

NORMINOR

Nr. 90 juli 1994

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Det er højsæson for minitræf i øjeblikket.
Se billederne fra de første træf inde i bladet.

Læs også artiklen om Morris Minor Van de luxe.

Bestyrelse

Formand

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

Næstformand

A-839 Simon Marsbøll
Gl. Kongevej 16
7442 Engesvang

Sekretær

A-992 Peder Mikkelsen
Pejrupvej 30
5560 Årup

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. august 1994

Oplag: 900 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 tefelle det er spesielt program.	
SVERIGE	Møre	Ny kontaktperson søges.	
	Norra Sverige	A-1642 Christer Wiberg - Terrängvägen 2A - 902 38 Umeå	090 135 607
	Jämtland	A-1074 Kåre Torfjäll - Furutorpsgatan 23 - S-83137 Östersund	063-113931
	Dalarna	A-838 Thomas Eriksson - Kråksbergsvägen 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-1160 Mogens Bjerre - Snedkervej 22 - DK-9690 Fjerritslev	98 21 12 65
	Randers	A-120 Anton Kamp Nielsen - Østergade 17, Asferg - DK-8990 Fårup	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	74 54 74 96
		Klubbmøde: Se under Als.	

DANMARK	Gruppe	Kontaktperson	Telefon
	Als	A-697 Poul Iversen - Mosevænget 5 DK-6440 Augustenborg Klubmøde: se arrangementskalenderen.	74 47 21 81
	Fyn	A-1334 Carsten Mochau Lind - Ege- vej 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 - Brændeskov- vej 18 - DK-5700 Svendborg Klubmøde: Den sidste mandag i måneden kl. 19.30 på Stenstrup Kro.	62 21 98 06
	Nordvest Sjælland	A-881 Max Christensen - Hagested- vej 18 - DK-4532 Gislinge Klubmøde: Den første tirsdag i måneden. Nærmere oplysninger hos kontaktpersonen.	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-Fal- ster & Møn	A-1461 Dennis Hansen - Skovtoften 19 - DK-4800 Nykøbing F.	54 85 93 43
	Bornholm	Ny kontaktperson søges	

FORMANDENS SIDE

Så er sommeren over os, eller skal man sige den burde være det. Nu kan man så bare håbe at det bliver godt til sommertræffet.

En glædelig nyhed er at A-992 Peder Mikkelsen har indvilget i at tage pladsen som sekretær for klubben, så jeg vil hermed byde ham hjertelig velkommen i bestyrelsen, som så atter er fuldtallig.

Motor konkurrencen

Vores motor konkurrence kunne godt gå noget bedre. Der må da være flere end dem som har henvendt sig og købt lodsedler, som kan bruge en nyrenoveret motor til Morrissen. Formålet med konkurrencen var jo blandt andet, at den skulle kunne give et overskud, så det kunne blive til en lige så flot kalender i 1995 som det blev til i år.

Vi skal med andre ord have solgt ca. 350 lodder inden der kommer noget overskud, og da vi dags dato 21. juni, har solgt 183 stk., så skal der til at ske noget. Salget fortsætter som før, dog er sidste frist for køb pr. brev onsdag den. 13. juli 1994. Herefter tager lodsedler-

ne til Norge, og kan så kun købes på sommertræffet, hvor også selve lodtrækningen finder sted.

Så skal der også rettes et par misforståelser. Man kan godt deltage i konkurrencen uden at tage til sommertræf. (Vinderen vil i tilfælde af, at vedkommende ikke er på træffet, få skriftlig besked). Man kan købe så mange lodsedler man ønsker. De trykte antal på bestillings sedlen i Norminor nr. 89 er kun eksempler.

Urafstemningen

Der indkom 45 stemmesedler til afstemningen om ændringsforslaget til vedtægterne (se Norminor nr 89, maj 1994).

For forslaget stemte 40. Imod forslaget stemte 5. Ingen ugyldige stemmesedler. Forslaget er hermed vedtaget.

Valgkomiteen bestod af A-407 Palle Bøgely og A-1164 Torben Mikkelsen.

Det eneste der er tilbage er så, at ønske jer alle en rigtig god sommer.

A-1264 Herluf Knudsen

Loven er vedtaget! og træder i kraft den 1. juli.

I det sidste nummer af »Klassisk Bil og MC« kan man læse, at den netop vedtagne lov om en rullende 35 års grænse for vægtafgift træder i kraft den 1. juli.

Ved næste forfaldsdag efter 1. juli vil der således kun blive opkrævet kvart vægtafgift. Det er en betingelse at vognene er originale dvs. fremtræder som ved 1. registrering, som det hedder i loven.

DATO	ARRANGEMENT	ARRANGØR
Juli		
fre. den 15.	Fælleskørsel fra Strømstad til Sommertræffet i Hønefoss	Väst Sverige
fre. - søn. den 15. - 17.	Sommertræf på Vik Skysstasjon ved Hønefoss, Norge.	Oslo
søn. - lør. den 17. - 23.	Rundtur i Sør-Norge	Oslo
tirs. den 26.	Klubaften. Mødested v/ ishuset på Langelinie kl. 19.30.	København
lør. - søn. den 30. - 31.	Ringkøbing-løbet	
August		
fre. - søn. den 5. - 7.	Minitræf på Løgstør Camping.	Nordjylland
fre. - søn. den 12. - 14.	Minitræf på Møgeltønder Camping.	Als og Sønderjylland
fre. - søn. den 19. - 21.	Eftersommertræf, ved Nordisk Morris Minor Lager.	Randers
September		
søn. den 4.	Klubmøde hos Søren og Brita Sørensens. Tilmelding på tlf. 75 69 42 77.	Østjylland



VÄST SVERIGE

Samling i Strømstad

Den som är intresserad av gemensam avfärd till årets sommarträff via Svinesund kan höra av sig till A-1808 Erling Holmin, Trollhättan, tlf. 0520 - 72907,

eller Rosita Samuelson, Strømstad, tlf. 0526 - 11610.

Planerad avfärd fredag den 15 juli kl. 12.00, från rastplats Överby, strax söder om Strømstad vid E6.

Väl mött Morris vänner!

ULRICEHAMNSTRÄFFEN

Lokalgruppen Västsvrige har haft träff i Ulricehamn den 28 maj 1994. Sex familjer med bilar träffades vid Prångens camping där dagens värdpar Sören och Mia Kallin tog emot oss, vi tog fram våra kaffekorgar, det smakade bra. Lokaltidningen i Ulricehamn kom och var intresserad det resulterade i en artikel i tidningen se bifogade kopia. Därefter åkte vi en rundtur i omgivningen runt sjön Åsunden vid ett gammalt sågverk hade vi picknick i solen.

Efter avslutad picknick samlades killarna runt bilarna med öppna mo-

torhuvar och samtalsämnen saknades inte. Tjejerna fann också samtalsämnen i bilkuddar och kläder tidsenliga med bilarna.

Deltagande familjer Thigerberg från Lidköping, Robertsson från Danrike, Holmin från Trollhättan, Kallin från Ulricehamn och nya i gänget Holmberg från Anderstorp.

Vi tackar för en trevlig Morristag och hoppas på fler träffar och fler deltagare

A1808 Erling Holmin

Billederne på de flg. sider er fra Ulricehamnsträffen.



Sören Kallin med familj tar en picknick.



Annette Robertsson med familje.



Tjejerna diskuterar bilkuddar och kläder.



Killarna saknar inget samtalsämne vid Morrisarna.



Nya i gänget Sigge och Gunni från Anderstorp. Välkomna.



Thigerbergs och Peter Holmin har stenkul vid stenbordet.

Hans Morris tog priset

Lördagen var något av bilarnas dag i Ulricehamn. Inte nog med veteranbilsrallyt. Nordisk Morris Minor-klubben i Västsverige hade också arrangerat en speciell träff på Prängen.

AV BERNT CARLSSON

Utanför campingplatsen stod sex små bilar av märket Morris Minor prydligt parkerade. I gröngräset bredvid satt ett antal förnöjda ägare till dessa fordon och laddade upp med kaffe, innan de anslöt till veteranbilsrallyt.

Huvudsyftet med denna träff var att visa att det finns en Morris Minor-klubb.

Just denna sammanslutning täcker upp dem som bor i västra Sverige, utan specificerade gränser. Flertalet av de närvarande kom från olika delar av Västergötland, men även en Smålandsfamilj fanns med.

Den här gruppen tillhör den större sammanslutningen Nordisk Morris Minor, som har sitt huvudsäte i Danmark.

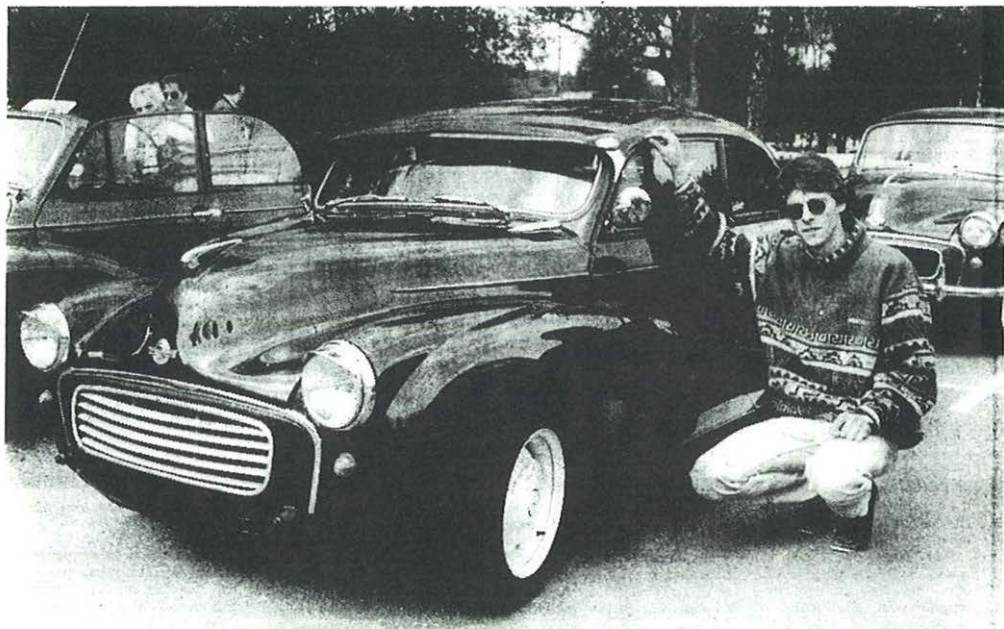
Lokalgruppen för västra Sverige är ganska ny; den bildades förra sommaren. Därför har den ännu inte särdeles många medlemmar,

ett tiotal bilägare och därtill ett antal familjemedlemmar.

Genom att visa upp sig på samma sätt som vid Prängen hoppas ordföranden Erling Holmin, Trollhättan, att andra Minor-ägare skall märka att klubben finns och ansluta sig.

Det var sex välvårdade Morrisbilar som stod till beskådan utanför campingplatsen. Bland annat kunde besökarna njuta anblicken av den ombyggda bil som i fjol utsågs till den snyggaste i Norden i den klass som kallas "People's choice", Folkets val.

Stolt ägare till den bilen var Fredrik Tigerholt från Lidköping.



Fredrik Tigerholt vid sin prisbelönta ombyggda Morris Minor.

MINITRÄFF PÅ STENRÖSET

tillsammans med MC Bil klubben



Den 4. juni träffades vi på Stenrösets camping i Trollhättan (där 1993 års sommarträff hölls i regnvädret). Antalet Morrissar var 5 och antalet MC Bilar ett 30 tal i varierande utförande

Campingvärdarna Aina och Bosse bjöd på kaffe och winerbröd och hälsade till Morrissfolket som var med på Sommarträffen 1993.

A-1808 Erling Holmin

ØSTJYLLAND



I pinsen afholdt Østjyllands-gruppen sit årlige minitræf. Det foregik i år på Riis Camping ved Givskud.

Fredag og lørdag var skøn til camping med masser af sol og godt vejr. Vi havde et godt træf, med udflugt til Løveparken med masser af spændende dyr og en tur med safari bus rundt i hele parken. Efter besøget i løveparken havde vi lidt sjove lege på campingpladsen. Om aftenen havde vi hyggeligt samvær rundt om grillen.

En stor tak til alle de fremmødte.

Resultatet af konkurrencerne blev flg.:

Stafet:

1. pr. Jørgen Nissen
2. pr. Anders Bønløkke
3. pr. Jens Mondrup

1000-ting krukken

indeholdt 717 genstande.

Simon Marsbøll kom nærmest med et gæt på 701.

Føleposer.

Med 9 rigtige svar, vandt Simon Marsbøll.

Posernes indhold var:

- 1: låseplade over nikketøj
- 2: banjo bolt
- 3: drev for strømfordeler
- 4: plade for udstødningsophæng
- 5: plade for bagdør stop, van
- 6: split bolt for håndbremsekabel
- 7: gummiprop fordør
- 8: lednings samler
- 9: skive til torsionsstang
- 10: skive til bundplade



Dagens store diskussionsemne var pose nr. 5. Ingen fandt dog det rigtige svar.

Tak til sponsorerne for de mange fine gaver:

Anton Kamp
Østergade 17
Asferg
8990 Fårup

Auto Centret
v/ Egon Poulsen
Flegmåde 12
7100 Vejle

Vinkels Auto
v/ Peter Vinkel
Ribevej 10
8723 Løsning

Bil Nyt
v/ J. Østergård
Blumersgade 10
8700 Horsens

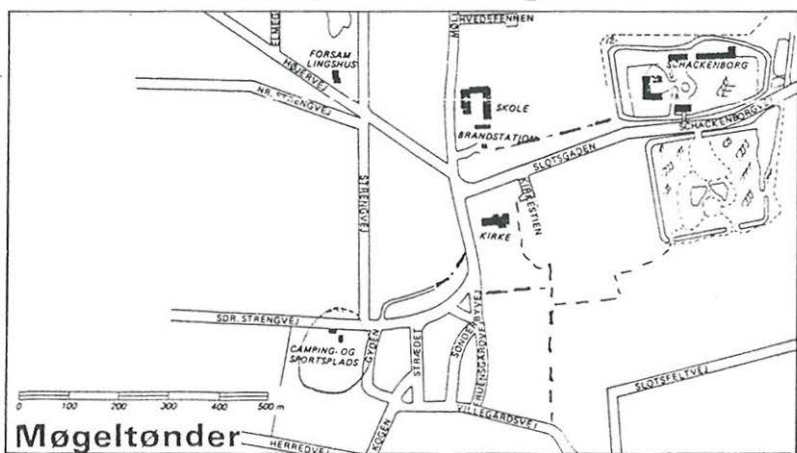
Marsallé's Autoopretning
v/ Aage Christiansen
Marsallé 3
8700 Horsens

Næste klubmøde er søndag den 4. september hos Søren og Brita Sørensen. Tilmelding på tlf. 75 69 42 77.

Bent og Per

ALS OG SØNDERJYLLAND

Minitræf den 12. - 14. august 1994



Så er det igen tid for det årlige Morris-træf i det sønderjydske landskab. I år holdes det på Møgeltønder Camping, Sdr. Strengvej, tlf. 74 73 84 60. På pladsen forefindes campinghytter, som kan

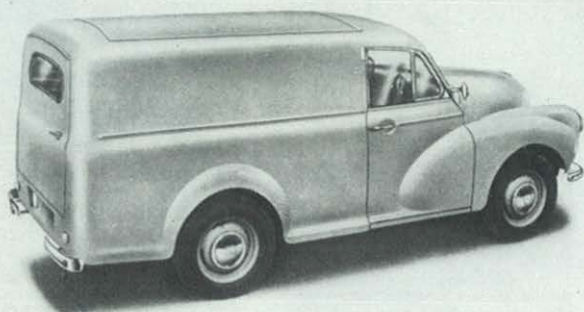
bestilles ved henvendelse til campingpladsen.

Husk pas og det gode humør!

A-216 Johannes Juhl

MORRIS MINOR 1000 VAN DE LUXE

Den elegante og rummelige varevogn



MORRIS 1000 DE LUXE - varevognen til den moderne

Jeg har tidligere efterlyst oplysninger om denne specielle danske Van. Når jeg ikke har hørt noget fra medlemsskaren kan det evt. hænge sammen med, at der er usikkerhed om hvordan den egentlig ser ud.

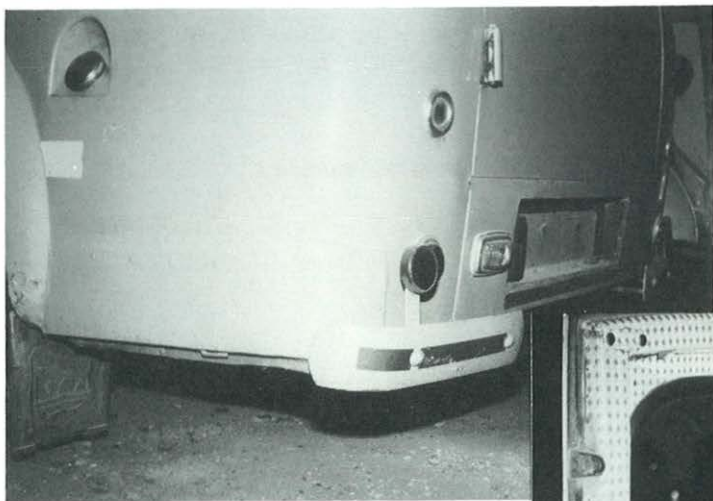
Jeg er stadig interesseret i oplysninger



Forfra ser Varevognen helt almindelig ud.

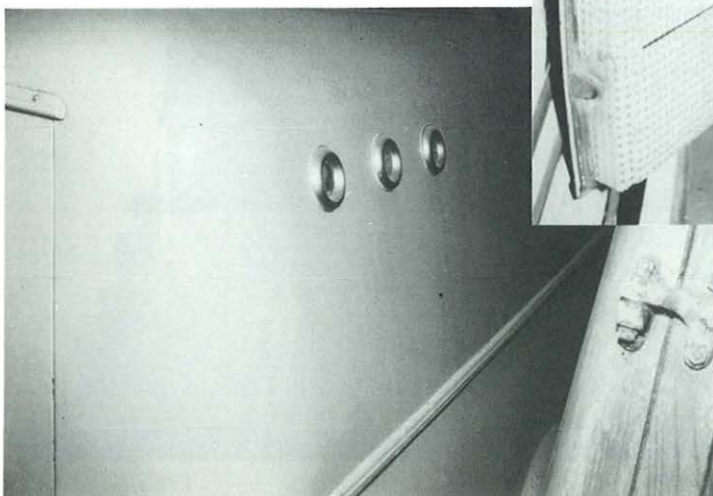


Bagerst på den danskbyggede bagende ses 3 frisklufthuller i hver side.



*Der er gjort
noget ud af
detaljerne*

*Den store bagdør har en speciel
lukkeanordning*



*Udluftnings-
hullerne i
nærbillede*



Bilen er forberedt til tagbagebærer.



Kassen set fra bagdøren.



I hver side findes et rum der skjuler skærmkassen. Bemærk udluftningsanordningen

Denne specielle dørbeklædning er tilsyneladende original. Den findes over det hele.



og viser denne gang nogle fotos med håbet om, at der er et eller andet medlem der kommer i tanke om noget.

Rygtet vil vide, at modellen er fremstillet i godt 100 eksemplarer. Bilerne blev leveret som chassis - d.v.s. et førerhus på Van/Pick-up ramme. Kassen

blev muligvis samlet hos karosserifabrikken »Ørum Petersen« i Herning. Firmaet eksisterer ikke mere, så det kan ikke umiddelbart tjekkes, men hvis der er et medlem der kender tidligere ansatte, så....

A-839 Simon Marsbøll

PINSETRÆF

Østjyllandsgruppens pinsetræf var igen i år en hyggelig oplevelse. Klubben mistede ingen medlemmer i Løveparken i Givskud....måske skulle svigermor ned og se de søde små løver?.....Nå, tilbage på pladsen var der tant

og fjas som vi plejer. Poserne, hvor Morris-dele skal identificeres udelukkende v.h.a. berøring, var decideret ondsksfulde denne gang. Hva' fan.... var der i nummer 5??

A-839 Simon Marsbøll.



Simon forsøger sig med poserne.

MORRIS MINOR 1000

no. 1288300, den yngste i Danmark



En dag for nøjagtig 23 år siden, sådan ca. d. 4. maj, kørte Johannes Christensen over til Georg Ejlersen i Sorø for at hente sin nye bil, en lyseblå Morris 1000 Super med stelno. 1288300. Johannes var over 60 og ikke rigtig rask - »noget med blæsebælgen«- så han skulle ikke betale fuld vægtafgift. Han boede ude i skoven, og når han skulle ud at køre, blev der skiftet gear hjemmefra 1,2,3, -4....Og der blev den, men han kørte i bilen i 10 år uden nogen fejl. Et lille uheld blev det dog til. Barnebarnet på 10 år fik en dag, da han og farfar var ude at køre i skoven, at vide : »Så knægt, nu kan du jo køre hjem«. Det blev til en bulet bagskærm, som

blev skiftet uden »knægten« hørte andet end lidt brummen.

I 1981 kørte jeg i en gammel Citroen 2 CV 4 og Inga, min kone, i en Fiat 850 Sports Coupe...Hø, hø, hø.

En dag siger en af vores søns' venner : »Hvorfor køber du ikke farfars bil, du ved, den blå Morris. Han er blevet så sløj og kommer ikke ud at køre mere«. Jeg kørte ud og snakkede med farfar Johannes om køb, men det var ikke så godt; bilen var jo helt ny, og der skulle betales afgift. Synes skulle den jo også, men hvis jeg ville give 6000 kr. var den min. Vi blev enige om 2500 kr. - så skulle jeg betale afgiften og selvfølgelig synet.





Da Morris'en var kommet hjem og blevet gennemgået, var den eneste fejl et revnet baglygteglas. Det blev skiftet, og da jeg kendte synsassistentens forkærlighed for jernbremsør, kom der nye kobberør på. Så betale restafgift 500 kr. og afsted til syn....den gik igennem uden fejl. Synsassistenten havde selv en Minor, men alligevel 10 år og om ikke daglig kørsel, så havde Johannes kørt 63000 km, hvoraf en del på skovveje - mon en lille bil fra nu kan klare det ?

Fiaten blev solgt, Citroenen gik til de evige motorveje, Inga fik Morris'en, jeg fik en Nimbus fra '46 - alle var glade.

5 år efter var rusten begyndt at vise sig, bl.a. nede ved de forreste skærm-

kasser, så jeg gik i gang. Ud med stole, måtter og beklædning - også filten på kasserne - og fat i svejseværket. Jeg svejsede lidt hist og her. Pludselig løb ild op ad skærmerkasserne i den smule hår, der sad tilbage efter filten. Ilden løb op under torpedoen, hvor filten ikke var taget ud. Resultat: Ledningsnet væk, forrude væk, himmel væk ! Ilden må have løbet gennem hjørnesolperne op i himmelen, ak, ak - alt var sort og hvidt pulver.

Nå, Morris'en skulle i hvert fald ikke smides ud, så vi købte en Morris hos en huggør. Den blev skildt ad, og noget blev brugt med det samme, resten blev lagervare og så - haløj - havde vi en ny bil, malet i en flot mørkeblå Jaguarfarve. Brede Brazulfølge havde den også



fået, men det der bare skulle have været lidt reparation, havde taget en halv sommer, og noget mere end en halv ugeløn.

I 1990 skulle vi en tur til Norge i Morris'en. 14 dage før starten holdt Inga ved fuld stop, da en af de andre kørte op bag i Morris'en - det er altid en af de andre. »Ja, så er det sket med den Norges-tur«, sagde Inga, da hun havde fortalt om uheldet. »Nej, F..... nej«, sagde jeg, og så fik bilen nogle slag med en stor hammer, og så kørte vi til Norge.

Da vi kom hjem, kom Minoren til mekaniker for første gang; den skulle jo takseres. »Normalt skulle den jo afmeldes som totalskadet«, sagde taksatoren »men, da det er en Minor, og i så

god stand, vil jeg give 12.000 kr. til reparation«. Og det blev lige nøjagtig 12.000 kr. med maling og det hele - der kan man bare se.

For 2 år siden købte vi en ny Skoda. Nu kunne den gamle Morris ikke mere til daglig kørsel. Ud med den....men nej, jeg fik næsten tårer i øjnene, så nu står den igen i garagen og bliver bygget op fra grunden til mange nye kilometer.

Det var lidt om hvordan Morris nr. 1288300 har levet til i dag. Og så er den endda den yngste....måske.

P.S. Nu har den fået en ældre søster fra '54 med rust i bunden....uha,uha.

A-1856 Benny Jensen.

RINGKØBING-LØBET

En rejse i tid og sted

Årets Ringkøbing-løb i juli vil af opbygning og ydre følge traditionen fra de senere år. Med mere end 25 år på bagen ændres løbets form ikke umiddelbart. Men der er alligevel nyheder at vente, når Ringkøbing-løbet afvikles i dagene 29. - 30. juli.

Een af nyhederne er, at der i år ikke køres på flere komplicerede ruter samtidig. Der bliver tale om een rute på maks. 50 kilometers længde i området syd for Ringkøbing. Denne rute kan så gennemkøres i det tempo og med de ophold, den enkelte finder passende. Men to pauser er indlagt i dagens rute, og begge kan byde på en usædvanlig oplevelse. Den ene er et besøg på en landskendt virksomhed med speciale i grøn vindenergi, nemlig vindmøllefabrikken Vestas i Lem ved Ringkøbing. Her arrangeres der rundvisninger for de besøgende veteraner, som kan få et indblik i en helt anden slags hestekræfters tilblivelse.

Det andet ophold drejer sig også om vind og hestekræfter, idet der er pause i Stauning Lufthavn med mulighed for at bese Dansk Veteran-flysamling. Mens deltagerne i Ringkøbing-løbet beser fly-staldene og i tilfælde af godt vejr kan nyde synet af gamle fly på vingerne, kan andre gæster i lufthav-

nen nyde synet af de gamle køretøjer, som vil stå opmarcheret på stedet.

Der startes fredag eftermiddag den 29. juli kl. 15.00 med en concour, en skønhedskonkurrence, på plænen ved Hotel Fjordgården i Ringkøbing. Her vil et dommerpanel kåre de flotteste køretøjer.

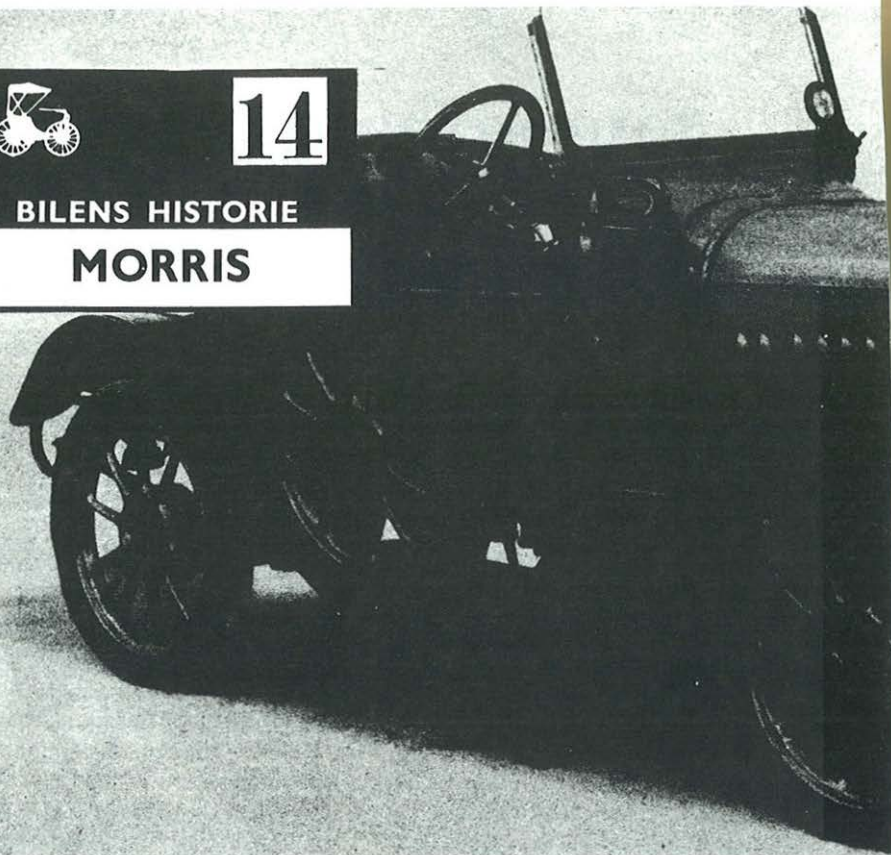
Lørdag morgen går starten på Ringkøbing-løbet traditionen tro fra Rådhuset i Ringkøbing med ankomst kl. ca. 10.00 og første start kl. 10.30.

Med Ringkøbing Kommune som vært bydes på kaffe og brød inden starten, og imens holder køretøjerne til parade på parkeringspladsen uden for - også traditionelt en populær publikums-magnet.

Så skal der i øvrigt festes og kommes-hinanden-ved på Hotel Fjordgården, der før har lagt lokaliteter til, når veteranerne indtager det vestjyske sommerland.

Er du interesseret i at deltage i dette arrangement, kan du rekvirere tilmeldingsblanket hos:

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

**14****BILENS HISTORIE****MORRIS**

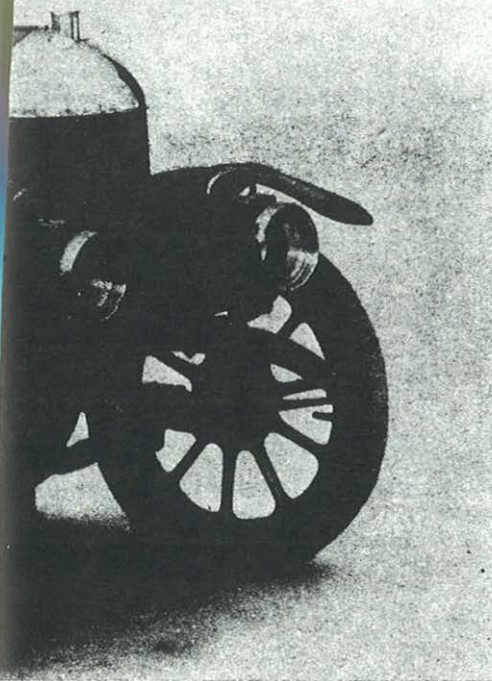
FRA CYKELMEKANIKER TIL BILKONGE

I 1893 var en vis ung mand ved navn William Morris læredreng hos en smed, der betalte ham 5 shillings om ugen. Morris syntes, at det var lovlig lidt, og bad om at få en shilling mere, men det ville hans mester ikke betale, og så begyndte Morris for sig selv.

Han havde sparet 80 kroner sammen af sin lærlingeløn, og med denne startkapital åbnede han et værksted i Oxford, hvor han

reparerede, samlede og senere selv fabrikerede cykler. William demonstrerede sine egne cyklers fortræffelighed ved som cykelrytter at vinde det ene løb efter det andet. Så snart virksomheden var så godt i gang, at han havde fået en vis økonomisk basis, byggede han den første »Morris« motorcykel. Den kom på markedet i 1902 og blev fabrikeret lige til 1910. Men det var bilen, der var hans virkelige mål...

Den første Morris Bullnose 1913, hvoraf William Morris fik bygget 400 vogne inden den første verdenskrig



Begyndelsen af det 20. århundrede oplevede stor aktivitet og store fremskridt i den nyfødte britiske motorindustri.

I 1895 fremstillede et firma, der specialiserede sig i fåreklipningsmaskiner, et 3-hjulet køretøj, der blev drevet frem af en 4-cylindret motor. Dette var den første Wolseley bil, og den blev bygget af Herbert Austin (der senere grundlagde Austin Motor Co.), som dengang var direktør for The Wolseley Sheep-Shearing Machine Company i England.

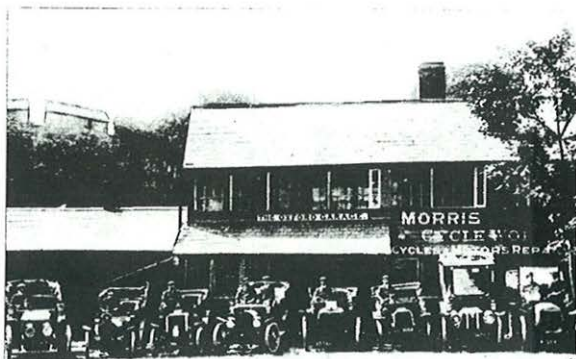
Nogle år senere, omkring 1898, byggede en hr. Percy Riley den første 4-hjulede bil, og i 1903 havde han sammen med sine brødre Allan og Victor tegnet og fremstillet forløberer for de berømte Riley Nines. Hverken William Morris eller The Wolseley Sheep-Shearing Machine Company drømte dengang om, at deres små firmaer engang skulle blive en del af en kæmpestor motorfabrik med Mr. Morris som leder.

Den første Morris vogn

William Morris var naturligvis ikke klar over alt, hvad der foregik omkring ham i forbrændingsmotorens rige, og i 1910 tænkte han allerede på at lave en bil til en moderat pris.

Dengang, da industrien stadig var i sin barndom, blev bilerne næsten bygget én ad gangen og var derfor selvfølgelig ikke for hvermand.

Et glimt af William Morris' cykelværksted, hvor han senere byggede motorcykler for til sidst at hengive sig til automobilbyggeri



2 år senere, i 1912, så den første Morris vogn dagens lys. De, der så tegningerne af denne første Morris vogn, blev så imponerede, at der med det samme blev bestilt 400 vogne. Den gamle Hurst Grammar School i Cowley, hvor William Morris' fader havde gået i skole, blev bygget om, og her lavedes de første Morris vogne.

Sukcessen, som nu syntes sikker, var imidlertid kun kort.

I 1914 kom den første verdenskrigs omvæltninger, og Morris overlod sin fabrik til produktion af krigsmateriel. Ikke førend i 1919 var man igen i stand til at samle sine tanker om at fremstille en bil til £ 165. Han, såvel som andre, høstede fordelene af den øjeblikkelige efterkrigs højkonjunktur, men måtte også se den uundgælige lange depression, som fulgte efter, i øjnene.

Morris, der altid var optimist, var overbevist om, at hvad enten der var depression eller ej, så ville folk købe hans biler, hvis prisen var rigtig, og så sikker var han på dette, at han om aftenen, da Motor Show 1921 åbnede, på trods af alle advarsler, satte prisen på alle modeller ned med £ 100. At hans bedømmelse var velfunderet, bevistes ved, at salget det år steg helt utroligt, og

han opnåede en produktion på 65.000 vogne i løbet af et år.

Udvidelser efter krigen

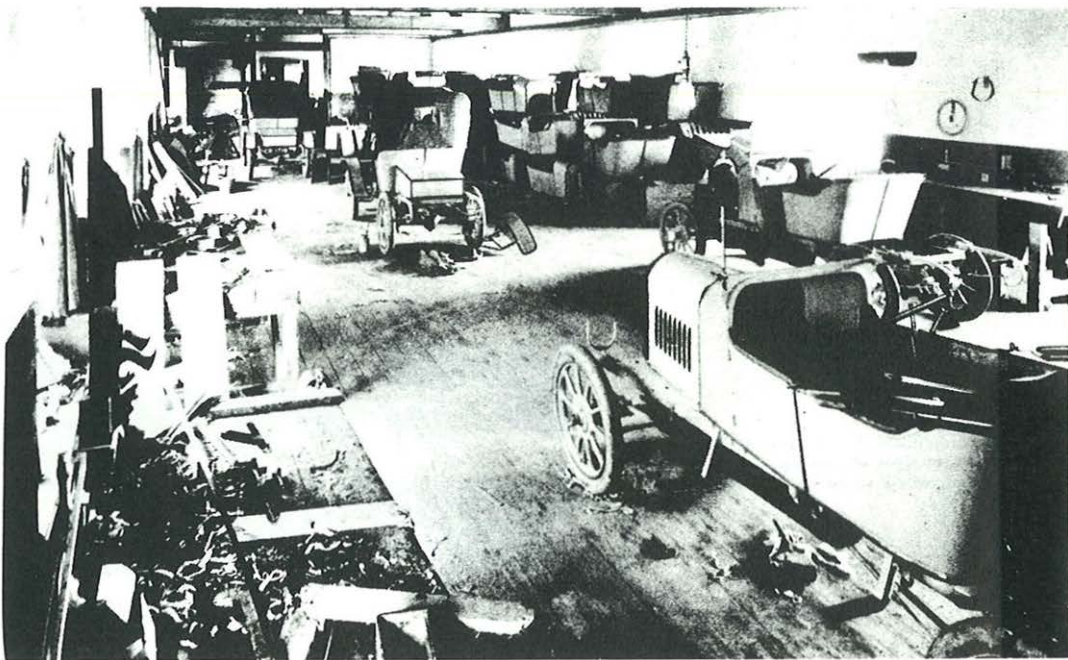
Motorer – kølere – karrosserier og varevogne

Nu var det tid at udvide. Det var klart for »W. R. M.« (William R. Morris), at han var i automobilbranchen i den store stil. Lige efter krigen havde han skrevet kontrakt med Hotchkiss et Cie i Coventry (fremstillere af de berømte maskingeværer) om at fremstille den 11,9 hk Morris Cowley motor. I 1922 fremstillede fabrikken 300 motorer om ugen, og den 1. januar 1923 overtog Morris hele fabrikken med personale. Således opstod Morris Engines Branch, der med det samme stræbte mod et mål på 800 enheder om ugen.

I 1919 dannedes også Osberton Radiators Ltd. under »W.R.M.«. Man fik lokaler i en indendørs skøjtebane i Osberton Road, Oxford, der ikke mere blev brugt. Her fremstilledes alle kølerne til de berømte »bullnose« Morris vogne og senere også kølerhjelme til disse vogne.

Vi springer nu i vor historie frem til 1923, hvor »W.R.M.«s» forretninger virkelig be-

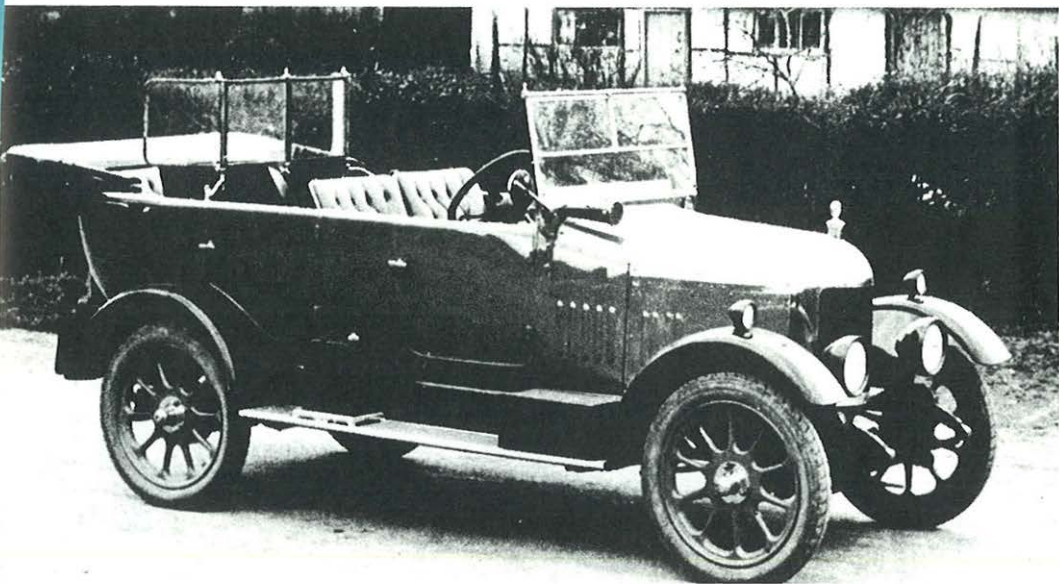
Karrosserifabrikken for 50 år siden



gyndte at samle kraft. Som før nævnt oprettedes Engines Branch ved årsskiftet. Osberton Radiators havde fået for lidt plads, og flytning til andre lokaler begyndte. Den vigtigste begivenhed var dog, da man besluttede at gå ind på varevognsmarkedet. Alting blev udført med yderste diskretion, og den 1. januar 1924 åbnede en fabrik i Soho i Birmingham dørene med et nyt skilt på døren, hvorpå der stod »W. R. Morris efterfølger efter E. G. Wrigley & Co. Ltd.«. Dette blev nogle måneder senere »Morris Commercial Cars Ltd.«, og det var her, den

de i mange år fundet vej til de oversøiske markeder. Det står skrevet, at før den første verdenskrig blev Morris vogne eksportet til Australien, New Zealand, Syd Afrika, Malaya, Indien og Shanghai, men ikke før i efteråret 1924 blev den første eksportafdeling dannet i Cowley, og 6 måneder senere åbnede Eksport-kontoret i London.

I denne tid skred udviklingen af bilen hurtigt frem, og i et hjørne af Morris Garages Ltd. i Oxford havde individualisterne så tidligt som i 1923 været ved at eksperimentere med Morris Oxford motoren. De



Med denne model, Morris Oxford 1926, flk William Morris sit gennembrud. Med årsproduktion på ca. 60.000 vogne blev han Englands største bilproducent

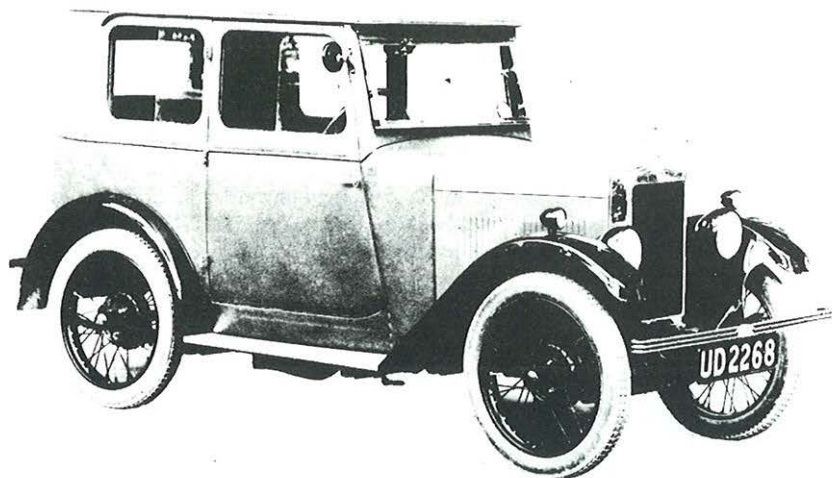
første af de berømte Morris 1-ton lastvogne blev bygget.

Samme år, 1923, købte »W.R.M.« Hollick & Pratt Ltd. i Coventry, det var et firma, der i over 100 år havde bygget vogne og kareter til adelen. Firmaet havde i nogle år fremstillet karrosserier til Morris vogne, men Morris ønskede nu at have kontrol med dette og omformede det således til Morris Motors Ltd., Bodies Branch i 1926.

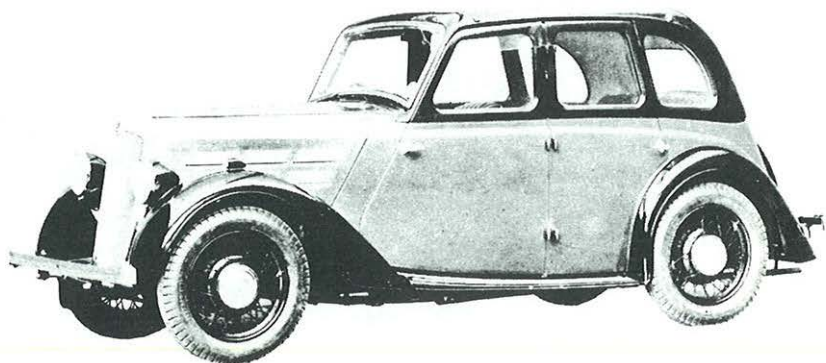
Eksport – sportsvogne – trykkeri

Produkterne fra Cowley fabrikkerne hav-

de havde givet den lidt mere »pep« og havde anbragt den i en slags karrosseri med kun det mest nødvendige udstyr. Resultatet overraskede alle. Under navnet Morris Garager Super Sports vandt den guldmedalje i løbet London-Lands End og opnåede en tophastighed på omkring 130 km i timen, hvilket var en anselig hastighed i 1923 for en vogn med mindre end 12 hk. Således blev M.G.'en til (opkaldt efter Morris Garages), og i 1925 grundlagdes M.G. Car Company. Efterspørgslen efter M.G.'en var så stor, at man mellem 1925 og 1927 måtte flytte to



Morris 8
model 1927



Morris Ten/Four
årgang 1935

gange, fordi fabrikken var for lille, og i 1929 flyttede fabrikken til den nuværende adresse i Abingdon; men nu er vi kommet alt for langt frem i historien.

I 1925, det år The M.G. Car Company blev grundlagt, dannedes også et andet selskab, nemlig The Morris Oxford Press, nu kendt som Nuffield Press Ltd. Firmaets første store job var at tilrettelægge, trykke og udgive bladet »The Morris Owner«, der senere blev til »New Outlook«, som endnu senere blev til det nuværende blad »Motoring«. Siden den dag for 32 år siden er der blevet fremstillet over 15 mill. eksemplarer af disse blade.

Karburatorer – køb af Wolseley og yderligere udvidelser

Nu går vi tilbage i historien, ja helt tilbage til 1905, da en vis hr. G. H. Skinner patenterede en ny karburator, som han kaldte »Skinner's Union«, og i 1920 dannede han sammen med sin broder »The S.U. Co. Ltd.«, og i 1922 blev en S.U. karburator for første gang monteret på en Morris vogn. Under pris-krigen i begyndelsen af 20'erne måtte dette firma slås med mere end de fleste, og i 1926 solgtes det til Morris, der med det samme overførte firmaet til Birmingham, hvor det begyndte at arbejde i 1927, og det varede ikke længe, før de

fremstillede adskillige tusinde karburatorer og elektriske trykpumper om ugen.

Et andet offer for priskrigen var The Wolseley Motor Co., og der var Wolseley Sheep-Shearing Machines' efterfølger. Wolseley formuerne blev mindre og mindre, og slutningen kom i november 1927. Da firmaet blev udbudt til auktion, vidste man, at der ville være mange både engelske og udenlandske pengestærke mænd, der ønskede at købe det. »W.R.M.« var fast besluttet på for enhver pris at udelukke udenlandsk kapital, og den dag, auktionen skulle holdes, mødte han selv op og fik aktiverne for £ 730.000 (ca. 14 mill. kr.). Firmaet blev kaldt »Wolseley Motors (1927) Ltd.« og fortsatte at arbejde som »W.R.M.«s private ejendom indtil 1935, da han solgte det til Morris Motor Ltd.

I hele denne tid skred udviklingen hurtigt frem. Der blev købt grund i 1925 i Woodstock Road, Oxford, og på denne byggede man en moderne fabrik til fremstilling af kølere og mange andre bestanddele, som f. eks. udstødningsrør, lydpotter og benzintanke.

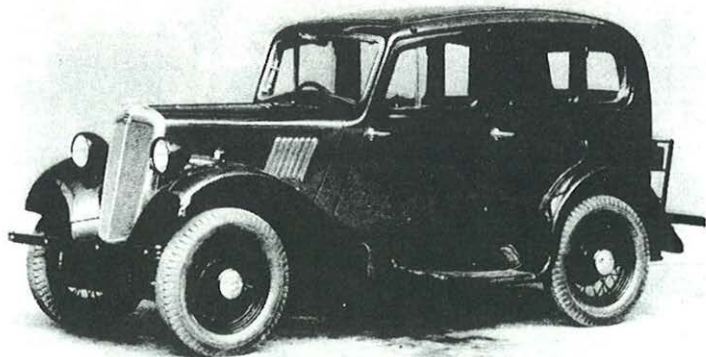
I 1926 blev Osberton Radiators flyttet over til den nye fabrik og fik navneændring til Morris Motors Ltd., Radiators Branch. Det følgende år købte man en 45 acres byggegrund ved Courthouse Green i Coventry. På denne grund, der blev kaldt »The

Farm«, blev der bygget et moderne støberi, og i begyndelsen af 1929, da personalet blev forflyttet fra Oxford, blev de første støbninger fremstillet. Også i 1929 overførte »W.R.M.« – nu Sir William Morris (han blev adlet det år) Morris Commercial Cars fra Soho fabrikken til Wolseley fabrikken i Adderley Park, Birmingham. I 1931 blev Morris Oxford Press udvidet, og der blev selvfølgelig stadig udvidet i det oprindelige Cowley firma, nu kendt som Morris Motors Ltd., Cars Branch.

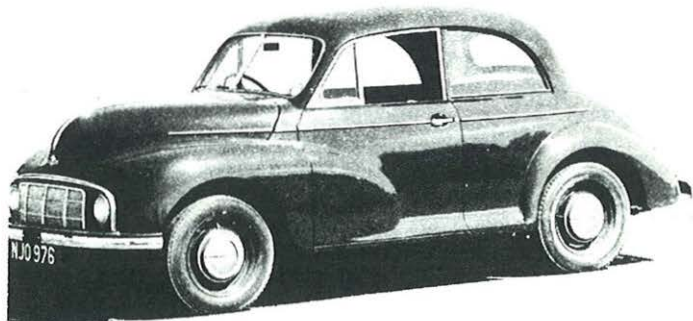
Den enorme velstand i midten af 30erne krævede flere og flere udvidelser, og på »The Farm« rejstes en kæmpestor, ny fabrik, der dækkede et areal på $\frac{3}{4}$ million kvadratfod, og som kostede £ 2 mill. »Engines Branch« var nu rigtig kommet i gang. Velstanden afspejledes også i eksportmarkedet, og i 1933 grundlagde man Morris Industries Export Ltd. – det nuværende Nuffield Exports Ltd.

Baron- og grevetitel til »W.R.M.«

I midten af 30erne blev Sir William Morris udnævnt til Baron Nuffield (1934), og desværre så man, at Riley Motor Company's formue stadig dalede. Denne nedgang i kapitalen blev så alvorlig, at Lord Nuffield i 1937 købte firmaet og i 1938 solgte aktierne til Morris Motors Ltd. til en nominal værdi af £ 100. I samme år så man også den tid-



En Morris 8 fra 1935. Der kører stadig mange af denne model rundt om på de danske veje



Herover ses den første Morris Minor 1949. Den havde en sideventilet motor på 918 cm³. Produktionen fortsatte indtil den 14. februar 1953

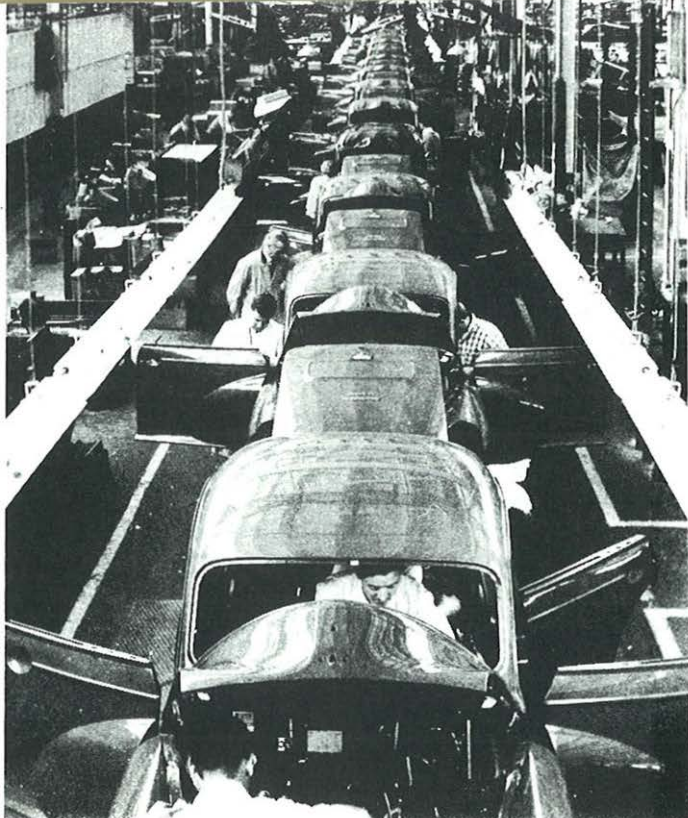


Morris Mascot motoren »på tværs«, hvilket betyder, at den kun optager 46 cm af vognens totallængde på 3,05 m. Forhjulstrækket bevirker, at man undgår kardantunnelen inde i vognen. Den uafhængige gummi-pudeaffjedring er af helt ny konstruktion



Morris Mascot Cooper har en 997 cm³ motor, der yder 57 hk. Den er forsynet med skivebremses på forhjulene. Tophastighed 145 km/t

Et kig over Morris 1000 samlebåndene i Cowley. Over 1 million eksemplarer af denne model har forladt båndene her



ligere cykelreparatør og -fabrikant udnævnt til greve.

I 1938 blev der truffet afgørelse om en langtids politik. Denne gik ud på, at alle vogne i fremtiden, såvidt muligt, skulle have stålkarrosseri af samme konstruktion. Et nyt firma, Morris Pressings Branch, det nuværende Nuffield Metal Products Ltd., blev bygget på Washwood Heath, Birmingham. Det første karrosseri, der skulle laves, var den 4-dørs Morris 8.

Men krigsskyerne trak sammen over Europa – ja, over hele verden, og da stormen brød løs i 1939, blev Nuffield Organisationen endnu engang ændret til krigsproduktion.

Den anden verdenskrig

Historien om Nuffield Organisationens rolle i den anden verdenskrig er alt for lang til at genfortælles her – det ville fylde en hel bog, ja, der er skrevet en bog om

dette. Der må dog nævnes 2 ting, der udvikledes under krigen. En fabrik i Coventry, der fremstillede granater (det tidligere Swift Cycle Co.), blev meget medtaget efter gentagne fjendtlige aktioner, og i 1941 blev Nuffield Organisationen tilbudt bygningerne, som de stod!

Tilbudet blev accepteret, og et nyt firma, »Nuffield Tools and Gauges Ltd.«, blev dannet. Dette firma tegner og fremstiller nu ikke alene værktøj, men også specielle maskin-værktøjer og moderne værktøjer, der kan gå med igennem en maskine, ligesom de fremstiller prototype dele til enhver ønskelig mekanisme. Yderligere ikke alene laves, men også tegnes nogle af de bedste værktøjer i England.

To år senere, efter opfordring fra Luftfartsministeriet, byggede man en fabrik i en del af Llanelly i Syd Wales. Denne fabrik, der er bygget efter de mest moderne principper, hvad angår samlebåndproduktion,

fremstillede i tusindvis af mindre dele til flyvemaskiner. Siden krigens slutning er fabrikken blevet ændret til fremstilling af kølere til alle Nuffield Organisationens bilmodeller, og fabrikken har bragt en mærkbar velstand til denne engang så fattige del af landet.

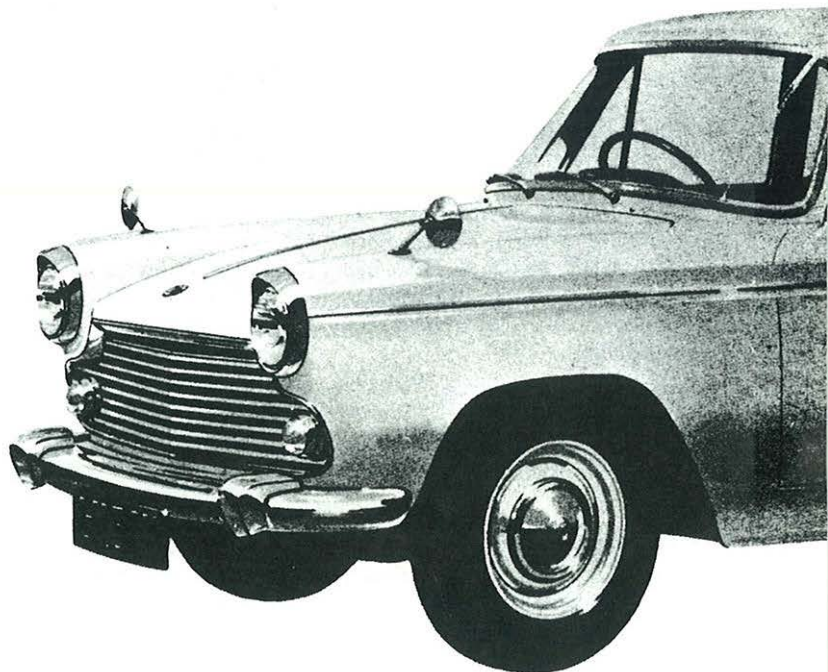
Fred – tid til reorganisation

Da freden kom, ændredes Nuffield-organisationens mange fabrikker endnu en gang til bilfabrikation, og adskillige forsinkede programmer om reorganisation og centralisation blev nu ført ud i livet. I 1947 overtog organisationen Wellingborough støberi, en virksomhed, der stammer helt fra 1860'erne. Det var her, de første tunneldele til Londons undergrundsbaner, »The Tubes«, blev støbt. I dag er denne meget moderne støberivirksomhed en del af Engines Branch, og der laves mange støbninger til Nuffield traktorer. Nu da ordet traktorer nævnes, kommer vi til at tænke på Tractors and Transmissions Branch i Ward End i Birmingham. I 1948 under centralisationen, da samlingen af Wolseley vognene var blevet overført til

Cowley, blev Ward End fabrikken ændret til samling af traktorer og til fremstilling af gearkasser og bagaksler til alle Nuffield vogne. Det følgende år flyttede Riley samlefabrikken til M.G. fabrikken i Abingdon, en passende placering, side om side, for de to vogne med deres enestående løbssuccesser.

British Motor Corporation.

Allerede i 1924 modtog William Morris en henvendelse fra Sir Herbert Austin, hvori denne foreslog en sammenslutning af Morris fabrikkerne og Austins virksomhed med William Morris som øverste chef. Umiddelbart efter den første verdenskrig havde Austin Motor Company lidt store tab på regeringskontrakter og havde som følge heraf en ret anstrengt kapitalbalance. Sir Herbert Austin ønskede gennem sammenslutningen at stabilisere sin virksomhed for sammen med William Morris at danne et selskab, der kunne dominere den engelske bilindustri. Han ønskede også samtidig, at Wolseley Motors Limited, der som tidligere nævnt netop på dette tidspunkt var i vanskeligheder, skulle optages i koncernen.



En forhandling mellem William Morris og Sir Herbert Austin samt Mr. Dudley Docker, der repræsenterede Vickers, der igen kontrollerede Wolseley, førte ikke til noget positivt resultat, idet det var tydeligt for William Morris, at han som den stærkeste part ville få mindst ud af sammenslutningen, der derimod indebar åbenbare fordele for både Austin og Wolseley. Endvidere ønskede William Morris på dette tidspunkt ikke at dele ledelsen af sine fabrikker med nogen anden person.

I 1948 påbegyndtes nye forhandlinger om en sammenslutning af Nuffield koncernen og Austin fabrikkerne, og i 1951 bekendtgjordes det, at et nyt selskab, British Motor Corporation, ville blive dannet og komme til at bestå af Nuffield koncernens aktiver, der havde en samlet værdi af 700 millioner kroner, og Austin fabrikkernes aktiver, der havde en værdi af 440 millioner kroner.

Hermed var en af verdens største automobilkoncerner en realitet. B.M.C. har siden købt den store karrosserifabrik Fischer & Ludlov Ltd. i Birmingham og dermed øget sin kapacitet til produktion af karrosserier

ganske betydeligt. Endvidere har B.M.C. dannet aktieselskabet B.M.C. Service i Cowley, Oxford, hvorfra reservedelssalget for bl. a. Morris, M.G., Wolseley, Riley og Nuffield finder sted.

Den seneste udvidelse.

Den seneste udvidelse fandt sted sidste år, hvor den første Morris lastvogn løb af samlebåndet på en helt ny samlefabrik i Bathgate i Skotland, som i sin nuværende form er en af de største af sin art i Europa, og vil, når de planlagte udvidelser har fundet sted, være den største. Den nye fabrik, der har kostet ca. 220 millioner kroner, skal udelukkende fremstille lastvogne og traktorer. I starten vil man producere 50.000 lastvogne og 30.000 traktorer om året, og målet er at producere 100.000 lastvogne og 50.000 traktorer årligt.

Det giver et lille indblik af denne fabriks størrelse, når det oplyses, at regeringen har bygget specielle motorveje til og fra fabrikken, og at flere leverandører på nabogrunde har opført specielle fabrikker for at kunne betjene lastvogns- og traktorfabrikken. ***



Den smukke Morris Oxford 1962-63 ses her i station-car-udgaven. Motoren, der er på 1622 cm³, yder 64 HK. Tophastigheden ligger på 140 km/t

Billederne på disse sider er fra MMOC's National Rally.





KØB OG SALG

Sælges: Morris Minor 1000 Traveller, årg. 70. Synet i 1993. Kørt 170000 km på samme maskine og gearkasse. Særdeles fint træværk. Ny bund i 1990. 2 ejere. Sælges eller byttes med personvogn årg. 1956 - 1959.

Diverse salgsbrochurer, Morris, Austin, byttes eller sælges.

Brugte dele til Traveller, Van samt til personvogn, årg. 1966 - 1969 - 1971.

Henv.: A-016 Jens Chr. Jensen, Toftemosevej 20, 2650 Hvidovre, tlf. 36 77 12 81.

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, donkraftbeslag HS + VS, skråpaneler HS + VS, U-jern HS + VS, hulplade VS, nye sider (metal) + bagdøre, nylakeret. Ny vandpumpe, ny benzinpumpe (plastic), nyt anhængertræk (synsfrt), ny frontrude, ny frontplade + grill, dækplade (fiber) forkofanger, nye skruer, nye lygter (Lucas), nyt styretøj, nye bremses, nyrenoveret hovedcylinder, håndbremskabler, nye kobberør, undervognsbehandlet, hjul malet i bilens farve, med nye 145 x 14 dæk.

Bilen sælges kun fordi vi ikke har brug for 2 biler mere, p.g.a. nyt arbejde. Nummerpl. er pt. opbevaret ved forsikringselskabet. Pris: 49.999,- Dkr.

Henv.: A-1091 Erik og Karla Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00. (efter kl. 16.15)

Sælges: Morris Minor 1000, årg. 58. Svart med rød inredning, gott skick, skatt och besiktning. Bilen har rullat sen 1991 efter diverse arbete med motor och inredning samt svetsning av balkar. Original för utom rullbälten och varmfläkt. Pris ca. 17.500,- Skr.

Morris Minor, årg. 54. Grå med rød inredning. Renoveringsobjekt. Rost i balkar, men frisk i dörrar, front, skärm infästningar, motorrum etc. Div. delar kan medfölja. Vård att renovera. Vill någon vara snäll och ta hann om denna bil. Pris 1000,- Skr.

Morris Minor Traveller, årg. 55. Spar tid och pengar - renoveringsobjekt komplett med nästan alla delar som behövs. Bland annat ingår: svetsad och blästrad kaross, skärmar, däck, 1300 cc Marina motor och växellåda, 4,22 diff, bladfyädrar, alla kromdelar, nästan alla trädetaljer, blinkerspilar, gummilister och bussningar, gangsterkeps, sökarlykta, div. bromsdelar, pack-boxar och lager samt ett antal lådor olika Minor delar.

För att renovera denna bil krävs viss erfarenhet och kunskap om Morris. Säljes till självkostnadspris. De flesta delarna är inköpta i England. OBS: säljas endast samlat.

Fast pris 12.500,- Skr.

Volvo Duett 1967. Skatt och bes. B 20 motor och overdrive. Behöver svetsas. Pris 7000,- Skr.

Transport kan ordnas av alla bilarna mot självkostnadspris.

Minor delar säljes:

4 dubdäck på fälg 500,-. Säten i rött läder, smala band med vit kant, två stolar + baksäte 500,-. Bladfjädrar, nästan nya 400,-. Felfritt kyl 350,-. Höger fram skärm series II 500,-. Frakt till kommer.

Morris Skyltar och nyckelringar av emalj, flera olika.

Henv.: Gunnar Andersen, Lyckhemsgatan 3, 462 35 Vänersborg, tlf. 0521 13141 el. 0303 77 20 60.

Sælges: Morris Minor 1000 super, årg. 64. God motor, kørt 117.000 km. Har ikke rust i undervogn, tectylbeh. i 94. Bilen er renoveret i 89-90. Pris: 20.000,- kr.
Henv.: A-1912 Brian S. Madsen, Per Rytersvej 16, kl., 8723 Løsning, tlf. 75 65 11 01.

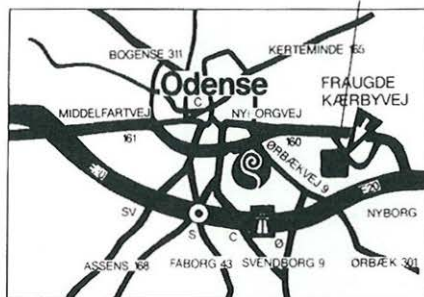
Sælges: for kunde:
Morris Minor, 2. dørs, årg 55. Km-garanti 82.000. Original 803-motor. Bilen fremtræder fuldstændig som da den forlod fabrikken. Der har aldrig været svejst i den. Indtrækket er komplet originalt og uden rifter af nogen art, dog mangler de forreste bundmåtter. Bilen er iøvrigt med sorte nummerplader. Pris: 35.000,- kr.
Henv.: Morris Minor 1000 Specialværksted v/ A-992 Peder Mikkelsen, Pejrupvej 30, 5560 Årup, Tlf. 64 47 26 04

Sælges: Følgende nye delar til Morris Minor selges til selvkost:
1 sett rådelerager (vp, 381, 0,30)
4 stk stempel (1168) s
4 stk stempel (1159 R) + 0,75
2 stk støtdempere bak
Henv.: Arnulf Jensen, Nordkronen 1, 2300 Hamar, tlf. 62 52 68 94 eller 62 51 01 38.

Sælges: 1 Fronthjelm 75,-
1 benzintank (saloon) 350,-
rengjort, malet 600,-
4 hjul, gode dæk 145x14 900,-
4 hjul, vinterdæk (kørt 1 sæson) 10,-
3 fælg 145x14 pr.stk. 150,-
2 brugte glasfiberskærme (saloon) med store baglygter, pr. stk 75,-
1 brugt forkofanger (lidt rust)
Henv.: Erik og Karla Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00 (efter kl. 16.15)

Købes: Bundmåtte til Morris 1000 pick-up, årg. 64. Helst originalsort gummi, men ingen betingelse.
Henv.: A-1590 Elo West Larsen, Orevej 133, Næs, 4850 Stubbekøbing, tlf. 53 84 41 72.

Købes: Spilefelger i crom ønskes kjøpt til Minor. 14" el. 15". Andre spesial felger kan også vurderes.
Henv.: Tormod Gausel, Dronning Mauds Gt. 12, 4340 Bryne, tlf. 51 48 30 07.



Europæisk Automobilmuseum
Fraugde Kærbyvej 203,
5220 Odense SØ. Tlf. 65 95 18 80.

Europæisk Automobilmuseum belyser med ca. 95 europæiske køretøjer trafiksituationen i halvtredserne. »Bilens guldalder«. Tillige udstillinger af gammelt værktøj, bilsalgsbrochurer, bilens udvikling m.m. En spændende oplevelse for hele familien.

Åben Søn- og helligdage:
9/04 - 30/09 kl. 10.00 - 17.00.

Daglig:
20/06 - 31/08 kl. 10.00 - 17.00.

Mod forevisning af medlemskort 50% rabat

