

NORMINOR

Nr. 94 marts 1995

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Oslo-gruppens årlige Primus-treff fandt sted i week-enden
den 18. - 19. februar i Rømskog.

Dorthe og Simon fra Engesvang var med.
Læs historien inde i bladet.

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)160 Dkr

H-medlem
(husstandsmedlem)50 Dkr

NORMINOR

NMMK's medlemsblad

Stof til bladet sendes til redaktøren.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer:

20. april 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. tirsdag i måneden kl. 18.00. Møtested mai-sept: Rodeløkken Kafe, Bygdøy. Okt-apr: hos Terje Sunnaas. Ring et av styremedlemmerne på forhånd i teltet 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 24 50
	Randers	A-120 Anton Kamp Nielsen - Østergade 17, Asferg - DK-8990 Fårup	86 44 32 95
	Midtjylland	A-614 Peter Øllholm - 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
	Syddyn og øerne	A-1757 Lars Mikkelsen - Lunds- gårdsvej 8 - DK-5463 Harndrup Klubmøde: Den sidste mandag i måneden kl. 19.30 på Stenstrup Kro.	64 88 12 03
	Nordvest Sjælland	A-881 Max Christensen - Hagedsted- 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

Dagene er blevet længere og det begynder at krible og krable rundt omkring. Arrangementskalenderen vokser og de fleste begynder at glæde sig til foråret og sommerens ture med Morris'en.

Noget af det der er lige op over er generalforsamlingen, som finder sted lørdag den 11. marts. Jeg vil her minde om, at kontaktpersoner som sædvanlig får deres fægebilletter refunderet af klubben.

Vores kasserer A-1188 Henrik Nielsen går med nogle tanker om andet arbejde, som medfører at han vil være bortrejst i længere tid ad gangen, så

hvis der sidder en fynbo, som har lyst til at hjælpe klubben på denne post, hører vi gerne fra dig hurtigst muligt.

Som det jo nok er de fleste bekendt er vi her i Danmark ved at bygge en bro over Storebælt. Det har medført lidt krig mellem diverse færgeselskaber, og som følge deraf har vi i klubben modtaget et antal rabatkuponer til ruten Kalundborg - Juelsminde. Der gives 10% rabat på billetten og tilbuddet gælder til den 31. december 1995. Disse rabatkuponer kan fås ved henvendelse til klubben. Der er ikke mange - så først til mølle, får først malet!

A-1264 Herluf Knudsen

MORRIS MINOR

It's one of the family now!

DATO	ARRANGEMENT	ARRANGØR
Marts		
lør. den 11.	Generalforsamling 1995 hos Nordisk Morris Minor Lager i Asferg.	NMMK
søn. den 19.	Årsmøde på Industrivej 40, Fjerritslev kl. 14.00.	Nordjylland
tirs. den 28.	Klubmøde med generalforsamling Medborgerhuset Pilegården, Brønshøjvej 17.	København
April		
søn. den 2.	Klubmøde hos John og Karen. Tilmelding på tlf. 75 80 53 84.	Østjylland
tirs. den 18.	Smøremøde ved Shell, Frederikssundsvej 172, fra kl. 18.00.	København
Maj		
lør. - søn. den 6. - 7.	Veteran- & Prylmarknad i Höör, mere info. ved kontaktpersonerne i Väst Sverige og Göteborg.	
søn. den 7.	Tur til Zone Museet. Mødested ved Shell, Frederikssundsvej 172, kl. 10.00	København
fre. - søn. den 12. - 14.	Fjorden rundt - minitræfpå Nr. Lyngvig Camping, Hvide Sande.	A-472 Kim Kleis
lør. den 20.	Tjolöholm Classic Show mere information ved kontaktpersonen i Väst Sverige	
tirs. den 30.	Klubmøde på Havnen i Køge, kl. 19.00.	København
Juni		
fre. - søn. den 2. - 4.	Minitræf (Pinsetræf) på Husodde Camping ved Horsens.	Østjylland
tirs. den 27.	Klubmøde på Langelinie, kl. 19.00.	København
Juli		
fre. - søn. den 14. - 16.	Sommertræf: Absalon Camping, Korsdalsvej 132, Rødovre. <i>Program inde i bladet</i>	København
fre. - lør 28. - 29.	Ringkøbing-løbet	

SOMMERTRÆFFET 1995

på Absalon Camping i Rødovre den 14. - 16. juli.

Foreløbigt program er fastlagt for træffet.

Fredag den 14. juli

Kl. 12.00 Indskrivning starter, på Absalon Camping, Korsdalsvej 132, Rødovre.

Lørdag den 15. juli

Kl. 11.00 køres i mindre grupper ind til København, nærmere bestemt Christiansborg Slotsplads. Her vil bilerne blive stillet op til fotografering og bedømmelse.

Kl. 16.00 skal pladsen være tømt for biler.

Kl. 19.00 Aftenens fest holdes På Scandic Hotel i Glostrup. Hotellet er beliggende ca. 1 km. fra campingpladsen. *(Se kort på næste side).*

Menuen er Cavery, samt kaffe og småkager. Pris pr. pers.: 150,- kr.

Børnemeny: fiskefillet m. pommes frites 36,- kr.

Bar med øl, vand og vin. Alle gæster afregner individuelt.

Ud over præmieoverrækkelser til vinderne i de forskellige klasser, vil der være dans til levende musik, med Susanne og Henning Kongsø.

Søndag den 16. juli

Kl. 10.00 Om formiddagen holdes der stumpemarked på campingpladsen, så har du dele du vil sælge eller købe, er det her det foregår.

Af forslag til aktiviteter, mens bilerne holder på Christiansborg Slotsplads kan nævnes:

- Havnens motorfærge, rundtur i Københavns Havn, afgang ca. 200 meter fra Pladsen.
- Besøg i Tivoli, ca. 600 meter fra pladsen.

- 1 kilometer til Rådhuspladsen, med de to museer »Vokskabinetet« og »Believe it or not«.
- Andre seværdigheder i en afstand af ca. 1 kilometer: Nyhavn, Amalienborg Slot, Den Russiske Kirke, Marmorkirken og Amalievehaven.

A-1245 Klavs Juul Nielsen

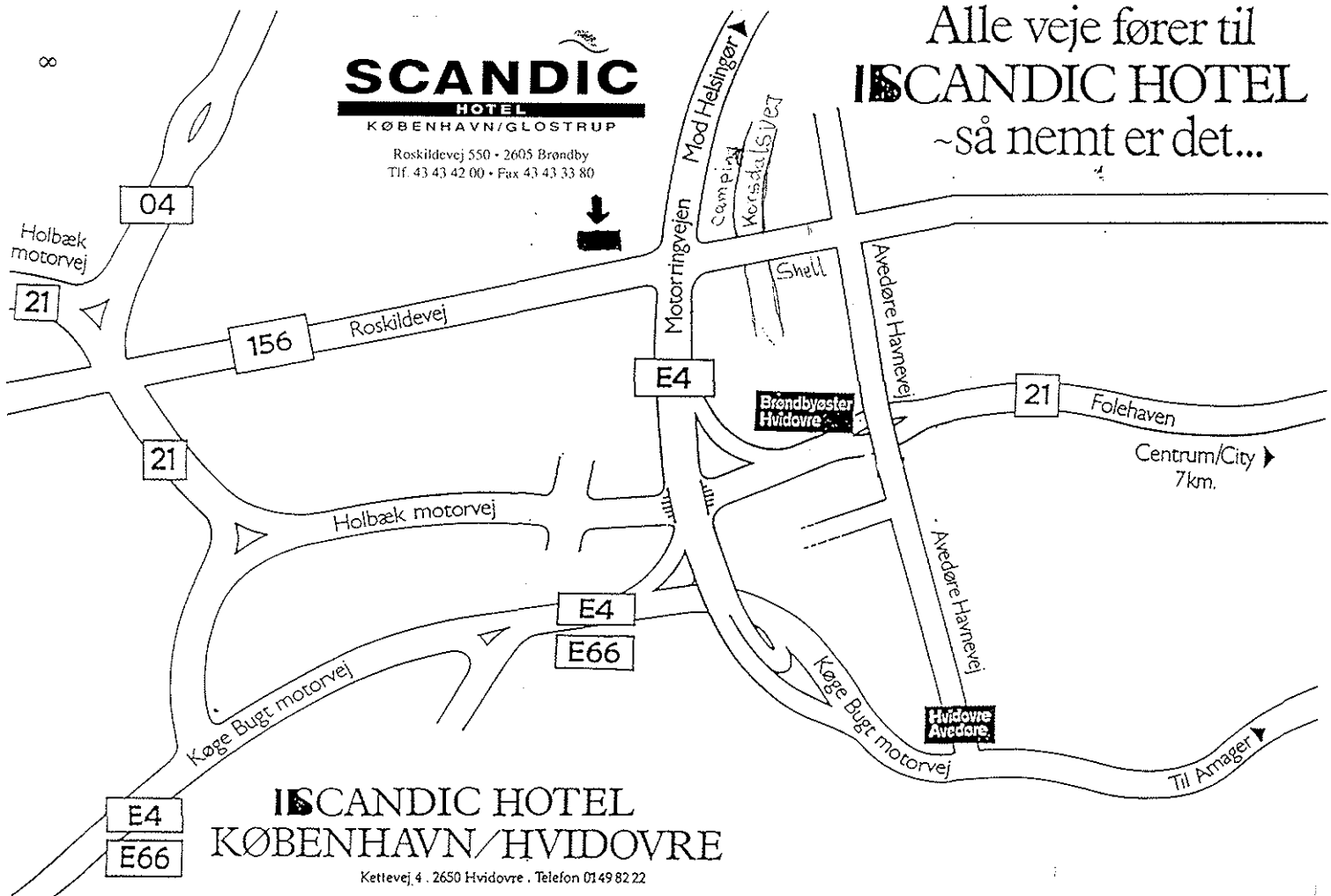
SCANDIC

HOTEL
KØBENHAVN/GLOSTRUP

Roskildevej 550 • 2605 Brøndby
Tlf. 43 43 42 00 • Fax 43 43 33 80



Alle veje fører til
SCANDIC HOTEL
~så nemt er det...



SCANDIC HOTEL KØBENHAVN/HVIDOVRE

Kettevej 4 • 2650 Hvidovre • Telefon 0149 82 22

NORDJYLLAND

Årsmøde 1995

Vi indkalder hermed til årsmøde, søndag den 19. marts 1995 kl. 14.00. Mødet holdes på Industrivej 40 i Fjerritslev. (tlf. 98 21 24 50).

Skal vi have lavet nogle arrangementer i år?

Eneste fastlagte projekt er det 10. minitræf på Løgstør Camping i weekenden den 1.-3. september

Vi glæder os til at høre fra jer og se rigtig mange!

A-1160 Mogens, A-1974 Birthe

A-164 Jørgen, A-704 Anette

ØSTJYLLAND

På årsmødet den 5. februar blev det vedtaget at ophæve Østjyllands girokonto p.gr.a. for højt gebyr. Indbetalinger til Østjyllands klubkasse skal derfor fremover ske, ved at sende en check til kassereren eller ved at betale til et af bestyrelsesmedlemmerne. Kontingentet er fortsat 50 kr om året pr. husstand. Østjyllands bestyrelse består af:

Kontaktperson

A-738 Per Madsen, Frederikslystvej 18
8723 Løsning

Kasserer

A-441 John Rasmussen, Th. Jensensvej 11, 8723 Løsning

Styremedlem

A-736 Bent Poulsen, Nygade 5,
8722 Hedensted

Styremedlem

A-438 Kaj Larsen, Peterholmsallé 97,
7100 Vejle

Som tidligere annonceret er der klubmøde hos John og Karen søndag den 2. april.

Til maj vil vi forsøge at møde talstærkt op til det nye minitræf »Fjorden rundt«.

Østjyllands minitræf i pinsen holdes i år på Husodde Camping ved Horsens. Mere herom i næste Norminor.

A-738 Per Madsen

FYN

Efter en meget lang periode med ringe tilslutning til vore klubmøder, har vi besluttet at ophæve Fynsgruppen med virkning fra marts måned. Dvs. at vi har holdt det sidste klubmøde!

Skulle der være nogen, som på et eller andet tidspunkt mener der er behov for endnu en stedsgruppe på Fyn,

er man selvfølgelig velkommen til at genstarte den.

Ellers eksisterer Sydfyn og øerne stadigvæk, og de afholder klubmøde den sidste mandag i måneden på Stenstrup Kro og her er man hjertelig velkommen til at deltage

A-232 Morten Westermann

KØBENHAVN

Vi tager navneforandring til Storkøbenhavn, fordi der til vores klubmøder kommer medlemmer fra Køge, Hørsholm, Hillerød og Humlebæk, hvilket vi er meget glade for.

Da fremmødet efterhånden er så stort mener vi, at der er brug for en

formand, kasserer og en bestyrelse i gruppen. Derfor indkalder vi til generalforsamling i det Storkøbenhavnske den 28. marts i forbindelse med klubmødet på Brønshøjvej 17, medborgerhuset Pilegården.

Tur til Zonemuseet

Program for turen den 7. maj:

Kl. 10.00. Start fra Shell, Fr. Sundsvej 172

Pause på P-pladsen efter Munkholmbroen. Folk fra nord- og vestsjælland kan støde til her. A-1588 Ole Kirk Vium vil herefter vise vej til Zonemuseet.

Kl. 12.30. Rundtur sydvest for Holbæk, ca. 30 km.

Kl. 13.15. Ankomst til købmanden i Kvanløse, hvor den medbragte mad spises. Øl, vand og kaffe kan købes.

Kl. 15.00. Rundtur sydøst for Holbæk, ca. 25 km.

Kl. 15.45. Rundturen slutter nord for Vester Såby.

A-1245 Klavs Juul Nielsen

FJORDEN RUNDT

den 12.-13.-14. maj 1995

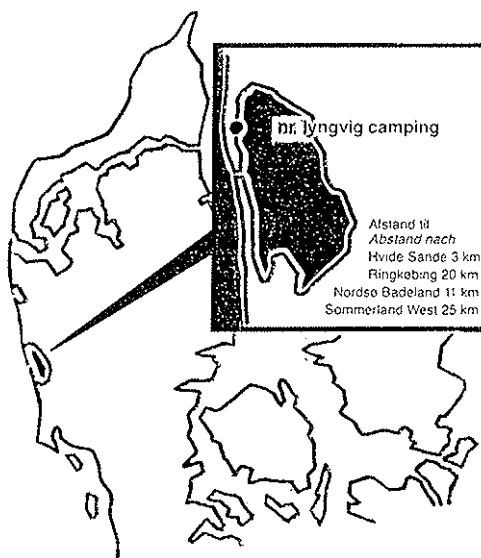
Vi mødes på Nr. Lyngvig Camping i løbet af fredagen til fælles grill kl. 19.00 og en sludder om bilerne.

Starten vil være lørdag kl. 10.00 med at køre Ringkøbing Fjord rundt (ca. 125 km). Første stop vil være Veteran Flymuseet i Stauning ca. kl. 11.00 til 12.30.

Derefter vil turen gå videre til Bork Havn, hvor der vil være spisning ca. kl. 13.15 til 15.00.

Turen går derefter til Hvide Sande hvor vi stiller bilerne op til fotografering ca. kl. 16.00. Derefter er alle fritstillet til fælles hygge på campingpladsen eller hvad man har lyst til.

Søndagen vil blive brugt til evaluering og hjemrejse.



Priser:

Museum og spising pr. voksen kr. 50,-
og kr. 20,- pr. barn.

Campingpladsen pr. nat:

Voksen kr. 42,-

(15% rabat til træfdeltagere)

Børn under 12 år kr. 25,-

(15% rabat til træfdeltagere)

Hunde kr. 10,-

Strøm kr. 17,-

Gamle hytter til 4 pers. kr. 200,-

Hytter til 4-5 pers. kr. 325,-

Brusepoletter kr 6,-

Ønsker man hytte skal man også kontakte campingpladsen hurtigst muligt på tlf. 97 31 12 31.

Tilmelding senest den 1. maj 1995 til:

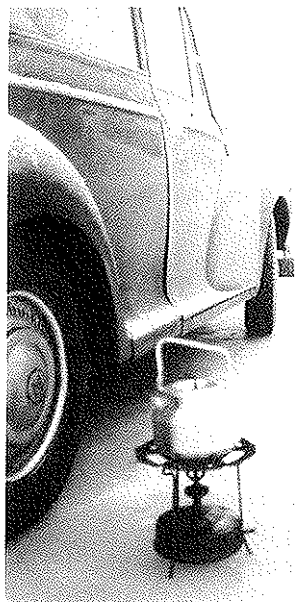
A-472 Kim Kleis, tlf. 97 34 14 58

A-1542 Henrik Christensen,
tlf. 97 35 40 82

A-1903 Karl Ove Sønderby,
tlf. 97 37 29 42

PRIMUSTRÆF 1995

Vi har en gang tidligere været til primustræf, men dengang kom vi meget sent om lørdagen og kørte hjem igen søndag middag. Men i år skulle vi være med fra starten.



Morrisen fik lige et sæt nye platiner (der er jo en "start Morrisen hurtigst søndag morgen"-konkurrence) og vore mere end 20 år gamle VIKING diagonalpigdæk blev monteret. Primussen blev hentet på Forhistorisk Museum og læsset ind i bilen sammen med ski og andre fornødenheder, som f.eks. lange underhylere og varme sweatre.

Vejret var såmænd helt sommerligt, da vi startede hjemmefra: styrtende regn, kuling og hundekoldt. Nå, skidt med det - vi skulle jo ikke opholde os hjemme. 25 meter hjemmefra kunne jeg pludselig godt huske, at jeg egentlig skulle have haft nye viskerblade....

På færgen blev viskerbladene skiftet ud med dem jeg har haft i en reservedelskuffert i adskillige år og de gamle blev smidt ud. Og så op i taxfree.....

Vel ankommet til Göteborg kunne vi konstatere, at de »nye« viskere var 15346 gange dårligere end dem vi havde kasseret på færgen. @ £[# " # » +



Vafler, guitarspil og hygge.

& * @ » ^ tænkte jeg i mit stille sind, men det var der jo ikke noget at gøre ved.

Langt om længe fandt vi et værksted der lå inde med ét eksemplar af en tilstrækkelig lille model og problemet blev løst.

Da vi havde kørt ca. 250 km i regn og kuling, mente jeg nok jeg kunne have fortjent en pils - der lå jo 30 lige omme på bagsædet. NUL, kundgjorde Lillemor - om jeg da ikke vidste, at i Norge må man ikke køre bil efter at have indtaget alkohol overhovedet. Og bøderne er MEGA store : 20.000 Nkr. og så i spjældet - det er derfor fængslerne er helt overfyldte i Norge !

Nå, vi kom da til privaten hos Olav, Reidun og Anne-Ragnhild selv om det blev lidt senere end vi havde forventet. Det hele tegnede lyst for det var holdt op med at regne og NU kunne der vel

ikke være noget i vejen med at få sig en pilsner ?

Lørdag morgen var solen lige ved at bryde igennem en tynd tågedis og vinden havde lagt sig. Det var helt perfekt, hvis ikke det lige var for de »prægtige skallebank« indtagelse af mere end en enkelt pilsner havde forårsaget....

Først på formiddagen ankom de sidste deltagere. Hans Volden i Van, Lars og Tove Hernes i Pick-Up og Terje og Liv Sunnaas i Van. Solen stod nu højt på himlen og den lille kortege på 5 biler begav sig afsted mod Rømskog. Vi fik heldigvis ikke brug for de snekæder, der stod klar til at blive pakket hjemme i entreen i Danmark.

Vel ankommet til pladsen startede opbygningen af det specialbyggede telt med kakkelovn, halm og det hele. Desuden var der en prototype af et lokum udviklet af forskere på Oslo Universi-



Sådan boede vi.

tet - det var et syn for guder at se dette unikum blive samlet.

Da opførelsen af telt og lokum var tilendebragt, grillede vi pølser, drak kaffe og lignende (!) og isfiskede. Som biolog overraskede det mig, at der kunne fanges sardiner i Norge....Nå, senere fik vi vaffer, der blev afholdt et lille lotteri, der blev spillet guitar og undervist i optænding af primus. Imens gik snakken om Morris og alt muligt andet. Da det blev mørkere fandt Olav en »pind« i skoven og der blev tændt bål. Det var med andre ord rigtig HYGGE LIGT. Da det blev helt mørkt var der en utrolig flot stjernehimmel og vi gik først ind i teltet, da øllerne begyndte at fryse til is ! På det tidspunkt havde Dorthé simpelthen alt sit medbragte tøj på.

I teltet blev der hygget videre indtil vi lagde os til at sove på det mere end

1/2 meter tykke halmlag. Hans Volden Og Lars Hernes deltes om fyringsvagtten, så vi kunne holde de 20 - 25 grader inde i teltet hele natten.

Søndag morgen var der startkonkurrence i de nedfrosne Morriser. På trods af flere timers musik på musikantlægget i Lars' og Toves' Pick-Up startede den på mindre end 3 sekunder og vandt dermed konkurrencen. Vi fik selv en bundplacering på trods af de nye platinen. Efter morgenkaffen var det tid at sige farvel for vores vedkommende.

Efter 10 minutters kørsel døde Minoren pludselig. Vi holdt selvfølgelig langt uden for lands lov og ret og det var selvfølgelig begyndt at sne temmelig meget. Nå, det viste sig blot at være møtrikken, der holder ledningerne til hhv. kondensator og forbindelsesledet til tændspolen, som havde løsnet



Hans Volden forsøger sig i startkonkurrencen.

sig - intet under at bilen ikke var så kvik i startkonkurrencen.

Vel hjemme igen - i »sommervejret« - kan vi nu tænke tilbage på et meget specielt træf som vi kun kan anbefale

på det varmeste. Vi skal i hvert fald på primustræf igen engang.

H-1500 Dorthe og A-839 Simon

RINGKØBING-LØBET 1995

Ringkøbingløbet løber igen af stabelen i år, og det er for 27. gang. Nogle har været med gennem alle årene, og vi har den fornøjelse, at deltagelsen stiger år for år, formentlig fordi vi tilstræber stor bredde i den motorhistoriske side af arrangementet.

Fredag den 28. juli eftermiddag med concours de origin, dvs. parade og bedømmelse af køretøjerne. Der udsættes flere præmier.

Lørdag den 29 juli køres det egentlige løb. Man vælger frit mellem arrangementerne - gerne begge.

De deltagende vogne skal være mindst 25 år gamle, samt fremtræde i tidstypisk og velplejet stand.

Løbsafgiften vil være særdeles beskednen (som et udslag af vestjydsk mådehold), og for de deltagere, der ønsker overnatning er der fine hotelmuligheder, fine campingpladser samt et af landets nyeste og bedste vandrerhjem.

Reserver allerede nu den sidste weekend i juli til deltagelse i Ringkøbingløbet 1995.

DEN DEJLIGSTE DAG I MIT LIV



Det var vel tre uger før, at det kom på tale. Min umiddelbare reaktion var, nej!! Jeg var simpelthen ikke oplagt. I ved, ondt hist og her, hoste når jeg bevægede mig, for ikke at tale om det rødlige udslæt, jeg havde fået på alt for synlige steder, kort sagt, jeg var ikke præsentabel. Men de insisterede.

Min læge er på ferie indvendte jeg. Tænk ikke på det, lød svaret, vi betaler behandling på privathospital. Jeg måtte give mig. Ja, måske kunne det endog blive morsomt at deltage. Da kom til-

bagefaldet. Jeg gik helt i stå. Men nu trådte min egen læge til, han var enestående, dag og nat var han ved min side, lige til jeg var på toppen igen. Jeg har ikke haft det så godt i flere år. Nu var jeg besluttet på at deltage, ja jeg glædede mig ligefrem.

Skinnende og pyntet drog vi afsted. Og helt ærligt, det blev den dejligste dag i mit liv.

*P.S. På billedet er det mig i midten.
Morris 1000, A-1861 Jane Sommer*

EN NY KLASSIFIKATION

I 1992 blev jeg medlem af NMMK, idet jeg antog, at her kunne man udveksle erfaringer med Morris-ejere, men jeg tog fejl, da jeg gennem Norminor erfarede, at de fleste hvis ikke alle medlemmers interesse var en helt anden.

Nu er det ikke sådan, at jeg stod helt på bar bund m.h.t. viden om Morris. Jeg er født og opdraget med Morrisser af alle typer, idet min far var forhandler hos Vilh. Nellesmann i København i mange år.

Min første Morris, en 1934 Morris 8 »fik« jeg som 3-årig. Den solgte jeg i 1970 og den var således i familiens eje i 36 år. Forinden havde jeg overtaget en højre-styret Minor fra 1952, som havde haft sine barne- og ungdomsår i Afrika med deraf følgende problemer og særpræg. Det blev min daglige vogn i 4 år. Den blev ophugget efter den en dag pludselig gik over i 2 dele. I 1969 købte jeg så en eet årig brugt Traveller fra 1968, der havde kørt 35.000 km, hos en forhandler for 9.300 kr. Denne har nu været min daglige vogn i 27 år og kørt 350.000 km, med samme motor, som er det eneste der ikke er fornyet.

Siden jeg modtog Norminor første gang er jeg skuffet over, at man næsten kun kan læse om diverse træf, præsentation af toprenoverede Minor're og den evindelige snak om originalitet, certifikater, klassifikationer, men intet om Minor'en til daglig brug.

Hvornår kommer en klasse for den Minor, en »working« klasse, der som min Traveller nu i 27 år med ca. 12.000 km om året har kørt dagligt i regn, sol, blæst, sne og frost, aldrig har været i

garage, står ude sommer og vinter, dag og nat, og som bruges hver dag samt til længere sommerture.

Jeg har aldrig været til et Morris træf her i landet, og kommer det nok heller ikke, for naturligvis bærer min Traveller præg af mange års daglig slid og brug. Da man ikke har en »working« klasse bliver jeg sikkert set skævt til og afvist.

Jeg kører hvert år i England i Traveller'en (se artikel, Minor'en i England, i Norminor nr. 87, jan. 1994), og er medlem af The Morris Minor Owners Club. Her tager man det ikke så tungt som hos NMMK medlemmer med originalitet og certifikater. Man ser hos medlemmer af den engelske Morris klub mange brugsvogne forbedret på de nødvendige områder, hvor en Minor trods dens goder har mangler. Her har man en »working« klasse for Minor til daglig brug eller med særlig udstyr. I medlemsbladet Minor Matters kan man tit læse om gode idéer og forbedringer. Det savnes helt i Norminor.

Jeg har det indtryk, jeg håber det er forkert, at jeg måske er det eneste medlem af NMMK der har en virkelig brugsvogn og ikke kun en hobby Minor.

Certifikater og originalitet finder jeg til dels underordnet, hvis forbedringerne ellers virker, har et formål og ser pæne ud, for naturligvis holder jeg min Traveller i nogenlunde original stand og ikke som da jeg havde min Minor 1952 og dengang via mit arbejde havde nær kontakt til Ford samlefabrik

i København. Her var man igang med at skrotte gamle dele til Ford Anglia og så mange dele kunne bruges til Minor'en, at man på Ford sagde, at min Morris var blevet til en »Foris«.

I dag har jeg ingen større problemer med reservedele til Travelleren, næsten alt køber jeg når jeg er i England. Her fås alt, bortset fra lytglas til højrekørsel, så i øjeblikket er min Traveller noget skævvøjet, da en sten knuste mit ene lytglas og jeg måtte købe et nyt i England på turen. Men det bliver udskiftet når vejret bliver bedre, for naturligvis reparerer jeg alt udendørs, eller i værste fald under et specielt lavet reparationstelt.

Hvis der trods alt er medlemmer i NMMK, der som jeg bruger en Minor til daglig, er man velkommen til at ringe eller skrive for at udveksle idéer og erfaringer, det kunne f.eks. være hvordan man indretter sin Traveller til cam-

ping brug til 2 personer, med særlige hylder, skabe, ekstra opbevaringsplads, samt udnytter det store motorrum til plads til reservehjulet, værktøj og reservedele m.v. Forbedrer tændingssystemet, får mere varme om vinteren. Forhindrer tyveri og indbrud i vognen, uden dyre alarmer, for ca. 56,85 og 400 kr, hvis man er særlig forsigtig. Holder sin motor så den som min aldrig er repareret, bortset fra at stille ventiler ca. hvert 10. år! Udskifte tændrør og olieskift med specielt additiv og meget, meget mere. I det hele taget holder sin Minor i køreklar stand til daglig brug.

Måske kunne vi daglige brugere af Minor danne en »working« klassificering, ellers må jeg indrømme, at mine dage som NMMK-medlem er talte.

A-1841 Finn Wodschow, Lyngvej 48, 2800 Lyngby, tlf. 45 87 23 32.

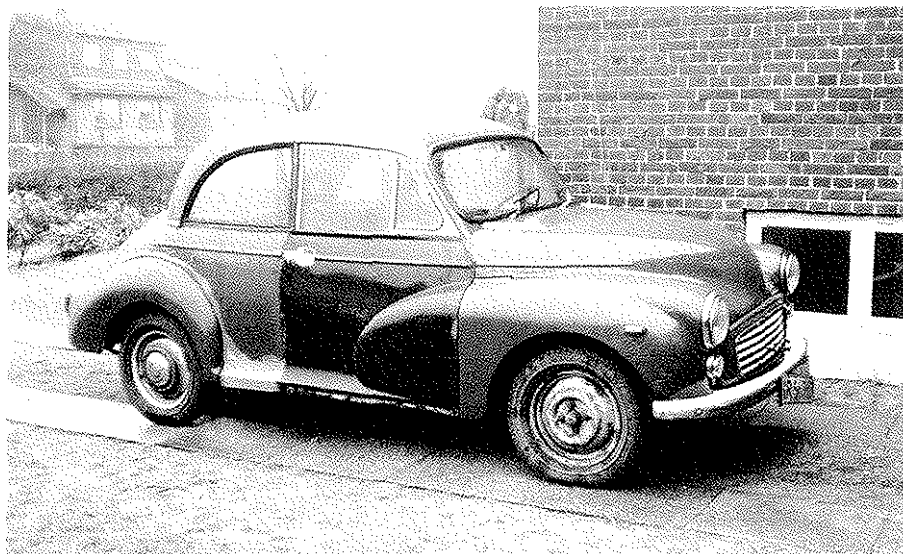
Svar til Finn Wodschow

Mange tak for dit indlæg. Det er rart med en respons fra medlemmer, der har en holdning til, hvordan vores klub skal være.

Du skriver, at der er nogle ting, du kunne ønske dig anderledes. Dels så du gerne en større udveksling af tips - specielt mellem ejere af hverdagsbiler, og dels så du gerne, at der blev fokuseret mere på hverdagsbilerne ved vore træf, og du foreslår, at der indføres en »working-class« ved præmieringen til sommertræffet.

Siden 1992, hvor du blev medlem, har der været indlæg om benzinsys-

tem, nye bestemmelser ved syn i Danmark, smøring, renovering, blyfri benzin, olie-tilbud, motorskifte, mærkning mod tyveri, og endelig en god idé til, hvad man kan gøre hvis returfederen til gasspæddet knækker. Det er ganske vist ikke på højde med det antal indlæg, der har været i den engelske klub's blad »Minor Matters« i samme periode, men det passer altså ikke, at der overhovedet ikke er tekniske tips i NORMINOR. Alle ville garanteret gerne have mere læsestof om tekniske tips i NORMINOR - men desværre er der ikke ret mange, der sender indlæg



Vores egen hverdagsbil hjemme igen efter et træf

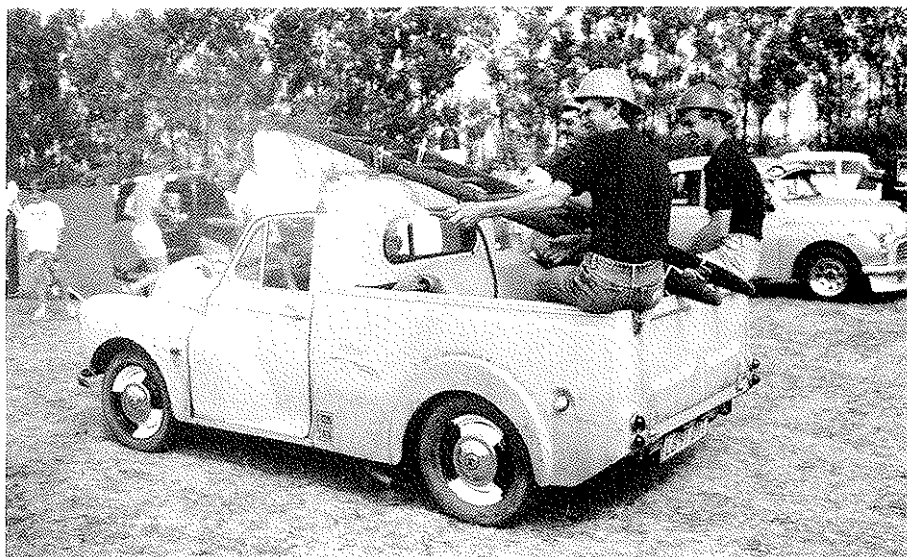
om emnet til bladet. Og bladet indeholder det, som medlemmerne indsender.

Da jeg læste dit brev første gang, kunne jeg ikke lade være med at spekulere over, hvorfor du ikke selv har leveret tekniske tips. Det fremgår jo tydeligt af dit indlæg, at du har en stor erfaring at øse ud af. Og du har tidligere leveret et par indlæg, så du lider ikke af skriveskræk. Desuden er du medlem af den engelske klub og har kendskab til engelsk, så måske var der basis for en oversættelse af de engelske tips. Dette skriver jeg ikke for at være fræk og flabet, men som en opfordring til at indsende bidrag med tekniske tips.

Du skriver også, at du aldrig har været til et Morristræf her i landet, fordi du regner med at blive set skævt til og endog afvist. Jeg forstår godt hvordan du føler - sådan havde jeg det

også selv engang. Men jeg kan fortælle dig og alle andre medlemmer : **DETTE ER EN FORDOM UDEN HOLD I VIRKELIGHEDEN !** Det er til gengæld korrekt, at der er meget fokus på de flotte renoverede Minorer - nogle af disse kører ikke mange kilometer om året. Men det betyder ikke, at hverdagsbiler bliver set skævt til og afvist. Siden du blev medlem i 1992, har der været beretninger om træf og arrangementer, hvori hverdagsbiler er direkte omtalt, i numrene 75,76,77,85,86 og 91. Så de kommer skam til arrangementerne, og alle, der har en fornemmelse af, at de ikke er velkomne, fordi deres Minor ikke er nyrenoveret, tager helt fejl og opfordres hermed til at deltage i arrangementerne.

Det er specielt ærgeligt, at du ikke har været til vore træf, når du gerne vil have gang i en erfaringsudveksling, for der er ikke noget sted, hvor folk taler



Vores træf er mest for sjov. Og hverdagsbiler bliver der ikke set skævt til !

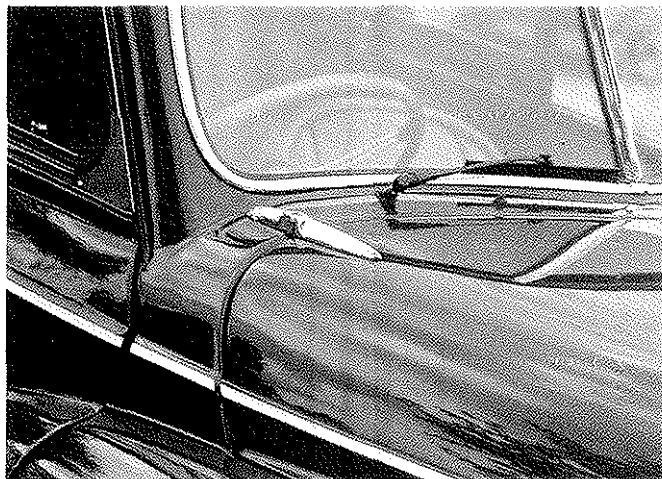
mere om Minoren end ved træffene. Alle kører hjem med nye indtryk og nye ideer, når de har været til træf.

Dine kommentarer om præmiering af hverdagsbiler ved træffet har til dels været fremme tidligere. Hverdagsbiler er foreslået favoriseret ved et point-system, hvor antallet af kørte kilometer vejer tungest (NORMINOR nr. 66). Det har også været foreslået at præmiere den mest oprindelige og mest brugte Minor (nr. 69), og endelig har der været forslag om indførelse af en karantæneordning for vinderbiler, så det ikke blev de samme biler, der løb med præmien år efter år (nr. 73). Ingen af disse forslag blev siden kommenteret af andre medlemmer ! I NORMINOR nr. 68 opfordrede formanden til en debat, så bestyrelsen kunne få inspiration til oprettelse af et præmieringssystem. Og da ovennævnte indlæg ikke skabte debat overhove-

det, kunne det naturligvis kun tolkes som om, emnet var uinteressant for medlemmerne, og der blev ikke gjort yderligere ved en working-class eller lignende.

Det er nu nogle år siden, der har været gang i debatten om vores præmieringssystem, og der er kommet mange nye medlemmer. Der er muligvis også en ny holdning til systemet, så jeg skal hermed opfordre alle, der mener det nuværende system skal ændres eller suppleres med noget nyt, til at skrive indlæg i NORMINOR.

Du henviser til den engelske klubs præmieringssystem, og jeg antager, at den »working-klasse« du omtaler, er den de selv kalder »Modified«. Den klasse svarer helt til vores åbne klasse - her kan alle stille op, og der kræves ikke certifikat. Til gengæld skriver du, at englænderne ikke tager originalitet og certifikat alvorligt. Det gør de ikke



Den brede staffering, der ses her, har været meget debatteret, men reklamefilm fra perioden bekræfter at de første Minors havde denne staffering i fuld bredde.

Billedet er fra Ray Newell's bog »Original Morris Minor».

for biler i Modified-klassen, men til gengæld skal alt (ALT!) på bilen være som dengang den forlod fabrikken, hvis du ønsker at stille op i Grand Masters-klassen. Om det så er bredden og farven på stafferingen langs siden på bilen bliver den målt og kontrolleret af et specielt dommerpanel. Denne klasse er kun for museums-minorer. De har andre klasser (Masters og Concours) hvor små og ligegyldige afvigelser accepteres. I vores Original-klasse accepteres forholdsvis store afvigelser (f. eks. glasfiberskærme), og man kan kort sige, at hvis bilen på 2 meters afstand ser original ud kan den accepteres i originalklassen, hvis ellers ejeren har et certifikat eller dokumentation for at certifikat ikke kan skaffes.

Jeg håber kommentarerne har givet en vis afklaring på nogle af de ting du skriver om. Og er der flere medlemmer, der ønsker et præmieringssystem, der tilgodeser hverdagsbiler, så

skriv til NORMINOR og overbevis bestyrelsen om, at det er en god idé - så indfører vi et system. Hvis ingen skriver eller gør noget, må vi tolke det som en accept af det nuværende system. Og til sidst: Tag nogle billeder, lav nogle tegninger og skriv et indlæg om de forbedringer I allesammen går og laver. Bladet indeholder det medlemmerne selv sender ind.

A-839 Simon Marsbøll

Hvis du går og pusler med tanken om at skrive til Norminor, så er der her nogle ideer, til indlæg om tekniske tips!

- Tilslutning af viskerrobot og ekstra bremselygte
- Montering af generator
- Støjdæmpning
- Alternativ affjedring

KØRER HURTIGERE END FARTMAALEREN

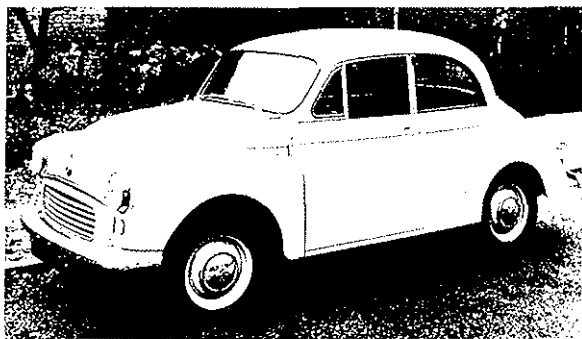
Ny Morris 1000 med forbløffende egenskaber præsenteret i København

En af britisk bilindustri stærkt kørende argumenter i konkurrencen om det danske marked, den nye Morris 1000, præsenteredes i går for en snæver kreds, der havde lejlighed til at prøve de helt nye køreegenskaber på de nye veje vest for København.

Det var intet mindre end en forbløffende oplevelse. Denne lille stilfærdige familievogn, med en motor på kun 950 kubikcentimeter, strøg af sted med større hastighed, end fartmåleren kunne vise (120 km), og ved hjælp af en ny gearkasse og en sporty lille gearstang i gulvet var køreførmelsen som i en fuldblods sportsvogn med en nye tilsvarende sikkerhed i hårdhandede sving. Uden protest fra den usadvanligt tyske motor kørte man 96 km i timen i tredje gear, og man kunne ved en fart af 80 km i timen skifte lynhurtigt ned fra fjerde til tredje gear så let som at føre en kniv i smør.

Det er naturligvis ikke derfor, man køber en familievogn. Men de sportsprægede egen-

skaber er karakteristiske for den nye Morris 1000's aldeles overdimensionerede evner for at klare enhver trafiksituation sikkert og præ-



Morris 1000 har faaet større, buet og udelte forrude.

Engelsk motor-industri tager konkurrencen op

Den nye Morris 1000 kan løbe fra de fleste kontinentale automobiler

DOMI i Glostrup (Dansk Oversøisk Motor Industri) præsenterede i går Nuffield-koncernens to vigtigste nyheder fra Earl's Court, nemlig en ny Morris 1000 og en forbedret Morris Oxford. Samtidig blev der givet meddelelse om en udvidet fabriksgaranti for alle Nuffield-vogne. Garantien har tidligere løbet i seks måneder med en vis kilometergrænse, men udvides nu til et helt år uden nogen begrænsning for udkørt distance. — Uagtet et udtryk for fabrikkens tillid til vognens kvalitet.

Denne tillid forekommer velbegrunder, når man prøvekører den nye Morris 1000. Den er lige så sød og sjov at se på som sine forgængere og lige så lækker indvendig, men der er kommet en helt ny indmad under motorhjelmen, nemlig en ny, højkomprimeret motor. Kompressionsforholdet er sat op fra 7,2:1 til 8,5:1, så man kan udnytte superbenzinen fuldt ud, og hestekraftydelsen er dermed forøget til 37 hk, tophastigheden til 128 km og marchhastigheden til 120 km i timen. Motoren har med andre ord fået det »live-

cist med bremsler, der svarer til den forøgede hastighed og acceleration.

Motoren udvikler nu 37 hk og er så højkomprimeret som 8,5:1.

Af ydre skiller Morris 1000 sig kun fra forgængeren ved en større, buet og udelte forrude og en lidt større bagrude. Indvendig er de læderbetruckede forsæder gjort en anelse bredere og ændret lidt i profil. Høttestolperne er blevet lidt smallere af sikkerhedsgrunde, og af samme hensyn har rattet fået en skålformet bøjning.

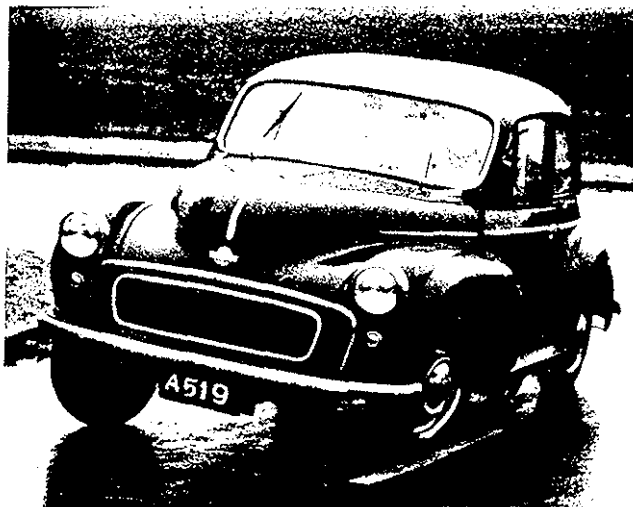
DAGBLADET BØRSEN

der egentlig svarer til vognens sporvidde og akselafstand, og Morris 1000 er dermed blevet i stand til at møde de lavhøjeste kontinentale vogne på deres eget plan, men med engelsk kvalitet og »finish» som ekstra plus. I overensstemmelse dermed har den fået en ny, hurtig gearkasse, en kort og sportspræget gearstang, bredere for- og bagruder med bedre udsigt, skålformet sikkerhedsrør og gummivulst over pakkehylde, alt med det formål at forbedre sikkerheden for fører og passagerer. Stolene er også blevet bedre: Højere ryglæn og bedre polstring, og i det hele taget er den nye model præget af en masse små, men betydningsfulde forbedringer.

B.T.s motormedarbejder prøver:

Den hurtigste af »Baby-bilerne«

Englands nye
Morris 1000
er ligefrem bygget
til at kunne løbe
fra den tyske
folkevogn



Jeg går rundt i et 90-graders sving med den nye Morris 1000 i 70 kilometers fart, men den nagter pure at slå med halen.

Der er ikke noget, der er så sundt som hård konkurrence. I den henseende har de engelske bilfabrikanter meget at takke Folkevogns-fabrikkerne i Wolfsburg for. Sikke småbiler, der ser dagens lys i denne tid under de konstruktive forudsætninger, at de skal være »bedre end Folkevognen!« Et af de mest slående eksempler på en vogn, der ligefrem er bygget til at være hurtigere end Folkevognen er British Motor Corporations nye Morris 1000.

Denne »120-kilometer-timen-baby«, som englænderne selv betegner den, fordi den garanteres til denne top hastighed, er nu nået til Danmark. Jeg har kørt en tur i den i går på regnvåde, roglatte sjællandske landeveje. Skønt den nettede lille englænder ikke af ydre

er til at skelne fra sine ældre søskende, er den ikke til at kende igen. Fra en lille pålidelig og økonomisk damevogn er det blevet et køretøj fuld af sportsvognens lyrlighed og sikre vejegenskaber.

Den er helt staldklid i sin mekaniske oplagthed, og det bedste ved det hele er, at dens stabilitet selv på fugtige veje fuldt ud honorerer den nye, større og langt mere effektive maskines fordringer. Den omkonstruerede gearkasses velvalgte udvekslingsforhold og den korte centralgearstrang, som ellers kun kendes fra de rigtige sportsvogne, giver en den dejligste følelse af, at man altid kan være med i fuld trykthed — og uden at trætte hverken sig selv eller vognen, hvis tilpas store køler-areal gør det praktisk taget umuligt at lade motoren varm og usurv.

Jeg prøvede på et øde tørtan at køre den nye Morris 1000 med 70 kilometers fart rundt i et sving på 90 grader. Den tabte ikke fodfæstet et sekund. Den præcise tandstangsstyring og den tet stive torsionsafjedring giver i forening en usædvanlig sikker kørsel, og hele den mekaniske udøvelse giver et gennemgribende indtryk. Store ruder, gode sæder og et meget effektivt og hurtigt virkende vatsvapparat giver vognen glimrende komfort til fire voksne mennesker.

Man kan stadigvæk ikke se det udenpå — men den lille Morris er i dag blevet en familievogn med virkelig krummer i. Den skal nok få sine tilhængere i fremtiden.

Den vil gøre fine reklame for sig selv på landevejen ...

Spillevende Morris 1000

I går præsenteredes to nye engelske vogne på det danske marked. Det var den lille spillevende Morris 1000 og et andet Nuffield-produkt Morris Oxford III.

Fra at være en lavgearret vogn er Morris 1000 nu blevet højgearret og har fået en forbløffende accelerationsvæne og en hastighed på op mod 120 km. Den egede acceleration

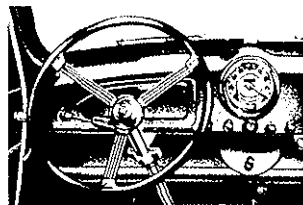
DAGENS NYHEDER

og top hastighed i denne vogn, der er bygget specielt til konkurrencen med de kontinentale vogne i samme klasse, skyldes bl.a. en ny 57 hk højkomprimeret motor.

Berlingske Tidende

16-18 km pr. liter

Bemærkelsesværdig er den 12 måneders garanti



Billedet viser det nye sikkerhedsrat

På DOMI-fabrikkerne i Glostrup fandt der i går en præsentation af de nye Morris-modeller sted, og man glædede sig over at konstatere, at der var både godt og teknisk interessant nyt fra den engelske automobilindustri. Mest betydningsfuldt er det, at man får en Morris 1000 med en 37 hestes motor, der samtidig er så meget højere gearet, at man uden vanskelighed kører 100 kilometer i timen i tredje gear og let holder en march-hastighed på 120 kilometer i højeste gear.

Den nye Morris 1000 får et kompressionsforhold på 8,3:1 og er således helt igennem

bygget til den nye benzintype. Ved prøver på særlige baner har det vist sig, at et forbrug på 14,5 kilometer pr. liter holder stik, når man kører med tophastigheder, og det vil sige, at man ved almindelige hastigheder kører 16—18 kilometer pr. liter. Et forbrug, der passer godt til, hvad de fleste har råd til i disse tider med stigende benzinpriser som en eventualitet!

I det ydre er den nye Morris ikke afgørende forandret, men man har dog sat ind på et vigtigt punkt, idet udsynet er blevet gjort bedre. Man lægger også mærke til det

nye sikkerhedsrat, der er skålformet, og gummulsten, som omgiver den hylde, der løber under instrumentbrættet. Bemærkelsesværdig er den 12 måneders garanti.

I går vistest de nye modeller som nævnt hos DOMI i Glostrup, og der var anledning til at forvokere de nye, tiltalende og meget effektive modeller. Der er ikke tvivl om, at de nye Morris-vogne, først og sidst teknisk ført à jour, betyder et gunstigt fremstød for et populært engelsk mærke. Eric.

MOTORSNAK ved MILES

AALBORG STIFTSTIDENDE

Den engelske motorpresse sparer ikke på de store typer

Den engelske motorpresse sparede ikke på de store typer, da den nye Morris 1000 blev præsenteret umiddelbart foran biludstillingen

i London. En avis skrev. Endelig har England en bil, der kan slå Folkevoagen! Nu er Morris 1000 kommet til Danmark,



Først og fremmest på forruden, der ikke mere er todelt, kan man kende den nye model.

og »Motorsnake« har haft kjelighed til at prøve den. I det ydre: Det har hjulpet betydeligt, at forruden midterstolpe er væk, forruden er buet, og bagruden, som på den foregående model var med til at få køretøjet til at se lille ud, er nu blevet bred og buet. Men ellers er ydre forandringer beskedne.

Under motorhjelmen: En ny motor på 950 ccm yder 37 hk og gør derved Morris 1000 til den kraftigste vogn i sin prisklasse. Kompressionsforholdet er 8,3:1 (til superbenzin), og tophastigheden er 128—130 km/t.

Inde i vognen: »Sikkerhedsrate«, idet ratkranen sidder højere end ratstammens endepunkt; kort gearstang anbragt i gulvet. To lukkede handskerum.

Bag rattet: Man har fornemmelsen af en ualmindelig levende vogn med en hurtig acceleration. Den forholdsvis kraftige motor til den lette vogn giver god kraftreserve. En meget hård opbremsning trods god fart klarede vognen uden at vige en tomme til siderne. En særlig konstruktion af karburatoren sørger for, at motoren til enhver tid kan få den benzinmængde, der er brug for efter omdrejningen, selv om føreren trykker for hårdt på gaspedalen. Derfor kan man ikke »drukne« motoren, men den accelererer glat frem i højt gear uden at hakke.

STIRLING MOSS

- bilvæddeløbspørtens kronprins skriver:

Den nye gearkasse er næsten fuldkommen. Jeg tror ærlig talt ikke, at jeg har fundet nogen bedre på nogen seriefremstillet vogn, og det er en ren fornøjelse at bruge tredje gear — man kan ikke kalde gearene støjende.

Der er lidt overstyring, medens de tidligere modeller var noget understyrede. En Minor-ejer, der skifter over til den nye Morris 1000, vil muligvis finde dette lidt drilagtigt til at begynde med, men overstyringen er ikke progressiv, det vil sige, den bliver ikke værre, efterhånden som De drejer. Og når man først er vant til det, er det muligvis sikrere.

Affjedringen er god, men efter min mening en snelse blød.

Afvisersystemet er ganske udmerket kon-

strueret. Der er to nye sikkerhedsfaktorer: et »skålformet« rat og en skumgummipolstring langs med pakkehyldens kant.

Dørhåndtagene er gode, og det er dorstroppeerne også, i det mindste er det klart, hvad de er beregnet til. Tagbeklædningen kan vaskes, og sæderne er meget komfortable.

Jeg ville kalde Morris 1000's form fiks. Det er en kunst for sig selv at lave små vogne, og Morris 1000's konstruktion overført til en stor vogn ville give den et kugleformet udseende. Som den er, synes jeg, at den er, som den skal være.

Jeg underkastede Morris 1000 en meget streng prøve, og jeg var henrykt over dens køreegenskaber. Jeg ønsker BMC til lykke, fordi de ikke har hvilet på deres laurbær.

Sunday Times



Stirling Moss.

Den nye Morris 1000 er et mesterværk af ingeniørkunst.

Morris 1000 har fået en antydning af »Grand Prix«

”MIKE” HAWTHORN

... Jeg hånte en gammel Minor for at kunne sammenligne de to vogne. Jeg må indrømme, at jeg havde en skummel mistanke om, at indstillingen var blevet lavet om — så forskelligt opførte de to vogne sig.

Så lumsk havde BMC imidlertid ikke båret sig ad. Kontrasten er virkelig nok.

Først og fremmest er motoren større og er blevet meget livlig.

Den anden grund er det nye gearskiftesystem. Jeg er meget velvillig indstillet over for BMC, fordi de stadig beholder gearstangen, hvor den hører hjemme — nemlig på gulvet. Nu er der, i stedet for den lange

Sunday Express

tynde pind, der var håndtaget, kommet en herlig præcis, kort gearstang.

Det hele er som på en sportsvogn, og det passer udmærket, fordi Morris 1000 gør sit bedste for at opføre sig som noget fra et Grand Prix.

Dette er, hvad stopuret fortalte mig:

0—50 km/t.: 7—8 sekunder

0—80 km/t.: 19 sekunder

Der kunne køres over 40 miles på en gallon, og det var virkelig hård kørsel.

Den distancerer alle biler i samme prislæg

... Her er den bil, der vil distancere alle biler i samme prislæg produceret af udenlandske producenter — Morris 1000! Jeg

foranstaltede en langtidsprøvekonkurrence mod en af dens mest »udskegnede« konkurrenter fra kontinentet. Efter en vidunderlig tur var den

News Chronicle

anden bil — kørt af en ekspert — bagude og langt ude af syne.

The Autocar

DET STORE ENGELSKE MOTORBLAD SKRIVER BL.A.

Den lille vogn føles fra start som en fuldblods

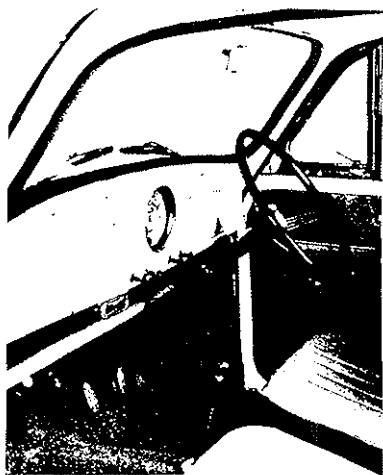
... Vi har genet beskrivelsen af, hvor let Morris 1000 er at håndtere, til sidst, da dette virkelig er højdepunktet. Den lille vogn føles fra start som en fuldblods. Tandstangsstyretøjet er vidunderligt let og præcist. Ophængningen er sikker, selv ved høj hastighed, og alligevel bliver man aldrig bumpet i den. Bremserne står fuldt på højde med de nye køreegenskaber, og et overlågt forsøg på at få bremserne til at svigte under kørsel ned ad en 3-miles lang bakke viste sig at være frugtesløs. De rigtigt udvalgte gearforhold har deres egen charme og synes at have arvet noget fra MG-familieskabet. Den kører let 50 miles i timen i 3. gear, og det er forfriskende at se en familievogn, hvor det er en virkelig fornøjelse at skifte gear.

Ikke alle, som køber den nye Morris 1000, vil udnytte dens enestående køreegenskaber fuldt ud, men det vil sikkert interessere mange at vide, at vi uoder kørsel lige ud ad nogle af de hurtigste veje i England i de tidlige morgentimer spulende et benzinforsøg på 34,8 miles pr. gallon med en gennemsnitsfart, der er en sportsvogn værdig. Under sådanne forhold voldte den tone, som hornet udstedte, og som minder om en London-taxas, os nogen angstelse, da vi var bange for, at lastvogne, der skulle overhales, ikke ville kunne høre det. Det er imidlertid vitteligt, at den noget særegne tone er i besiddelse af en bemærkelsesværdig gennemtrængende kraft samtidig med, at den er tilstrækkelig dæmpet til bykørsel, og følgende

var vi aldrig rammet af ikke at kunne give tilpas tydeligt varsko om, at vi nærmede os.

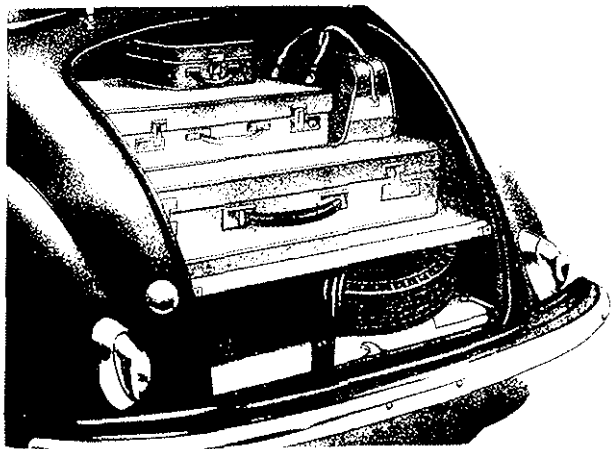
Morris 1000 starter meget hurtigt, selv efter at den har siddet ude en hel nat, og dens evne til at varme hurtigt op er i allehøjeste grad påskønnelsesværdig. Derefter spinder motoren med hele sin styrke på en så jævn og behagelig måde, som kan anbefales for alle vogne, men som man sjældent finder i en vogn, der tilhører den lavere prisklasse.

Morris 1000 har en udmærket drejeradius og er som følge deraf en fryd i trafikken. Såvel mekanisk som karosserimæssigt giver



*Et nyt, bredt, buet vindspejl
giver et godt udsyn fremover.*

alt indtryk af at være godt og samvittighedsfuldt fremstillet. Alligator-hjelmen afslører en motor, som er yderst let at komme til, og faktisk kan Morris 1000 ganske kort beskrives som vognen for den, der behøver den traditionelle, lille personvogns økonomi og komfort kombineret med hurtighed og livlighed, som altid har været forbeholdt sportsvognene fra de veltenommede fabrikker verden over.



Bagagerummet er meget rummeligt og reservehjulet og værktøj er anbragt i et specielt rum.

Motor



AF CIVILINGENIØR MOGENS TEISEN

prøvekører

MORRIS 1000

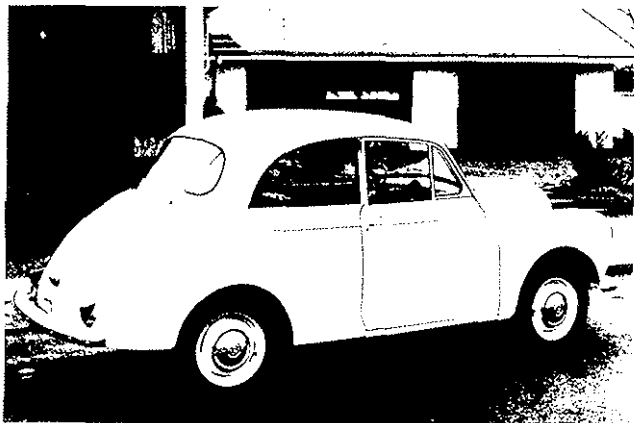
I det ydre adskiller den nye *Morris 1000* sig kun på få, men væsentlige punkter fra sin forgænger. Det todelte V-formede vindspejl er erstattet af en udelst, buet frontrude, og bagruden er gjort betydelig bredere.

Det selv bærende, helsevejede stålkarosseri og affjedningsystemet er i hovedsagen bibeholdt uændret.

Som det ses på tegningen, er forhjulene affjedret med langsgående torsionsstænger, der bagtil har indstillelige »ankree« og fortil er forbundet med tværsvingarme, som støttes af skråt fremadrettede støttesænger i gum-milejer. De meget lange »styrerbolte« drejer i gevindskårne lejer og støttes foroven af svingarmene på et par dobbeltvirkende, hydrauliske stempelstøddæmpere. Styretøjet er af tandstangstypen, og hver ende af tandstangen er forbundet direkte med den tilsvarende styrearm gennem en kort sportang med kugleled.

Den stive bøjelagbro er ophængt i langsgående bladledre og forsynet med dobbeltvirkende, hydrauliske stempelstøddæmpere.

Motoren er som i den foregående model en firecylindret vandkølet topventilmaskine. Slaglængden på 76 mm er bibeholdt, men boringen er forøget fra 58 til 63 mm, og



kompressionsforholdet er sat op fra 7,2:1 til 8,3:1. Visse andre fabrikker har ændret deres motorer på tilsvarende måde uden at forøge krumtapakslens dimensioner, men dette er ikke tilfældet med den nye *Morris 1000*. Her er akseldiametere forøget fra 36,6 til 41,3 mm, og samtidig har man gjort plejstængerne svære og erstattet hvidmetallet i lejerne med indium-bly, som har væsentlig større bæreevne, men også er væsentlig dyrere. Man må derfor formode, at den nye motor, som har 25% større effekt end den gamle, er mindst lige så slidstærk som denne. Cylindreblokken og den øverste del af krumtaphuset er støbt i eet, og krumtapakslens løber i 3 hovedled: Den kædedrevne knastaksel ligger i krumtaphuset og bevæger de lodretstillede ventiler i støberestopstykke gennem stødstænger og vippearne. Kølesystemet arbejder under et svagt overtryk. Cirkulationen understøttes af en centrifugalpumpe, og temperaturen reguleres med en termostat.

Motorens moment overføres gennem en tør enkeltpladekobling til en firetrins gearkasse, hvis udvekslingsforhold er ændret, så de passer til den nye, kraftigere motor. II, III og IV gear har synkroniseringskoblinger. Bagtil har gearkassen en støbt forlænger med platter for det bageste motorophæng, og over forlængeren ligger en »remote control«-skiftmekanisme, der forbinder den korte, stive gearstang med skiftegalerne. Dette fint virkende system har i mange år været standardudstyr på alle finere sportsvogne. Fra gearkassen fører en fritliggende kardanaxel med 2 nålelejer, så til de hypoidfortandede kran- og spidshjul i bagtøjet.

Fodbremsen virker hydraulisk på alle hjul, og hver af forbremsene har en påløbende og een medløbende bremsesko og to bremscylindre. Håndbremsesangen ligger vandret mellem forakslerne. Den nås bekvemt og har en præcis virkende trykknåplås. Bremskraften overføres gennem kabler til bagbremsernes sko.

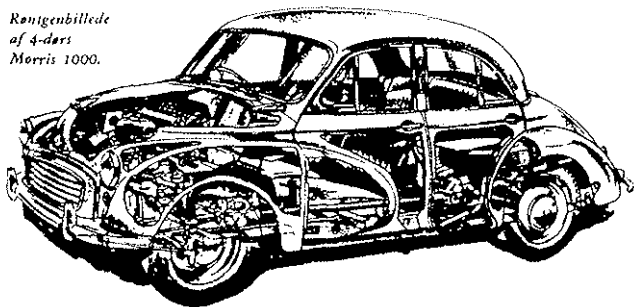
Det afprøvede eksemplar har to brede døre, der er hængslet fortil, og som giver bekvemt adgang til de separate foraksler. Disse kan vippes forover og giver derved ret bekvemt adgang til bagsædet. Forholdene kunne sikkert forbedres en del, hvis forakslernes tyglæn kunne stås frem og sæderne vippes helt på hujkant.

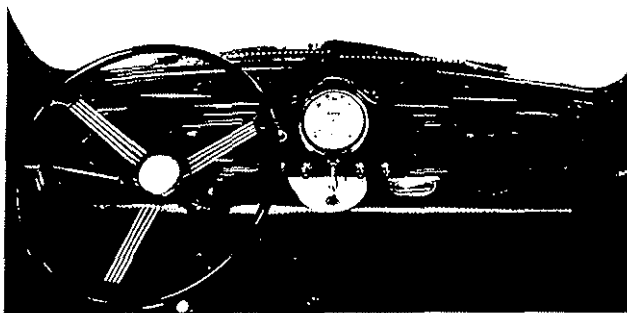
Dørene har trekantede ventilationsruder foruden de normale, der kan tulle op og ned med en håndsvingsmekanisme, som forekommer lovlige højt gearret.

Sæderne har god form og polstring, og læderbetrækker virker smukt og gedigent, men noget koldt.

Instrumenterne, der tidligere var anbragt over ratrammen, er nu flyttet til midten af instrumentbordet og reduceret til et stort speedometer (uden triptæller) med indbygget benzinstandsviser. Arrangementet er pænt.

Røntgenbillede af 4-dørs Morris 1000.





Forerpladsen i Morris 1000.

men naturligvis ikke så hensigtsmæssigt som det tidligere. Under speedometret findes betjeningsgreb for choker, visker, lygter og starter grupperet om tændingslåsen i midten. Der er et handskerum med klap (uden lås) i hver side af instrumentbordet, og under dette findes en praktisk hylde med polstreret forkant i hele vognens bredde. Midt over hylden var der i det afprøvede eksemplar monteret et varmeapparat, der kontrolleres med et enkelt dregregreb. Varmeapparatet viste sig ret effektivt, men man savner et spjæld, der kan dirigere varmen mere direkte til defrosterspaltene. Endvidere var det ønskeligt, om vognen havde et friskluftindtag foran.

Rattet har fået et dybt forsenket navn, som muligvis har nogen sikkerhedsmæssig betydning, men som aligort ikke pynter og desuden eliminerer den ellers så behagelige fjedring i stålrådsgeerne.

Retningsviserne betjenes fra en kontaktarm under rattet, og et indadrettet tryk på denne konvekse knap sætter det smukt tonende horn i funktion.

Hornkontaktens fjeder er for stram, og man kommer derfor let til uforvarende at sætte blinkerne i gang.

Mekanismen kunne forbedres væsentligt ved en strammere fjeder i blinkerkontakten, en svagere fjeder i hornkontakten og en *low-lar* knap på kontaktarmen.

Som en væsentlig forbedring i forhold til den tidligere model er der nu anbragt en udmærket lampe i loftet.

Bag i vognen findes et ret stort, regulært bagagerum. Reservelufthjulet har plads under et vandret »dæk« og kan udtages uden at flytte bagagen.

Den nye Morris 1000 har et bekvemt førersæde, og udsynet fremover er udmærket godt, selv om man ikke kan se den højre forskæm for den ret høje motorhjelms. Bakspjættet er ikke bredt nok til at »dække« hele den store bagrudd, og desværre har man bibeholdt viskerarrangementet fra det tidligere V-formede vindspjæld, og der efterlades derfor en stor og temmelig generende trekant midt for. Rattet ligger lidt for »fladt«, og det har tillige en lille tværhældning, som ikke i sig selv er generende, men som bringer rattstammen for tæt på bremsepedalen, hvilket kan virke generende, særlig hvis føreren sko har gummiåler. Den store og i sig selv tydelige speedometerskala ligger for langt ude af synsfeltet. Gearstang og håndbremseregreb er ideelt placeret. Vognen er forholdsvis stift

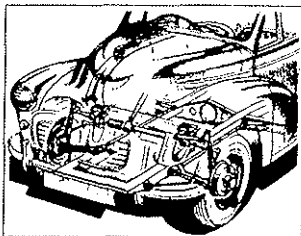
affjedret, og krængningen i sving er minimal. Alle arter af ujævnheder absorberes tilfredsstillende, og dæmpningen er tilstrækkelig til at hindre alle røkke- og niksvingninger, så vejbelæggenheden må betegnes som særdeles god.

Den højtegete tandstangsstyring går let og sløfrit og virker positiv og præcis. Kører man alene eller med en enkelt passager, er styringen omtrent neutral, og med fuldt last er der en svag overstyringsstendens. Der har ikke været lejlighed til at konstatere, om vognen er sidevindsfølsom.

Den nye, kraftige motor har fuldstændig ændret vognens karakter og givet den egen skaber som en god sportsvogn. Der er tilgængelig trækraft ved alle normale hastigheder, og de vevalgte udvekslinger i gearkassen, og ikke mindst den helt idelle *skifmekanisme*, gør det til en fornøjelse at udflytte motoren fuldt ud. Morris 1000 er derved blevet en hurtig vogn, som i bytrafik kan hævde sig i ethvert selskab, og som på landevejen har en uanstrengt marchhastighed på omkring 100 km/t med fuldt last. Ved høje hastigheder ligger vognen roligt og støt, og retningsstabiliteten er fuldt tilfredsstillende, også under hårde opbremsninger.

Ved udskridning på glatte veje er den nye Morris 1000 særdeles let at rette op, og den må i det hele betegnes som en meget sikker vogn.

Som det fremgår af tabellen, er de stærkt forbedrede præstationer ledsaget af en ikke ubetydelig reduktion i benzinforbruget i forhold til den tidligere model. Dette har alene sin årsag i motorens høje kompressionsforhold, og fordelene er ubetalt med en lidt hård gang og et støjniveau lidt over middel.



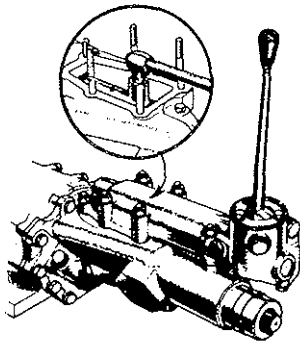
Forhjulspølsang og styretøj.

Motorophængt synes også at være lovlig stift, så motorens vibrationer i tomgang overføres til karosseriet. Ved højere hastigheder går vibrationerne ikke igennem, og der konstateres ingen hastighedsområder med resonanser.

Vindstøjen er moderat, men vegnen rumler en del ved kørsel på stenbro.

Førligterne lyser usædvanlig langt, og lyset er godt fordelt. Blinklysene har hele to kontrollamper på instrumentbordet. Den ene er for skarp og generer i mørke.

Sammenfattende må den nye Morris 1000 siges at være en hurtig, sikker og økonomisk brugsvogn, og den, der kan lide at køre for kørselens egen skyld, får i tilgift en morsom lille sportsvogn.



Gearstang og skifmekanisme.

PRØVERESULTATER

Omstændigheder: Koldt og tørt vejr. Skønnet vindhastighed: 3-4 m/sec. Prøveeksemplarets kilometerstand: 2500 km.

Speedometrets fejltilvisning:

Vognspeedometrets visning:
20 40 60 80 100 120

Virkelig hastighed km/t:

20 39 59 79 98 114

Målt top-hastighed km/t:

(Tallene i parentes er for den foregående model)
I gear: 36 (31), II gear: 55 (46), III gear: 92 (70), IV gear: 118 (100).

Acceleration i gearene (sekunder):

	II	III	IV
20-40 km/t	3,3 (4,0)	5,3 (5,0)	8,2 (9,2)
30-60 -	8,8 (9,6)	12,6 (15,8)	
40-80 -	15,7 (-)	20,5 (24,7)	

Acceleration gennem gearene:

0-20 km/t	1,7 (2,2) sekunder
0-40 -	5,0 (6,5) -
0-60 -	9,5 (15,1) -
0-80 -	17,3 (30,6) -

Benzinøkonomi målt ved kørsel med konstante hastigheder:

40 km/t	22,8 (19,9) km/l
60 -	20,5 (17,6) -
80 -	16,8 (14,4) -
100 -	13,3 (-) -

Der anvendes superbenzin.

Alle målinger udført med 2 personer i vognen.

AUTO

PRIVATE NOTATER
af redaktør
TAGE SCHMIDT

PRØVEKØRER MORRIS 1000

Opmærksomme læsere vil måske undre sig over, at vi allerede igen bringer »Private notater« om Morris Minor, skønt vi så sent som i nr. 8 sidste år skrev om Minor'en under samme rubrik. — Det skyldes, at den nye, videreudviklede Morris 1000 (overraskende introduceret på Earls Court samtidig med »Autos udkomst«) viser sig at være forbedret i så høj grad, at den næsten kan betegnes som en helt ny bil. Ændringerne har bragt denne vogn i spidsen inden for sin klasse i væsentlige henseender og gjort den jævnbyrdig med de bedste standardvogne i 1100 cc-gruppen med hensyn til ydeevne.

Motoren er konstrueret efter samme principper som hidtil, men har større dimensioner (slagvolumen 948 cc), stærkere lejer, bedre ventilering og stærkt forhøjet kompressionsforhold på 8,3:1. Den er kort sagt tæt ved at være en miniature-udgave af den nye 1½ liter MG-motor fra samme koncern. — Gearkassen er helt nykonstrueret med langt bedre synkronisering og tilbagetrukket kort gearstang efter bedste sportsvogns-monster (se i øvrigt illustrationerne). Man kan i det hele taget i den nye Minors konstruktion og køreegenskaber tydeligt se og mærke inspirationen fra MG'en, og man står således her over for et udpræget eksempel på, at en stor bilkoncerns sportsvogns-fabrikation kommer virksomhedens personbiler til gode i form af ydeevne, køreegenskaber og trafikikkerhed over gennemsnittet.

Speedometerets skala når op til 120 km/t, men jeg har haft nølen et godt stykke forbi det sidste tal uden at have forvæmmelsen af at have nået grænsen, og man når hurtigt op på 110—120 km/t uden at anstrenge motoren — der roterer villigt og lydløst ved 120, som man ifølge fabrikkens oplysninger trygt

kan regne med som marchhastighed. 110 km/t holdtes ubesværet på lette svingene. En imponerende smidighed karakteriserer motoren. Den løber hurtigt op i meget høje omdrejningstal, uden at man sporer ventilsvar. Jeg har eksempelvis haft Morris 1000 oppe på ca. 98 km/t i tredje gear uden på noget tidspunkt at føle vibrationer eller høre ventilstøj. Der skete ikke andet, end at vognen nægtede at køre hurtigere, hvilket der ikke er noget at sige til. Accelerationen i tredje er fin op til 80 km/t, hvorefter man med fordel anvender fjerde gear. Man kan på den anden side køre i højt gear helt ned til under 20 km/t, uden at motor eller transmission protesterer. Man kan komme ned på 10 km/t i tredje gear uden vanskeligheder og starte i andet med lidt koblingshjælp. Benzinforsbruget er samtidig yderst ringe. Morris 1000 kører efter uvildige kilderes oplysninger 16—18 km pr. liter ved normal kørsel.

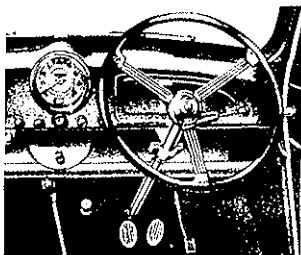
Gearskiftet hører til de mest tiltalende, jeg har prøvet. Den korte, lige, centralt placerede gearstang er aldeles fri for fjedring, og skiftebevegelserne er korte og absolut præcise og giver mulighed for lynhurtig gearskiftning. Synkroniseringen er samtidig så god, at man f.eks. ved nedgearing fra fjerde til tredje gear ved ca. 80 km/t kan rykke gearstangen brutalt gennem frigeare med et lille smæld fra gearkassen som eneste mishagstrækning. En gearskiftning i normalt hurtigt tempo føles fløjsblød.

En så forbilliget motor og et så fortrinligt gearskifte gør det i sig selv usædvanlig underholdende at sidde bag rattet i Morris 1000 — og dertil kommer, at styretøj, af-fjedring og bremseevne harmoneres fint med motorens ydeevne. Ophængning, styretøj og bremser er kun ændret i detaljer, men allige-

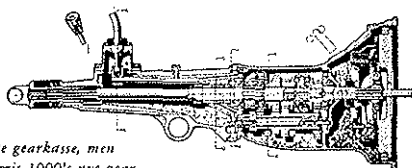
vel så meget, at forbedringerne er overbevisende mærkbare også på disse punkter.

Ophængningen er ret stiv, men ujævnheder absorberes pænt, og selv kørsel med 60 km/t over grusvej med potthuller foregår uden ulemper. Foreren er velunderrettet om vejbanens og forets karakter gennem rat og sæde og kan beherske vognen perfekt med det højt gearede ($2\frac{2}{3}$ omdrejning af rattet for fuldt udslag fra side til side) og præcist og let virkende styretøj, der er fuldstændig fri for slør og døde punkter. Vestabiliteten er fin. Man kan køre meget hurtigt i kurverne uden at fremkalde udskridning — og en eventuel udskridning sker harmonisk og korrigeres med største lethed. Det er næsten unødvendigt at bekymre sig om furet, da vognen står særdeles godt fast også på våd vejbane. Morris 1000 er i øvrigt understyrende i passende grad, og dens krængning i sving er ringe. Retningsstabiliteten er særdeles god, men dog påvirkelig af kraftige sidevind.

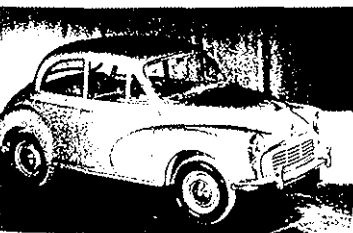
Bremserne virker blødt med fin progression, og man kan let blokere hjulene ved alle hastigheder, om end opbremsning fra hastigheder omkring 120 km/t kræver et vist tryk på pedalen. Vognens retningsstabilitet under opbremsning er påfaldende fin, og man kan selv på våd vej foretage ret voldsomme opbremsninger med hænderne fra



Interiorbilledet viser det forankrede ratnav og det øverste af den korte, sportslige gearstang. Snittegningen illustrerer gearskiftekonstruktionen, der er karakteristisk ved at gearstangen ikke er fæstet direkte med i gearkassen, men sidder tilbagekudt (c). Illustrationen viser en MG Mag-



nette gearkasse, men Morris 1000's nye gearkasse er udformet efter samme princip.



rattet, uden at der spores den mindste tendens til udskridning.

Udsynet gennem den nye, udelte, buede forrude er godt og forstyrres ikke af bak-spejlet, som dog på den anden side er for smalt til at give fuld udsynelse af den dejlige nye, bredere bagrude. Motorhjelmene tager fremdeles så langt op over skærmene, at man ikke kan se højre forskærm, men dette forhold er som følge af vognens beskedne dimensioner ret betydningsløst. Instrument-samlingen er sparsom — den består af speedometer, kilometertæller, kontrolløys for olie-tryk og ladning samt kontrollampe for høj lys. Instrumenterne er grupperet i en rund skive midt på forpanelet, og det ville have harmoniseret bedre med vognens sportslige egenskaber, om de havde siddet umiddelbart

foran føreren. Man bemærker specielt, at der ingen kontrol for kølevandstemperaturen findes.

Vognens karosseri — og dermed dens ydre dimensioner — er værdret, og det virkede derfor overraskende, at den nye Morris 1000 er væsentlig rummeligere end den foregående. Konstruktørerne har opnået indvendige pladsforbedringer gennem små, men betydningsfulde ændringer af sædernes dimensioner — og sæderne er samtidig blevet mere komfortable. Ændringerne er især mærkbare for bagsædepassagererne, som har bedre ben-plads. Pedalerne er samtidig blevet anbragt mere frit. Håndbremsen er som hidtil af trækstangstypen og sidder let tilgængelig mellem de to forsæder.

Rattet har forsænket nav og er således

indrettet i overensstemmelse med de nye krav om indvendig sikkerhed.

Motoren arbejder behagelig støjfri selv ved høje hastigheder. Lidt vindstøj kan forekomme under særlige vindforhold, men ikke i generende grad. Et meget effektivt varmeapparat skaber god varme i vognen selv på meget kolde dage, og den opvarmede luft er frisk og luftfri.

Den nye Morris 1000 virker i lighed med sine forgængere som en robust, pålidelig og praktisk arbejds- og familievogn, og forbedringerne har dels gjort den endnu sikrere og mere økonomisk at færdes i end nogen sinde før — og dels sikret den en meget fin stilling blandt de forholdsvis få biler, som sports-mindede danske bilister har at vælge blandt.

SKANDINAVISK MOTOR Journal

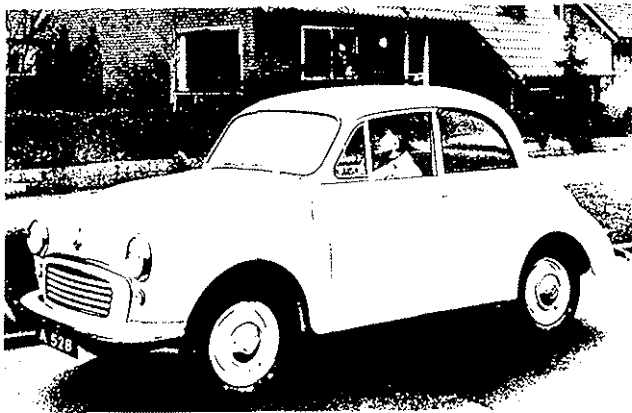
Vi prøvekører Morris 1000 • Af Mogens H. Damkier

Den er slet og ret en perle blandt de mindre vogne

Det fortæller lidt om rigtigheden af grundkonstruktionen i Morris 1000, når man erfarer, at vognen ikke alene kunne tåle at få en langt kraftigere motor, men at den i virkeligheden først rigtig kom til sin ret med

det større kraftoverskud. Den er slet og ret en perle blandt de mindre vogne.

Konstruktionen er baseret på et selvbarrende karosseri, men der hører ligheden med de almindelige, moderne automobilkonstruktio-



Den tydelige forskel mellem Morris Minor og Morris 1000 består af et andet kølgesæt og den buede frontrude på udsynsvante model.

oner op. Førljulsophængningen er ganske vist udformet efter det kendte princip med korte og lange arme, men hvert sæt har med stor indbyrdes afstand fat i den lange styreholt, og kun for de nederste svingarme vedkommende er der tale om en trekantkonstruktion. De nederste arme aktiverer indstillelige torsionsfjedre, medens de to øverste arme aktiverer de hydrauliske støddæmpere af stempletypen. Ret usædvanligt for en engelsk vogn finder vi en præcis og veludformet tandstangstyring. Baghjulene er ophængt på mere konventionel måde i halv-elliptiske bladfjedre, men også her holder man fast ved hydrauliske dæmpere af stempletypen — det er for øvrigt en lidt dum betegnelse, for der er vel også stempler i teleskopske støddæmpere, og drejetypen ville derfor være mere illustrerende.

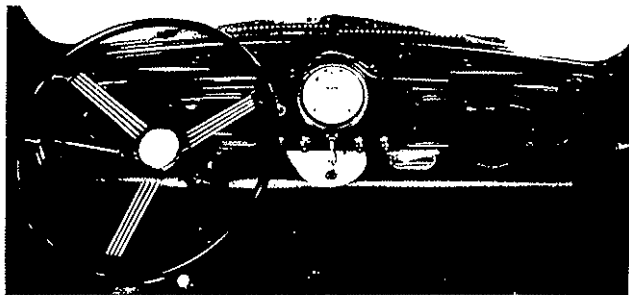
Den firecylindrede motor har målene 63 mm boring, 76 mm slaglængde og 948 cm slagvolumen, hvilket med et kompressionsforhold på 8,3:1 giver en effekt på 37 hk ved 4500 omdr/min. Over en stor enkeltpladekobling trækker den en fire-tirs gearkasse med synkromesh mellem de tre øverste gear, og det hypoidforbundne differentiale trækkes af en kardanaksel af Hardy Spicer-typen. Af det øvrige udstyr skal nævnes SU karburator og elektrisk benzinpumpe, 12 volt Lucas anlæg, Lockheed bremsen og slængeløse dæk af dimensionerne 5,00-14.

Interiøret er pænt og sobert net to forstole, imellem hvilke en effektiv håndbremse er anbragt, og midt i gulvet finder vi en herlig, kort gearstang. Rattet er af sikkerhedsmæssige grunde udformet med forsænket nav, og det giver sikkerhed på to midter. Større sikkerhed mod beskadigelse af færetten ved kollision (man har lov til at håbe, at denne mulighed aldrig kommer til at foreligge, men en konstruktion har naturligvis ikke tillade sig at se bort fra den), og — hvilket i vore øjne er vigtigere — den skrå placering af rattets egere nedsætter chancen for uadvælsen af en dum og færlig bilistvane, nemlig at holde i rattets egere i stedet for i ratkransen (hvordan skal man foretage en hurtig undvigemannøvre, hvis man ikke holder ordentligt på sit rat?).

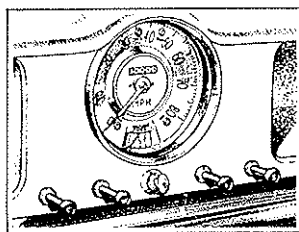
Instrumenterne er samlet i et enkelt bure midt i forpanelet, og de består af speedometer, kilometertæller, benzinstandsmåler og kontrollamper for blinklys, fjernlys, olietryk og ladestrom. Her i landet har man meget forståeligt fundet den lille, grønne kontrol-lampe for blinklyset uulstrækkelig, og den er blevet suppleret med en stor, rød kontrol-

lampe på selve forpanelet. Midt under instrumenterne sidder tændingskontakten, og til venstre for den er den kombinerede choker og håndgas samt kontakten til vindspjelsviskerne anbragt, medens lys- og starterkontakt er anbragt til højre for tændingskontakten. Retningsviserkontakten er udformet med en lag arm, og den er anbragt på ratstammen således, at den kan aktiveres, uden at man behøver at tage hånden fra rattet — det virker som en ren velsignelse, at denne kontakt ikke er forsynet med nogen form for automatik. I hver side af forpanelet er der anbragt et lukket håndskerum, og under panelet i hele vognens bredde er der en hyde til småpækker, kort o. s. v.

Varme- og defrosteranlægget er et cirkulationsystem, der ikke tager frisk luft ind, men opvarmer og cirkulerer luften i vognen ved hjælp af en blæser. Apparatet er meget effektivt, skønt man må foretrække et anlæg



Udvalgt er udsat og pladsen fornødfigt udstyret. Af hensyn til fremstillingen af både højre- og venstretyrede vogne er instrumenterne anbragt i midten



Dette er en fornødfigt udformning af kontrolpanelet. - Til venstre for tændingskontakten er der choker og viskerkontakt, til højre lys og start - det kan man finde i bilde. - På de danske vogne er der anbragt en stor kontrollampe for blinklys til venstre for speedometret.

med friskluftindtag, der sætter overtryk i vognen og fornyer luften. Blæserens hastighed kan reguleres over et stort omdrejningsområde, og ved hjælp af et dæksel kan man dirigere luftstrømmen direkte ind i vognen eller op gennem defrosterpalterne.

Foruden de nedtullelige forruder er der vipperuder i dørene til trafikfri ventilation. Der er et lille askebæger i forpanelet og et askebæger anbragt i kardantunnelen til bagsædepassagererne. Der er udmærket plads til fire personer, og indstigningsforholdene er tilfredsstillende i betragtning af, at den prøvekørte vogn var en to-dørs model.

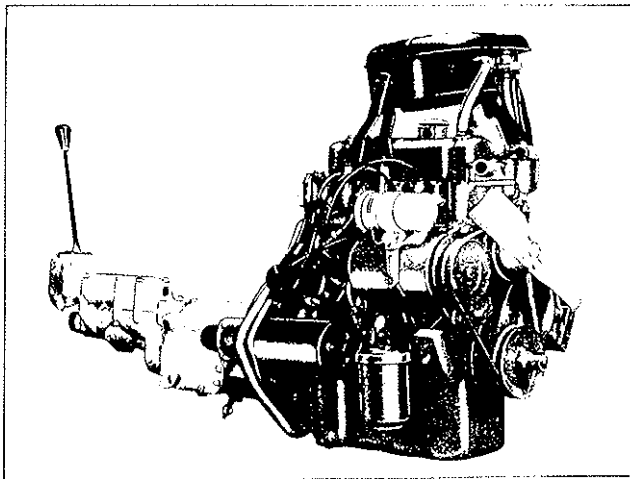
Køregenskaberne

Kørestillingen er ganske fortræffelig, og udsynet er godt, men bakspejlet er ikke så stort, at det dækker hele bagruden. Pedaler og øvrige kontrolgreb ligger godt for en naturlig betjening, og man kan fryde sig over gearstangens korte og præcise skiftbevægelser. Er vognens »morgenkølden« ved starten, benytter man naturligvis chokeren, og så snart motoren går otte-takt, skyder man chokeren ind efter, således at man har en kombineret choker- og håndgasvirkning, og motoren går jævnt og trækker villigt. Første gear er et udpræget slæbe- eller gængsdrivningsgear, og man får ikke rigtig besked om det store kraftoverskud, for man kommer i det gear,

men man må så sandelig ikke udvutte sit køretøj i bykørsel, hvor en god acceleration er nødvendig for at følge med strømmen efter et sving eller lignende, fungerer dette andet gear på den mest fortræffelige måde. Lynhurtigt er man oppe i fart, og hvis man ønsker det, kan man gå lige fra første gear over i sjette gear, hvis man efter accelerationen skal holde bykørsels almindelige tempo — ikke fordi der er noget særlig fornuftigt ved en sådan fremgangsmåde, men det siger lidt om den overlegne manøvrering, man råder over. Det præcise styretøj i forbindelse med den korte vogns store styrefølsomhed bevirker selvfølgelig en fremragende manøvrering i trafikken, og lægger man dertil den glimrende accelerationsevne, kommer man til det resultat, at man ofte må lægge bånd på sig selv for ikke at køre på en alt for opsigtsvækkende måde. Desværre er det jo sådan i dansk trafik, at man gerne må køre uforvarsligt, blot det ikke vækker forargelse,

men man må så sandelig ikke udvutte sit køretøj på en tåltet forsværgende måde, hvis det på nogen måde vækker opsigt — kun Taxa synes at have taget påtænk på at vække opsigt, uden at det ligefrem virker tillidsudbydende.

Er det en glæde at køre Morris 1000 i byen, så er det en udpræget fornøjelse at få den ud på landevejen. Længst hvilken hastighed man vælger mellem 50 km/t og 120 km/t, føles det, som om vognen er fortræffelig tilpas. Støjniveauet er lavt, og der er ingen vindstøj om karosseret, når først ventilationsrudeene er gået lidt efter i sømmene. Styret er overmåde præcist med en ret svag understyrende tendens. Man kan køre, hvor man vil, således at forstå, at man kan komme med sit for stort hastighed ind i et sving og dog tvinge vognen til at holde hullene nøglet i centimeter fra vejkanten hele svinget igennem. Denne egenskab er af meget stor sikkerhedsmæssig betydning også for den kører, der absolut tager afstand fra



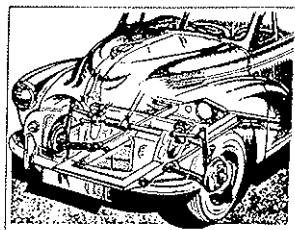
Der er meget tillidsvækkende og tiltalende ved det nye motoraggregat. Det er væsentlig plads til at arbejde på motoren, når den er monteret i vognen. Et nærmere eftersyn vil vise, at det ikke vil være vanskeligt at hente yderligere en god portion hastikraft ud af denne motor

ACCELERATIONSEVNE

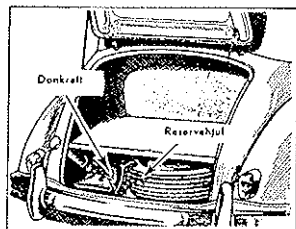
0 - 40 km/t	4,2 sekunder
0 - 60 -	8,8 -
0 - 80 -	17,0 -
0 - 100 -	27,8 -

Tophastighed 122 km/t

den sportslige køreteknik, for den dag, han kommer for hurtigt ind i et sving af slet og ret vanvare, er det af betydning for ham, at han kan styre sig ud af situationen i stedet for at skulle benytte en kompliceret bremse-



Den særpregede forhjulspåbygning i Morris 1000 er overtaget direkte fra Minor'en. Nærmest konstruere i uksen.



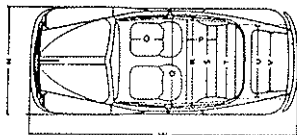
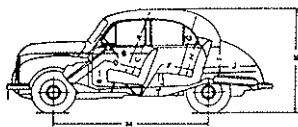
Reservehjul og donkraft ligger i en afdeling for sig. Bagagerummet har en god facon, men er ikke indrettet til den største model i skabikøfferen.

teknik, som han slet ikke behersker. Selv i meget ujævne sving er der ingen hoppende tendenser, og udskridning kan man kun opnå ved at give hård gas i et snævert sving i fedtet føre (eller i samme situation i andet gear i tørt føre), men man har hele tiden det f. lde herredømme over vognens bevægelser.

BENZINFORBRUG

40 km/t	4,45 l/100 km
60 -	5,2 -
80 -	6,3 -
100 -	7,9 -

A 96 cm	B 2-der 83 cm	B 4-der 71 cm
C 48 cm	D 112/119 cm	E 32 cm
F 104/112 cm	G 94 cm	H 58 cm
I 35 cm	J 73 cm	K 152 cm
L 29 cm	M 218 cm	N 155 cm
O 48 cm	P 45 cm	Q 123 cm
R 118 cm	S 104 cm	T 112 cm
U 96 cm	V 78 cm	W 376 cm



Det, der for så vidt imponerede mig mest, er de ensartede køreegenskaber, hvad enten man er alene i vognen, eller alle fire pladser er besat. Den kører nemlig på nøjagtig samme måde, og kun den understyrede tendens reduceres en ganske lille smule, der absolut vil være umærkelig, hvis man ikke koncentrerer hele sin opmærksomhed om netop dette spørgsmål. I reglen er det jo sådan, at vognens belastning i høj grad er udslagsgivende for køreegenskaberne — udskridningstendenser, styring o. s. v. — og i enkelte tilfælde kan man komme ud for, at overstyring skifter til understyring (eller omvendt), når man får passagerer på bagsædet.

Bremserne er meget effektive med et velafstemt pedaltryk således, at man med moderat tryk får den mest effektive opbremsning, medens man skal aktivere bremsepedalen udpræget hårdt for at få blokering, der som bekendt forøger bremselængden.

Kun på et enkelt punkt kan der være anledning til kritik: Vindspejlsviskerne arbejder fra og mod hinanden således, at der bliver en upudset strekante midt på vindspejlet. Det vil uden vanskeligheder kunne lade sig gøre at montere vindspejlsviskere, der arbejder parallelt og med viskerbladene indstillet på en sådan måde, at ruden holdes klar både i siderne og på midten, medens der bliver et mindre upudset felt nederst på vindspejlets midte, hvor man alligevel ikke ser andet end kolerhjelmen. Ligeledes kunne defrosterspærerne godt gøres bredere, så også dugdannelse kan holdes borte fra vindspejlets midte.

Hvad køreegenskaberne angår, må Morris 1000 siges at være opdragende ved sit gode eksempel, for selv om den tålmodigt vil finde sig i mange forkerte manøvrer, så frister dette lille køretøj til korrekt og stilren kørsel efter bedste skole.

SPECIFIKATIONER

Motor: Fire-cylindret, topventilet ræk-
kemotor, boring 63 mm, slaglængde 76
mm, slagvolumen 948 ccn, kompressions-
forhold 8,3:1, effekt 37 hk (SAE) ved
4500 omd./min. Tre hoveddejer med ud-
skiftelige bly-indiumbelagte lejeplander.
Fuldstrømsoliefilter, SU karburator, 12
volt elektrisk anlæg, trykkøling. Tan-
dingregulering med centrifugal- og væ-
cuumsregulator.

Transmissionssystem: Tor enkeltplade-
kobling, fire-trins gearkasse med syn-
cromesh mellem 2., 3. og 4. gear. Udveks-

lingsforhold mellem motor og baghjul: 1.
gear 16,47:1, 2. gear 10,80:1, 3. gear
6,415:1, 4. gear 4,55:1. Hypodfordantet
kron- og spidshjul, udvekslingsforhold
4,55:1. Dækstørrelse 5,00-14".

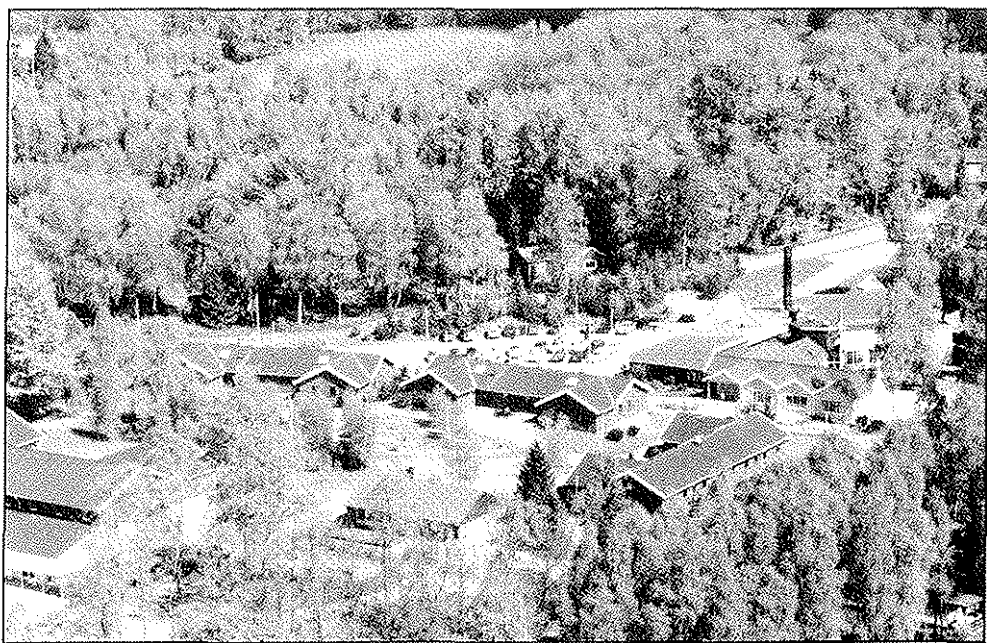
Mål og vægt: Karosserimål: se hin-
skitsen), vægt (kørekklar) 750 kg, benzintank rummer 22,7 liter.

MARKNAD 1995

Veteran- & Prylmarknad
Veteranbilsektionen
Club 69 i Höör

6 MAJ 1995
kl. 7.00 - 15.00

Upplysningar: Tel 010/211 86 24



BACKAGÅRDEN
HÖÖR



BACKAGÅRDEN

KØB OG SALG



Sælges: Morris Minor 2-dørs, årg. 55. Fin stand. Nr. 2 i originalklasse i 1991 og 1992. og nr. 1 i åben klasse i 1993 og 1994. Pris: 55.000,- dkr.

Henv.: A-839 Simon Marsbøll. Gl. Kongevej 16, 7442 Engesvang, tlf. 86 86 57 74.

Sælges: Morris Minor 1000 Van årg. 71, på gule plader. Monteret med 1300 cc motor og vinduer i kassen. Istandsæt i april 1994, med bl.a. ny lak, British Racing Green. Skal ikke synes. Sælges med en del reservedele, bl.a. 1100 cc motor, bagtøj, 8 fælg og en motorhjelm.

Henv.: A-1212 Else Dalsgård, Middagshøjvej 32, 8800 Viborg, tlf. 86 61 34 48.

Sælges: Morris 1000 Super Pick-up, årg 69, med original ladkasse. Har ikke kørt siden syn på hvide plader. Skal synes. Nye 13" alufælg med Steelflex 3011 dæk, for 205-60, bag 235-60, har aldrig været monteret. Bremseforstærker komplet med pedalsæt og monteringsbeslag. Skivebremsesæt komplet foran. Renoveret bagtøj med nye bremses og stabilisatorarme. Lotus Super Seven Twin Cam motor, total renoveret komplet med gearkasse klar til ilægning. Sælges helst samlet.

Henv.: Steen Lauge Jensen, Klarinetvej 42, 8700 Horsens, tlf. 75 64 33 83.

Sælges: Morris Minor samling sælges for højeste bud, samlet eller delt:
3 stk. lukket Van, (den ene uden papirer men med ny chassisramme)
2 stk. Traveller med glasfiberskærme.
1 stk. original Pick-up.
1 stk. Saloon med glasfiberskærme.
Byttes gerne med Van og Pick-up, der er synede. Stort lager af brugte dele.
Sælges p. gr. a. pladsmangel.

Henv.: Kristen Nielsen, Møllebakken 40, 7760 Hurup Thy, tlf 97 95 22 14 (privat) eller 97 95 11 14 (arbejde).

Sælges: Morris Minor 1000 Super, 2-dørs, årg. 67. Kørt 150.000 km, speedometergaranti. Original lak. Meget velholdt. Sælges nysynet på sorte nummerplader for 24.500,- kr.

Henv.: A-1892 L. P. Beltoft, Granlundens 62, 6705 Esbjerg Ø, tlf. 75 14 29 12 efter kl. 17.00, fax 75 14 44 32.



Sælges: Morris Minor 1000 Super, årg. 68. 2-dørs Saloon, Snowberry White. Restaureret med originale reservedele og pladedele. Fremstår 100% original og er velkørende. Certifikat fra BMIHT haves. Sælges for 35.000,- kr.

Henv.: A-1855 Brian Lyngø, Flintebakken 245, 8240 Riskov, tlf. 86 21 91 86.

Sælges: Morris Minor 1000 Super, Traveller, årg. 69. Nysynet, træværk i god stand. Mange nye dele. Sælges for 25.000,- kr.
Henv.: A-1896 Knud Kisling, Hovmosevej 3, Gådevang, 3400 Hillerød, tlf. 42 26 52 05.

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 og nr. pladerne ligger ved forsikrings-selskabet. Ved evt. salg bliver den nysynet. Pris 49.999 dkr.

Henv.: A-1091 Karla og Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00 efter kl. 16.00.

Sælges: Morris Minor 1000 Super Traveller årg. 69, indregistreret. Med synsfri sammenkobling, alle skærme af glasfiber, træ uden råd, ikke ret meget rust, undervanger skiftet i højre side. Materialer til skift i venstre side medfølger. Pris 6.500,- kr.

Kopi af værktøds håndbog (DK) 200,-
Haynes (GB) 50,-
DK rep. håndbog med fejlfinding 50,-
Instruktionsbog 20,-
1 fronthjelm 50,-
4 pigdæk på fælge (stk) 25,-
4 alm. dæk på fælge (stk) 25,-
2 motorer 1098cc (stk) 100,-
2 gearkasser (stk) 100,-
2 døre (saloon) (stk) 100,-
2 bagtøj (stk) 50,-
3 glasfiberforsærme (stk) 50,-
2 glasfiberbagskærme (saloon) (stk) 50,-
Baglygter (saloon) 20,-
Starter, hovedcylinder 50,-
+ mange andre dele.

Henv.: A-1472 Finn Hansen, Nørrevang 13, 48000 Nykøbing F., tlf. 54 82 26 64.

Sælges: 2 stk. U-skinne og 2 stk. sparkeplade ved dørene. Nypris 297,50 pr. side, sælges for 400,- kr.

Henv.: Anette og Birger Helberg, Sletterødvej 27, Rydskov, 5560 Årup, tlf. 64 88 11 40.

Sælges: Morris Minor 1000 Super, årg. 69. Sælges fra dødsbo til restaurering el. reservedele. Plusser: Lavt kilometertal i forhold til årgangen. Derfor er de mekaniske dele i rimelig god stand. Nye dæk bagpå (Radialdæk). Dæk foran er OK. Ny akkumulator og ny benzintank.

Minusser: Venstre dør lukker ikke ordentligt, sandsynligvis på grund af en eller anden gammel skade. Nogen rust i skærme, undervognens tilstand kender jeg ikke nøjagtigt. Det ene forsæde skal repareres af en sadelmager.

Bilen tilbydes i indregistreret tilstand for kr. 6.500,- kontant. Man er velkommen til at kontakte mig pr. telefon med henblik på aftale om besigtigelse.

Henv.: Christian Andersen, Drosselvej 49 D, 2000 Frederiksberg, tlf (arbejde) 32 66 62 98 eller (privat) 38 33 64 50.

Sælges: 1 fronthjelm 75,-
1 benzintank (saloon), rengjort og malet 350,-
1 brugt forkofanger (lidt rust) 75,-
2 benzinpumper (købt som beset) stk. 100,-
Filtmætter stk. 10,-

Købes: 1 stk. Michelin XZ 145-14 dæk. Skal have fuldt mønster og ikke råddent.

Henv.: A-1091 Karla og Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00 efter kl. 16.00.

Sælges: 2 højre glasfiberforsærme stk. 150,-
2 venstre glasfiberforsærme stk. 150,-
1 højre glasfiberbagskærm 150,-
2 fine bagdøre til Traveller 500,-
fine træværk til Traveller 500,-

Henv.: A-472 Kim Kleis, Dejbjergvej 1, 6940 Lem, tlf. 97 34 14 58.

Sælges: Alt i brugte dele til Morris Minor 1000 fra alle modeller. Ring og hør - måske har jeg den dims du mangler.

MG Midget 1275 cc motor 2500,-
Skivebremser, bagtøj og gearkasse fra Morris Marina 1.3 500,-
Spoiler i glasfiber 250,-

Henv.: Søren Rasmussen, Hybenvej 12, 9550 Mariager, tlf. 98 54 23 41.

Sælges: Til Morris 1000. 4 stk. Michelin XM-S 100 lameldæk, str. 155x14, monteret og afbalanceret, på sandblæste og malede fælge. Kørt ialt 100 km. Sælges for 2000,- kr samlet.

Henv.: Bent Boye, Egernevej 3, 8860 Ulstrup, tlf. 86 46 38 18 efter kl. 17.00.

Sælges: Morris 1000 dele:
2 glasfiberskærme, personvogn.
1 motorhjul.
1 fabriksny 1000 cc motorblok.
Dele til serie II: bl.a. spindler, sæder, motor, gearkasse, nye gearhjul, dæk på fælge, varmeapparat + 1000 andre dele, både nye og brugte.

Henv.: A-494 Villy Anderskov, Skårupøre Strandvej 121, 5881 Skårup, tlf. 62 23 14 64.

Købes: Morris Minor, helst før 1960. Evt. bytte med velholdt Austin Maxi, årg 1982.
Henv.: Erik Nielsen, tlf. 86 82 14 48.

Købes: Tilt Morris Minor 1000 saloon de luxe, 1959 ønskas originaltackräck och originaldomkraft.

Henv.: Eva Drewsen, Holmgårdsvägen 6, S-161 54 Bromma, tlf. 08-37 16 47 Sverige.

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

RESTANCELISTE

Følgende medlemmer havde klubben ikke modtaget kontingent fra den 28. februar.

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| A-14 De Voss, Henrik | A-1493 Lindberg, Michael |
| A-80 Myller, Jon | A-1494 Jueg Nielsen, Carsten |
| A-153 Lundanes, Egil | A-1504 Martensen, Christian W |
| A-164 Ebdrup, Jørgen | A-1506 Harald, Bo |
| A-332 Christiansen, Karsten Røn | A-1515 Thygesen, Lars |
| A-409 Pedersen, Kurt | A-1556 Lotinga, Peter |
| A-571 Mørk Larsen, Erik | A-1570 Bendix Hansen, Peter |
| A-591 Ousen, J. | A-1574 Barsted, Henrik |
| A-625 Snor, Carsten | A-1633 Frandsen, Carsten |
| A-690 Krogh, Niels | A-1643 Jørgensen, Michael |
| A-788 Hansson, Peter | A-1644 Adriansen, Christian |
| A-821 Ovesen, Erik | A-1648 Vatne Holdensgaard, Henrik |
| A-830 Laursen, Åge | A-1660 Kallin, Sören |
| A-838 Eriksson, Thomas | A-1664 Bøttcher, Dania |
| A-874 Andersen, Svend | A-1668 Bergerud, Gun-Helen |
| A-900 Rahbek Pedersen, Mogens | A-1694 Saaristo, Piryo |
| A-941 Petersen, Rene | A-1720 Øritsland, Nils |
| A-989 Kjær Smemo, Dag | A-1731 Mejlstrup, Dorte |
| A-994 Eriksson, Eddie | A-1733 Rejbrand, Micael |
| A-1026 Hjorth, Per | A-1735 Knudsen, Henrik |
| A-1097 Hansen, Gunnar | A-1736 Svenningsen, Morten |
| A-1120 Kjærsgaard, Birgitte | A-1740 Almskår, Per-Ove |
| A-1127 Therkildsen, Torben | A-1750 Ørjasætter, Dagfinn |
| A-1144 Kristensen, Alf E. | A-1752 Westelius, Hans |
| A-1164 Mikkelsen, Torben | A-1753 Christensen, Søren P. |
| A-1167 Glundtoft, Henri | A-1766 Clausen, Carl Åge |
| A-1169 Lundgren, Matz | A-1787 Kopp, Svante |
| A-1181 Pedersen, Michael | A-1791 Andersen, Anette B. |
| A-1227 Lindberg, Kent | A-1827 Hansen, Søs |
| A-1235 Skovly, Ib | A-1829 Robertzon, Annette |
| A-1282 Lund Pedersen, Henning | A-1838 Eismark, Henrik |
| A-1303 Johnsen, Finn | A-1847 Pedersen, Lone |
| A-1314 Andersen, Søren | A-1860 Larsen, Arne |
| A-1319 Nielsen, Flemming | A-1871 Christensen, Thomas |
| A-1355 Rasmussen, Rita | A-1877 Dinesen, Niels |
| A-1384 Westfall Andersen, Jan Arne | A-1881 Petersen, Ole Hylgaard |
| A-1438 Bäckman, Marita | A-1883 Nielsen, Søren |

A-1884 Lund, Anders
A-1889 Bergheim, Thomas
A-1894 Jensen, Peter
A-1901 Ulrich, Ib
A-1903 Sønderby, Karl Ove
A-1908 Ryvik, Hugo
A-1909 Sørensen, Jim og Anne
A-1912 Madsen, Brian S.
A-1924 Hirtsgaard, Hanne
A-1934 Mathiesen, Eiviv
A-1945 Stensson, Ulf
A-1946 Brännström, Göran
A-1947 Josefson, Dan
A-1954 Sackmann, Michael
A-1964 Winter, Claus
A-1988 Seemann, Lene
A-2008 Nielsen, Tonni
A-2014 Albretsen, Henrik
A-2022 Christensen, Anders
A-2024 Davidsen, Ilse
A-2031 Wilsson, Bjørn
A-2032 Hansen, Mogens B.
A-2033 Drewsen, Eva
A-2043 Jonssen, Eva
H-301 Sørensen, Åse

H-500 Østby, Signe
H-643 Clausen, Hanne
H-1527 Hasson, Kari Larsdottir
H-1802 Johansen, Pia
H-1952 Jørgensen, Heinz
H-1976 Stensäter, Liv

Det skal lige nævnes, at der er indkommet indbetalinger fra enkelte medlemmer, som ikke har benyttet det udsendte girokort til betaling (specielt norske og svenske medlemmer). Nogle af dem har vi ikke kunnet spore medlemsnummeret på, så er du på listen her, men har betalt - så giv os besked, gerne med kvittering på indbetalingen, så kan vi få det rettet.

Ønsker du fortsat at være medlem af klubben, bedes du indbetale kontingentet senest den 31. marts 1995, ellers vil du blive slettet af medlemslisten, og dette Norminor er således det sidste du har modtaget!

Tjolöholm Classic Show

20 maj 1995

- ★ Concours de Charme
- ★ Utställning bilar & mc
- ★ Märkesutställning
- ★ Veteranmarknad



BOKA PLATS I TID!

Sista anmälningsdag 14 april
TJOLÖHOLM CLASSIC SHOW
Box 110, 430 41 KULLAVIK
Tel. 031-93 07 91, 93 30 82
Fax 031-93 16 68

Klassisk Bil & MC
Kør med os tilbage...
 - hvor rigtige biler blev lavet, dengang de ikke skulle ligne hinanden som to dråber vand og hvor computerteknikken ikke var opfundet.

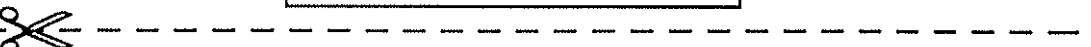
Klassisk Bil & MC

Rover og motor af andre gode anlægstilbud

Hvis du foretrækker flotte farvefotos, lækkeret glitrende papir og drømmebiler, så kan vi ikke være med!

Men interesserer du dig for biler og motorcykler som kørte på vejene for 30-40 år siden, og som stadig kan fås for rimelige penge, og hvis du vil have ordentlig besked om mærker, modeller, teknikken og køreegenskaberne, så er **Klassisk Bil & MC** bladet for dig!

Det skrives af folk, der selv kører og reparerer klassiske biler og motorcykler, for alle, der kan lide rigtige biler og motorcykler.



Prøv os i 4 måneder for kun kr. 50,- (norm. pris kr. 92,-)

Navn: _____

Gade/vej _____

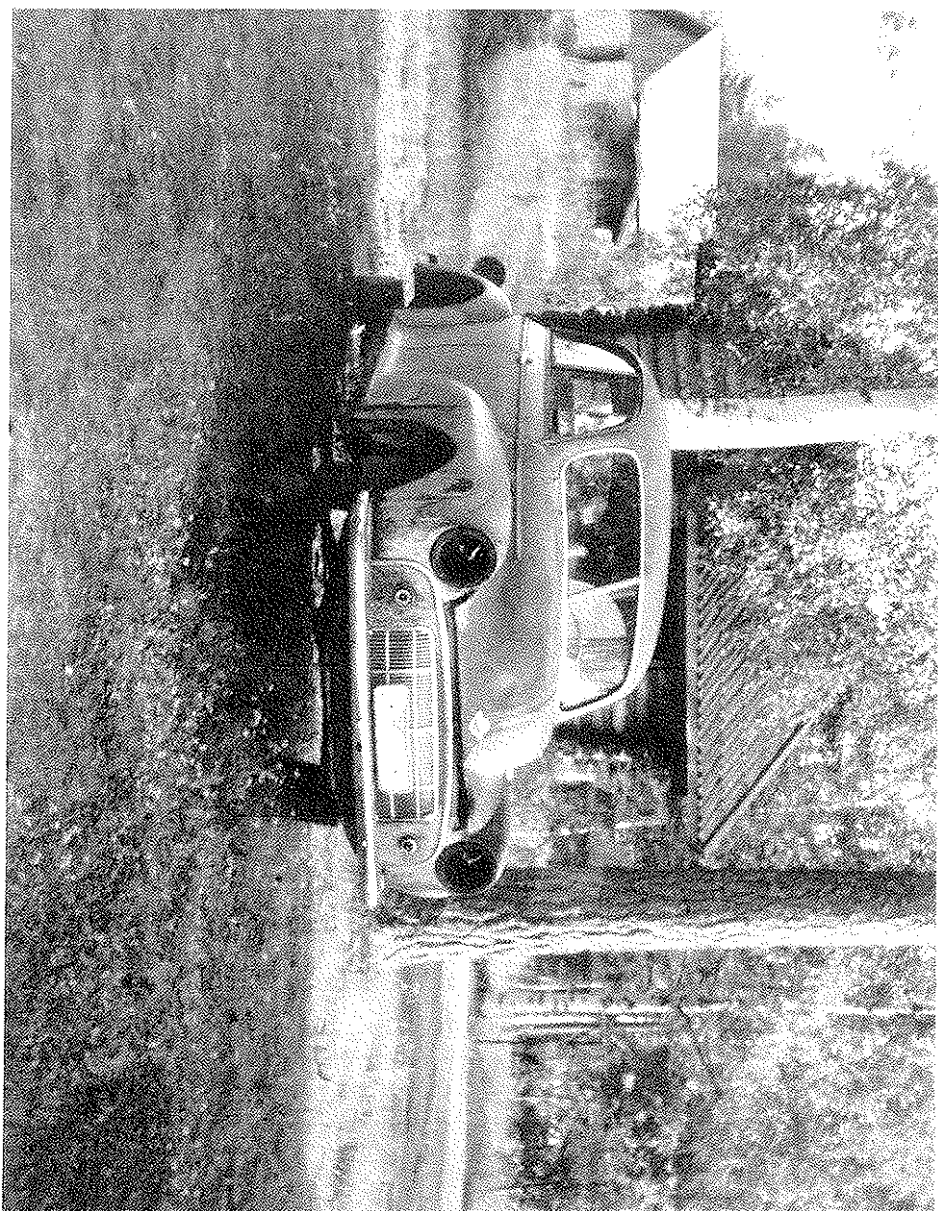
Post nr. _____ By _____

Check vedlagt Ønsker girokort vedlagt næste nummer

eller bestil det på tlf. 48 47 54 24

Klassisk Bil & MC, Grønholtvangen 6, 3480 Fredensborg

Udkommer hver måned med over 300 køb-salg-bytte tilbud



Billedet af denne 51'er Minor er indsendt af A-1074 Kåre Torfjäll. Han skriver at bilen har været brugt som hønseshus, så lysten til at renovere den er ikke så stor !