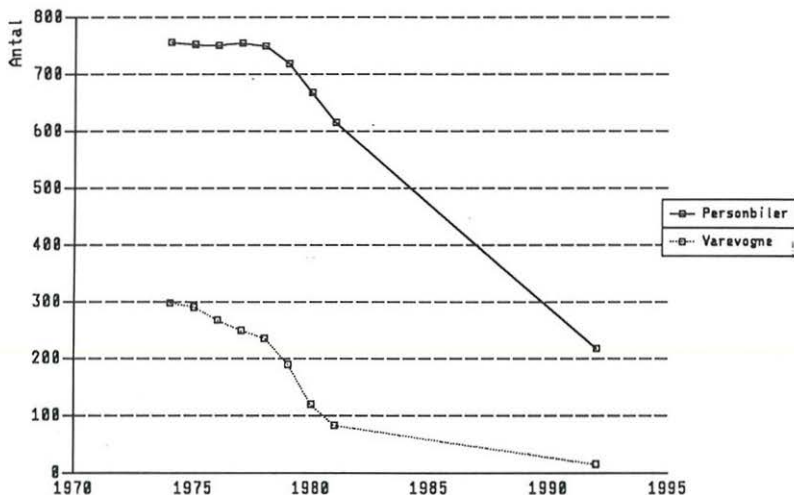
I Danmark er det netop vedtaget at indføre en »skrotningspræmie« pr 1/1 1994. D.v.s. ejere af biler ældre end 10 år får et beløb hvis de kan dokumentere, at de har ladet deres bil ophugge. Hermed ønsker regeringen at fjerne så mange som muligt af de gamle stærkt

men med en skrotningspræmie på 6500 Dkr. er jeg glad for, at mit reservedelslager er fyldt ! - Men skulle der være medlemmer, der kunne komme i tanke om at skrotte deres cabriolet for 6500,- må de endelig ringe - så finder vi nok ud af noget....

De omtalte data gør det muligt at følge en enkelt generation. Herunder ses antallet af overlevende Minorer pr 31/12 som blev indregistreret første gang i 1971.

Se ill. nr. II.

Overlevelseskurve for Morris Minor registreret første gang i 1971
Antal registrerede pr. 31/12



forurenende og dårligt vedligeholdte - og derfor farlige - biler. Bilparkens gennemsnitsalder skal med andre ord ned. Hvad dette kommer til at betyde for Minorbestanden, kan give onde drømme om natten ! Desuden bliver det hundedyrt, at købe reservedelsbiler. Jeg har selv tidligere købt udrangerede Minorer for under 500 Dkr. og derved fået mange billige reservedele,

Disse kurver viser, at personbilerne begyndte at blive udskiftet i 1979, altså med ca. 9 år på bagen. Det ses dog også, at 31/12 1992 var der stadig knap 30% tilbage. For varevognenes vedkommende ses en meget kortere levealder. Allerede i 1975 kan det ses at udskiftningen er begyndt og i 1992 er der kun ca. 5% tilbage ! Noget kunne tyde på, at det i fremtiden bliver Van

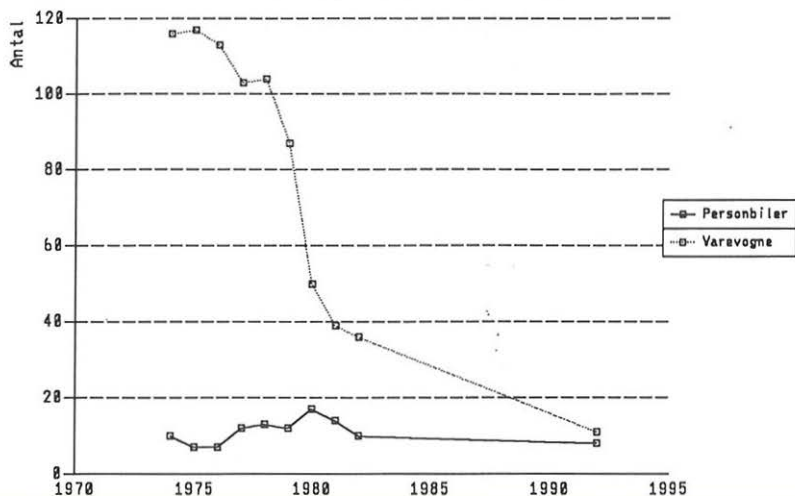
og Pick-up, der er de sjældne modeller. Af 298 årgang 1971 varevogne findes der i 1992 kun 16 tilbage....

Der findes også en 1972-generation. Der blev ikke produceret personbiler i 1972 og kun få varevogne, men der stod stadig nogle hos forhandlere rundt omkring.

Se ill. nr. III.

cering af den model der i Danmark hed Combi. Det er en Traveller med afblændede sideruder og uden bagsæde. Denne Combi kunne indregistreres som varevogn og dermed beskattes mere lempeligt end personvogne. Imidlertid har mange ejere med tiden monteret sideruder og bagsæde i bilen, der derved bliver til en personbil

Overlevelseskurve for Morris Minor registreret første gang i 1972
Antal registrerede pr. 31/12



Kurven for varevogne viser igen en høj dødelighed efter ca. 5 år og i 1992 er kun ca. 10% tilbage. For personvognenes vedkommende ses nogle underlige udsving. F.eks. er der i 1980 17 Minorer som blev registreret første gang i 1972, men i 1974 var der kun 10 personvogne fra 1972 - hvor kommer de sidste 7 fra? Nogle kan være afmeldt under reparation og så dukke op igen senere, men det kan ikke forklare fænomenet helt. Da der næppe er tale om en fejl (?), må der være en forklaring. Den kunne ligge i en omklassifi-

ved omregistrering. I dag er det mere almindeligt at se Travellere med dansk produceret siderude i ét stykke end originale engelske Travellere med to-delt siderude med åbneanordning. En omregistrering af Combimodeller kan også være medvirkende årsag til det tidligere omtalte kraftige dyk for varevogne få år efter indregistreringen. Under alle omstændigheder findes der pr 31/12 1992 stadig 8 personbiler som blev registreret første gang i 1972.

Dette var forholdene i Danmark. Men hvordan ser det ud i Norge og

Sverige ? I Christer Wiberg's venlige brev til mig i forbindelse med certifikatkonkurrencen nævner han Trafik Säkerhets Verket i Sverige. Herfra er det oplyst, at der i hele Sverige findes 63 Van + Pick-up's, men heraf er kun 10 stk indregistreret pr. 1992. Hvis det var muligt at vride flere oplysninger ud af data, var der sikkert et medlem eller

to, der fandt det interessant. Jeg skal derfor opfordre medlemmer fra de andre nordiske lande til at skaffe oplysninger fra deres respektive registre og skrive et indlæg i NORMINOR. Eller evt. sende data til klubben, da der ofte er folk, der spørger om hvor mange Minorer, der er tilbage.

A-839 Simon Marsbøll

Der kom et brev....

SOMMERTRÆF OG ORIGINALITET

Jeg læser med interesse Norminor, og i september-nummeret har jeg hæftet mig ved to artikler. Resultat af sommertræf 93 og sommertræf og originalitet.

Jeg finder det rimeligt, at stille krav til dokumentation for bilens originalitet som angivet i artiklen. Men så må man også med rimelighed kunne forlange, at det er uvildige der foretager bedømmelsen af disse biler.

Det der kan ske ved den nuværende afstemning er, at hvis en lokalgruppe er stærkt repræsenteret ved sommertræffet, kunne det tænkes at den ville stemme på en fra lokalgruppen - og det er vel også meget naturligt. Men det er ikke en korrekt afgørelse!

Forslag:

Original klassen bedømmes af 3 dommere uden særlige relationer til deltagerne, og med et rimeligt professionelt kendskab til bilerne.

Den åbne klasse bedømmes af deltagerne som hidtil.

A-1704 Hans Erik Hansen

Svar fra redaktøren...

Jeg synes i og for sig at dit forslag er godt, men der er et problem i det. Med det deltagerantal der er på sommertræffet bliver det meget svært at finde 3 personer som ikke på den ene eller anden måde vil være »partisk« i sin bedømmelse af en bil!

Derfor synes jeg at den måde afstemningen har forløbet de sidste år er et godt kompromis til mange tidligere stillede forslag til bedømmelsen i originalklassen.

Det går i sin enkelhed ud på at 3-4 medlemmer, nemlig en repræsentant fra Norge, Sverige og Danmark og evt. et par entusiaster mere, som alle bliver udvalgt på selve træffet, går rundt og »godkender« de enkelte biler som ønsker at deltage i originalklassen. D.v.s. at de ser efter at bilen i de væsentligste træk opfylder de krav, som certifikatet (som er et krav for opstilling i klassen) beskriver. Det betyder at ingen enkelt person træffer en afgørelse omkring en enkelt bil, men at flere personer bliver enige om det. Jeg synes det er meget rimeligt at medlemmerne får lov

til at give deres mening til kende, ved så at finde een enkelt vinder i hver gruppe, i stedet for at de 3-4 personer gør det - og så på resten af træffet må høre for, at »det skulle have været den bil i stedet for den bil der vandt« eller »den var ikke så original som den« o.s.v. Hvis vi nu bliver ved træffet i Trollhättan, så var der kun 2 deltagere i 2-dørs klassen, resten var kun repræsenteret ved en enkelt bil. Det betyder så, at alle får en præmie med hjem, undtagen den ene 2-dørs. Selv om der er kommet væsentligt flere originale biler til træffene de senere år, er der nok stadig lang tid til der bliver rigtig

hård konkurrence om trofæerne i denne klasse.

Vi skal jo også lige tage i betragtning at det hele egentlig kun er for sjov og passe på at vi ikke sår for megen splid mellem de enkelte medlemmer, men forsøger at holde det hele på et plan, hvor folk ikke bliver skræmt væk af sindrige regler og bestemmelser, men opfatter foreningen som det den er - nemlig en selskabelig sammenslutning af Morris-elskere, som på tværs af grænserne kan finde ud af at hygge sig og få nogle oplevelser som man glædes over i mange år.

A-232 Morten Westermann

HJEM TIL FÆDRELANDET

efter 36 års landflygtighed

Siden vores tur til Tjekkoslaviet, som jeg skrev om i et tidligere nummer af Norminor, havde vi i familien jævnlige talt om engang at holde ferie i England.

I år gjorde vi det så, og det foregik som sidst i vores 4-dørs fra 57. Bilen havde siden turen til Tjekkoslaviet været brugt dagligt i en længere periode medens varevognen blev restaureret, men ud over almindelig løbende service var der ikke lavet noget ved den.

Inden turen fik den et bremsecheck, den blev smurt og fik skiftet olie hele vejen rundt samt nye platin og tændrør. Den havde gennem nogen tid haft problemer med at holde strømmen, formentlig på grund af et batteri, der synger på sidste vers, men jeg regnede med at den nok kunne klare en tur til

et land, hvor man ikke kører med lys om dagen. Jeg tog lige en benzinpumpe med for en sikkerheds skyld, men ellers ingen reservedele. Skulle uheldet være ude kan de jo nemt skaffes på stedet derovre.

Denne gang var vi kun tre afsted, sønnen har nået den alder hvor man går sine egne veje i ferien, så der var plads til noget så luksuspræget som campingstole.

Søndag d. 4. juli kørte vi ombord på Dana Anglia i Esbjerg og havde nogen spekulationer om hvordan det ville være at skulle køre i den forkerte side af vejen.

Mandag eftermiddag fik vi så ild-dåben på vej fra Harwich til London. Det var en noget mærkelig fornemmelse i starten, hvor man næsten skulle gøre vold på sig selv engang imellem,

men det varede ikke ret længe før jeg vænnede mig til at se til den forkerte side og køre venstre rundt i de mange rundkørsler.

Første overnatning var på Campingpladsen Abbey Wood i det sydøstlige London. Der boede vi i tre dage, lod bilen stå og tog toget ind til London på 25 minutter.

Jeg skal ikke trætte jer med indgående beskrivelser af alt hvad vi så på turen, det var nemlig ikke så lidt. Noget af det mest anbefalelsesværdige vil jeg nævne i forbifarten og så koncentrere mig om et par enkelte ting, der nok har speciel interesse for »biltosser«. Men herom senere.

Efter dagene i London gik turen sydpå til Portsmouth. D-dagsmuseet og Nelsons flagskib, »Victory«, fra sla-

get ved Trafalger i 1805 kan varmt anbefales.

Fra Portsmouth kørte vi vestpå, overnattede i New Forest, var ude på Portland og derefter videre helt ude langs kysten ad den utroligt smukke vej fra Portland til Exeter. Næste overnatning var i Dawlish på grænsen mellem Cornwall og Devon.

Fra Dawlish kørte vi tværs over Dartmoor, et stort bakket hedeområde, hvor får og heste går frit omkring og hvor naturen kan tage vejret fra én. Dartmoor kendes nok herhjemme bedst fra Baskervilles Hund og Dartmoor Prison. Vi så ingen af delene, men en masse andet godt.

Vi var lige en tur inde i en gammel kobbermine i Morwellham, og efter en overnatning undervejs kørte vi ud til



Camping på en nedlagt flyveplads i New Forest. Betonen i forgrunden engang parkeringsplads for en Spitfire.

vestkysten ved Bude og fulgte vejen langs kysten op over Exmoor og endte i Cheddar.

Det var efterhånden gået op for mig at England er et bakket land. Siden Portsmouth var det gået op og ned hele tiden gennem vores tur i det syd-vestlige hjørne af landet. Englænderne er meget flinke til at skilte med bakker forude, med angivelse af hvor mange procent vejen går op eller ned. Rekordnen var en 25% nedfart ved Lynton ad en laaang snoet vej, hvor der med jævne mellemrum var lavet »panikafkørsler« med dybt sand som man kunne køre ud i hvis man mistede kontrollen over køretøjet. Turen ned foregik i 1. gear, og så var det oven i købet også nødvendigt at bremse en stor del af tiden. Mine tanker gik til tromlerne, men de nåede dog ikke at blive for store inden vi var nede.

En anden karakteristisk ting ved de engelske veje vi oplevede var de mange sving. Der var stort set ikke 10 meter lige vej nogen steder. Når dertil kommer at der langs mange af vejene er høje hække eller stendiger så bliver det først rigtig sjovt. Englænderne selv tager sig tilsyneladende ikke af det, efter danske forhold, manglende udsyn. De kører stærkt, også på de mindste veje. Vi andre tog den mere med ro, og de flinke folk bar over med køen der jævnlgt opstod bag os. Den gode vejbeliggenhed og styreegenskaber vores Morrisser har kom rigtig til fuld udfoldelse. Det var en fornøjelse.

Efter dette sidespring om de engelske veje tilbage til Cheddar. Vi så de underjordiske huler og fortsatte på den eneste rigtige regnvejsdag til Bath.

Ud over at den centrale bydel er præget af den flotte georgianske arkitektur, er der for Morrisfolk også en anden attraktion i byen, nemlig Charles Wares Morris Minor Center på Lower Bristol Road.

Vi besøgte værkstedet, hvor de renoverer bilerne. Der var gang i ca. 10 omfattende restaureringer. Det vi så de lavede, så godt ud. Specielt spændende var selvfølgelig deres ombygninger med skivebremser, andre støddæmpere m.m., men det var dyrt og jeg ved ikke om det kan godkendes herhjemme. Under alle omstændigheder er det jo ikke noget for dem der gerne vil holde deres biler originale, men der er nok ingen tvivl om at sikkerhed og køreegenskaber forbedres.

Så deres arbejde godt ud, var værkstedet til gengæld den største faldefærdige rodebutik nord for Ækvator. Utroligt at man kunne lave ordentligt arbejde i de omgivelser.

Et andet sted i Bath havde de deres reservedelsafdeling og et helt tredje sted, i Inkpen nær Hungerford, afdelingen for køb og salg af biler.

Hvis andre har planer om et besøg er det værd at vide, at der er en meget udmærket campingplads ca. 10 minutters kørsel fra Minor Centret.

Fra Bath gik vores tur til Wales hvor vi først så Big Pit Mining Museum i Blaenavon. Museet består af en nedlagt kulmine, hvor vi, forsynet med hjelme, pandelamper og gasmasker, blev taget med mineelevatoren ned i dybet og vist rundt i gangene af en tidligere minearbejder. Det er en oplevelse man ikke må snyde sig selv for hvis man kommer på de kanter. De næste par dage kørte vi rundt i Wales,

ud til kysten ved Aberystwyth og tilbage igen med retning mod Danmark.

Vi gjorde holdt i Malvern syd for Worcester. Det var der én der havde anbefalet os. Der ligger nemlig Morgan-fabrikken og den kan man komme ind at se. Det er helt uformelt, man kan gå rundt som man har lyst til, og se hvordan man lavede biler før krigen.

Fabrikken har ca. 100 ansatte, som laver 10 biler om ugen. Det meste af det er håndarbejde, og der er 4 års ventetid hvis man har lyst og råd til en ny Morgan.

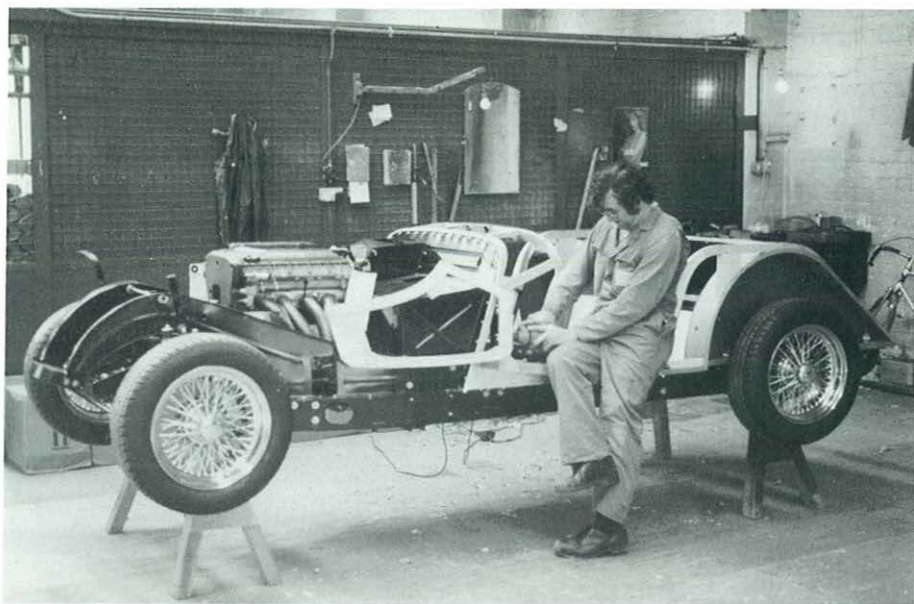
Det tager ca. 8 uger fra man starter med den rå chassisramme til der står en færdig bil. Som et kuriosum kan man sammenligne med min Morris som blev påbegyndt d. 16. maj 1957, var

færdig d. 17. og blev afsendt til Danmark d.18., men den blev der nok heller ikke kælet for i samme grad.

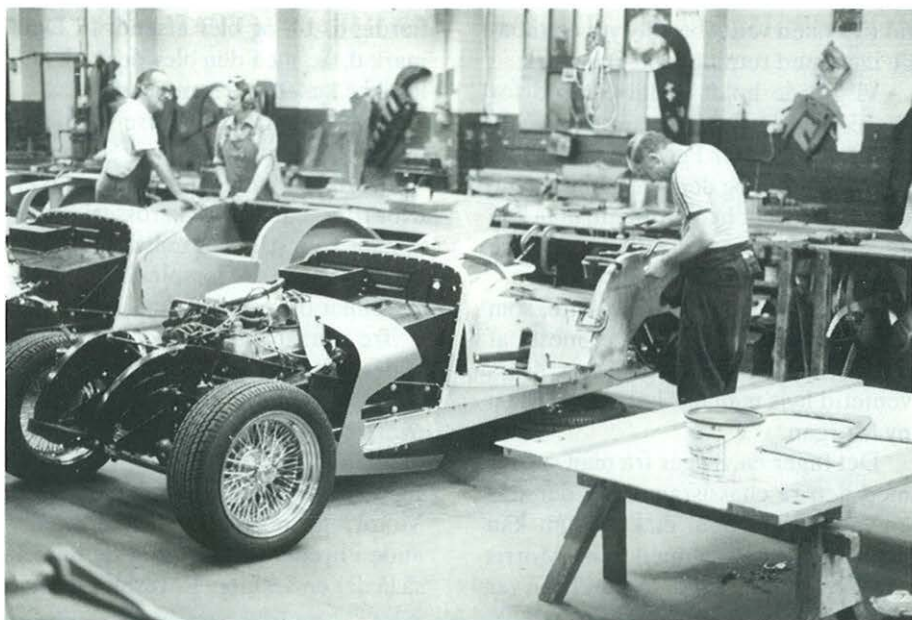
Fabrikken fremstiller selv en stor del af bilens komponenter.

Fabrikken har eget maskinsnedkeri hvor trærammerne til karosseri og døre m.m. fremstilles og maskinværksted hvor der laves forspindler, bremsetromler og meget andet.

Tre syersker sad og syede sæder og andet indtræk, hvorefter en mand med en lille hammer sømmede læderet over dørtrinnet fast i krydsfinerbunden med små blå søm. Man følte sig unægtelig sat noget tilbage i tiden. Motor, gearkasse og bagtøj købes »ude i byen«. I de fleste af de biler vi så lå der en 3,9 liters Rovermotor, men



Fra Morganfabrikken. Nok den eneste bilfabrik i verden hvor »samlebåndet« består af træbukke. Chassisrammen er i den første hal blevet forsynet med motor, gearkasse, bagtøj og hjul. Så skubbes den pr. håndkraft til denne hal hvor karosseriets træskelet monteres. Derefter pr. håndkraft videre til næste hal.



Her monteres karosseriets pladedele. Der kan vælges mellem aluminium og stål.



Slut på besøget. M + M. Morris og Morgan. Det er Morris i forgrunden, og de ville ikke bytte - mærkeligt nok.

den fås også med en mindre motor. Bilen vejer kun 800 kg, så det er noget der går fremad.

Jeg havde en meget sjov oplevelse da jeg gik rundt på fabrikken. På et tidspunkt henvendte en yngre dame, som også var på besøg, sig til mig, og spurgte om det var mig der var kørende i den sorte Morris på parkeringspladsen. Hun fortalte, at hendes far havde arbejdet på Morrisfabrikken, hvor han sammen med Issigonis havde stået for udviklingen af Morris Mascot. Hun havde den første prototype stående hjemme i garagen, og havde iøvrigt kendt Issigonis godt og jævnligt besøgt ham indtil han døde for nogle få år siden.

På hendes anbefaling blev turens næste mål bestemt.

I Gaydon, tæt ved Stratfordupon Avon, var der i maj åbnet et helt nyt museum, The Heritage Motor Center, nu hjemsted for British Motor Industry Heritage Trust.

I et imponerende bygningskompleks, bygget til formålet, og vist nok betalt af Rover Group, vises et utal af engelske og kun engelske biler fra de fabrikker som på en eller anden måde er eller har været en del af »vores« bilfamilie: Rover, Morris, Austin, Wolseley, MG og flere andre.

Stor var min fryd da jeg så at netop min bil stod der: en sort 4-dørs, omend et par år yngre end min, men samme model.

Minorerne var flot repræsenteret på museet. Foruden »min bil« kunne man se den allerførste, som fabrikken



Fra Motorcentret: Cabriolet, brandbil og »min bil«.



Den første Morris Minor fra samlebåndet



Endelig hjemme i Cowley igen



Store huller i jorden, og bjerge af murbrokker. Her er de sidste rester af den fabrik hvor vores biler blev samlet

i sin tid opsporede og byttede med en ny Morris Million. Der var også en cabriolet, en bindingsværk og endelig den lille søde brandbil fra fabrikken.

Apropos fabrikken, hvad er så en Morristory til England værd, hvis man ikke gør sin bil den tjeneste at lade den se hvor den er født?

Derfor kørte vi til Oxford, hvor vi i forstaden Cowley opsøgte den gamle fabrik hvor de fleste af vores biler blev samlet.

Det samlede fabrikskompleks, nu Rover Group, ligger på begge sider af den store ringvej rundt om Oxford. På ydersiden af ringvejen ligger den nyeste del af fabrikken, og på modsatte side skulle den gamle fabrik så befinde sig.

Netop da vi var der, var man igang med at rive alle de gamle fabriksbygninger ned. Når I læser dette eksisterer de bygninger, hvor vores biler blev samlet, ikke længere.

Det er tilladt at fælde en tåre.

Vi var der en lørdag aften, hvor alt var stille, men ved gate 16 fandt jeg en portvagt som udpegede halvdelen af

den hal hvor samlebandet var. Resten af den var allerede et bjerg af murbrokker. Det var næsten helt vemodigt at gå rundt og fotografere murbrokker, men vi nåede det altså i allersidste øjeblik.

Næste dag kørte vi, for en gangs skyld ad motorvejen, til London for næste dag, mandag d. 19. juli, at begive og til Harwich og sejle hjem igen.

På de godt 2 uger fik vi kørt ca. 2300 km. Bilen kørte upåklageligt, men havde det ind imellem noget svært med de stejleste bakker. Det er godt at både første og andet gear er opfundet. Der var en enkelt mislyd: Lige efter vi var rullet i land fra færgen i Harwich hostede den et øjeblik som om benzinpumpen tog en pause. På nøjagtig samme sted på hjemvejen skete det samme: en lille tøven før den fortsatte som normalt. Jeg er tilbøjelig til at mene at første gang må skyldes bilens glæde over at være hjemme igen og anden gang en stille protest mod atter at skulle forlade sit fædreland.

A-333 Poul Keller Jensen.

MINOR-OPLEVELSER I 1993

A-1245 Klavs Juul Nielsen har sendt os nogle billeder fra nogle af de arrangementer de har haft i Københavns-

gruppen i løbet af 1993. Han håber at billederne kan få endnu flere til at deltage i arrangementerne fremover!



Udflugt til Helsingør



Fra smøremødet ved Shell i Brønshøj



Fra Gavnø-turen og en tur til midt-sjælland



ROSER TIL EN FREMTRAGENDE OVERSIGT

I Norminor bliver der drukket umådeligt store mængder af kaffe. I Norge her til fjelde af »kaker«.

Af og til er der en meget velment og meget teknisk artikel om et emne eller en detalje, som man ikke har begreb om eller værre, endnu ikke har vedligeholdt, som en ægte Minor chefmekaniker bør gøre.

Seriøse NMMK medlemmer høres ved sammentræffene og ved generalforsamlingerne tale indforstået om serie MM og små og store baglygter, emner som en amatør specialist ikke har forstand på og følgelig rødmende holder kæft om.

Mange steder i verden har en sådan novice stået og gladet ind i gamle faldfærdige garager, maset rundt bag forladte tankstationer, er blevet mistroisk overvåget af lokale, når han stu-

derede rundt om Minorer af alle afskygninger og åbenbart aldre - men aldrig har vidst, hvad han så.

Derfor - en stor tak til A-839 Simon Marsbøll, for hans systematiske og letoverskuelige oversigt i Norminor nr. 86.

Artiklen skal være fast rejsekammerat i »Smarteneimeren« rundt på kloden.

Det er de utroligste steder, man kan finde en Minor, også i fineste stand og nu kan type og ca. årgang bestemmes uden risiko for at ryge i den lokale »kallebus«. Bag en tankstation på Butter Nut Street i Abilene, Texas, som indehaves af en svensker med fuldkæg ved navn Petterson, står der to Minors som nu kan bestemmes til at være serie MM'er.

Petterson var ved mit besøg ikke ret disponibel. Han blev hele tiden distra-

heret af noget, han havde inden i en brun papirpose.

Derimod var Adrians Minor helt sikkert en 60'er (se billedet taget i Santa Fe, New Mexico). Han havde yderligere en pick-up og en convertible, som jeg kunne få for 100 dollars eller gratis.





Begge biler i en stand, som man efter 35 års brug ikke drømmer om her i Norden. Men der er langt fra Santa Fe til Esbjerg, og da jeg kun kunne medbringe en ekstra bil blev det en Austin Healey MK III fra 1966. Som det ses på billedet transporteret i det rigtige selskab.

Hermed også en opfordring til Mi-

norejere, som tænker på at udskifte konens Fiat 127 eller hur?

Det er muligt at finde en Morris i Amerika, hente den hjem, betale gud og hver mand, sætte den i stand og stadig have en Minor convertible for 50.000 kr - og så er den helt original.

Efter evne giver jeg gerne gode råd.

H-1065 Henrik Hansen

MINOR'EN I ENGLAND

Når man som jeg næsten hver sommer kører rundt i England i min Traveller, (se artikel i Norminor nr. 82, marts 1993), ser man hvor populær Minor'en stadig er i England.

Man ser dem næsten overalt ikke kun som hobby- og showvogne, men daglige brugsvogne af alle typer. Na-

turligvis er alle ikke lige pæne. 25-40 år i daglig brug har sat sine spor, men de kører dog. Dansk politi ville nok i første omgang få et hjerteslag ved et paragraf eftersyn. Men i England ved det årlige M.O.T. (Minister Of Transport) godkendelse ser man hovedsageligt mere efter styretøj og bremses og dette

skal naturligvis være i orden. Rust og tæring kommer i anden række, for det går som regel kun ud over en selv, hvis vognen braser sammen. Bortset fra bremselys er lygter heller ikke så vigtige, bare man lover ikke at køre når det er mørkt. Lys i dagtimerne især i solskin anser man for fuldstændigt ubehageligt og latterligt. Hvis man ikke har blinklys eller dette ikke virker kan man bare række hånden ud af vinduet, det er stadig lovligt i England. Holdes hånden stille drejer man til den side hånden viser, bevæges hånden stopper man, eller drejer til modsat side af hånden. Metoden bruges ofte tillige med blinklys, der kun sidder for og bag, men ikke sideblink. En plast »veranda« til at sætte på vinduet gør at man altid kan holde vinduet åbent og hånden kan rækkes ud uden at man fryser om fingrene.

Med hensyn til træet på Traveller er man ved det årlige M.O.T. eftersyn meget streng. Bunden må godt være tæret væk bare træet er velholdt, for det er jo trækonstruktionen der egentlig holder, ihvertfald bagenden.

Det er uvist af hvilken grund især i Vest-England man ser flest Minor're af alle typer. I det nordlige England og i Scotland langt færre. På en tilfældig parkeringsplads i en by i det vestlige England talte jeg således 12 Minor're blandt de ca. 50 parkerede moderne vogne. Overalt ser man på landet mange vans og pick-ups originale eller pick-up bygget af ubestemmelige modeller. Man kan se mærkelige minitraktore oprindelig født som en Minor, forsynet med sære konstruktioner af spil, kraner og andre redskaber. Men nummerplader har alle, uanset hvor de

bruges, idet alle redskaber med motorer, selv små el-græsslåmaskiner til haver, har nummerplader.

Min Traveller vækker ikke særlig opmærksomhed i England. Mine sorte danske nummerplader ligner de ældre engelske og kun når man opdager at rattet sidder i venstre side kommer man ud for spørgsmålet, hvorfor jeg dog har flyttet det over til den anden side. På mit svar, at det er for nemmere at kunne åbne døren og stige ud på fortovet, ser man forstående ud, indtil man opdager jeg kommer fra et land med højrekørsel. »Flytter du så rattet tilbage når du kommer hjem«, spørger man. Jeg ville ønske jeg kunne, for ved min første Minor fra 1952 som var højrestyret, opdagede jeg, at der var visse fordele ved i Danmark at kunne stige ud på fortovet. Kun ved overhalinger var det et lille problem, men det forekom jo ikke så ofte med den svage sideventilet motor. Det er de færreste englændere der er bekendt med at engelske biler også leveres som venstre styring, alle engelske, selv udenlandske importerede vogne i England, har højrestyring. Så kommer en snak om højre og venstrekørsel og at det i Sverige tog een nat at gå fra venstre til højre, mens det i Danmark tog ca. 10 år før højrekørslen vandt indpas omkring 1893. I Danmark såvel som overalt i verden, hvor man har indført vejregler var det efter de gamle romerske vejregler nemlig at holde til venstre. Hvorfor man i alle, bortset fra den engelsk talende verden og enkelte andre, ændrede det til højrekørsel er en helt anden historie.

Reservedels-problemer til Minor findes ikke i England. Der findes mere

end 80 værksteder og reservedelsfirmaer udelukkende med Morris dele, over hele England. Mange annoncerer i det store 40 sideres blad *Minor Matters*, som udgives af den engelske *Morris Minor Owners Club*. Desuden er det overraskende at komme ind i en tilfældig moderne bilbutik et hvilken som helst sted i England og spørge efter en gængs reservedel som et relais, en del til benzinpumpen, en nåleventil eller et lygte glas til en Minor og den unge ekspedient ikke først slår op i diverse reservedelskataloger, men bare vender sig om på hylden og tager hvad man ønsker eller i sjældne tilfælde siger: »det kan vi have til i morgen«.

En af de største Minor specialister findes i Bath i Vest-England. Man får

tårer i øjnene når man udenfor ser 8-10 nye Minor're af alle typer. Her fås de nemlig ikke kun 100% renoverede, men også helt nye håndbyggede, med ægte læderindtræk, skivebremser, galvaniseret bund o.s.v. Man kan bestille en ny håndbygget med ens eget originale chassisnummer på betingelse af, man afleverer ens gamle Minor af samme type, lovligt i England, selv nummerpladen kan flyttes lige over på den nye! Vognen er nemlig teoretisk renoveret man i praksis helt ny, idet de fleste dele til de nye Minor're fremstilles i Indien, hvor også en produktion af Morris Oxford er genoptaget og importeres til England. En ny Minor med samme chassisnummer, fristende, men ulovligt for en dansker. Prisen er dog



Hvad med »certifikatet« når man køber en helt ny håndbygget Minor? Det tager man nu ikke så tungt på i England.

den samme som en ny Mercedes, men så har man også bil problemfri de næste 30-40 år.

På værkstedet ser man altid 5-6 Minor'ere under helt eller delvis renovering. Man har kun 2 egentlige lifte til reparationer, andre vogne ligger på siden eller på hovedet under opbygning i særlige drejbare rammer. Man kan se kvaliteten af de håndbyggede, det tager en lille måned at bygge en håndbygget Minor helt fra grunden.

I Minor butikken fås alle bøger og reparationshåndbøger m.v. ligesom der findes et utal af Morris Minor regalias for de rigtige Minor »Freaks«. Slips, T-shirts, vindjakker, mancheknapper, forskellige mærker, legetøjsminor'ere og modeller i alle størrelser og typer og meget mere. En 25 cm lang model af en Traveller som sparebøsse fremstillet i porcelæn kunne jeg dog ikke stå for.

At Minor'en også er populær i England i andre sammenhænge ses også af de mange film og TV film hvor forskellige typer Minor ses enten som »hovedperson« eller »statist« med berømte engelske skuespillere som John Cleese, Eric Sykes, Peter Sellers, »Lovejoy«, »Miss Marple« m.v. Enkelte TV film har været vist i dansk TV men ellers viser BBC (European Service Cable TV) også til Danmark tit film hvor en eller anden type Minor indgår. Der har således været 11 biografspillefilm, 41 TV film, og 2-4 reklame film for forskellige produkter, hvor alle typer Minors vises i forskellige sammenhænge. Fornylig udsendte BBC en rejsefilm om England, hvor man kørte hele England rundt i en Minor, som til slut på en morsom måde brød sammen

og slæbt resten af vejen. Ved dronningemoderens 80-års store fest show i Albert Hall var det da også en hvid Minor samt en blå Traveller, der kørte over scenen i præsentationsrækken af berømte engelske biler.

I Danmark er der vist kun i jule-TV »Nissebanden i Grønland«, som blev genudsendt i år, hvor »Fifi Jørgensen« kørte i en grøn Traveller, hvad jeg tit har måttet høre for - det var dog ikke min!

Man kan som daglig Morris Minor bruger, med besøg eller forbindelse i England være helt sikker på, at der vil i mange, mange år endnu stadig kunne fås alle reservedele, ja selv helt nye Minor'ere, hvis det engang bliver lovligt at bytte sin gamle til en helt ny håndbygget. Priser på reservedele i England er aldeles rimelige, især nu hvor man kun skal betale den engelske lave moms. Arbejdsløn for reparationer er meget billige. En ny benzintank, 2 nye bagfjedre, en dog lidt brugt men næsten ny dør/træstolpe, 2 nye bag- og bremselys til min Traveller, alt isat og udskiftet uden bestilling, mens jeg ventede omkring 3 timer. Pris incl. dele, arbejdsløn og moms 180£ (ca. 1800 kr) og så var det da ikke det billigste, hvad der senere blev mig oplyst og jeg havde ikke behøvet at køre helt til Vest-England for kun ca. 50 km fra Harwich (Esbjerg-Harwich ruten) ligger et stort Morris Minor Center og reparationsværksted.

NMMK-medlem nr 1841 - en ganske almindelig Morris Traveller bruger siden 1968, næsten 300.000 km.

Finn Wodschow

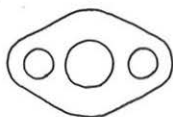
1300 ALLEGRO MOTOR

i en Morris Minor 1969

Jeg har længe syslet med tanken om en ny(ere) motor i min Minor fra 69, men det skulle jo gerne ligne den originale motor mest muligt. Derfor havde jeg på forhånd frasorteret en 1,3 Marina p.gr.a. oliefilteret. En Allegro motor derimod, har et filter mage til det oprindelige, bortset fra at det er et »smidvækfilter«. Nu var det jo ikke meningen, at det skulle koste en masse penge, for det er (var) lidt af et eksperiment.

Men altså, man tager en Allegromotor, smider gearkassen væk og demonterer krumtappen og smider den samme vej. Man er nu nødt til at have en Marina 1,3 krumtap, og er lejerne gode nok, kan man bruge dem igen, samme leje på samme søle naturligvis. For at bundkarret kan blive tæt i bag, er man nødt til at tage det bageste hovedlejedæksel fra Marinamotoren, men det kan man principielt ikke. Man kan jo prøve, men jeg fik det bageste hovedleje linieboret (og kun det bageste).

Så er der et lille problem med oliesien. Der er jo ikke noget gevind op i blokken. Men jeg tog en si fra Marinaen og fjernede cablainen og omløberen og stak røret op i blokken. På det bageste hovedleje er der jo gevind til det ene ben, og på det midterste skærer man 6 mm eller 1/4" gevind, eller hvad man nu har. På sugerøret anbragte jeg en O-ring med en tykkelse af 3 mm, og lavede et spændestykke der så således ud:



Materialet er ca. 5 mm tykt og man skal huske at rejfe det store hul, for at O-ringen bliver tæt. Jeg har spændt pladen med 2 stk 6 mm bolte. Man er jo nødt til at bruge bundkarret fra Marinaen, på grund af de større hovedlejer, men uanset om man kunne bruge bundkarret fra det ene eller det andet, skal der bores nogle få huller, og skæres gevind.

Forpladen er naturligvis fra Morris 1000 af hensyn til de forreste motorophæng, men jeg har brugt takthjul og kædestrammer samt takthjulsdæksel fra Allegroen.

Bagpladen bearbejdes som beskrevet af Morten Westermann i Norminor nr. 68. Svinghjulet har jeg taget fra den gamle motor, da Marinakoblingen jo ikke kan være i koblingshuset. Marina-svinghjulet har 6 bolte og Morris 1000 som bekendt 4, men da boltcirkeldiameteren er den samme, kan man bruge de 2 huller i det gamle svinghjul, og ridse de øvrige 4 gennem låseblikket. Man kan naturligvis lade krumtap og svinghjul afballancere, men i mit tilfælde, der jo var noget af et eksperiment, valgte jeg at spare de penge. Den ryster også lidt, men det er jeg sikker på er i orden, når jeg får en ny startkrans monteret. Udstødning må man jo stadig lave selv. Jeg brugte en lyddæmper fra en Cooper S og den bageste fra en Allegro, men det støjer lige i overkant.

Der er en lille detalje i forbindelse med kølesystemet. Allegroen har ingen omløbsslange mellem vandpumpe

og termostathus idet vandet løber gennem varmeapparatet. I topstykket sidder en prop, hvor studsene normalt sidder. Denne prop passer forøvrigt nøjagtigt i manifolden, hvor bremseforstærkeren var forbundet, og i vandpumpen er der en prop, man kan udskifte til en studs, eller slaglodde en studs på proppen. De omtalte studse er lagerware hos Anton Kamp, pris ca. 45 kr pr. stk.

I skrivende stund, har motoren kørt 14.000 problemløse km, bortset fra lidt karbureringsproblemer, men efter en konsultation hos tuningseksperter Kurt Molbech i Ørum Djurs, går den bare derudaf. På rullefeltet viste det sig, at den ydede 66,5 hk. på krumtappen, og der var svage tegn på at koblingen begyndte at glide.

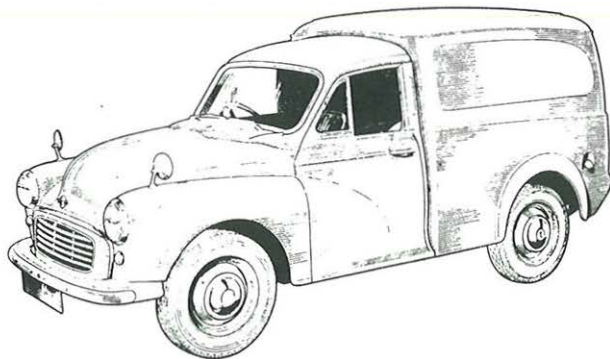
Der er lige et par bemærkninger, Ved ca. 10.000 km skiftede jeg krum-

tappen til en afbalanceret, men det gav faktisk ingen bedring. Der er jo heller ikke nogen, der siger at stempler og plejlstænger er lige tunge. Endelig kan der være en lille forskel i kompressionen. Nu leder jeg efter en Allegromotor med lavt kilometertal, og så skal jeg lave en superafbalanceret motor. Jeg har for nylig været på en hurtig sjællandstur, og ved 105 km/t næsten hele vejen, kørte jeg 12,1 km pr. liter.

En motor fra en Allegro automatic kan ikke bruges, da smøresystemet er helt anderledes.

Skulle nogen have noget at spørge om, er de naturligvis velkommen, også til at kigge ind på Mølleager 61 a, Lindved, 7100 Vejle, tlf 75 85 11 68.

A-1424 Martin Wiidau



Omregningstabellen er indsendt af A-1424 Martin Wiidau

Tip des Monats: Umrechnungstabelle von Zoll in Millimetern			
1/128" = 0,198 mm	33/128" = 6,548 mm	65/128" = 12,898 mm	97/128" = 19,248 mm
1/64" = 0,397 mm	17/64" = 6,747 mm	33/64" = 13,097 mm	49/64" = 19,447 mm
3/128" = 0,595 mm	35/128" = 6,945 mm	67/128" = 13,295 mm	99/128" = 19,645 mm
1/32" = 0,794 mm	9/32" = 7,144 mm	17/32" = 13,494 mm	25/32" = 19,844 mm
5/128" = 0,992 mm	37/128" = 7,342 mm	69/128" = 13,692 mm	101/128" = 20,042 mm
3/64" = 1,191 mm	19/64" = 7,541 mm	35/64" = 13,891 mm	51/64" = 20,241 mm
7/128" = 1,389 mm	39/128" = 7,739 mm	71/128" = 14,089 mm	103/128" = 20,439 mm
1/16" = 1,588 mm	5/16" = 7,938 mm	9/16" = 14,288 mm	13/16" = 20,638 mm
9/128" = 1,786 mm	41/128" = 8,136 mm	73/128" = 14,486 mm	105/128" = 20,836 mm
5/64" = 1,984 mm	21/64" = 8,334 mm	37/64" = 14,684 mm	53/64" = 21,034 mm
11/128" = 2,183 mm	43/128" = 8,533 mm	75/128" = 14,883 mm	107/128" = 21,233 mm
3/32" = 2,381 mm	11/32" = 8,731 mm	19/32" = 15,081 mm	27/32" = 21,431 mm
13/128" = 2,580 mm	45/128" = 8,930 mm	77/128" = 15,280 mm	109/128" = 21,630 mm
7/64" = 2,778 mm	23/64" = 9,128 mm	39/64" = 15,478 mm	55/64" = 21,828 mm
15/128" = 2,977 mm	47/128" = 9,327 mm	79/128" = 15,677 mm	111/128" = 22,027 mm
1/8" = 3,175 mm	3/8" = 9,525 mm	5/8" = 15,875 mm	7/8" = 22,225 mm
17/128" = 3,373 mm	49/128" = 9,723 mm	81/128" = 16,073 mm	113/128" = 22,423 mm
9/64" = 3,572 mm	25/64" = 9,922 mm	41/64" = 16,272 mm	57/64" = 22,622 mm
19/128" = 3,770 mm	51/128" = 10,120 mm	83/128" = 16,470 mm	115/128" = 22,820 mm
5/32" = 3,969 mm	13/32" = 10,319 mm	21/32" = 16,669 mm	29/32" = 23,019 mm
21/128" = 4,167 mm	53/128" = 10,517 mm	85/128" = 16,867 mm	117/128" = 23,217 mm
11/64" = 4,366 mm	27/64" = 10,716 mm	43/64" = 17,066 mm	59/64" = 23,416 mm
23/128" = 4,564 mm	55/128" = 10,914 mm	87/128" = 17,264 mm	119/128" = 23,614 mm
3/16" = 4,763 mm	7/16" = 11,113 mm	11/16" = 17,463 mm	15/16" = 23,813 mm
25/128" = 4,961 mm	57/128" = 11,311 mm	89/128" = 17,661 mm	121/128" = 24,011 mm
13/64" = 5,159 mm	29/64" = 11,509 mm	45/64" = 17,859 mm	61/64" = 24,209 mm
27/128" = 5,358 mm	59/128" = 11,708 mm	91/128" = 18,058 mm	123/128" = 24,408 mm
7/32" = 5,556 mm	15/32" = 11,906 mm	23/32" = 18,256 mm	31/32" = 24,606 mm
29/128" = 5,755 mm	61/128" = 12,105 mm	93/128" = 18,455 mm	125/128" = 24,805 mm
15/64" = 5,953 mm	31/64" = 12,303 mm	47/64" = 18,653 mm	63/64" = 25,003 mm
31/128" = 6,152 mm	63/128" = 12,502 mm	95/128" = 18,852 mm	127/128" = 25,202 mm
1/4" = 6,350 mm	1/2" = 12,700 mm	3/4" = 19,050 mm	1" = 25,400 mm

KØB OG SALG

Sælges: Morris Minor 1000 super, 2-dørs, årg. 71, blå. Har kun kørt 76000 km. Har indtil den blev afmeldt den 6.-8.-93 kørt dagligt. Synet sidst den 4.-4.-91. Pris: 5000,- kr.

Henv.: A-1772 Kurt Deutschbein, Søvang 15, Ulkebøl, 6400 Sønderborg, tlf. 74 42 05 88.

Sælges: Morris Minor 1000 super Pick-up, årg 70. Pressening-rik, elektronisk tænding og bremseforstærker. Renoveret i 93. Kører dagligt. Pris 15.000,- kr.

Morris Minor 1000 super Van, årg. 69. 1300 cc motor. Spec. brede fælge, metallak, hvide plader, fin stand. Kører dagligt. Pris 20.000,- kr.

Skivebremsesæt til Morris Minor, købt i England. Sælges for ca. halv pris, 4000,- kr.

Henv.: A-1017 Erik Wind-Jensen, Kildeportvej 23, 3480 Fredensborg, tlf. 42 28 12 77.

Sælges: Morris Minor 1000, 2-dørs, årg. 58, svart. Bruksskikk, skatt + besiktning. Pris: 16.500,- Skr.

Traveller, årg. 55, ren. obj. Byggsats. Massor av nya delar medfølger. Pris: ca. 12.000,- Skr.

Morris Minor, 2-dørs, årg. 54. Ren obj. Pris: 1000,- Skr.

Henv.: Gunnar Andersen, Lyckhemsgatan 3, 462 35 Vänersborg, tlf. 0521 13 141.

Sælges: Morris Minor 1000 2-dørs, årg. 57, hvid med rødt indtræk. Nysynet med synsfrit træk. Meget original. Pris: 25- 30.000,- kr.

Henv.: Peter Olesen, tlf. 75 50 36 99, bedst efter kl. 16.00

Sælges: 2 stk Morris Minor 1000 Traveller. Den ene er årgang 68 med papirer, og afmeldt i 1990. Der skal laves rust og træværket skal skiftes. Den anden er papirløs, men har et godt træværk. Tilsammen kan de blive til en god bil. Glasfiberskærme og andre relevante stumper kan evt. medfølge. Pris 5000,- kr.

Desuden sælges masser af brugte reservedele billigt.

Henv.: A-157 Poul Tagholm Hansen, Glams-højvej 2, 8220 Brabrand, tlf. 86 26 24 24 eller 86 26 13 71.

Sælges: Morris Minor 1000 super, 2-dørs, årg. 69, grøn. 115.000 km, særdeles pæn stand. Prisdé: 25.000,- kr.

Henv.: Jette Garde Christensen og Jens Bordier, Carlsgade 7, 5000 Odense C, tlf. 66 14 07 57.

Sælges: Morris Minor 1000 super, Traveller, årg. 70. Synet 8. md. 93. Old English White, 111.000 km. Bilen er totalrenoveret i 93. Ny bund (4 bundplader), længdevange HS, bundplade i motorrum HS, ny forreste tværvange, midterste tværvange, bageste bundpanel + alle panelstykker, bagfjederkonsol HS + VS, donktaftbeslag HS + VS, skråpaneler HS + VS, U-jern HS + VS, hulplade VS, nye sider (metal) + bagdøre, nylakeret. Ny vandpumpe, ny benzinpumpe (plastic), nyt anhængertræk (synsfri), ny frontrude, ny frontplade + grill, dækplade (fiber) forkofanger, nye skruer, nye lygter (Lucas), nyt styretøj, nye bremses, nyrenoveret hovedcylinder, håndbremsekabler, nye kobberør, undervognsbehandlet.

Bilen sælges kun fordi vi ikke har behov for 2 biler. Pris: 49.999,- Dkr.

Henv.: A-1091 Erik og Karla Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00.

Sælges: Morris Minor 1000, årg 62. Bilen har haft 2 ejere; en gammel overskolelærer fra Oure på sydfyn og så har jeg haft den siden 1982. Bilen blev gennemrenoveret i 1984 og malet i en bordeaux metal farve. Bilen er forsynet med fire glasfiberskærme, der er horn på både for og bag-kofangere, endvidere kan nævnes følgende der er udskiftet på den: øverste forhjulsophæng H+V, startermotor, benzinpumpe, dynamo, speedometerkabel, elektronisk tænding (Lucas). Ny renoveret motor nr. A-070337 (p.t. kørt 12000 km), ny renoveret gearkasse MA 20454, nye håndbremsekabler, nyt rep. sæt til hovedcylinder, alle hjulcylindre renoveret, 4 nye bremsetromler + bakker, nederste forhjulsophæng H+V, nye viskerblade, ny viskermotor, ny udstødning.
Det bør bemærkes, at bilen er født med 950 ccm, men at den omtalte motor er en 1098 ccm. Bilen har i dag behov for 4 nye dæk, der bør endvidere ses på et mindre hul i bunden, samt de rustpletter der måtte være. Bilen er monteret med to Toyota sæder, men de originale følger med. Dette gælder det org. rat, samt andre dele.
Der findes regninger på det der er lavet gennem tiden.
Prisidé: 10.000,- kr kontant.

Henv.: A-931 Jon Bjergfelt, Godthåbsvænget 12, 2. tv., 2000 Frederiksberg.

Sælges: Ca. en containerfuld stumper. 2 bindingsværk, en påbegyndt restaurering, en skilt ad. Hvis det hele købes samlet, pris: 8000,- kr. Delene kan også købes enkeltvis.

Henv.: Anders Olsen, Moseoftens 8, 5600 Fåborg, tlf. 62 61 06 56.

Sælges: Anhængertræk til Traveller, 300,- kr. For og bag-sæder til Traveller. Sorte og i fin stand. 400,- kr.

Henv.: A-1930 Lars Juel Nielsen, Tåstrupvej 5, 8382 Hinnerup, tlf. 86 91 10 92.

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.

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

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

Sælges: for kunde:

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

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

Nye tagreder laves i hånden.

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

Renoverede døre og bagklapper.

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

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

Sælges: Rat (1957) 150,-
 Køleremblem (krøllen) sæt 275,-
 Kofangerhorn (god krom) sæt 350,-
 Bagsæde (Traveller) blå 350,-
 Forsæder H/V
 røde, grønne, blå, stk. 100,-
 Forsæde H, til Van, sort (knækryg) 100,-
 Norminor årg. 1, nr. 1
 Salgsbrochurer (Pick-up, Van 1954, dansk)
 Instruktionsbog (Pick-up, Van, engelsk)
 Model Morris Minor Gorgi, reklame, løbs, policebiler.

Henv.: A-016 Jens Chr. Jensen, Toftemosevej 20, 2650 Hvidovre.

Købes: God motor til Morris Minor 1000 super (1100 ccm).
 Henv.: A-1855 Brian Lyng, Flintebakken 245, 8240 Risskov.

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 gavedé. Leveres portofrit. Pris: 45,- kr.

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

KLUBBEN SÆLGER:

T-shirt (S, M, L, XL) 60,-Dkr
 Norminor, nr. 15 - 86, 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.

INDEKS

over tekniske artikler i Norminor

Ved generalforsamlingen i 1993, blev det besluttet at lave et indeks over tekniske artikler som findes i Norminor i det forgangne år. Denne gang er jeg startet ved nr. 65, maj 1990, som var det første blad jeg lavede efter at den ny bestyrelse var tiltrådt.

Indekset vil herefter kunne findes i hvert års januar nummer.

nr 65:
Dørhåndtag, indvendig. *Side 34*

nr 66:
Loftsbetræk til Morris Minor saloon. *Side 23-26*

nr 67:
Kørellys, ledningsdiagram. *Side 15-18*
Træværk. *Side 19-20*

nr 68:
Kørellys. *Side 13-16*
Træværk. *Side 17*
Kontaktbesvær. *Side 19*
1300 motor. *Side 20-22*
Anhængertræk
til Morris 1000. *Side 22-23*
Oliefilter. *Side 24*

nr 69:
Traveller og træværk. *Side 15*
Morris Minor, 75 HK. *Side 27-28*
Serie III Minor. *Side 29-31*

nr 72:
Tændrør. *Side 24-29*
Forkromning. *Side 29-31*

nr 74:
Smøring og
vedligeholdelse. *Side 18-21*

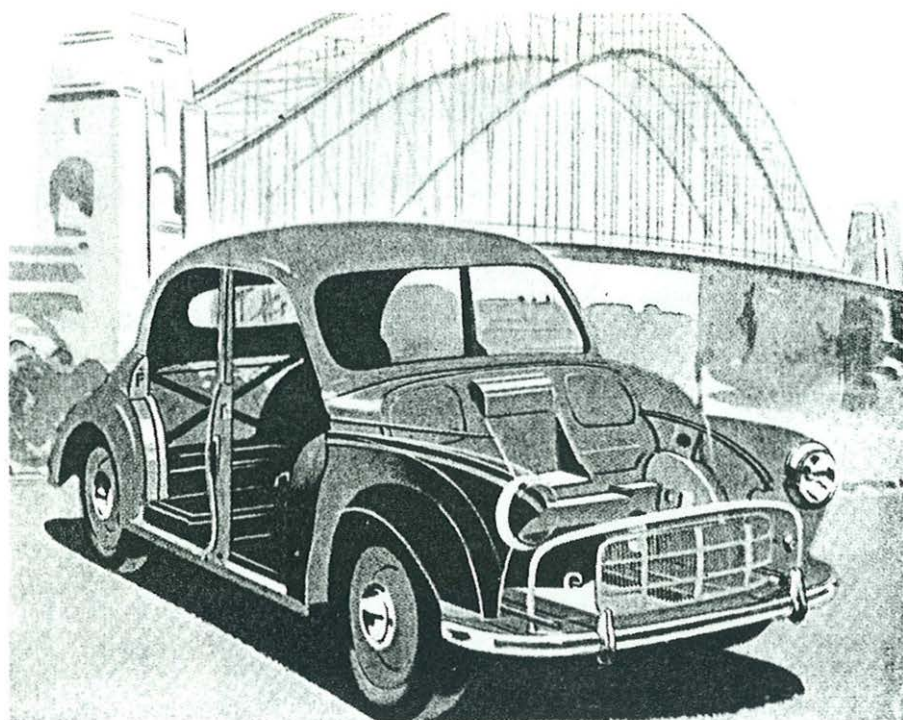
nr 75:
Benzinsystemet. *Side 12-13*
Nye bestemmelser
ved bilsyn. *Side 14-16*
Smøring og
vedligeholdelse. *Side 17-19*

nr 76:
Smøring og
vedligeholdelse. *Side 12-15*
Modificeret Minor. *Side 26-30*

nr 81:
Nostalgitest, FDM. *Side 22-29*

nr 85:
Sommertræk og originalitet. *Side 11-19*
Oversøisk produktion. *Side 21-25*

nr 86:
Hvornår blev din Minor
produceret. *Side 13-19*
Morris Minor modelbiler. *Side 22-26*
Fiat-motor i Minor. *Side 39-42*



Vagnarna byggs efter Mono-principen, som Morris sedan 1938 varit banbrytare för, och vilken gör separat chassi och kaross överflödiga. De bärande delarna är sammansvetsade i en enhetlig stålkonstruktion, vilket ger största möjliga styrka och säkerhet samt nedbringar vikten. Det hela är före lackeringen rostskyddsbehandlat i en specialanläggning, en process som gör att rost effektivt hålls borta. Inga nitar — inga karosseribultar som skramlar och gnisslar. Förare och passagerare åker säkrare. Den lättare och på samma gång stabilare enheten medför också ett idealiskt förhållande mellan vikt och effekt. Detta betyder högre fart och mindre bensinåtgång. Mono-konstruktionen har längre livslängd än den gamla typen med separat chassi och kaross.



Tja... gad vide
om den kvi. har
indbragt 6.500 kr.