

NORMINOR

Nr. 93 januar 1995

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Denne 4-dørs Minor er »den bedste på Sri Lanka«. Den tilhører Anton Kamp, som har startet et lille firma dernede.

Læs hans beretning fra Sri Lanka på side 23.

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
Pejrurpevej 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)160 Dkr

H-medlem
(husstandsmedlem)50 Dkr

NORMINOR

NMMK's medlemsblad

Stof til bladet sendes til redaktøren.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer:

20. februar 1995

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. tirsdagi måneden kl. 18.00. Møtested mai-sept: Rodeløken Kafe, Bygdøy. Okt-apr: hos Terje Sunnaas. Ring et av styremedlemmene på forhånd i telfelle 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 - Hornsgatan 11A - S-832 42 Frösön	
	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
DANMARK	Väst Sverige	A-1808 Erling Holmin - Skoftebygatan 55 - S-46154 Trollhättan	0520-72907
	Nordjylland	A-1160 Mogens Bjerre - Industrivej 40 - 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 - Gosmervej 90 - Præstholm - DK-8300 Odder	86 55 70 55
	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
		Klubmøde: 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. 19.00 (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 vi inde i 1995 og ved at gøre klar til endnu et (forhåbentlig) godt år med Morrisserne. Håber at alle er kommet godt og glædeligt over jul og nytår.

Ved en beklagelig fejl fra min side blev girokortene til kontingent udsendt fra bladlisten og ikke fra girolisten, hvilket forårsagede lidt undren hos kontaktpersonerne og andre der normalt ikke modtager girokort. Heldigvis har vi i klubben nogle friske kontaktpersoner, rabatgivere mm., så fadæsen blev hurtigt bragt på plads.

Sommertræffet 1995

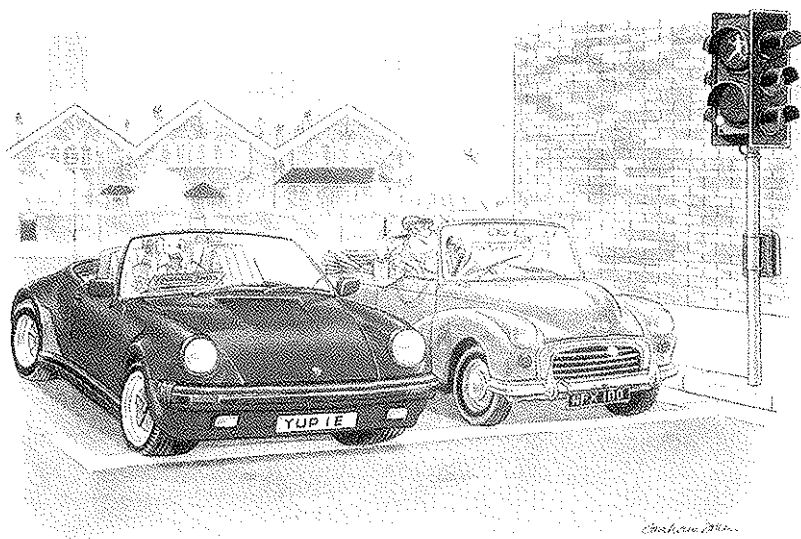
Angående sommertræffet så er det begyndt at tage sin endelige form. Campingpladsen hvor det bliver afholdt, er fundet og adressen er som følger: Absalon Camping, Korsdalsvej 132, DK-2610 Rødovre. For folk der ikke er så

godt kendt på Sjælland, skal der her tilføjes, at det er i Københavnsområdet. Telefonnummeret til pladsen er 31 41 06 00, og man skal tale med en Jens Pedersen ved bestilling af hytte. Hytternes størrelse er på 4-6 personer og de koster 195 Dkr. pr. døgn + campingafgift 46 Dkr. pr. person pr. døgn. Ved bestilling af hytte skal man huske at oplyse om at det er til Nordisk Morris Minor Klubbs sommertræf.

Program og tilmelding til sommertræffet kommer i et senere nummer af Norminor.

Til sidst vil jeg minde om generalforsamlingen, som jo finder sted lørdag den 11. marts, hos Anton Kamp. Dagsorden og tilmelding finder du på side 7. Håber at se mange af jer.

A-1264 Herluf Knudsen



DATO ARRANGEMENT ARRANGØR

Februar

- søn. den 5. Årsmøde hos John Rasmussen. Østjylland
 Tilmelding på tlf. 75 89 34 31.
- lør. - søn. Primus Treff i Rømskog. Oslo
 den 18. - 19. **N.B. datoen er ændret !**

Marts

- lør. den 11. Generalforsamling 1995 NMMK
 hos Anton Kamp, Nordisk Morris
 Minor Lager i Asferg.

April

- søn. den 2. Klubmøde hos John og Karen. Østjylland
 Tilmelding på tlf. 75 80 53 84.
- tirs. den 18. Smøremøde ved Shell, Frederiks- København
 sundsvej 172, fra kl. 18.00.

Maj

- søn. den 7. Tur til Zone Museet. Mødested København
 ved Shell, Frederikssundsvej 172,
 kl. 10.00
- fre. - søn. Fjorden rundt - minitræf A-472 Kim Kleis
 den 12. - 14. på Lyngvig Camping, Hvide Sande.
- tirs. den 30. Klubmøde på Havnen i Køge, København
 kl. 19.00.

Juni

- fre. - søn. Minitræf (Pinsetræf) Østjylland
 den 2. - 4.
- tirs. den 27. Klubmøde på Langelinie, kl. 19.00. København

Juli

- fre. - søn. Sommertræf: Absalon Camping, København
 den 14. - 16. Korsdalsvej 132, Rødovre.

GENERALFORSAMLING 1995

Der indkaldes hermed til generalforsamling i Nordisk Morris Minor Klubb, lørdag den 11. marts 1995.

Arrangementet afholdes i år hos Anton Kamp, Nordisk Morris Minor Lager i Asferg, med følgende program for dagen:

Kl. 12.00 - Frokost: Pølsebord.
60 kr. pr. person.

Kl. 13.00 - Generalforsamling:

Dagsorden:

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

Efter generalforsamlingen vil lageret være åbent, og der er mulighed for at se videofilm fra div. træf og andre begivenheder.

Således finder du frem

Hvis du kommer ad motorvejen, drejer du af ved afkørsel nr. 38 (Purhus). Følg derefter skiltene mod Asferg, ca. 3 km. Nordisk Morris Minor Lager ligger på Østergade 17.

Vi håber på stor tilslutning til dette årlige arrangement.

Bestyrelsen

Tilmelding

Antal pers.

Frokost, pølsebord, 60 kr. pr. person.

Generalforsamling

Medl. nr.: _____

Navn: _____

Kuponen eller kopi sendes til:

Nordisk Morris Minor Klubb, Postboks 28, 5200 Odense V
senest den 1. marts 1995.

ØSTJYLLAND

Godt nytår til alle.

Søndag den 5. februar afholder Østjylland årsmøde hos John »Oda« Rasmussen. Tilmelding på tlf. 75 89 34 31.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent
2. Årsberetning
3. Regnskab
4. Valg af bestyrelse
5. Kommende aktiviteter
6. Evt.

I marts ta'r vi til generalforsamling hos Anton Kamp. Jeg opfordrer hermed alle til at møde op.

Søndag den 2. april er der klubmøde ved John og Karen. Tilmelding på tlf. 75 80 53 84.

Reserver allerede nu pinsen (den 2. - 4. juni) til vores minitræf.

A-738 Per Madsen

RINGKØBING - FJORDEN RUNDT

Vi er nogle Morris-venner som har været samlet og blevet enige om, at det kunne være sjovt at lave et Morristræf der hedder fjorden rundt.

Træffet skulle være i Bededagsferien, fra den 12. - 14. maj 1995.

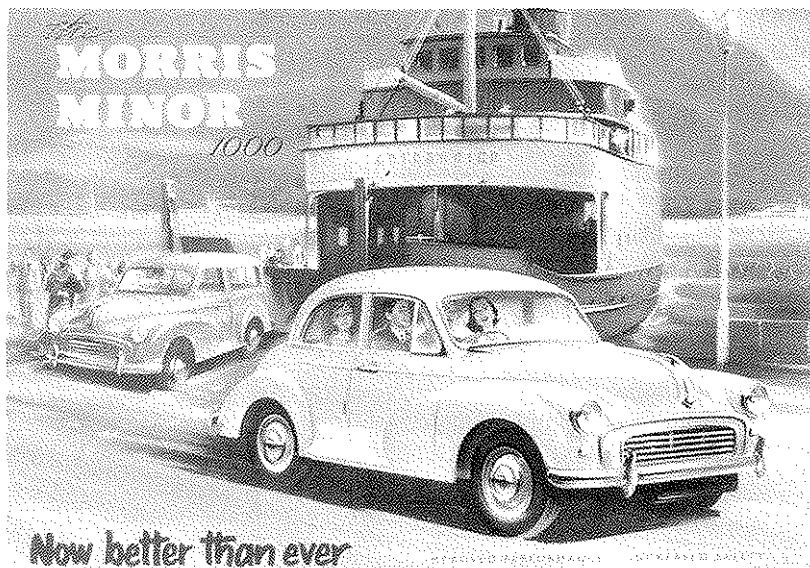
Samlingsstedet skulle være Ndr. Lyngvig Campingplads, som ligger ca. 5 km nord for Hvide Sande.

Der skal måske være nogle stop på turen, Veteranflymuseet ved Stauning, Fiskernes Hus i Hvide Sande og et sted hvor man kan få noget at spise.

Yderligere informationer vil komme i løbet af foråret, med priser o.lign.

A-1903 Karl Ove Sønderby

A-472 Kim Kleis

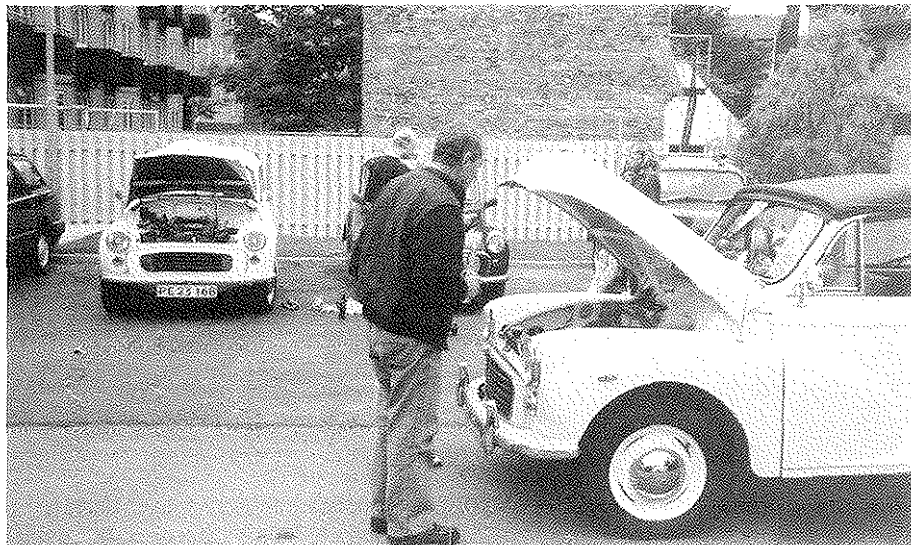


KØBENHAVN

Året der gik i ord og billeder



Generalforsamling. Morriss'er foran den engelske kirke.



Smøremøde hos Shell.



Udflugt til Gavnø Slot.

*Udflugt til Ålholm
Slot og
automobilmuseum.*

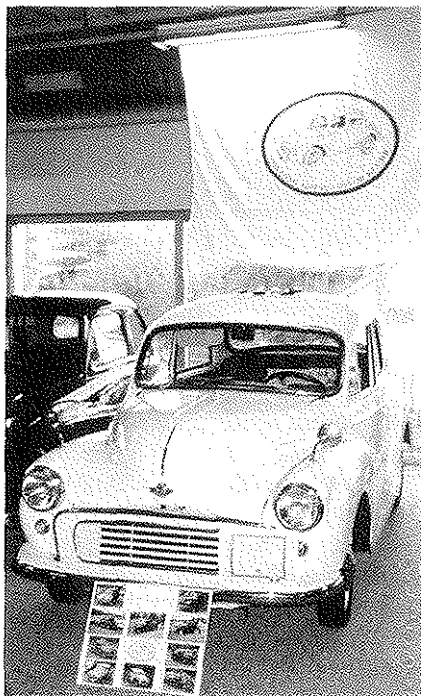


Klubmøde på Langelinie.

Jeg håber billederne giver flere lyst til at deltage i aktiviteterne. Godt nytår.

A-1245 Klavs Juul Nielsen

BILUDSTILLING I SANDNES



Den 10. og 11. september 1994 arrangerte Citroenklubben i Rogaland bil og motorsykkelutstilling på Auto 2000 i Sandnes.

Sammen med 29 andre klubber i distriktet ble også NMMK invitert til å være med på utstillingen. Av de 150 kjøretøyene som ble utstilt var ca. 50 av disse av engelsk merke, som Minor, Austin, MG, Rolls Royce osv. og med NMMK flagg hengende over bilen viste vi godt igjen i lokalet.

Så blant de ved 4000 besøkende som var innom utstillingen var det mange som var innom vor »stand« å slo av en prat om Minor og fikk med seg litt info om bilen og klubben. Og vårt håp er nå at noen av disse melder seg inn i klubben, det hadde trengs på disse kanter av Sørvest Norge.

A-068 Leidulf Gausel



DANSKE TYPEGODKENDELSER

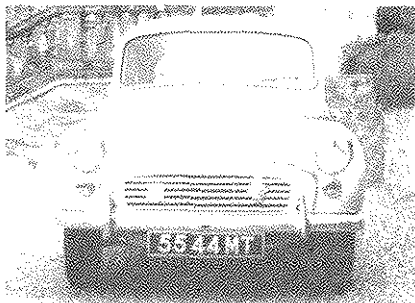
I den mørke vintertid finder man på de underligste ting. En dag fik jeg det indfald, at jeg gerne ville se hvordan en typegodkendelse på Morris'en så ud.

»Du skal henvende dig personligt til færdselsstyrelsens afdeling for typegodkendelser i Herlev med en registreringsattest for din bil. Så vil de flinke medarbejdere lave en fotokopi af de relevante sagsakter, og sende dem til dig.«, sagde den venlige mand fra Færdselsstyrelsens biltekniske afdeling under Trafikministeriet til mig i telefonen.

Jeg bor midt i Jylland !

Nå, min gode ven A-016 Jens Christian bor i Hvidovre, så nu har jeg fået et par fotokopier af typegodkendelserne for 3 af hans biler. Og det er yderst interessante oplysninger, der findes i disse godkendelser. F.eks. er en Morris Minor typegodkendt med 4 hjul og to stk. elektrisk drevne vindskærmviskere anbragt under forruden - men det gælder kun 2-dørs og Traveller. En Pick-Up må tilsyneladende forsynes med et vilkårligt antal vindskærmviskere.....

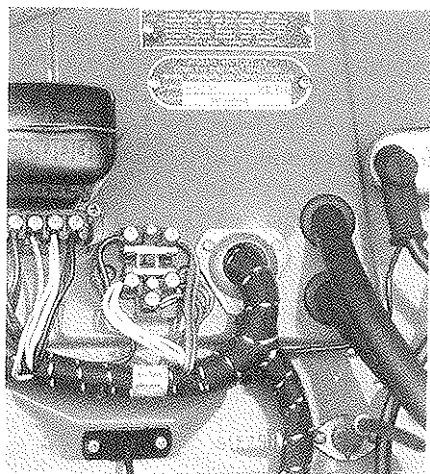
Selvfølger vil der være en række oplysninger, der virker komplet ånds-vage, men der er også adskillige småting som er interessante eller sjove. Man vil naturligvis fortsat kunne leve lykkeligt videre uden disse oplysninger, men når det nu er ens hobby, og der ikke er andet at lave en vinteraften, så kan det være interessant nok. Hvem vidste f.eks. at 2-dørs modellen er nøj-



agtig lige så bred som den er høj, nemlig 1520 mm ? Hvem vidste at hovedcylinderens indre diameter blev ændret fra 22,2 mm til 20,6 mm d. 29/4 1963 ? Uha, nu skal det vel ikke tjekkes når folk ønsker at stille op i originalklassen til sommertræffene ???

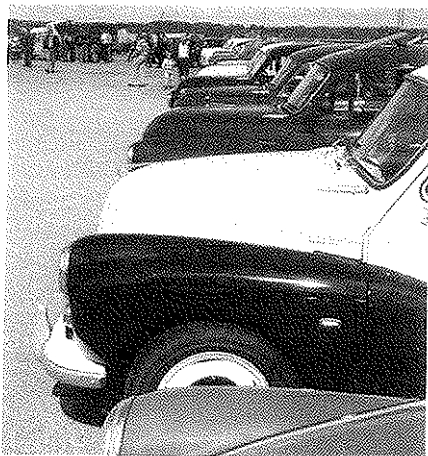
Typegodkendelsen for Morris Minor 1000 Super 2 dørs lukket personmotorvogn (!) er godkendt d. 20/11 1962 og gælder fra stelnummer 991500. Den første Minor 2-dørs med 1098 ccm motor havde nummer 990288 og blev fremstillet i september 1962. Danskerne kunne altså få den nye Minor allerede et par måneder efter produktionsstart. Ville man have den nye Traveller måtte man vente til 20/2 1963, d.v.s. 5 måneder før typegodkendelsen forelå. Den først producerede Traveller 1000 Super havde nummer 990289, og den danske typegodkendelse gjaldt fra nummer 1001480.

Det er interessant, at vi nu ved hvornår stelnummerets placering blev ændret. Indtil 22/1 1963 sad stelnummeret på forbrættet ca. 200 mm under fabriktionspladen. Herefter kunne der eventuelt være et ekstra stelnum-



Indtil oktober 1965 stod stelnummeret altid »på forbrædtet ca. 200 mm under fabriktionspladen«.

mer »på kant langs højre hjulkasse« indtil stelnummeret endte inde i kabinen foran højre forsæde i bundpladen. Det skete d. 20/10 1965. Også det DO-



I Danmark skal der være et blinklys, der er synligt fra siden. I april 1963 kom det til at sidde bagerst på forskærmen som det ses på den to-farvede Minor på billedet.

MI-monterede sideblink ændrede placering. D. 29/4 1963 flyttes det fra bagerste dørstolpe til »forskærm udfor forrude«. Sidst i Minorens levetid blev det flyttet frem på forskærmen, men Jens' Traveller er ikke så ny, at han har



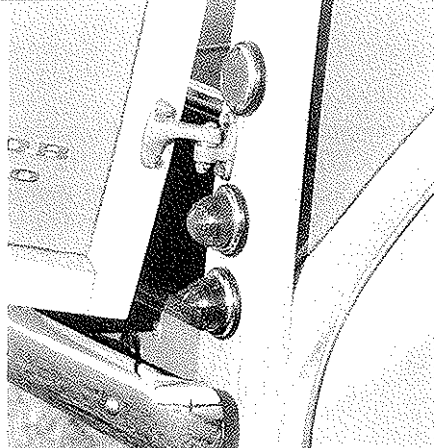
Denne placering af sideblinket kom sidst i Minorens produktionsperiode.

fået denne ændring med - eller også er den offer for en »bagatelgrænse« som kunne tænkes indført på et eller andet tidspunkt.

Det er også bemærkelsesværdigt, at de nye typer blink-/positionslys og baglygter blev godkendt allerede d. 5/12 1963 fra stelnummer 1042477 for Travellerens vedkommende, mens 2-dørs måtte vente til 22/1 1964 før det var godkendt til den. I øvrigt var der et forbehold for blinkets lysstyrke for den gamle type forreste blinklys på 2-dørs, men ikke for Travelleren.... Hvorfor nu det ??

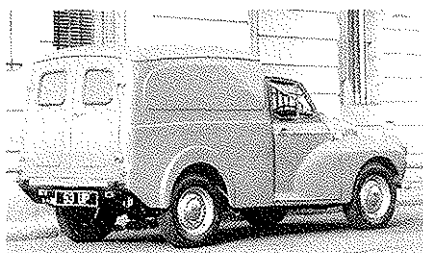
I det hele taget opstår der mange spørgsmål, når man læser de gamle typegodkendelser :

2-dørs'en skal kun have et enkelt sidespejl, mens både Traveller, Van og Pick-Up skal have to. De godkendte



bagfjedre til 2-dørs skal have 5 lag á 6,4 mm mod Travellerens 7 lag á 6,0 mm. Van og Pick-Up skal enten have 8 lag á 6,0 mm eller 7 lag á 7,3 mmDu altforbarmende; gad vide hvor mange originale biler vi har i klubben ?

Hvorfor rummer benzintanken 0,5 liter mindre i varebilerne i forhold til personbilerne ? Skyldes det en anden montering af påfyldningsrøret ? Kunne man virkelig få leveret en varevogn med bredere originale fælge ? Hvorfor



Denne Van har bredere fælge end normalt, men sådan er den leveret fra fabrikken.

må en Van trække en anhænger uden bremses, der vejer 375 kg, når en Pick-Up kun må trække en tilsvarende anhænger, der vejer 25 kg. mindre ? Har anhængerens bremses gælder samme vægtgrænse.....Skyldes det mon vægtforskellen på 25 kg. mellem Van og Pick-Up ?? Hvorfor kom der overhovedet en ny typegodkendelse for Van og Pick-Up så sent som 3/6 1971 gældende fra stelnummer 310800 ??? Hvad er det, der er så anderledes i forhold til den tidligere, at et tillæg ikke er nok ?????

A-839 Simon Marsbøll



Travellerens nye blinklys blev godkendt 1 1/2 måned før de blev det på den 2-dørs.

Standard-typegodkendelse

udstedt efter begæring af Dansk Oversøisk Motor Industri A/S

Str. Ringvej 35, Glostrup

1. Køretojets hovedspecifikationer. Art Personmotorvogn. Mærke Morris. Model 1000 Super Type M/A 2SSL Karrosteri 2-dørs lukket. Antal hjul 4. Motor 4-cyl. benzin Stejnnummer fra 991500.		2. Belastningstal. Køretojets egenvegt 750 kg. Garanteret totalvegt Garanteret forakssekryk Garanteret bagakssekryk Antal sideplader 4. Tilladt totalvegt 1100 kg	
3. Mærkningens anbringelsessted. Fabrikationsplade Under motorhjem på højre side af forbræt Indpræget navn eller varemærke »MOVVOG« på venstre side af motorblok Indpræget typebetegnelse Under motorhjem langs højre hjulkasse Indpræget stelnummer På højre side af forbræt ca 20 cm under fabrikationspladen. Indpræget motornummer På højre side af motorblok.			
4. Hoveddimensioner. Akselskand 2180 mm. Største længde 3760 mm. Sporvidde for 1284 mm. Største bredde 1520 mm. Sporvidde bag 1278 mm Største højde 1520 mm. Frihøjde over jord 140 mm			
5. Styreapparat. Art Tandstang. Vendediameter til venstre 10 m Udvæktingsforhold 1:15. Vendediameter til højre 10 m.			
6. Bremsesystem. Driftsbremse 4-hjuls hydraulisk fødbremse Hovedcylinder diameter, 22,2 mm Forhjulscylinder, antal pr. hjul 2, diameter, 23,6 mm Baghjulscylinder, antal pr. hjul 1, diameter, 19,1 mm Parkeringsbremse 2-hjuls mekanisk håndbremse, virkende på baghjul. Håndbremssegreb anbragt i gulvet til højre for førersæde.			
7. Bærende elementer, hjul. Chassisramme Selvbærende karrosteri Hjulophæng, for Uafhængig ophængning i triangler bag Stiv bagaksel. Fjedre, for Langsgående torsionsfjedre, d = 20 mm, l = 977 mm. bag Halveleptiske parallelfjedre, 5 lag à 6,4 mm, l = 1100 mm, b = 38 mm. Støddæmpere 4 stk. hydrauliske, dobbeltvirkende Hjul Pladehjul Gummimøntering, for 5,20 - 14. bag 5,20 - 14.			

8. Motor. Fabrikat BMC Princip 4-takt benzin. Cylinder 4 i række. Antal karburatorer 1. Ventilarrangement Topventiler med stødstænger.		Cylinderdiameter 64,6 mm Slaglængde 83,7 mm Volumen 1098 cm ³ Kapacitet kølesystem 6,2 liter. Kapacitet smøresystem 4 liter.	
9. Transmission. Købling Tor enkeltplade. Gearkasse »BMC« 4 fremgear, 1 baggear (synkroniseret)			
10. Elektrisk anlæg. Forlygter »Lucas« m.k. »E 4«, fjernlys 45 W, nærlys 40 W Positionsglyter »Lucas« m.k. »488«, 5 W. Baglygter »Lucas« m.k. »L 549«, 5 W. Pare m.k. 21.6 W Støplygter Kombineret med baglygter, 20 W. Pare m.k. 21.6 W. Nummerpladelygter »Lucas« m.k. »467.2«, 4 W, anbragt under nummerplade på skrå underlagplade. Baklygter Ingen. Refleksanordninger Indbygger i baglygter, J. R. U. 73 (ikke påstemplet) Rætningsviservringer Ingen. Forblink Kombineret med positionsglyter, 20 W. Sideblink »Ermaxi«, orange 5 W, anbragt foroven på bageste dørstolpe. Bagblink Kombineret med støplygter. Kontrol f. retningssk. Lyskontrol på kontaktkonsole på ratet Signalthorn 1 stk. »Lucas«. Akkumulator 12 volt, 38 anperetimer			
11. Brændstoffanlæg. Beholder 29,5 liter, anbragt under bagagerum bag bagaksel. Brændstofforskel Elektrisk pumpe. Afspæringshane Fundes ikke			
12. Lyddæmper. 1 stk, oval, størrelse ca. 250 x 100 x 77 mm.			
13. Karrosseri. Type 2-dørs lukket, 2 selvstændige førersæde, førersæde forskydeligt, bagsæde. Førerspejle 1 stk. anbragt midt i øverste forruderamme. Vindskærmsvisker 2 stk. elektrisk drevet, anbragt under forruden.			
14. Særlige indretninger eller tilbehør. Varmeapparat 1 stk. »Smithick« med kølevandscirculation og elektrisk blæser. Defroster Kombineret med varmeapparat.			
15. Særlige bemærkninger eller forbehold. Godkendelsen er givet med forbehold med hensyn til forblinkslygternes lysstyrke, og man forbeholder sig senere med fremtidig virkning at stille krav om ændring.			

S-46762

Standard-typegodkendelsen gælder kun så længe, køretøjet er udført i nøje overensstemmelse med det køretøj, der har været indleveret til undersøgelse, og som er fundet færdselsmæssigt forsvarligt.

Justitsministeriet har den 23. april 1958 meddelt ovennævnte firma tilladelse til udførelse af typeprøvet.

København, den 20. november 1962.

J. Voltelen

5/2 94

Morris, 1000 Super.	M/A 255L
Standard-typegodkendelse nr.	578
Tillæg nr.	1

Tillæg nr. 1

til

Standard-typegodkendelse nr. 578

udstedt efter begæring af Dansk Oversøisk Motor Industri A/S,
Sdr. Ringvej 35, Glostrup.

Personmotorvognen kan tillige godkendes med følgende data:

Rubrik 6. Bremsesystem.

Hovedcylinder diameter 20,6 mm.

Rubrik 10. Elektrisk anlæg.

Sideblink »Ermak«, orange, 6 W, anbragt på
forskræm udfor forrude.

S-66/62

Tillægget gælder kun så længe, standard-typegodkendelsen er gældende. Typeattest ændret.

København, den 29. april 1963.

J. Voltelen

5/2 94

Morris, 1000 Super.	M/A 2 55L
Standard-typegodkendelse nr.	578
Tillæg nr.	2

Tillæg nr. 2

til

Standard-typegodkendelse nr. 578

udstedt efter begæring af Dansk Oversøisk Motor Industri A/S,
Sdr. Ringvej 35, Glostrup.

Personmotorvognen kan tillige godkendes med følgende data:

Rubrik 3. Mærkningens anbringelsessted.

Indpræget stelnummer ... På højre side af forbrak ca. 20 cm under fabriks-
tationspladen. Stelnummeret kan eventuelt tillige
være indpræget på kant langs højre hjulkasse.

Rubrik 10. Elektrisk anlæg.

Positionslyster Sammenbygget med forblink, 6 W.

Baglygter »Lucas« mkr. »SAE B 63«, 6 W.

Støpulygter Kombineret med baglygter, 21 W.

Refleksanordninger Indbygger i baglygter, J. R. U 402
(ikke påstemplet)

Forblink »Lucas«, mkr. »L 632«, orange 21 W,
anbragt under forlygter.

Bagblink Sammenbygget med baglygter orange 21 W

S-66/62

Tillægget gælder kun så længe, standard-typegodkendelsen er gældende. Typeattest ændret.

København, den 22. januar 1964.

J. Voltelen

Dynamovej 4, 2730 Herlev
 Tlf. 42 91 73 74
 Fax. 44 53 01 10 *RH*

5/12 94

Morris, 1000 Super.	MJA255L
Standard-typegodkendelse nr.	578
Tillæg nr.	3

Tillæg nr. 3

til

Standard-typegodkendelse nr. 578

udstedt efter begæring af **Dansk Oversøisk Motor Industri A/s**,
Sdr. Ringvej 35, Glostrup.

I rubrik 2. Belastningstal ændres:

Garanteret totalvægt 1150 kg
 Garanteret foraksletryk 525 kg
 Garanteret bagaksletryk 625 kg

S-66/62

Tillægget gælder kun så længe, standard-typegodkendelsen er gældende.

København, den 13. august 1964.

H. Jespersen

HAMBROSGADE 5, KØBENHAVN V
TLF. 33167474

5/12 94

Morris, 1000 Super	MJA255L
Standard-typegodkendelse nr.	578
Tillæg nr.	4

Tillæg nr. 4

til

Standard-typegodkendelse nr. 578

udstedt efter begæring af **Dansk Oversøisk Motor Industri A/s**,
Sdr. Ringvej 35, Glostrup.

I rubrik 3. Mærkningens anbringelsessted ændres:

Fabrikationsplade Under motorhjelms på højre side af forbræt.
 Indpræget navn eller varemærke »MOWOG« på venstre side
 af motorblok.
 Indpræget typebetegnelse og stelnummer Indenfor højre dør i
 bundplade foran pas-
 sagersted.

S-66/62

Tillægget gælder kun så længe, standard-typegodkendelsen er gældende. Typeattest uændret.

København, den 20. oktober 1965.

H. Jespersen



Standard-typegodkendelse

udstedt efter begæring af Dansk Oversøisk Motor Industri A/S

Sdr. Ringvej 25, Glostrup.

1. Køretojets hovedspecifikationer. Art Varemotorvogn. Mærke Morris. Model 1000 Super Type M/AW5L Karrosseri Sammenbygget førerhus og varekasse. Antal hjul 4. Motor 4-cyl. benz. Stelnummer fra 1001480.		2. Belastningsstal. Køretojets egenvægt 800 kg. Garanteret totalvægt 1225 kg. Garanteret forsikringstryk 750 kg. Garanteret bagaksletryk 750 kg. Antal sidepladsér i førerhus 2. Antal sidepladsér i varekasse 2	
3. Mærkningens anbringelsessted. Fabrikationsplade Under motorhjelmm på højre side af forbræt. Indpræget navn eller varemærke »MOWOG« på venstre side af motorblok. Indpræget typebetegnelse Under motorhjelmm på højre kant. Indpræget stelnummer På højre side af forbræt ca. 200 mm under fabrikationsplade. Indpræget motornummer På højre side af motorblok			
4. Hoveddimensioner. Akselafstand 2180 mm Sporvidde for 1284 mm Sporvidde bag 1280 mm Største længde 3780 mm. Største bredde 1550 mm. Største højde 1540 mm. Frihøjde over jord 140 mm			
5. Styreapparat. Art Tandstang. Udvæklingsforhold 1:15. Vendediameter til venstre 10 m Vendediameter til højre 10 m.			
6. Bremsesystem. Driktbremse 4-hjuls hydraulisk fødbremse Hovedcylinder diameter, 22,2 mm. Førhjulscylinder, antal pr. hjul 2, diameter 23,6 mm. Baghjulscylinder, antal pr. hjul 1, diameter 22,7 mm. Væskebeholder anbragt under quiv i førerhus. Parkeringsbremse 2-hjuls mekanisk håndbremse, virkende på baghjulene. Håndbremsegreb anbragt ved quiv til højre for førersæde			
7. Bærende elementer, hjul. Chassissamme Selvbærende karrosseri. Hjulophæng, for Uafhængig ophængning i triangler og støddæmperarme. bag Selv bagaksel. Fjedre, for Længsgående torsionsfjedre, d = 20 mm, l = 977 mm. bag Halvæltriske parallelfjedre, 7 lag a 6 mm, l = 1100 mm, b = 38 mm. Støddæmpere 4 stk. vægformstipe Hjul Pladehjul. Gummimøntering, for 5,20-14. bag 5,20-14.			

8. Motor. Fabrikat »MOWOG«. Princip 4-takt benz. Cylinder 4 i række Antal karburatorer 1. Ventilarrangement Topventiler. Cylinderdiameter 64,6 mm. Slaglængde 83,7 mm. Volumen 1098 cm ³ . Kapacitet kølesystem 6,2 liter. Kapacitet smøresystem 4 liter.		
9. Transmission. Kobling Ter enkeltplade. Gearkasse 4 fremgear, 1 bagegear (synkroniseret).		
10. Elektrisk anlæg. Forlygter »Lucas«, m.r.k. »E 4«, fjernlys 45 W, nærlys 40 W. Positionslgter »Lucas«, m.r.k. »488«, 5 W, anbragt under forlygter. Baglygter »Lucas«, m.r.k. »488«, 5 W. Stoplygter Kabineret med baglygter, 20 W. Nummerpladelgter 2 stk. »Lucas«, m.r.k. »467/2«, anbragt på specielle beslag. Bakklygter Ingen. Refleksanordninger »Lucas«, m.r.k. »B5 2515 Grade 2, 1,5 «, J. R. U. 226 (ikke påstemplet). Retningsviserlænger Ingen. Forblink Kabineret med positionslgter, 20 W. Støblink »Ermak«, orange 6 W, anbragt under tag, på bageste dørstølp. Bagblink Kabineret med bag- og stoplygter, 20 W. Kontrol f. retningssere Lyskontrol på kontakttarm. Signalthorn 1 stk. »Lucas«. Akkumulator 12 volt, 43 ampere timer.		
11. Brændstofanlæg. Beholder 29,5 liter, anbragt under quiv bag bagaksel. Brændstofførsel Elektrisk pumpe. Afspærringshane Ingen.		
12. Lyddæmper. 1 stk. oval ca. 350 mm x 100/17 mm.		
13. Karrosseri. Type Sammenbygget førerhus og varekasse. Aftagelig adskillelse bag førersæde bestående af ridsdyr i 13 mm rundjernramme, foroven fastgjort med flangmøtrikker til vinkebeslag på siderne og forenden med 2 tappe, klapsæde i varekassen. Førerspejle 2 stk. udvendige, anbragt på dorene samt 1 stk. indvendig anbragt over forrudd. Vindskærmvisker 2 stk. elektriske, anbragt under forrudd.		
14. Særlige indretninger eller tilbehør. Varmeapparat Med kølevandscirkulation og elektrisk blæser. Defroster Kabineret med varmeapparat.		
15. Særlige bemærkninger eller forbehold. Køretojet er godkendt til befording af personer i varekassen i henhold til Justitsministeriets bekendtgørelse af 13. december 1957 om transport af personer med vare- og lastmotorvogne uden for førerummet.		
S-5/63		

Standard-typegodkendelsen gælder kun så længe, køretojet er udført i nøje overensstemmelse med det køre-
 tøj, der har været indleveret hertil til undersøgelse, og som er fundet færdselsmæssigt forsvarligt.

Justitsministeriet har den 23. april 1958 meddelt ovennævnte firma tilladelse til udfærdigelse af typeattest.

Morris, 1000 Super.	M/AW 5 L
Standard-typegodkendelse nr.	628
Tillæg nr.	1

Tillæg nr. 1

til

Standard-typegodkendelse nr. 628

udstedt efter begæring af Dansk Oversøisk Motor Industri A/S,
 Sdr. Ringvej 35, Glostrup.

Varemotorvognen kan tillige godkendes med følgende data:

Rubrik 6. Bremsesystem.

Hovedcylinder diameter 20,6 mm.

Rubrik 10. Elektrisk anlæg.

Sideblink »Ermak«, orange, 6 W, anbragt på
 forskærm udfor forrude.

S-5/63

Tillægget gælder kun så længe, standard-typegodkendelsen er gældende. Typeprøvet ændret.

København, den 29. april 1963.

J. Voltelen

Morris, 1000 Super.	M/AW 5 L
Standard-typegodkendelse nr.	628
Tillæg nr.	2

Tillæg nr. 2

til

Standard-typegodkendelse nr. 628

udstedt efter begæring af Dansk Oversøisk Motor Industri A/S,
 Sdr. Ringvej 35, Glostrup.

I rubrik 10. Elektrisk anlæg ændres:

Positionslyster »Lucase, mtk. »L 632«, 6 W,
 anbragt under forlygter.

Baglygter »Lucase mtk. »L 594«, 6 W.

Stoplygter Kombineret med baglygter, 21 W.

Forblink Sammenbygget med positionslyster,
 orange 21 W.

Bagblink »Lucase, mtk. »L 594«, orange 21 W.

Ændringerne gælder fra og med stelnummer 1042477.

S-5/63

Tillægget gælder kun så længe, standard-typegodkendelsen er gældende. Typeprøvet ændret.

København, den 5. december 1963.

J. Voltelen

5/1294

Morris, 1000 Super	M A W S L
Standard-typegodkendelse nr.	628
Tillæg nr.	3

Tillæg nr. 3

iii

Standard-typegodkendelse nr. 628

udstedt efter begæring af Dansk Oversøisk Motor Industri A/S,
 Sdr. Ringvej 35, Glostrup.

I rubrik 3. Mærkningens anbringelsessted ændres:

- Fabrikationsplade Under motorhjelm på højre side af forbræt.
 Indpræget navn eller varemærke »POWOG« på ventreside af motorblok.
 Indpræget typebetegnelse og stelnummer Indenfor højre dør i bundplade foran passager sæde.

S-5/63

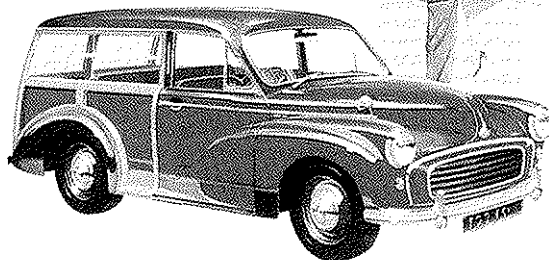
Tillægget gælder kun så længe, standard-typegodkendelsen er gældende. Typeattest uændret.

København, den 20. oktober 1965.

H. Jespersen

BECAUSE IT'S SO VERSATILE

Together you'll choose



MINOR 1000
THE MORRIS MINOR 1000 TRAVELLER



FÆRDELSSTYRELSEN

Pick-Up

STATENS BILTILSYN
FÆLDRISHTOLMS HAVNEVEJ 12, KØBENHAVN SV
TELEFON 35 21 17

Dynamøvej 4, 2730 Herlev
Tlf. 42 91 73 74
Fax. 44 53 01 10

Morris 1000 Super MA*) 5 L
Standard-typegodkendelse nr. S 1706

Standard-typegodkendelse

udstedt efter begæring af Dansk Oversøisk Motor Industri A/S,
Sdr. Ringvej 35, 2600 Glostrup.

1. Køreøjets hovedspecifikationer. Art Varemotorvogn. Mærke Morris. Model 1000 Super. Type MA*) 5 L. Stelnummer fra 310800.		2. Belastningstal. Køreøjets egenvægt m. lukket karrosseri 750 kg Køreøjets egenvægt m. åbent karrosseri 725 kg Garanteret totalvægt 1225 kg Garanteret forsakeltryk 750 kg Garanteret bagsakeltryk 750 kg Antal sidepladser 2																																				
*) Efterlys af V eller U angivende behandlings tilstand og åbent karrosseri.																																						
3. Mærkningens anbringelsessted. Fabrikationsplade På højre side af forbræt. Indpræget navn eller varemærke »MOWOG« på venstre side af koblingshus. Indpræget typebetegnelse og stelnummer I bundplade foran passagersæde.																																						
4. Hoveddimensioner. Akselafstand 2184 mm. Største længde 3614 mm. Sporvidde for 1284 mm. Største bredde 1537 mm. Sporvidde bag 1278 mm.																																						
5. Styreapparat. Tandstang		Camber 1°. Caster 3°. Toe-in 2,5 mm.																																				
6. Bremseapparat. Driftsbremse 4-hjuls hydraulisk fodbremse. Hovedcylinder diameter 20,6 mm. Forhjulscylindre, antal pr. hjul 2, diameter 23,8 mm. Baghjulscylindre, antal pr. hjul 1, diameter 19,1 mm.																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Pedaltryk</th> <th>kg</th> <th>5</th> <th>10</th> <th>15</th> <th>20</th> <th>25</th> <th>30</th> <th>35</th> <th>40</th> <th></th> <th>Belastning</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>for 2h, kg</td> <td>0</td> <td>40</td> <td>90</td> <td>140</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td rowspan="2">1 person</td> </tr> <tr> <td>Bremsekraft pr. hjul bag, ca. kg</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>20</td> <td>40</td> <td>55</td> <td>70</td> <td>85</td> <td>100</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Pedaltryk	kg	5	10	15	20	25	30	35	40		Belastning	for 2h, kg	0	40	90	140							1 person	Bremsekraft pr. hjul bag, ca. kg	0	0	20	40	55	70	85	100		
Pedaltryk	kg	5	10	15	20	25	30	35	40		Belastning																											
for 2h, kg	0	40	90	140							1 person																											
Bremsekraft pr. hjul bag, ca. kg	0	0	20	40	55	70	85	100																														
Parkeringsbremse 2-hjuls mekanisk håndbremse, virkende på baghjulene. Håndbremsegreb bragt ved quiv til højre for førersæde.																																						
7. Bærende elementer, hjul. Chassisramme Kasseprofil, 100 x 68 mm. Hjulophæng, for Uafhængig ophængning i tværsvingarme og støddæmperarme. bag Stiv bagaksel. Fjedre, for Langspændte torstønstjedre, d ca 20 mm, længde 977 mm. bag Halvelliptiske parallelfjedre, 8 lag 4 6 mm eller 7 lag 4 7,3 mm. l = 1100 mm, b = 38 mm. Støddæmpere 2 stk. hydraulisk for. 2 stk. teleskop bag. Gummimøntering, for 5.20-14 eller 5.60-14. bag 5.20-14 eller 5.60-14. Fælg 3 D x 14 eller 4,5 C x 14. Afstand opspændingsflange - indvendig fælgkant 86 mm eller 104 mm.																																						

8. Motor. Fabrikat British Leyland. Princip 4-takt benzln. Cylinder 4 i række. Volumen 1098 cm ³ .	9. Transmission. Kobling Tor enkeltplade. Gearkasse 4 fremgear, 1 bakgear.												
10. Elektrisk anlæg. Forlygter »Lucas«, mrk. »E 11«, fjernlys 45 W, nærlys 40 W. Positionslygter »Lucas«, mrk. »E 11-7133«, 5 W. Baglygter »Lucas«, mrk. »L 594«, 5 W. Stoplygter Kombineret med baglygter, 21 W. Nummerpladelygter 2 stk. »Lucas«, mrk. »L 537«, 5 W. Baklygter Ingen. Refleksanordninger »Lucas« mrk. »E 11-115«. Forblink Kombineret med positionsgyter, mrk. »E 11-6120«, 21 W. Sideblink »Lucas«, mrk. »E 11-6125«, 6 W. Bagblink »Lucas«, mrk. »L 594«, 21 W. Kontrol for blinklys Lyskontrol i kontakterm. Signalthorn 1 stk. Akkumulator 12 volt, 40 amperetimer. Radiostøjdemping P & T typegodkendelse nr. 102024.													
11. Brændstofanlæg. Beholder 29 liter, anbragt bag bagaksel. Brændstofforsiel Elektrisk pumpe. Afspærringshane Ingen.													
12. Lyddæmper. 1 stk. ca. 90/100 x 400 mm. Støjmåling 76 dB(A) ved standmåling (3900 omdr./min.).													
13. Karrosseri. Type I: Sammenbygget førerhus og varekasse, rundjærnsramme med tråddgitter bag førersæde. II: Åbent lad. Førerspejle 2 stk, udvendige på forstolper.													
14. Tilbehør. Varmeapparat Med kølevandsterkulation og elektrisk blæser.													
15. Særlige bemærkninger eller forbehold. <table border="0"> <tr> <td></td> <td>Karosseritype</td> <td>lukket</td> <td>åben</td> </tr> <tr> <td>Største tilladte påhængskorretøj med bremsler</td> <td></td> <td>600 kg</td> <td>600 kg</td> </tr> <tr> <td>Største tilladte påhængskorretøj uden bremsler</td> <td></td> <td>375 kg</td> <td>350 kg</td> </tr> </table>			Karosseritype	lukket	åben	Største tilladte påhængskorretøj med bremsler		600 kg	600 kg	Største tilladte påhængskorretøj uden bremsler		375 kg	350 kg
	Karosseritype	lukket	åben										
Største tilladte påhængskorretøj med bremsler		600 kg	600 kg										
Største tilladte påhængskorretøj uden bremsler		375 kg	350 kg										

1970-42/146

Standard-typegodkendelsen gælder kun så længe, køretøjet er udført i nøje overensstemmelse med det køretøj, der har været indleveret hertil til undersøgelse, og som er fundet færdselsmæssigt forsvarligt.
 Der er den 23. april 1958 meddele ovennævnte firma tilladelse til udfærdigelse af typesættet.

København, den 3. juni 1971

H. Jespersen

DANMARKS FLOTTESTE BRYLLUPSBI

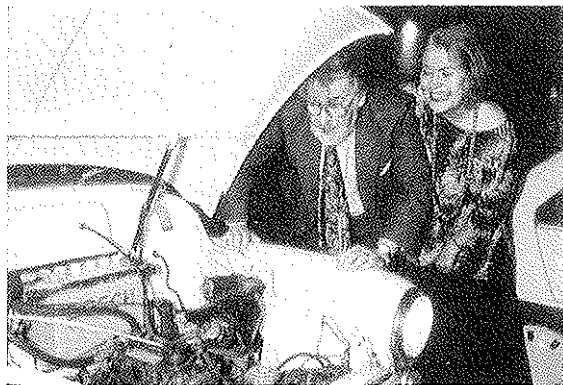


Michael og Lone blev gift i Ulkebøl Kirke i Sønderjylland. Der er tale om gammel kærlighed. Både mellem dem og i forbindelsen til denne smukke Minor fra 1961. Alle 3 er født næsten samtidig, og de er lige velholdte.

A-1097 Gunnar Hansen

MOTOREN MANGLEDE

Forfatterparret Ida og Bent From fik deres Morris Minor stjålet, netop som de flyttede til Frederiksberg fra Sydsjælland. Da de fandt den igen, kunne den ikke starte og blev sendt på værksted. Mekanikeren ringede og spurgte, om de da ikke havde åbnet motorhjelmen? Næh. – Hele motoren er jo væk, fortsatte han. Nu har parret fået en anden lagt i, for som Ida siger: – Uden mors Minor går den ikke.



Klog af skade !

Efter A-839 Simon Marsbøll's indlæg i Norminor nr. 91 side 7, føler jeg mig endnu mere sikker. Jeg bruger nemlig

gravørpenen. Jeg går ikke på kompromis.

A-016 Jens Chr. Jensen

MORRIS MINOR PÅ SRI LANKA

Efter at have besøgt Sri Lanka 3 år i træk begynder der efterhånden at være udsigt til at få nogle flere dele derfra. Der er mange problemer at overvinde. Det er et helt andet samfund med helt andre normer som jeg har meget svært ved at forstå. De taler nogenlunde engelsk, men deres kropssprog er anderledes. Når de nikker eller ryster på hovedet betyder det ikke ja eller nej. Det betyder: Jeg hører hvad du siger og overvejer. Det er utroligt forvirrende at man ikke får noget svar på et spørgsmål. Det er spændende og jeg er glad for min nye aktivitet, at få dele produceret på Sri Lanka. Der er mange muligheder for at få dele vi ellers ikke har nogen mulighed for at skaffe. Mange dele sælges i så lille et styktaal at det er umuligt at få dem pro-

duceret i Europa. På trods af et enormt timeforbrug ved fremstillingen på Sri Lanka og store fragtomkostninger ender det alligevel med en pris der er fornuftig.

Det der for 3 år siden fik mig til at tage turen til Sri Lanka, var en video jeg fik tilsendt fra en bekendt i England om fremstilling af nye Morris Minor på Sri Lanka. I har nok alle hørt rygterne. Det var en fjernsynsudsendelse i BBC med Charles Ware, Morris Minor Centeret i Bath. Jeg havde tidligere talt med Charles Ware og bestilt en ny Morris Minor. Jeg havde mødt ham flere gange og spurgt til projektet og hver gang fået at vide at om nogle få år ville den kunne leveres. I videoen var der et firmaskilt (det på et af billederne). Jeg kunne der se en adresse, så



The Durable Car Company.

jeg bestilte en billet hos Tjæreborg og regnede med at jeg skulle på ferietur. Jeg fik så travlt at jeg kun kom i vandet et par gange i løbet af de fjorten dage jeg var der. Jeg fandt frem til stedet og blev venligt modtaget, men de var meget uforstående overfor mit ønske om at købe en ny Morris Minor. Det havde aldrig nogensinde været i deres tanker at fremstille en hel bil. De var travlt optaget af at fremstille dele. Jeg gjorde ingen forsøg på at købe dele, da Charles Ware havde fortalt mig at det var hans fabrik og at delene kun kunne købes af ham. Jeg besøgte også stedet sidste år og fik da at vide at jeg kunne købe. Jeg var ikke særlig interesseret, da jeg ikke vil i klammeri med Charles. Det skrev jeg mere eller mindre direkte til dem da jeg fik tilsendt et tilbud på forskellige dele. Efterhånden har jeg fundet ud af at Charles Ware har bøjet kendsgerningerne temmelig kraftigt. Han har ikke investeret et pund på Sri Lanka. Virksomheden tilhører udelukkende Dhanapala Samarasekara. I år besøgte jeg så Dhanapala Samarasekara og The Durable Car Company nogle gange i løbet af de fjorten dage vi var der og jeg fik et meget godt indblik i forholdene. Dhanapala er pensioneret diplomat og meget interesseret i økologi, forurening og sociale forhold. Han har omtrent samme indstilling til Morris Minor som os. Det er en billig og pålidelig bil der kan bruges i mange årtier fremover. Han gør et stort stykke arbejde

for at bevare Morrisen ved at fremstille dele, men det store problem på Sri Lanka er, at ingen har råd til at købe nye dele. Det kan også tydeligt både ses og høres. Det er utroligt at de overhovedet kan køre. Vi har aldrig nogensinde set noget tilsvarende i Danmark. Selv den værste omgang klamp her vil være meget bedre end den bedste Morris på Sri Lanka. Det har jeg selv oplevet, da jeg har købt »den bedste Morris på Sri Lanka«.

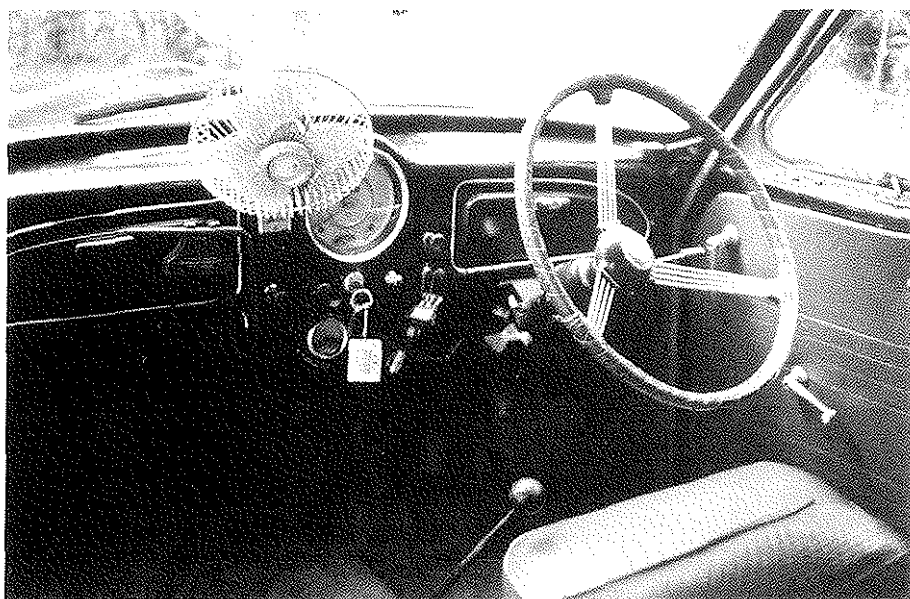


Firmabilen. Morris Minor 4-dørs årgang 1961. Der mangler en meget almindelig del på den. Hvad er det?

Da jeg efter det første besøg besluttede at prøve på at få noget i gang på Sri Lanka bad jeg Kularatna om at finde en god Morris vi kunne bruge som firmabil. Jeg gjorde kraftigt opmærksom på at jeg kun ville køre i en bil der var i orden. Efter en del korrespondance fik vi købt en Morris. Den så meget pæn ud, men jeg kørte kun 10 meter i den. Der var 50 graders ratslør. Bremserne virkede kun på det ene forhjul. Fortøjet var ved at falde fra hinanden. Listen over defekter var lang som



Da det er små mennesker der bor på Sri Lanka, laver de sæderne om så voksne folk næsten ikke kan komme ind bag rattet. En 4-dørs Morris Minor er ideel til dem. Det tog sin tid inden Meta fik sig kantet ind bag rattet.



Der er selvfølgelig aircondition i firmabilen!

et ondt år. Vi fik fat i en mekaniker og begyndte reparationerne. Det var meget lærerigt at se hvordan han arbejdede og finde ud af hvor svært det var at skaffe dele. Autobranschen på Sri Lanka er ikke organiseret som vi kender det. Der findes ingen forhandlere og importører som hos os. Alle der har mulighed importerer og sælger til alle. Ingen reservedelsbutikker prøver på at forhandle et mærke. Alle har lidt af hvert. Der er et utal af små butikker der sælger dele. Alle har på et eller andet tidspunkt solgt dele til Morris, så noget kan findes men det er utroligt tidkrævende. Det er også meget spændende, da der ligger flere godbidder rundt omkring som ikke kan findes i Europa. Det var dog umuligt for mig at

købe noget, da det ville blive alt for dyrt at få det hjem i småsendinger. Jeg har startet et firma nu og det er så meningen at de skal købe dele op og senere sende det hele til mig når der er nok til at fragtudgifterne bliver overkommelige. Firmaet er: »The Morris Minor Company« Ltd. Pvt. og adressen er: Delgasduwa Road, Dodanduwā, hvis nogen skulle komme forbi. Der er dog ikke meget at se på, da firmaet kun består af en checkkonto, en firmabil og en garage. Men jeg har et meget stort stykke papir med en masse kruseduller på, der betyder at firmaet er registreret. Der er kun een fast ansat, H.W. Kularatna. Han får 6000 Rupees, ca. 800 kroner, om måneden i løn. Det er lige så meget som



På besøg hos Dhanapala Samasekara. (til højre). Han bor utrolig dejligt og højt i sin teplantage med udsigt over lagunen og det Indiske Ocean.



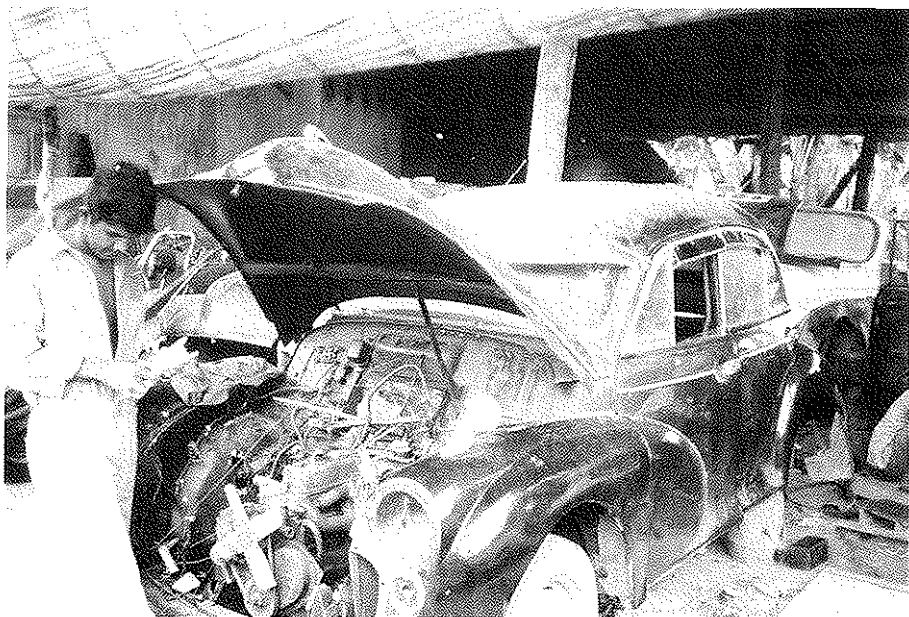
En anden firmabil tilhørende The Durable Car Company. Træværket er udskiftet med en lokal træsort. Det har engang set meget pænt ud og jeg blev fortalt at træet har samme egenskaber som det originale. Det er selvfølgelig lavet i hånden af den lokale snedker!

hans bror der er politibetjent får med overarbejde og det hele. Mekanikeren er løst ansat. Han skal have 30 kroner - om dagen! Men så møder han også op og reparerer på stedet med de forhåndenværende sten og pinde som værktøj + hvad han har i en lille kasse af forskellige knækkede nedstrygerklinger, opslidte svensknøgler, rester af skruetrækkere og tænger. Han var en hel dag om at skruetue baglygteglas på! Det var dog flot gjort, for der var ikke noget til skruerne at få fat i. Det var tæret væk. Og han havde ingen skruer, så han måtte først gå 3 km ud til hovedvejen og tage en rutebil ind til den nærmeste større by. »Dagen«, afbrudt af diverse pauser, er fra det bliver lyst til det bliver mørkt. Det vil sige

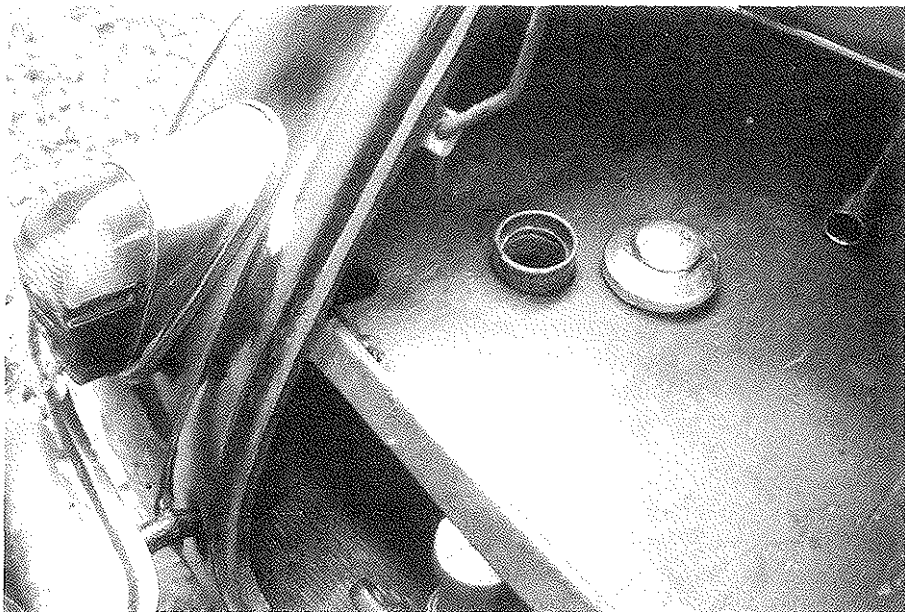
fra kl. 6 om morgenen til kl. 6 om aftenen. Sri Lanka ligger meget tæt på ækvator og dagen er lige lang hele året rundt. Hvordan han bar sig ad med at få tandstangen af og få den skilt ad med det værktøj forstår jeg ikke. Olav er god til at improvisere på et sommertræf, men denne mekaniker slår alle jeg kender. Det lille tandhjul i enden af ratakselen var næsten væk, men heldigvis vidste jeg hvor vi kunne købe et nyt. Igen en dagsrejse for at finde dele. Bilen blev dog heller ikke færdig til prøvekørsel inden jeg rejste hjem, men alt var aftalt så han kunne gøre den færdig - troede jeg. Da jeg kom derned i år undersøgte jeg bilen een af de første dage. Jeg tror nok de mener jeg er hysterisk, men jeg vil altså ikke køre

i en bil der ikke kan dreje til den ene side. Jeg fandt ikke ud af hvad der var galt. Enten er det tandstangen eller også er det en forspindel der binder temmelig meget. De mente dog ikke det betød noget. Man kunne jo bare tage lidt bedre fat i rattet og lægge kræfterne i. I det hele taget er der ikke noget der betyder noget, bare bilen kan køre. Lygter og den slags småting kan undværes. Døre kan bindes med et stykke reb. Næsten alle Morriser er 4-dørs, så der skal noget reb til. Så længe skærme og kofangere ikke skraber på hjulene eller slæber hen ad vejen betyder det ikke så meget med lidt buler. Bliver det for slemt kan de jo bare rykkes af. Syn og godkendelse af biler har de aldrig hørt om. Der er dog een ting som for dem er af vital betydning og som umuligt kan undværes.

Det er tudehornet. Vores firmabil har hele fire, så der er en chance for at et af dem altid virker. De kører som gale og bruger hornet konstant. De fleste veje er elendige og det er alles kamp mod alle. Fodgængere, hunde, cyklister, kører, lastbiler (max. 32 km/t), elefanter, trehjulede taxaer, geder, japanerbiler, børn, traktorer, oksekærrer. Alt i en vild forvirring. De har venstrekørsel, men er der bedre plads til højre snupper man den. Jeg er helt radbrækket efter en tur til Colombo. Det er en strækning på 90 km. Det tager 4 timer, så gennemsnitsfarten er kun godt 20 km/t, men det opleves som om der køres med 80 km/t. Med den tilstand bilerne er i er det næsten for spændende at færdes og alvorlige uheld sker der da også jævnligt. De nyere japanerbiler har det svært. Det er ikke ualmind-



Morris Minor på værksted.



Det er benzinpåfyldningen der mangler på det første billede. Benzin koster lige så meget som brændevin på Sri Lanka, så man tager ingen chancer og låser påfyldningen inde i bagagerummet. Benzinprisen er ca. den samme som i Danmark og omregnet til rupees er det ca. en dagløn for 5 liter!

deligt at se en japanerbil i vejsiden hvor undervognen er brudt sammen. Da de har fundet en radikal løsning på problemet med det nederste ledhus på forspindelen er der ingen Morriser der bryder sammen på trods af de dårlige veje. Viskermotoren på Morrisen sidder i nogle gummiklodser. Alle viskermotorer på Morriserne på Sri Lanka er rystet løse. Det har jeg aldrig set på

en Morris i Danmark. Det er utroligt hvad der kan ryste løs når vejene er tilstrækkelig dårlige. Det er venlige og meget smilende mennesker og jeg glæder mig meget til at rejse dertil igen. Skulle du få lyst til at holde ferie på Sri Lanka, kan du låne firmabilen når engang den bliver i orden.

Anton Kamp

NYTÅRSHILSEN FRA ASFERG

Endnu et år er gået. I det daglige kan det være svært at se en udvikling, men når man ved årets slutning tænker efter viser det sig altid at der er hændt en del.

For første gang i mange år begyndte det nye år 1994 med rigtig vinter med masser af sne og vi havde den mest stille februar måned nogensinde. Det ser dog ud til at vi holder omsætningen alligevel.

»Morris Butikken« kører støt og stabilt nu. Vi har efterhånden nået toppen af hvad der er muligt og skal nu koncentrere os om at løse de nye problemer der opstår når fabrikanterne holder op med at producere fordi omsætningen bliver for lille. De produktionsmetoder der bruges i Europa kræver altid en vis mængde for at produktionen er rentabel. Det giver problemer når produktionen helst skal være 1000 stk. og vi kun kan sælge 10. Derfor har jeg nu i nogle år arbejdet på at sætte noget mere i gang på Sri Lanka. Vi har allerede fået flere dele fra Sri Lanka og jeg håber det i 1995 vil lykkes at få lidt mere gang i det. Der er mange vanskeligheder af forskellig art som skal overvindes og det er tit svært med kommunikationen, da de på Sri Lanka har en helt anden indstilling til Morrisen og tilværelsen. Det kræver mange forklaringer at overbevise dem om at vi kun vil have den bedste kvalitet. De kan simpelthen ikke forstå at nogen er så tossede at gøre så meget ud af delene. For dem er det mere end nok hvis bare delen fungerer efter hen-

sigten. For dem betyder det ikke noget hvis bilen mangler både det ene og det andet, bare den vil køre. Det kan også både ses og høres på deres Morriser at de har den indstilling.

Heller ikke i 1994 blev det til deltagelse i så mange klubaktiviteter som jeg gerne ville.

Generalforsamlingen i København forløb stort set som den plejer og det var rart at hilse på de fremmødte og høre de forskellige meninger.

I flere år har vi deltaget i østjydernes Mini-Træf, men i år blev det kun til lørdagen. Det årlige sommertræf kan vi ikke undvære og det var herligt at besøge Norge igen. For første gang arrangerede vi selv et Mini-Træf i august. Det var en positiv oplevelse selv om det var et værre slæb. Vi havde en pragtfuld week-end, lidt anderledes end andre Mini-Træf.

Mandskabsmæssig er vi ualmindeligt godt rustede nu.

Kurt begyndte den 1. juli 1993. Han har været lagerchef hos en Domi-forhandler i Skanderborg i mange år og kender bilerne ud og ind. Det har også været noget af en forandring for Kurt. Huset i Skanderborg er solgt og et nyt er købt i Asferg. En ny kone fandt han også i Asferg, så der har været fart på.

John er begyndt her den 1. november. John er mekaniker og kender meget til gamle biler, især Triumph. John er formand for Triumph-klubben. Nu må vi så se at opdrage ham til også at blive en god lagermand.

EDB-anlægget er skiftet ud så vi nu har et meget effektivt redskab. I år

lykkedes det at få færdiggjort kataloget. Det har været et kæmpearbejde, men det er blevet en god hjælp i kommunikationen med kunderne.

Mange nye dele er kommet på hyl-derne i årets løb så nogle problemer er løst. Desværre er der også kommet nye til, som vi forhåbentlig får løst engang i fremtiden.

Som noget helt nyt har vi taget Triumph på programmet. Hvad enten vi kan lide det eller ej skal der også tjenes penge, så vi kan opretholde det store lager af dele til Morris Minor. Med denne udvidelse bliver det muligt at udnytte det hele bedre og holde omkostningerne nede. Triumph er et stort og spændende område som går godt i spænd med Morris Minor. Der er nogle overlapninger reservedelsmæssigt og jeg kender mange af leverandørerne personligt via mit medlemskab af British Motor Heritage. Forholdene for Triumph er stort set de samme som for Morris Minor, så vi er godt rustede til at klare opgaven. Dog kan vi nok ikke få lageret for Triumph så komplet som det er for Morris Minor. Vores ambitioner i den retning går i øjeblikket på at lagere alle de dele der almindeligvis bruges og dele der uventet kan opstå et akut behov for. Det vil sige dele, der kan gøre bilen ubrugelig hvis de går i stykker. Vi er kommet meget godt i gang og har et godt lager som klarer det meste.

Vi har gennem årene fået mange opfordringer til at hjælpe med dele til andre engelske biler, især til Morris Mini. Den er vi også så småt gået i gang med, men det vil vare et stykke tid før vi kan yde noget virkeligt effektivt. Det er dog oplagt at vi kan blive rigtig gode

på dette område også, da Minien er nært beslægtet med Minoren.

På familiefrenten går det også godt. Meta har travlt og drengene opfører sig pænt.

Søren har skiftet skole og går nu i Randers Realskole. Han interesserer sig ikke meget for biler. Det er mere musik, bøger og kammerater der optager ham.

Morten blev færdig med skolen i år. Da der ikke var udsigt til en læreplads havde vi arrangeret at han kunne arbejde et år hos en kollega i England. Det der især trak var, at han kunne få kørekort og bil i England som sytten-årig. Kort tid før sommerferien blev han tilbudt en læreplads som værktøjsmager og heldigvis trak det mere end England, så englandsturen blev kortet ned til et par måneder og motorcykel i stedet for bil. Ligesom Anders var, er Morten nu i gang med at lave sig en Morris. Det er en stor opgave og han tror stadigvæk på at han bliver færdig til sin fødselsdag.

Anders er snart færdig med læretiden og bliver maskinarbejder til sommer. Hans Morris er stadigvæk pæn og original, bortset fra et overdimensioneret stereoanlæg, hvor bassen næsten får bilen til at hoppe hen ad vejen. I det mindste kan vi altid høre når han kommer hjem.

Vi kan alle takke for et godt år 1994 og med glæde se frem til hvad 1995 vil bringe. I ønskes alle et godt nytår fra os alle i Asferg.

Anton Kamp

DEN »NYE« MORRIS

Den grønne Morris havde rundet 450.000 km. og trængte til en alvorlig omgang pladearbejde. Den kørte naturligvis udemærket og lyste og dyttede, men styretøjet havde jo styret 10 gange rundt om jorden, og startvilligheden var pludselig heller ikke stor.

Chefmekanikeren havde ulyst til at gå igang med et større restaureringsarbejde. Følgelig blev de gode dele, motor/gearkasse, skærme, køler, tank, småting demonteret, og herved fandtes også årsagen til startvanskelighederne. Stelforbindelsen mellem motor og karosse var naturligvis faldet af. Det er ikke til at holde øje med alt. Resten blev skrottet !!!

På samme tid havde den lokale avis en serie artikler om folk og deres biler.

Heriblandt også en om familiens samling på efterhånden 5 stk. Det har altid været god familiepolitik at hvert medlem af husstanden har sin egen bil + en fælles når en er ude af drift. Nævnte artikel og en annonce i »Den Blå« blev kombineret af gode mennesker, som kontaktede mig angående en Morris 1962, som havde kørt hos samme ejer de sidste 30 år.

Hen på eftersommeren blev -62 eren besigtiget. Et velholdt eksemplar som bar præg af at have været brugt og tilsvarende godt vedligeholdt. Den originale motor havde kun kørt 250.000 km. og den startede fint, så stelforbindelsen var monteret.

Ejeren, en ældre meget venlig dame, mente at synet nu ikke mere var til



bilkørsel, det var bedst at stoppe efter eget valg og uden skade på hverken sig selv, andre eller Morrissen. En beslutning som påkalder respekt, og er en god afslutning på en lang epoke i et langt liv.

Der blev handlet og betalt og kørt til syn for at bevare de originale plader ZD 23049. ZD var Grindsted.

På billederne ses ejeren gennem knap 30 år Fru Julie Østergaard sammen med Morrissen, som altid har heddet »Yrsa«, og det var Fru Øster-

gaards ønske at den fortsat skulle omtales således. Det vil dog være tydeligt at Morrissen nu har skiftet navn til »Julie« idet der, som det ses, er stiltfærdig værdighed over begge. Billedet er forøvrigt det første, der er taget af »Julie«

På min opfordring har Fru Østergaard skrevet en notits, som jeg med hendes tilladelse synes skal trykkes i Norminor.

H - 1065 Henrik Hansen

ZD 23.049 Morris 1000 årg. 1962

31.marts 1965 overtog jeg bilen, købt hos firmaet Hedegaard og Hansen i Grindsted, da havde den kørt 43.000 km. Jeg fik at vide, det var en dyrlæge,

der havde haft den før, men hans arbejde krævede efterhånden en større vogn. Jeg havde ikke haft vognen ret længe, inden der var en, der foreslog,



den skulle kaldes Yrsa, for det navn passede godt til en Morris 1000. Yrsa er et oldnordisk navn og betyder hunbjørnen. Det navn har Morrissen haft siden og er kendt under dette navn. Morris 1000 er en solid bil, ligger godt på vejen, klarer ret store snedriver - kort og godt - stærk som en bjørn.

Flere gange er jeg holdt an af færdselsbetjente, de har jo et godt øje til gamle biler, men hver gang kunne jeg køre videre med hilsenen: I orden, fortsat god tur.

Jeg har aldrig selv skiftet hjul på Yrsa. I de godt 29 år, jeg har haft den, er jeg kun punkteret to gange. Første gang kom der tilfældigt to fra civilforsvaret, og de tilbød straks deres hjælp. Anden gang skete det lige ud for en gård, og her fik jeg også hjælp - et stort søm var gået gennem dæk og slange.

Jeg har haft mange gode og fornøjelige ture i Yrsa sammen med mine børn og børnebørn, både i syd og nord, øst og vest, også syd for grænsen, men det er den jyske vestkyst, der har lokket mest. Det er herligt at gå en lang tur

langs stranden, finde rav, flotte sten, muslingeskaller o.m.a. spændende, for så bagefter at slappe af oppe i en klit med madpakken og en god kop kaffe.

De senere år har jeg ikke kørt så mange tusinde km. men det er en rar tanke, at man ved, bilen står i garagen, og man kan tage den, når man har tid og lyst til en tur.

Jeg tror, jeg har været mere heldig end de fleste bilejere. Jeg har kørt mange km. i det skiftende klima, vi har, både i solskin, regn, blæst, frost, sne og isslag, men jeg er altid kommet godt hjem, - uden uheld.

Nu er jeg over 80 år. Mit princip er, at man skal holde, mens legen er god, og det gælder også bilkørsel.

Det er med en vis vemod, jeg tager afsked med min Yrsa, efter at den har kørt 248900 km. Men jeg er glad for, det er Henrik Hansen, der overtager ZD 23.049. Den kommer i de rette hænder og vil stadig fremtræde som en ægte Morris 1000, årgang 1962.

Julie Østergaard



UDSIGT

INDSIGT

I toget behøver du ikke koncentrere dig om udsigt, udsyn eller lærdse. Du glemmer næsten, at du er på vej til arbejde eller hjem. Toget er til indsigt. Du kan læse, snakke, arbejde eller måske falde til ro og samle tankerne. Og selvom du ikke helt bestemmer farten selv, er toget både hurtigere og billigere for mange mennesker. Tag toget til arbejde. Og du får en masse god tid forarende.

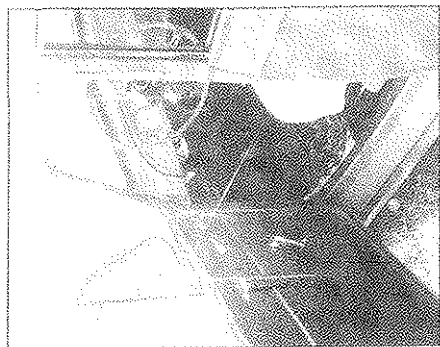
I toget er tiden din egen

DSB regionaltog

MOTOR



*Ålandens
Klassbiler*



Ombonat och inbjudande. Att sätta sig i en Morris Minor är som att ta på sig cyklor-för-lorna. En stor bänjorätt och extra värmogregat med stora luckor.



Designen i minsta detalj - och du får sämsta
hår detar att köpa nyttivarkade.

Ett brittiskt CHARRMTROLL

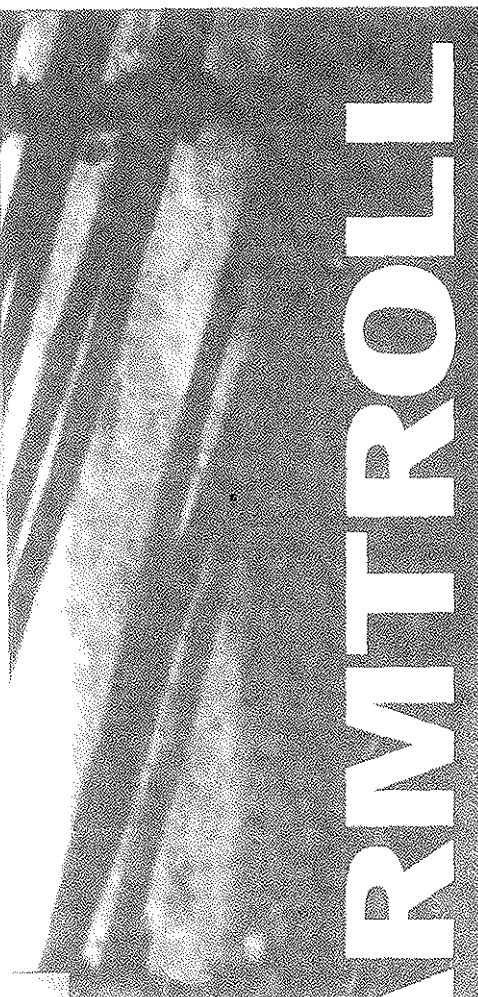
Det finns ett fåtal bilar som omedelbart
väcker värms och ömma känslor hos
omvärlden.

Bilar av oförberämsamt äska.
Morris Minor är en dem.

Levna bilar eller sportbilar, skapar verk
och reaktioner avund, uppmärksamhet, ära.
Men när en Morris Minor är där, väntar
gamla bekanta och nya vänner. Det finns
ett vänligt och mjukt lit vädjat på rullor
och ett litet smycke och inbudsberättelse inom
sig alla.

Morris Minor är lika arkitektiskt uttryck
riktig som någon annan modell av och över
gamla bekanta och nya vänner. Det finns
ett vänligt och mjukt lit vädjat på rullor
och ett litet smycke och inbudsberättelse inom
sig alla.

Morris Minor är lika arkitektiskt uttryck
riktig som någon annan modell av och över
gamla bekanta och nya vänner. Det finns
ett vänligt och mjukt lit vädjat på rullor
och ett litet smycke och inbudsberättelse inom
sig alla.



En rund, snäll och glad bil, en bil av äska, Morris Minor. Den har en utmärkt charm för den som vill ha en enkel och billig vägn.

den från världens alla hörn. X6
L61.
Det var inte bara papprens besöks skil-
la skilje bilarna. En av världens ästa
bilar, Morris Minor, har blivit en
bilmärke.

Morris Minor blev en smycke för alla
Den blev en bil på den världens alla hörn.
Den blev en bil på den världens alla hörn.
Den blev en bil på den världens alla hörn.

Förkippas med barmörskor

Man kan den dock inte förkippas med
den andra bilen, barmörskor, barmörskor
och barmörskor. De är, och de är, den
när en Morris Minor har blivit en bilmärke.
Den blev en bil på den världens alla hörn.
Den blev en bil på den världens alla hörn.

Traveller hade framgång av utomlands
samma sätt av en vilka bilarna för den till
den barmörskor.

Seriemarknad i efterkrigstiden, utvald
i 1942-43. Morris Minor och ett språk
över hela världen. I början av 1942 kom
en av dem till Sverige, nämligen beställt
av Svea Lovén på Vascegarshuset. En
bil som blev en barmörskor för alla
serier i barmörskor på den världens alla hörn.
Den blev en bil på den världens alla hörn.

Hans bilar är utvalda, som bilmärke.
Det blev en bil på den världens alla hörn.
Det blev en bil på den världens alla hörn.
Det blev en bil på den världens alla hörn.
Det blev en bil på den världens alla hörn.

Instrumentbräda av juksebox typ

Eftersom barmörskor har en utvald
die Minor är utvald barmörskor, den är
utvald barmörskor, den är utvald barmörskor.
Den blev en bil på den världens alla hörn.
Den blev en bil på den världens alla hörn.

De gamla bilar, som gamla till den var en
Morris Minor som gamla till den var en
Morris Minor som gamla till den var en.

Det har varit en bil som varit utvald
under sin uppgift. Och när jag berättade
som barmörskor på barmörskor, den är
en bil som jag också också också också också.

Många har minnen av bilen

I dag är det många som kommer fram
och berättar om minnen de har av just den
bilarna.

Morris Minor är en utvald barmörskor
den blev en bil på den världens alla hörn.
Den blev en bil på den världens alla hörn.
Den blev en bil på den världens alla hörn.
Den blev en bil på den världens alla hörn.

Text: PER ÅKE FRÖBERG
Bild: LEIF JACOBSSON

KØB OG SALG

Sælges: Morris Minor 1000 cabriolet, årg. 63. Dansk indregistreret, masser af rust. God motor og gearkasse. 20.000,- kr. Desuden har jeg en masse reservedele, ring og hør nærmere.

Henv.: Per de Blanck, Hvidebækvænge 54, 3520 Farum, tlf. 42 95 02 18.

Sælges: Morris Minor 1000 2-dörrars, årg. 62. Smoke Grey. Blå skinn inredning. Bilen är total renoverad till originalskick och har varit nerplockad till minsta skruv. Foton är tagna under hela renoveringstiden. Mycket nya delar och tillbehör kan medfölja. Slumpas bort för 34.500,- Skr.

Henv: Mikael Lindberg, Högåsvägen 15, 74141 Knivsta, tel. 018 - 34 31 88, Sverige.

Sælges: Morris Minor 1000, 2-dørs, årg. 58. Nem at syne, ingen rust. Moderniseret som 1970-model. Reservedelsbil medfølger. 10.000,- kr.

Henv.: Erik Eriksen, Banevænget 7, Ølholm, 7160 Tørring, tlf. 75 80 53 78.

Sælges: Morris Minor 1000 super, Traveller, årg. 70. Old English White. Km-stand 112.000. Totalrenoveret i 1993. Sidst synet i august 93. Den er sat i vinterhi nu, ved evt. salg bliver den nysynet. Pris: 49.999,- kr.

Henv.: Karla og Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00 efter kl. 16.00.

Sælges: 2 stk. Morris Minor 2-dørs, begge fra 1969. Den ene er værd at lave, den anden som reservedele. Papirer forefindes. Sælges for højeste bud.

Henv.: Jørgen Pedersen, Engtoftevej 6, 9000 Ålborg, tlf. 98 16 06 49, bedst sidst på dagen.

Sælges: Min ven gennem 12 år! Morris Minor 1000 super, årg. 1970. Sevbygget Pickup med trældad og presseningrig. Monteret volvo fjedre bagtil og bremseforstærker. Begge dele godkendt til syn. Gearkasse defekt. Ellers god stand. Har været passet godt. Skal synes. Morris 1000 personvogn medfølger til reservedele, samt mange andre gode reservedele. Sælges samlet. Prisidé: 17.500.

Masser af stumper. Ring og hør.
Henv.: Erik Wind-Jensen, Kildeportvej 23, Nødebo, 3480 Fredensborg, tlf. 40 59 08 18, mellem kl. 7.00 og 17.00.

Sælges: 1 Fronthjelm 75,-
1 benzintank (saloon) 350,-
rengjort, malet
1 brugt forkofanger (lidt rust) 75,-
2 benzinpumper
(købt som beset) stk. 100,-
Filtmåtter til MM stk. 10,-

Henv.: Karla og Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00 efter kl. 16.00.

Sælges: Kølergitter 50,-
Fronthjelm 75,-
Hårde glasfiberskærme stk. 150,-
Fordøre stk. 100,-
Bagsæde 150,-
Forsæder stk. 100,-
Dobbelt karburator 400,-

Henv.: A-1956 Anne Moisen, Touskovej 50, Oksenvad, 6560 Sommersted, tlf. 74 50 45 38 efter kl. 16.00.

Sælges: Fronthjelm til serie II. Frontplade med gitter. Div. sæder, for og bag til 2-dørs, Traveller. Bag kofanger til Traveller. Bagklap, fordøre, samt 10.000 småting samlet gennem årene. Sælges for højeste bud.

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

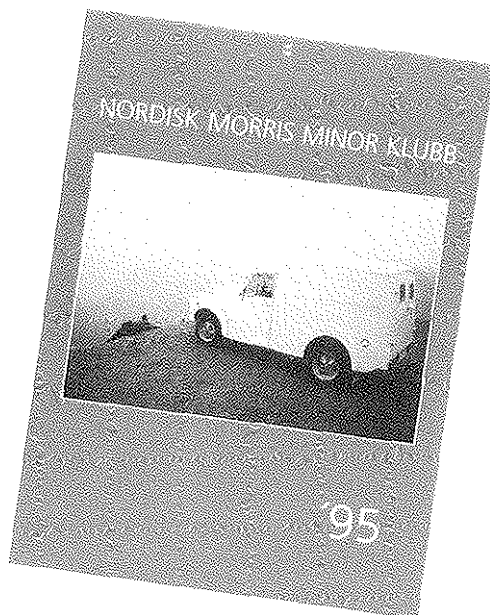
Morris kalenderen 1995

Der er stadig et lille restoplæg tilbage af den nye kalender.

Den sælges til spotpris (dvs. fremstillingsprisen) som er 20,- Dkr. + porto.

Er du interesseret i et ekstra eksemplar - så henvend dig til klubben, så sender vi den til dig. Og husk - først til mølle. . . .

A-232 Morten Westermann



CARPETS & HOODS FOR

OPEL-PANTERA-MG-TRIUMPH-JENSON-MERCEDES-PORSCHE
V/W-LOTUS-ROLLS ROYCE-BRISTOL-JAGUAR-TOYOTA
ASTON MARTIN-RANGE ROVER-ROVER-FIAT-MASERATI
FERRARI-LAMBORGHINI-BMW-4x4 VANS-DATSUN
SUSUKI-FORD-ALVIS-LANCHESTER-MAJESTIC MAJOR
MOST MODELS AVAILABLE
WORLDWIDE MAIL ORDER SERVICE

from **£45** plus postage for full set
also Interior Headlinings and Vinyl Roofs

MOTOR UPHOLSTERY SUPPLIES

14 ANNE ROAD, WELLINGBOROUGH,
NORTHANTS, ENGLAND, NN8 2HH
Telephone: (0933) 223602 - U.K. Time
Fax: (0933) 441298

8 a.m. - 5 p.m. Monday to Friday - 8 a.m. - 12 noon Saturday

We accept American Express, Visa and Master Card

Enquiries are invited from other Club Magazines with reference to advertising

