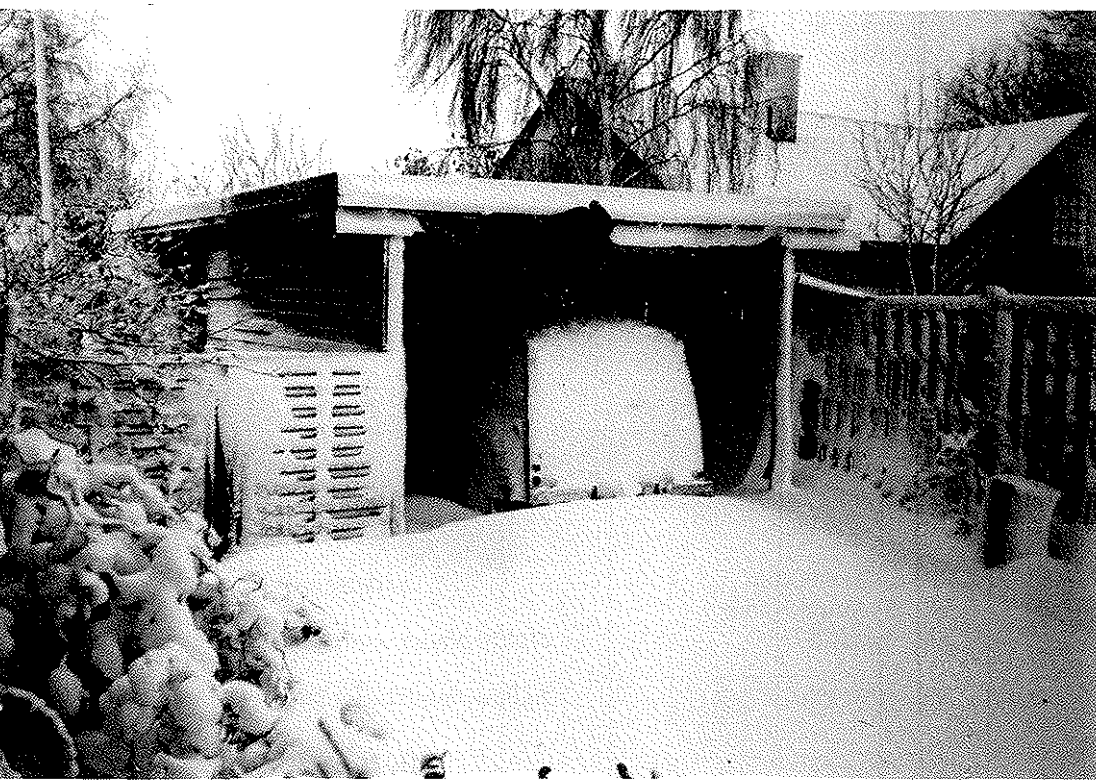


# NORMINOR

Nr. 99 januar 1996

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



I dette nummer er der indkaldelse til  
NMMK's generalforsamling, der afholdes i Oslo den 9. marts.

Du kan også læse om fejl på registreringsattester  
og om den danske Morris Major.

## 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) .....180 Dkr  
H-medlem  
(husstandsmedlem) .....50 Dkr

# NORMINOR

NMMK's medlemsblad

Stof til bladet sendes til redaktøren.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer:

**20. februar 1996**

Oplag: 1000 eksemplarer

Tryk: Centraltrykkeriet, Odense, Danmark.

# LOKALGRUPPER

	Gruppe	Kontaktperson	Telefon
NORGE	Oslo	A-707 Terje Sunnaas - Box 37 Hovseter - N-0705 Oslo 7	Jobb (22) 64 77 51 priv (22) 29 29 49
		Klubbmøte: 1. tirsdag i måneden kl. 18.00. Møtested mai-sept: Rodeløken Kafe, Bygdøy. Okt-apr: hos Terje Sunnaas. Ring et av styremedlemmene på forhånd i telfelle det er spesielt program.	
SVERIGE	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
	Väst Sverige	A-1808 Erling Holmin - Skoftebygatan 55 - S-46154 Trollhättan	0520-72907
DANMARK	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-2047 Svend Thorup - Egeparken 10, 1. tv. - DK-8600 Sikeborg Klubbmøde den første tirsdag i måneden kl. 19.00 i Medborgerhuset, Søvej 3, Silkeborg.	86 81 32 47
	Østjylland	A-738 Per Madsen - Frederikslystvej 18 - DK-8723 Løsning	75 65 04 09 40 78 97 59
	Sønderjylland	A-216 Johannes Juhl - Lindevej 8, Overjerstal - DK-6500 Vojens Klubbmøde: Se under Als.	74 54 74 96
	Vestjylland	A-1903 Karl Ove Sønderby - Sandgårdsvej 4 - DK-6880 Tarm	97 37 29 42

DANMARK	Gruppe	Kontaktperson	Telefon
	<b>Als</b>	A-697 Poul Iversen - Mosevænget 5 DK-6440 Augustenborg Klubmøde: se arrangementskalenderen.	74 47 21 81
	<b>Sydfyn og øerne</b>	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
	<b>Nordvest Sjælland</b>	A-881 Max Christensen - Hagedsted- vej 18 - DK-4532 Gislinge Klubmøde: Den første tirsdag i måneden. Nærmere oplysninger hos kontaktpersonen.	53 46 34 82
	<b>København</b>	A-1259 Dirk Tønnesen - Hampetof- ten 6 - Ganløse - DK-3660 Stenløse Klubmøde den sidste tirsdag i måneden kl. 19.00 (ikke juni og juli) Brønshøjvej 17, indg. B, Medborgerhuset Pilegården.	42 18 37 28
	<b>Sydsjælland</b>	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
	<b>Lolland-Fal- ster &amp; Møn</b>	A-1461 Dennis Hansen - Skovtoften 19 - DK-4800 Nykøbing F.	54 85 93 43

# FORMÅNDENS SIDE

Ja, så tager vi hul på et nyt år, håber at i alle er kommet godt ud af det gamle. Jeg vil bruge lejligheden her til at sige tak til de kontaktpersoner der kom i 1995, også en tak til de der gik af, for veludført arbejde. Det er jo af stor betydning for klubben at disse lokalgrupper findes.

Generalforsamlingen afholdes af Oslogruppen og finder sted i Oslo den 9. marts 1996. Der er indkommet 4 forslag til vedtægtsændringer, som skal behandles på generalforsamlingen.

Vi har aldrig før prøvet at lægge generalforsamlingen uden for det land, hvor bestyrelsen sad, men da der i bestyrelsen var flertal for at prøve, blev det som føromtalt lagt i Oslo. Indtil nu har det ikke givet nogen negative henvendelser, så måske ideen ikke er så dum. Jeg vil her gøre opmærksom på at klubben kun refunderer 400 kr af færgebilletten til kontaktpersonerne, hvor vi før har refunderet hele beløbet. Dette selvsagt for ikke at dræne klubkas-

sen for voldsomt! Indkaldelse og dagsorden længere fremme i bladet.

Sommertræffet 1996 finder som bekendt sted i Sverige. Det er Jämtlandsgruppen som står for træffet i dagene 12. - 14. juli. Det endelige valg af træfsted er endnu ikke klart, men det skulle blive i nærheden af Uppsala. Program mm. kommer på et senere tidspunkt. Men reservér allerede nu denne week-end.

Vi har sidst på året investeret i en ny og bedre computer til vores redaktør. Det har så betydet at vores skrivelystne næstformand har overtaget den gamle, og på den måde er vi efterhånden dækket godt ind.

*A-1264 Herluf Knudsen*

# ARRANGEMENTSKALENDER

## Januar

**Tirsdag den 30.**

Klubmøde, Pilegården.  
*København*

## Februar

**Søndag den 4.**

Årsmøde hos John »Oda« Rasmussen.  
Tilmelding på tlf. 75 89 34 31.  
*Østjylland*

**Week-enden den 24.-25.**

Primus treff i Rømskog  
*Oslo*

**Tirsdag den 27.**

Klubmøde, Pilegården  
*København*

## Marts

**Lørdag den 9.**

Generalforsamling i Oslo. Mere information på side 7  
*Oslo*

**Tirsdag den 26.**

Klubmøde, Pilegården  
*København*

## Maj

**Week-enden den 3.-5.**

Fjorden rundt, minitræf.  
*Vestjylland*

**Lørdag den 18.**

Tjolöholm Classic Show. Tilmelding til Erling Holmin,  
tlf. 0520-72907  
*Väst Sverige*

# GENERALFORSAMLING

*Der indkaldes hermed til  
generalforsamling i  
Nordisk Morris Minor Klubb,  
lørdag den 9. marts 1996.*

# 1996

Arrangementet finder i år sted ved Oslo, nærmere bestemt på Motormuseet på Strømmen, ca. 20 km nord for Oslo centrum.

Museet åbner kl. 10.00. Der bliver serveret lunch, som består af gryderet, brød og smør, derefter kaffe og chokoladekage. Pris pr. person: 60,- kr.

## **Programmet for dagen er flg.:**

kl. 11.30 - Lunch

kl. 13.00 - Generalforsamling

*Både før og efter generalforsamlingen er der mulighed for at besøge museet.*

## **Dagsorden:**

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

## **Ændringsforslag til vedtægterne.**

*Der er fra København-gruppen indkommet flg. 3 ændringsforslag til vedtægterne:*

1. Styrelsen i NMMK skal have alle indkøb af maskiner og inventar over 5000 kr, godkendt af generalforsamlingen.
2. Kontaktpersoner får af klubben dækket deres faktiske omkostninger i forbindelse med rejse til generalforsamling.
3. Lokalgrupperne under NMMK modtager et beløb pr. medlem, til medlemspleje, dvs. leje af mødelokaler, porto, kuverter m.v. f.eks. kr 500,- pr. år, eller et beløb i forhold til antal medlemmer og aktivitetsniveau.

*Fra A-016 er der kommet flg. forslag til vedtægtsændring:*

Generalforsamlingen lægges i forbindelse med sommertræffet, da den så næsten med sikkerhed bliver beslutningsdygtig.

# kommentarer til ændringsforslagene fra bestyrelsen

Da der udkommer endnu et Norminor inden generalforsamlingen, vil vi gerne indbyde til en debat om de indkomne forslag til vedtægtsændringer. Vi vil gerne selv lægge ud med en række kommentarer.

Det er naturligvis svært at kommentere de fremsendte forslag, da der ikke er medsendt begrundelser for forslagene 1, 2 og 3.

## Bestyrelsen mener:

**Ad. 1:** En fast beløbsgrænse kan i uheldige tilfælde handlingslamme bestyrelsen. Eks.: I sommeren 1995 brød redaktørens computer sammen. Den kunne gud ske lov repareres af gode venner og familie, men *hvis* vi havde været nødsaget til at få den repareret »i byen« ville det have kostet mere end en ny computer - men den nye må vi ikke købe med denne nye regel.

Og hvordan takles problemet med vore generalforsamlinger? Hvis vi står og mangler et eller andet til mere end 5000 kr, må vi vente til generalforsamlingen - og den er som regel ikke beslutningsdygtig, så vi må vente på resultatet af en urafstemning, som i øvrigt er dyr at afholde, hvis vi enten ikke kan vente på Norminor eller i det

hele taget ikke er i stand til at producere et nummer af Norminor.

**Ad. 2:** For det første har kontaktpersoner ingen forpligtelse til at møde op på generalforsamlingen, for det andet har vi tidligere refunderet fægebilletter for at *tilskynde* dem til at møde op - der er ikke tale om en *ret* til denne refundering. For ikke at slå bunden ud af klubkassen har vi denne gang fastlagt et øvre beløb på 400,- kr. Skulle alle kontaktpersoner og bestyrelsesmedlemmer have refunderet alle faktiske udgifter ville det beløbe sig til ca. 17.000 kr for fægebilletter alene i 1996 - hertil kommer benzin . . .

Det skal lige nævnes, at bestyrelsesmedlemmer aldrig har fået dækket deres faktiske udgifter.

**Ad. 3:** Dette emne har været diskuteret tidligere og dengang var der ikke stemning for det. Se Norminor nr. 51 og 52, hvor specielt argumentet om ikke at financiere inaktive lokalgrupper vejede tungt.

Vi har altid tilskyndet lokalgrupperne til at opkræve lokal-kontingent, da dette vides at fungere fint i flere lokalgrupper.



**Ad. 4:** (*Jens Chr. Jensens forslag*)

Der er plusser og minusser ved dette forslag.

Af plusser kan nævnes:

- 1: Generalforsamlingen bliver muligvis beslutningsdygtig.
- 2: Vejrlig.
- 3: Transportbesparelse.

Både for og imod kan nævnes:

- 1: Hvor ofte er der overhovedet behov for en beslutningsdygtig generalforsamling.

Af minusser kan nævnes:

- 1: Programmet er meget presset i forvejen, mange ønsker oven i købet mere tid til samvær på pladsen.
- 2: Skævt regnskabsår.
- 3: Stiller lokalekrav - dels til generalforsamlingen, dels til »børnehaver«.

*Ovenstående  
kommentarer er ment  
som et debatoplæg  
- hvad mener I selv ?*

---

## Tilmelding til generalforsamling 1996

Antal pers.

Spisning, lunch: 60,- kr. pr. person

Generalforsamling

Er interesseret i afhentning ved Oslo-færgen.

Fredag kl. .... Lørdag kl. ....

Medlems nr. ....

Navn: .....

Adresse: .....

**Kuponen eller kopi sendes til:**

**Terje Sunnaas, Box 37, Hovseter, N-0705 Oslo 7**

**Senest den 1. marts 1996.**

# PRIMUS TREFF 1996

*Week-enden den 24.-25. februar 1996 ønsker Oslo-gruppa  
nok en gang velkommen til Primus-treff.*

*Treffet vil i år foregå ved Stangebrøtt i Rømskog,  
ca. 115 km øst for Oslo like ved svenskegrensen.*

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

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

Undertegnede vil slutte seg til følget når det passerer Aurskog.

## **HUSK PÅ:**

*Varmt undertøy (ull)*

*Vindtett yttertøy*

*Lue, votter, skjerf*

*Varme støvler*

*Tøyombytte (om man skulle bli våt)*

*Skier, staver, pilkeutstyr*

*PRIMUS, sovepose, liggeunderlag*

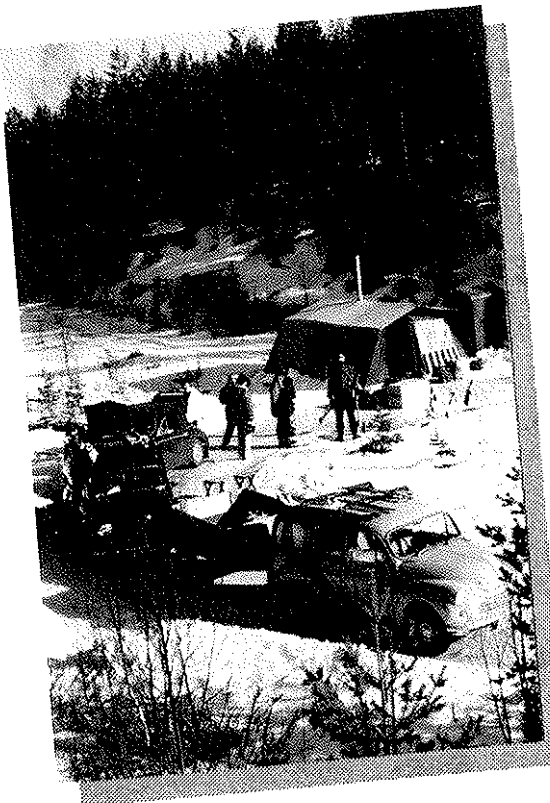
*snekjeder, skoffe*

*Godt humør.*

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

Påmeldingsfrist 1. februar. Vel mødt.

*A-005 Olav Bjørge*



# FJORDEN RUNDT

Turen Fjorden Rundt vil blive afholdt fredag den 3. maj 1996, hvor vi mødes på en campingplads. Lørdag den 4. maj vil vi så køre Fjorden Rundt, hvor vi skal spise et sted og se et eller andet.

I næste nummer vil der blive fremlagt endeligt program for turen.

Vi vil prøve at holde prisen på spisning og hvad vi skal se på ca. 50-60 kr pr. person.

Jeg håber rigtig mange vil møde til en naturlig oplevelse.

*A-1903 Karl Ove Sønderby*

# ØSTJYLLAND

## Årsmøde

Godt nytår til alle. **Søndag den 4. 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.

*A-738 Per Madsen*

# KØBENHAVN

På klubmødet den 28. november 1995, blev der valgt ny formand og nyt bestyrelsesmedlem. Lokalbestyrelsen består herefter af: Kaj Andersen (kasserer), Anette Bøggild, Per De Blanck, Tommy Jensen og Dirk Tønnesen (formand og kontaktperson).

Klubben kan i øvrigt glæde sig over et stort fremmøde på klubaftenerne, ca. 25 personer i snit.

I januar, februar og marts holder vi

klubmøde i Medborgerhuset »Pilegården«, Brønshøjvej 17, indgang B, som sædvanlig den sidste tirsdag i måneden kl. 19.00. Alle er naturligvis velkomne.

I april vil der blive afholdt et smøremøde, nærmere herom i martsnummeret. Vel mødt.

*A-1259 Dirk Tønnesen*

# Det årlige salg af **MORRIS MINOR** personbiler i Danmark

Salget af Morris Minor har svinget temmelig kraftigt gennem årene. De første 63 styk blev solgt i 1949. Dengang var det svært overhovedet at få lov til at købe en bil. Man skulle sende et ansøgningsskema til Direktoratet for Vareforsyning, og kun hvis man kunne dokumentere livsvigtig eller for samfundet nødvendig kørsel, kunne man komme i betragtning og få en indkøbstilladelse.

Der var ellers et stort behov for nye biler. Der var lukket for importen i perioden 1939 - 1946, og da der blev åbnet omkring nytår 1946, var salget så enormt, at der blev lukket for det frie salg igen i efteråret 1947. De biler, der var kommet til forhandlerne i perioden, blev fordelt v.h.a. disse indkøbstilladelser. Der blev oven i købet fastsat en tidsfrist for hvornår hvert enkelt køretøj måtte videresælges.

Nå, men de første 63 styk blev altså solgt i 1949. Prisen var 9.800 Dkr incl. omsætningsafgift (og det skal lige nævnes, at der dengang var over million danskere med en årsindtægt under 2000,- !). Salget var meget beskedent indtil 1953, hvor staten tillod en større import. 1953 var også året hvor Serie II blev introduceret. Der blev således solgt ca. 450 Serie MM i Danmark. 4-dørs modellen, der kom i 1951, blev

Årssalg		
År	Minor	Alle
1949	63	
1950	109	4597
1951	68	4910
1952	203	10144
1953	1044	25582
1954	1054	34940
1955	777	27802
1956	741	29210
1957	1041	32897
1958	913	35039
1959	1151	52253
1960	927	63599
1961	1561	73804
1962	2853	93995
1963	936	73527
1964	1237	96407
1965	1084	82173
1966	2044	98136
1967	2315	94579
1968	1952	90583
1969	1525	116626
1970	1415	108427
1971		103670
1972		92413

*Antallet af nyindregistrerede Minorer personbiler og det totale antal biler i perioden 1949-1972. Antallet af nyindregistrerede antages at være stort set identisk med antallet af solgte biler.*

solgt under navnet Morris Major og indgår derfor ikke i tallene i tabellen. Tæller man Morris Major med, blev der solgt ca. 500



*Denne Lowlighter er blandt de første 100 Minorer solgt i Danmark. Bilen er købt på indkøbstilladelse fra Direktoratet for Vareforsyning*

sideventilede Morris'er, heraf var ca. 200 med lygterne i frontpanelet - de såkaldte »Lowlightere«.

Salget gennem 50'erne var forholdsvis konstant omkring små 1000 stk/år. Restriktionerne på bilsalget blev ophævet i 1958 og erstattet af højere afgifter. Det kunne ses på det totale bilsalg, men for Minorens vedkommende

steg salget ikke før i 1961. Hvorfor Minoren ikke kunne følge med, må guderne vide, for den nye Morris 1000, der blev introduceret sidst i 1956, blev rost til skyerne. Det kan være Serie II havde givet Minoren et ry for at være en sløv bil med al for lille motor. Regner man 1956 med, blev der solgt ca. 3600 Serie II.

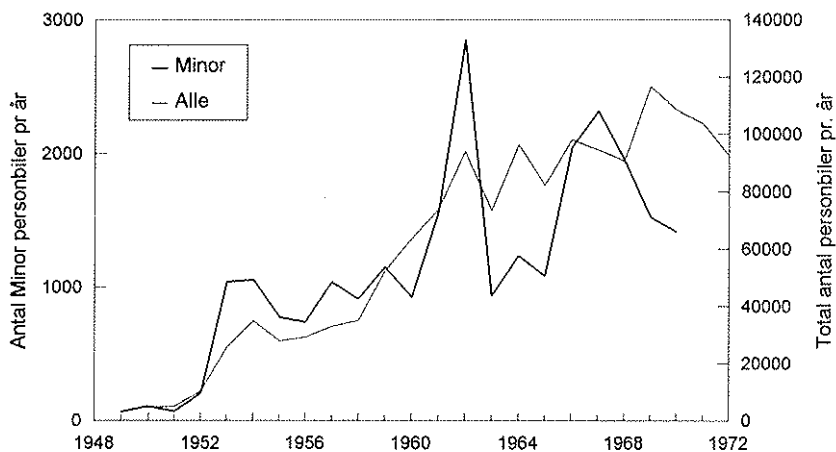
Under alle omstændigheder skete der noget i 1961, for pludselig steg salget voldsomt. Måske har importøren (DOMI) forstået at lave reklame på, at Minoren blev den første engelske bil, der var produceret i mere end 1 million eksemplarer - det skete i september 1960, og i januar 1961 kom den lille serie på 350 »Minor Million«. Nå, men i 1962 blev der solgt det højeste antal i hele Minorens levetid, nemlig 2853 stk. Året efter var festen forbi og salget var igen under 1000 styk. Men det var også i 1962 (september), at den nye Minor 1000 Super blev introduceret, og langsomt steg salget igen.

Fra 1957 til og med 1962 blev der nyindregistreret ca. 8500 Minorer. Morris 1000 Super solgte bedst i 1967 med 2315 nyindregistreringer, og da salget ophørte i 1971, var der nyindregistreret små 13.000 Morris Minor 1000. Det bringer det totale salg af personbiler op på ca. 25.500 styk. Herudover er der et større antal varevogne.

Antallet af nyindregistrerede vare-

## Årssalg for Minor personbiler og totalsalget

(salg antages at svare til antal nyindregistrerede)



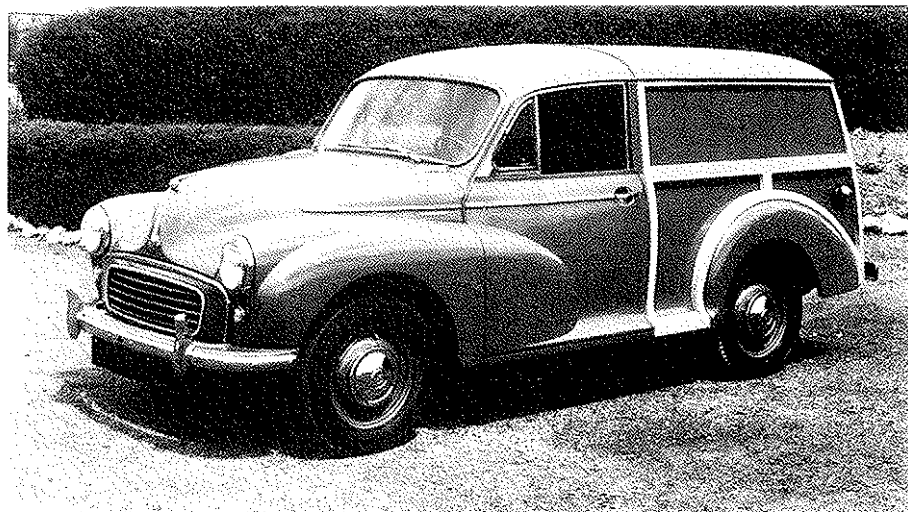
Udviklingen i salget af Minor og totalsalget

vogne er ukendt, men man kan selvfølgelig altid prøve at gætte ud fra de oplysninger der findes. En opgørelse af eksporten til bl.a. Danmark i Ray Newell's »Super Profile« om Morris Minor og 1000 angiver i alt 14.213 styk eksporteret til Danmark i perioden 1949 - 1959. Da der i den periode kun er indregistreret halvt så mange personbiler, må der være importeret stort set lige så mange varevogne som personvogne. Varevognssalget er kendt fra og med 1967, og udgjorde mellem 47 % og 82 % af personbilsalget. Hvis varevognssalget som gennemsnit udgjorde 75 % af personvognsalget, er der solgt små 19.000 Morris Minor varevogne, og det totale antal kommer dermed op på 44.500 stk !

### ?? Kvant vægtafgift ??

Statistikken indeholder oplysninger om nyindregistrerede personbiler. D.v.s. hvis man købte en Morris Minor Traveller Combi, blev den nyregistreret som varevogn. Hvis den senere fik bagsæde og sideruder bagtil, og der blev betalt en afgift, fik den status af »personbil« - men der var ikke tale om en NYregistrering, men derimod om en OMregistrering - så omregistrerede tidligere varevogne indgår overhovedet ikke i tallene.

Dette forhold er også den vigtigste årsag til, at den beregnede overlevelsesprocent for de forskellige årgange tilbage i 70'erne langt overstiger 100 %. F.eks. var der i 1975 2035 overlevende personbiler, der blev indregistreret.



*Mere end 90% (gætt) af de danske Travellere så sådan ud da de blev købt. De kunne registreres som varevogne med alle de fordele det gav. Senere kunne de omregistreres til personvogne. Billedet er taget fra Paul Skilletters bog »Morris Minor«*

ret første gang i 1969. Men der blev kun nyindregistreret 1525 personbiler i 1969. 135 % havde overlevet til 1975..... Godt klaret, men i 1975 var der 645 overlevende varevogne ud af 1254 nyindregistrerede. Den korrekte overlevelseshastighed kan kun beregnes for summen af personbiler og varevogne, og den var 96 %. Det er der straks mere logik i. Men der er endnu en forklaring på den høje overlevelseshastighed.

Selvom det sandsynligvis ikke drejer sig om ret mange biler, så ER der altså fejl i databasen hos Centralregistret for Motorkøretøjer. Nogle biler er fejlagtigt registreret med en første registreringsdato, der er al for ny. Det kan ske, når en bil har været afmeldt i mere end 1 år. Så slettes den i databasen, og når Motorkontoret så skal fremstille ny

registreringsattest, kan det ske, at der anføres dags dato i rubrikken »Registreret første gang«.

Ud fra en dataudskrift over bestanden pr. 31/12 1994 kan det ses, at der med sikkerhed var 13 Minorer registreret første gang i 1975 eller senere (samt en varevogn fra 1976, men det kan godt være korrekt !). Disse fejl springer i øjnene, da der jo burde stå et flot rundt nul i databasen. Men hvor mange af de tidligere Minorer med fejlregistreringer der gemmer sig i tallene de år, hvor der stadig blev nyindregistreret Minorer, vides ikke, men jeg kan oplyse, at der i Centralregistrets database d. 31/12 1994 ikke fandtes en eneste varevogn eller pick-up, der var registreret i 1962 eller tidligere !

Ug hva' så ? sidder der sikkert nog-

le medlemmer og tænker. Hvorfor i himlens navn bruger den klovn al den gode spalteplads på sådan noget ligegyldigt pjat ?.... Joh, nu kommer vi til hele pointen :

Det er surt, hvis man f.eks. har en 58'er, der er fejlregistreret med »registreret første gang« i 1970, fordi så må man vente til år 2005, før man får den kvarte vægtafgift, som bilen ALLEREDE NU ER BERETTIGET TIL, da den er mere end 35 år gammel. (Nå, nu kom der nok nogle medlemmer op af stole- ne rundt omkring i de små hjem.).

Man kan med andre ord blive snydt, hvis der er en fejl i den der rubrik.

Jeg kontaktede Centralregistret og fortalte om min opdagelse. Jeg foreslog, at vi lavede en søgning på stelnumre og første registreringsdato for at finde ud af hvor stort problemet i vir-

keligheden var. Men ! Det er Datacentralen, der administrerer Centralregistrets database. D.v.s. Centralregistret har ikke ubegrænset adgang til deres egne data ! I dette tilfælde bestod begrensningen i ca. 20.000 Dkr. for én gennemkøring af databasen plus 1000

REGISTRERINGSATTEST		DANMARK	
CERTIFICAT D'IMMATRICULATION		(DK)	
(A) Mærke <b>MORRIS</b> <b>1000</b> <b>SUPER</b>	Registreringsdato <b>07.05.92</b>	(A) Registreringsnr. <b>HV 97585</b>	Check <b>5</b>
(E) Størrelse <b>MAUSL 311469</b>	Måleplads <b>1017902202</b>	(B) Registreringsdato <b>07.05.92</b>	Motorkl. <b>52</b>
(C) Ejers (brugers) navn og adresse <b>ANTON KAMP NIELSEN</b> <b>ØSTERGADE 17</b> <b>ASFERG</b> <b>8990 FÅRUP</b>	Nummerplade/afmærke <b>GUL</b>	(B) Registreret første gang <b>07.05.92</b>	Drivkraft <b>BENZIN</b>
Ejers navn og adresse, hvis ejeren ikke er bruger	Godkendelse, udstyr m.v. <b>ÅBENT LAD MED SIDEFJELE</b>	(G) Totalvægt (kg) <b>1725</b>	Maks. last (kg) <b>975</b>
		(F) Totalvægt (kg) <b>1725</b>	(H) Akseantal <b>1 EL. 2</b>
Godkendelse, udstyr m.v. <b>ÅBENT LAD MED SIDEFJELE</b>	Største akseltryk (kg) <b>700</b>	Godkendelsesnummer <b>S 623</b>	Godkendelsesdato <b>07.05.92</b>
		Tilføjet køretøjsnummer	Passer antal
Oplysninger ved synsforbindelse	Anvendelse <b>GODS TRANSPORT</b>	Påføjet syrt (annet år mån. og dato)	Anmeldt nr.
		Arbejdsplads	Arbejdsplads
Art <b>VAREBIL</b>	Arbejdsplads <b>GODS TRANSPORT</b>	Udstedelse <b>18.06.71</b>	Toldsted <b>53</b>
<b>IKKE TOLDDOK. VED OMREGISTRERING</b>		<b>AFGIFTSATTEST</b>	
CENTRALREGISTERET FOR MOTORKØRETØJER		(B) Afskud <b>1</b>	(C) Rente <b>1</b>
Dato <b>08.05.92</b>		Portoføje <b>05</b>	
SCHARF		Børnetegn <b>500B</b>	

På denne registreringsattest er der 2 fejl. Bemærk rubrikkerne »registreret første gang« og »maksimal last«. Er der også fejl på din ?



Dkr/time til den programmør, der evt. skulle lave det specielle udtræk. Og det var man ikke villig til at spendere, bare fordi der er en skør kugle fra en eller anden bilklub, der mener at have opdaget en lille fejl.....

Skulle man komme med en forsigtig vurdering af problemets størrelse, vil jeg skyde på, at mellem 1 og 2 % er fejlregistrerede, altså mellem 20 og 40 biler. Men der er jo andre klassiske biler end Morris Minor, så for »gammel-bil-folket« kan det dreje sig om ganske mange mennesker - og hver dag er der flere og flere biler, der bliver 35 år gamle.....

Der er altså kun én mulighed tilbage: Se selv efter, og hvis der er fejl, så kontakt Centralregistret eller dit lokale

motorkontor. Det vil være en god idé, at finde produktionsåret for ens Minor, og så lægge 1 år til for at tage højde for tid til eksport, fordeling til forhandler o.s.v. Hvis man så står med en væsentlig ældre dato, end den der er anført i rubrikken »registreret første gang«, er der tale om en fejl. Der er en liste over stelnumre og produktionsår i NOR-MINOR nr. 85 (personbiler) og nr. 86 (varevogne). Hvis stelnummeret er mindre end 790.000 (personbil) eller 100.242 (varevogn) er din bil produceret før 1960, og første registreringsdato vil efter al sandsynlighed ligge i 1960, og bilen er således berettiget til kvart vægtafgift.

A-839 Simon Marsbøll

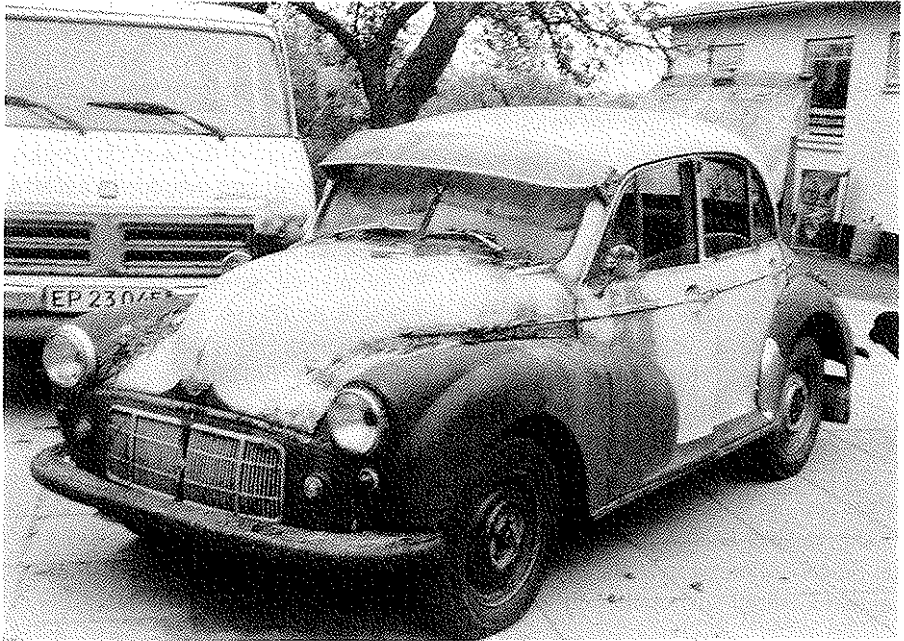
## Den danske **MORRIS MAJOR**

*De to første danske 4-dørs Morris Minor blev solgt i maj 1951 - en i København- og en i Randersområdet.*

*Det specielle var imidlertid, at de hed faktisk ikke »Minor«, men derimod »Major«.*

Jeg har ikke været i stand til at finde ud af hvorfor DOMI valgte at lancere 4-dørs modellen som Morris Major. Det virker unødigt besværligt. Den hed Minor i England, så der måtte special-

fremstilles små »Morris Major«-skilte til siden af motorhjælmen - dem havde de dog ikke i starten. Desuden skulle man til at markedsføre endnu en Morris. Under alle omstændigheder var



*Denne Morris Major ejes af Anton Kamp.*

der tale om en helt almindelig 4-dørs Morris Minor Serie MM. Det beviser bl.a. datidens salgsbrochurer og DOMI's egen tabel over tidsforbrug ved service.

Jeg hørte engang en forklaring, der gik ud på, at DOMI's lager i Glostrup brændte, og gode råd var dyre, så DOMI fandt nogle vogne i Australien - og dernede hed 4-dørs modellen Morris Major. Denne forklaring kan ikke passe i alle detaljer. Ganske vist brændte

DOMI's lager i 1951, men det var så sent som natten til d. 25/5, og det er usandsynligt, at man kan nå at importere biler fra Australien, få dem fordelt til forhandlere på Sjælland og i Jylland, sælge dem og syne og indregistrere dem inden månedens udgang. Desuden har jeg kun kunne finde oplysninger



*Morris Major 1958.  
Billedet er taget fra  
Paul Skilletters bog  
»Morris Minor«*



MORRIS MINOR 4-DØRS SALOON

*I denne salgsbrochure for den nye Serie II omtales 4-dørs modellen som en »Minor«.*

om en Australsk Morris Major, der blev introduceret så sent som i 1958.

Måske var det bare den kendsgerning, at der var fire døre, der foranledigede DOMI til at give bilen det nye navn. Da Serie II blev introduceret i 1953 hed den blot Morris Minor 4-dørs Saloon, og al snak om Morris Major var forstummet. Men er der nogle medlemmer, der ved noget, så er jeg interesseret i oplysninger.

Der var ikke tale om nogen kolossal salgssucces. I alt solgtes der 17 stk i 1951, 32 stk i 1952 og 12 stk i 1953, altså 61 stk i alt. Der er en teoretisk mulighed for, at der solgtes 4-dørs under navnet Minor fra den blev introduceret i oktober 1950 til den første Major dukkede op i maj 1951, men det

virker ikke sandsynligt, så de 61 stk er efter al sandsynlighed de eneste 4-dørs Serie MM i Danmark.

Storkøbenhavn tog sig af 21 af de 61 Major'er, og på andenpladsen kom Mariboområdet med 8 indregistrerede Morris Major. I alt solgtes der 29 på Sjælland, 11 på Fyn plus Lolland/Falster, 3 på Bornholm og 18 i Jylland.

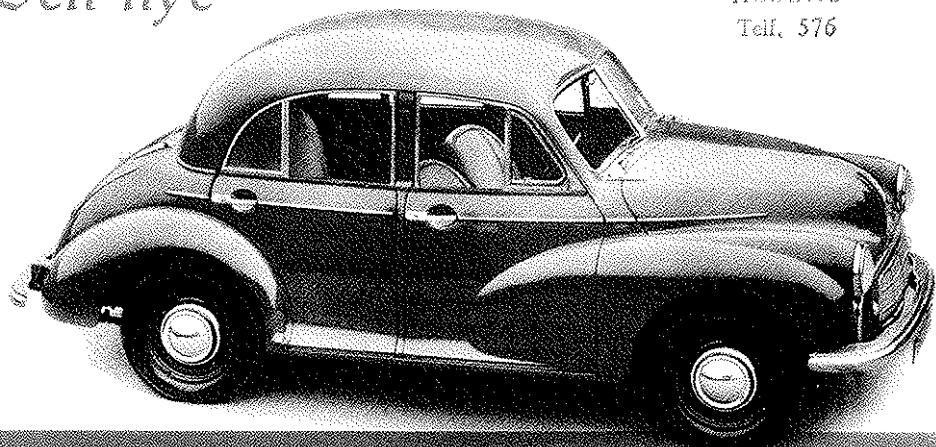
I august 1952 begyndte englænderne at producere 4 dørs med 803 ccm topventilet motor sideløbende med den sideventilede version, men først i oktober 1953 blev den sidste Morris Major solgt, og det var i Vejleområdet. Lageret var således mere end et år om at blive tømt.

*A-839 Simon Marsbøll*

Af denne brochure ses det, at der ikke er forskel på Minor og Major.

Den nye

Å VESTFYNS AUTOHANDEL  
ÅSEENS  
Telf. 576



## Fire dørs MORRIS MAJOR

### SPECIFIKATIONER

**MOTOR:** 4 cylindret sideventilet, boring 57 mm, krumtapaksel med 3 hovedlejer, slaglængde 90 mm, cylindervolumen 918 cm<sup>3</sup>. Opslidsede tinbelagte aluminiumstempler. Lydløs dobbelt rullekæde. Justerbare ventilloftere. Thermosyphonkøling med ventilator. Fuld tryksmøring til alle lejer. Udvendig olieløber med udskeftelig filterpatron.

**KOBLING:** Enkelt torplade kobling.

**GEARKASSE:** Fire hastigheder fremad med synkroniseringsanordning ved 2. 3. og 4. gear. Totale udvekslingsforhold 17,9, 10,4, 7,01, 4,55 og 17,9.

**KARDANAKSEL:** Hotchkiss type med Hardy Spicer nålelejer-kardanled.

**BAGAKSEL:** Lydløs hypoid konstruktion, som sikrer en lang levetid og gør en lav konstruktion af vognen mulig.

**BREMSER:** Fodbremser er hydraulisk og virker på alle fire hjul. Forhjulsbremserne har separat hjulcylinder for hver bremse-sko, hvorved fås størst mulig bremsevirkning. Håndbremsen virker gennem et kabeltræk på baghjulene.

**AFFJEDRING:** Foran: Uafhængig affjedring med torsionsstænger. Bagtil: Parallelle bladfedre ophængt i gummibøsninger — kræver ikke smøring. Dobbeltvirkende hydrauliske støddæmpere for og bag.

**STYRETØJ:** Tandstangsstyring med fjedrende rat.

**HJUL:** Fem hjul monteret med Dunlop 5,00×14 dæk. Reservvehjulet kan udtages uafhængigt af bagagen.

**KAROSSE:** Rustbehandlet monokonstruktion. To enkelte forsæder, som kan tippe fremover. Fire døre med regulerbare vinduer og ventilationsruder. Alle vinduer forsynet med Triplex splintsikkert glas. Ved vindspejlet er der indbyggede trage for defroster.

**ELEKTRISK UDSTYR:** Lucas strømfordeler og batteritændings-system. 12 volt 38 amperetimers batteri med spændingsregulator. Forlygter med Lucas »sealed beam» reflektorer, forsynet med indbygget parkeringslys, disse giver tillige belysning under motorhjelmen. Der er 2 stop- og baglygter, nummerpladebelysning samt dobbelte, elektriske vindskærmsviskere. Afvisere og tændings-system er forsynet med kontrollampe.

**INSTRUMENTER:** Smiths speedometer, olietryksmåler samt benzinnåler.

**DIMENSIONER:** Højde 1,52 m. Længde 3,76 m. Bredde 1,55 m. Hjulafstand 2,18 m. Vægt, tom vogn, 787 kg.

**FARVER:** Lyseblå, lysgrøn, grå og sort. Læderbetrækket, der kan afvaskes, er afstemt efter de udvendige farver.

Ret til ændringer i specifikationerne forbeholdes.



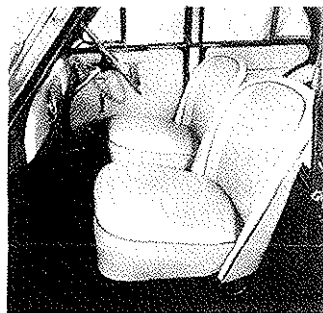
DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S



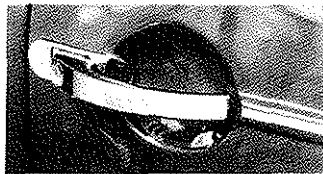
## Moderne i hver detalje ...

Denne pragtfulde, nye MORRIS MAJOR 4-dørs sedan har et udstyr, som det De kun venter at finde i større, dyrere vogne. Sæderne er anbragt mellem akslerne, der er monteret Lockheed hydrauliske bremses, og bagagerummet er meget rummeligt. MORRIS MAJOR er let at parkere og manøvrere i trafikken. Desuden kører den flere kilometer pr. liter. Man kan ikke gøre noget bedre køb, hvis man ønsker en virkelig komfortabel og økonomisk vogn.

## ... med den største komfort



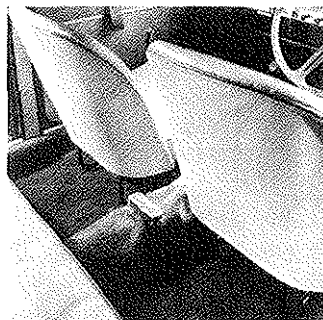
★ Der er god plads til føreren og forsædepassageren. Sæderne, der er af lænestolstypen er brede, dybe og komfortable.



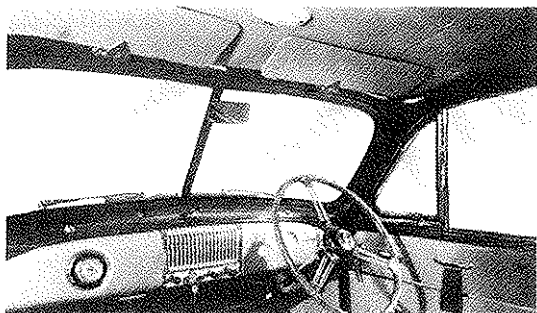
★ Dørhåndtagene sidder i flugt med dørens overflade og passer til vognens linier. Der er ingen fremspring, der kan gribe fat i tøjet.



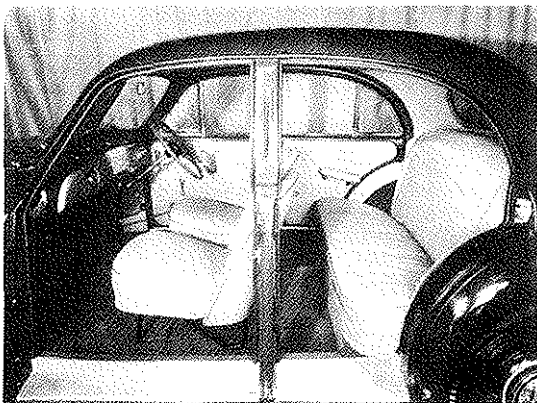
★ Alle dørhængsler sidder på den forreste dørstolpe, således at lufttrykket hindrer dørene i at gå op under farten, hvis de ikke skulle være rigtigt lukkede.



★ Der er tilgængelig benplads til passagererne på bagsædet og behagelige armlæn. Bemærk askesåbets anbringelse.



★ Karakteristisk for denne vogn er det gode udsyn og den lette styring. Dobbelte vindkærmsviskere, to selskærme og lampe i loftet er standardudstyr.



★ Den rummelige MORRIS MAJOR 4-dørs sedan har polstring i farver, der svarer til vognens udvendige farve. Sæderne er således konstrueret, at de giver støtte på de rigtige steder, og alle passagererne sidder mellem akslerne. Kørslen er behagelig selv på lange rejser.

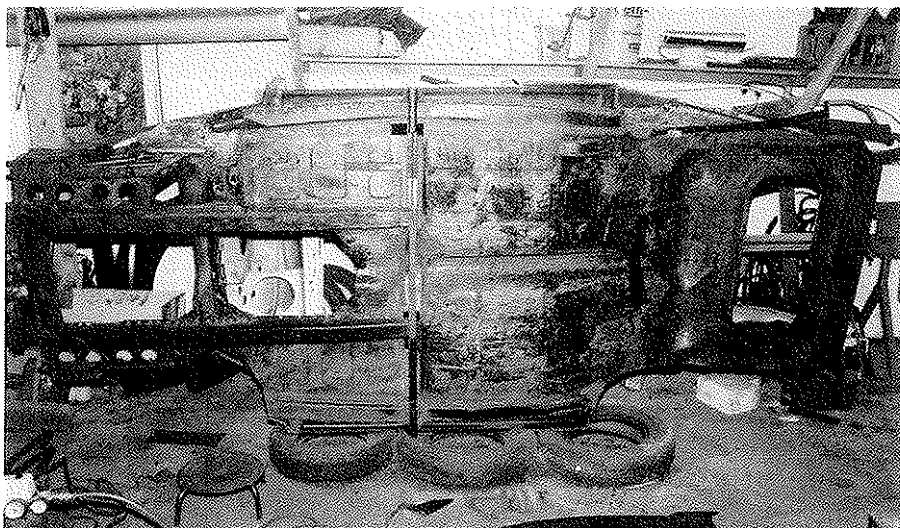
# Historien om en **MORRIS RENÆSSANCE**

Det hele startede i 1961, da mormor købte sig en funklende ny fløde-hvid Morris Minor 1000. Det viste sig at være et godt køb, for i 1990, da mormor sagde farvel til livet, stod Morris'en stadig og så godt ud. Den havde da også kun kørt 42.000 km og blev i garagen altid tørret af efter en utilsigtet tur i regnvej. Planlagte ture blev sågar aflyst, hvis vejret så for hårdt ud for den lille bil.

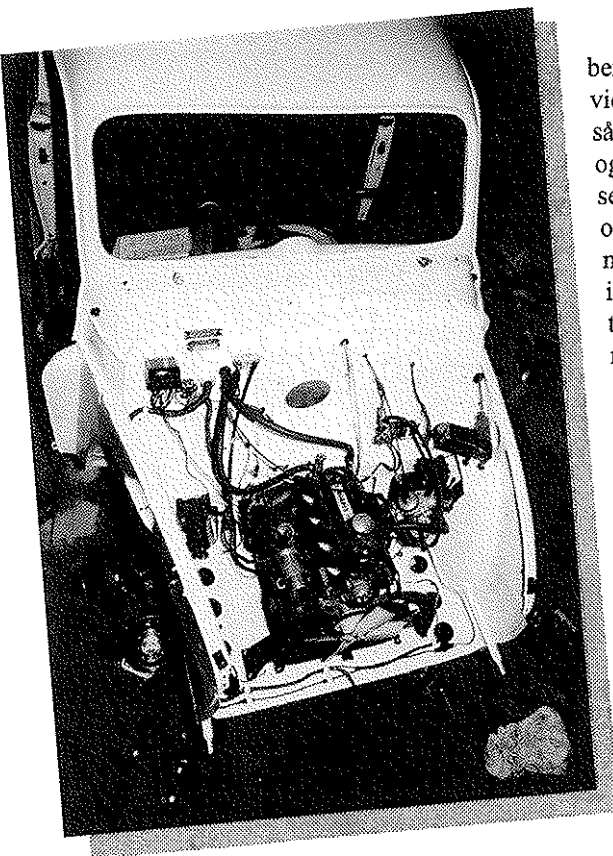
I 1990 læste jeg stadig, så der var ikke råd til bil, men jeg måtte ha' den. Der var ikke andet for end at stalde den

op og aflevere de »originale« sorte nummerplader! To år senere blev den ordnet, så den kunne gå gennem syn. Synsmanden stod og brummede »det var fandens!«, da han hamrede løs på den gamle bils undervogn. Jo, den var bestemt værd at beholde.

To år mere gik der, og man bli'r jo unægteligt klogere på biler med sådan en sag. Kæresten og jeg har haft nogle herlige ture rundt i det danske land med fuld bagage, et par venner, symaskine, fiskegrej og souvenirs. Men bilen var bestemt ikke vant til at stå



*Der dukker vist altid mere op, end man havde regnet med. Her er pladearbejdet slut med nye rep-stykker til tværvangen, ny højre længdevange, nye paneler, nye bundplader i motorrummet, samt reparationer på skærmkanter og den ene dørstolpe. Der efter blev alt sandblæst og metaliseret.*



*Efter lakeringen starter det sjoveste, nemlig samlingen. Her er det den nypudsede motor i original-lak, styretøjet samt dele af det elektriske system, der er monteret i det jomfruelige motorrum.*

udendørs året rundt, og der begyndte at dukke nogle grimme rustrøde ar op. Nu havde jeg jo fået smag for Morris'ens personlighed, så de store overvejelser gik i gang. »Den skal nok have nye skærme, og måske shines lidt op hist og her. Vil det blive pænt med glasfi-

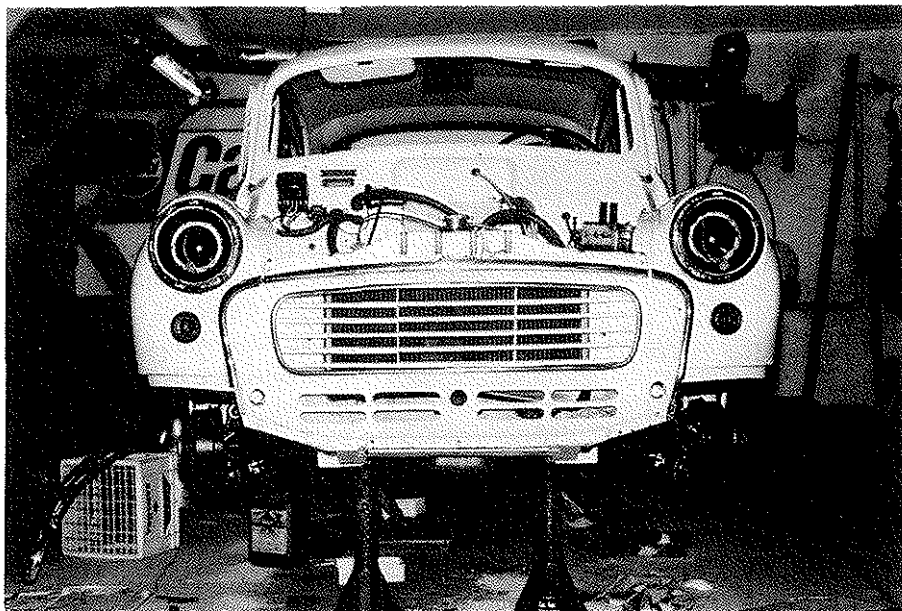
ber? Det er jo billigere ....« og så videre. I oktober sidste år skulle det så ske. Op i »Morris-Pers« garage og pille skærmene af, »det ville nu se godt ud at ordne motorrummet også«. Ud med motoren. »Det er nu bedst at svejse uden noget inden i bilen«. Ud med sæder, tæpper, loft, instrumenter og ledningsnet. Og sådan blev det ved! Til sidst stod vi med en rå karros, så på hinanden og sagde »det er jo gået helt amok, det her!«. Pludselig var det ikke bare lige fire nye skærme, men en total renovering vi havde gang i.

Der var selvfølgelig en del pladearbejde, der skulle gøres, da først vi kom ind i krogene. I januar 1995 var det færdigt. Man kunne godt ind i mellem undres over, hvad der fik én til at tage direkte fra arbejde op til en 4 °C kold garage, leve af småkager og cola og tage sent

hjem. Også i weekenderne!

Karossen og alle løse pladedele som skærme, døre og mindre stumper blev sandblæst og metaliseret. Metalisering er en rustbeskyttelse af zink og aluminium, der på sprøjtes under høj temperatur. Det kan give en temmelig grov overflade, så det var frem med sandpapiret og starte fra en ende af. For både at gå med seler og livrem skulle undervognen og indersiden af skærmene have flere lag to-komponent epoxygrunder til skibe. Det må da ku' mods-tå lidt af hvert.

I foråret var alle dele klar til lake-ring. Det blev udført top-professionelt,



*Efter 8 måneders koncentreret arbejde er Morris'en begyndt at ligne sig selv igen. Den polerede messing-køler dukker lige op, og der mangler efterhånden kun ruder, kølerhjelme, kofangere, hjul og et par andre detaljer.*

og nu turde vi jo dårligt nok bevæge os i garagen. Tænk hvis noget blev ridset! Vi overvejede at skifte kedde dragten ud med hvid kittel og slips, som man ser det på billeder fra Morris-produktionen. Nu startede det sjoveste, nemlig samlingen. Alle skruer, bolte, møtrikker, fjedre og småting var blevet rensset og forzinket. Der lå nu 5-6 kg og skinnede, som var de lige trukket ud fra lagerhylderne i 1961. Enhver stump, lige fra speedometer til bremecylindre og bagtøj, havde været i gennem en grundig afrensning og eventuelt rustbeskyttelse. Ledningsnettet er klart efter en tur i bio-tex. Samtidigt var den lyse og varmere tid begyndt, og der kunne

komme lys og fuglefløjt ind. Det gi'r energi alt sammen. Faktisk klarede vi samlingen på 5 uger, men det var også kun i kraft af en arbejdsindsats, der kunne kaste mange ægteskaber ud i dyb krise. Heldigvis havde kæresten valgt at tage til Japan i 4 måneder, så det var lige før det ku' ha' betalt sig at stille en feltseng op i garagen.

En nat i starten af juli kunne vi sænke bilen, sætte tændingen til og starte motoren. Trille forsigtigt ud af garagen med lys på, og den kunne også bremse. Sådan en nat behøver man ingen søvn! Otte måneders hårdt arbejde og nu var den færdig til at køre en tur ud til Langelinie, hvor der var klubmøde. Og der





mangler bestemt ikke respons. Det er super-godt med folk, der virkelig forstår, hvor meget tid og energi der er lagt i sådan en sag.

Det allerbedste siden renoveringen er en tur til Jyllands vestkyst (igen fuldt lastet incl. hjemkommet kæreste). Især én af campingpladserne, som jo primært er beboet af tyskere, gik nærmest i stå, når vi kørte ned mellem rækkerne. Tyskerne kom og plabrede løs (på tysk!) og ville have gode råd angående anskaffelse, »og jeg kender

også én, der har sådan én«, og så videre. Så er det bare med at grave sit gamle, støvede niende klasses tysk frem.

På en benzintank kommer en ældre mand hen mod Morris'en, ser lidt drømmende ud, klapper den på venstre forskærm og siger på rigtig jysk »Det dér, det er bare en go' bil. Det ka' jeg se!«. En Morris er lige så godt et middel til at komme i kontakt med andre mennesker, som en hund i snor.

*A-1928 Lars Vincents Jørgensen*

# DET ER MYE SOM KOMMER FRAM NÅR BARKEN FORSVINNER

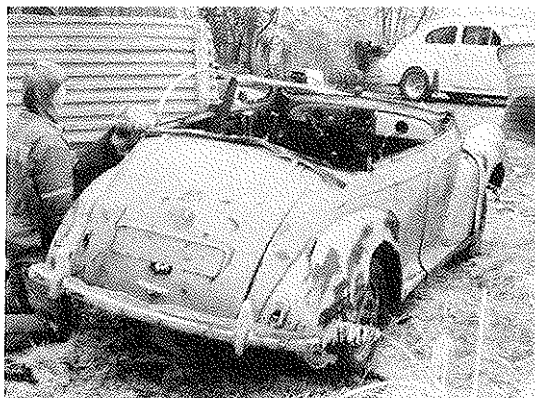
For en tid siden kjøpte jeg en Morris Minor Van på Skogmo i Namdalen, og selgeren lovte meg at dersom han kom over flere Minorer, skulle han ta kontakt. I oktober 1993 fikk jeg telefon fra en gutt fra Namsos som hadde blitt tipset av en kar på Skogmo om at det var en som drev med Minorer på Skogn. Han ringte og lurte på om dette var riktig. På dette kunne jeg svare bekreftende. Jeg spurte da om hva som var problemet?

Nei, det var bare det at han og en kamerat hadde gravd fram en Minor Cabriolet fra en barkhaug. Det var forresten nedgravd en Volkswagen 1950 cab i samme haugen. Etter mye arbeid hadde guttene fått fram bilen, og den sto nå hjemme hos den ene av guttene. Spørsmålet var, om jeg kunne komme å se på den.

Lørdagen etter dro min bror og jeg for å se på vidunderet. Bjørn Aksnes skulle også se om han kunne ta seg en tur, men ei ku slo seg vrang så han kom ikke. Vi fikk sett bilen og la inn et bud som etter noen dager ble godtatt. Bilen

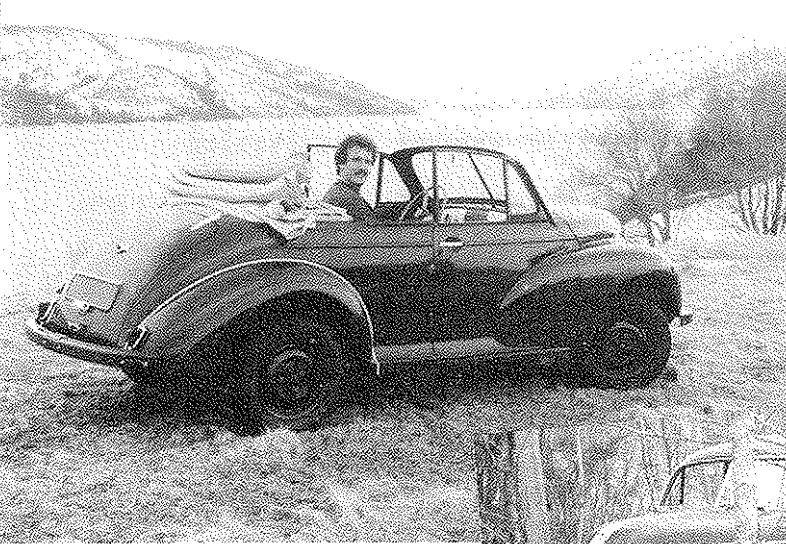
er en 1953 modell, registrert første gang 21-12-54. Julegave? Det dårligste på bilen er delene som er skrudd på, så som skjerm, dører osv. Guttene hadde hørt at det sto en rød Morris Minor på Nord Statland hos to gamle gubber. Jeg ringte rundt til en del gamle gubber, helt til jeg fant en som trodde han visste hvem det kunne være. Jeg

fik et navn som jeg ringte, men han skulle ikke selge, med den begrunnelse at han ikke ville stå ansvarlig hvis jeg kom borti noe med bilen. Jeg kunne



1953 Cab ved hentning





*Bjørn Aksnes med sin 1950 Morris Minor likefør han fikk registrert den våren 1994. Nå på V-918.*



*Delebilen*

fortelle at jeg ikke skulle registrere den, men bruke den som debilbil.

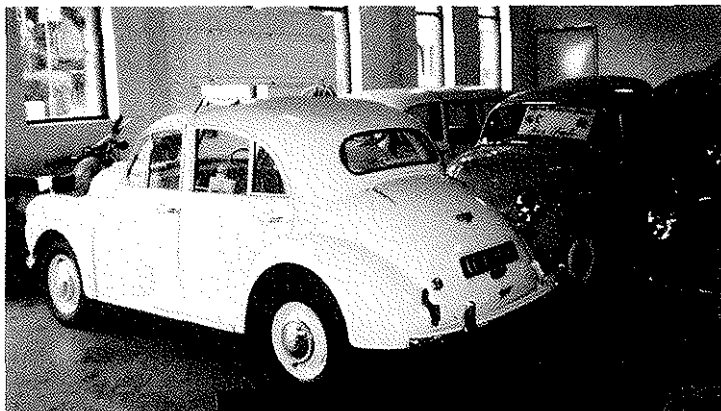
Etter noen dager fikk jeg telefon om at handelen var i orden hvis han fikk beholde motoren. Lørdagen etter dro en kamerat og jeg og hentet cabrioleten, vi kjørte også oppom Nord Statland for å se på debibilen. Den var svart, så vi hadde funnet feil bil. Alt som var dårlig på cabrioleten, var i meget god stand på debibilen. Har nå også hentet denne og plukket den i småbiter.

Fikk også telefon om at jeg kunne komme å hente motoren som bare hadde gått noen hundre mil etter overhaling, da han hadde hørt at bilen var hugget. Så det er mye som kommer fram når barken forsvinner. Bilen var kjørbart helt til ca. 1980 da den ble nedgravd. I ettertid har den vært en tur hos

Bjørn Aksnes, 500 km tur / retur, som har tatt all rusten. Skiftet mye av karosseriet, blant annet hele gulvet, sidestykket under vinduet bak den ene døra, stykket rundt bakluken, det meste i fronten, men under var den etter forholden god. Julekvelden 1994 klokken 20.00 ringte jeg til Malmø og fikk takk i komplett interiør i rødt skinn og originale tepper som alt var som nytt. Dette ble sendt til Kåre Torfjäll og hentet på vårparten 1995. Kallesje og stativ kjøpte jeg i Sør-Sverige sommeren 1995, da vi var på en liten ferietur til May og Göran i Kjalarna. Stativet hadde aldri stått på noen bil, men ble tatt av da kunden fikk sveist på tak på bilen i 1954. Håper å få bilen ferdig til trefeni i Sverige i 1996.

*A-322 Trygve Sandberg*

# DFDS-sviptur med indhold NU ER DET DIN TUR



Her i vinteren er der mange billige tilbud over havet. Behageligt gynger du over Nordsøen samtidig med at du spiser, drikker og danser. Just ankommet til Liverpool Street station skifter du til Circle Line, står af på Leyton station, går til højre 2 gange og er i Paradisets have. Morris Traveller Centre, Lea Bridge Road 282-300.

Et hav af totalt rebuildede Morris saloons, convertibles og travellers. Det er som at dvæle i en helligdom. Bilerne er, som den dag de forlod smedeværkstedet i Cowley. Priserne er ca. 25.000 kr for saloons, 32.000 kr for convertibles og det samme for travellers.

Skynd dig, det er så herligt.

*A-1097 Gunnar Hansen*

# KØB OG SALG

Sælges: Morris Minor 1000, årg. 59. Kørt i alt 66.000 km. Total renoveret i 94. Bordeauxrød. Står som fabriksny.

Pris: 39.800,- kr.

Henv.: Karl Klyhn, Storegade 24, 6430 Nordborg, tlf. 74 49 02 05.

Sælges: Morris Minor Traveller, årg. 68. Nyt træværk. Sælges nysynet for 38.000,- med nr. plader.

Henv.: Theis Himmelstrup, Kystvej 22, Vindeby, tlf. 62 22 50 15.

Sælges: Morris Minor 1000 super Traveller, årg 70. Old English White. Km 118.466. Synsfrit træk, nye måtter, ny toppakning. Ved evt. salg bliver den nysynet. Pris: 49.996,- kr.

Desuden sælges:

1 bagtøjsklokke, komplet 400,-

1 benzintank (saloon) 350,-

1 benzinpumpe 100,-

1 fælg 145x14 35,-

1 MM motor (står fast)

1 Bosch tudehorn 12V 500 Hz. Det er 12,5 cm i diameter, sort og i original emballage (købt som beset). 250 kr. Nypris: 480 kr.

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

Sælges: Morris Minor Traveller, bordeaux rød. Træværk OK, rust i vanger. Uden syn 15.000 kr.

Henv.: Jan Leslie Sørensen, Neergårdsmindevej 6, 8500 Grenå, tlf. 86 33 91 24.

Sælges: Motor, gearkasse, bagklap, hjælm, døre, bagskærme, for- og bagsæder samt mange smådele. Sælges gerne samlet. Pris 3.000,- kr.

Henv.: A-1959 Benny M. Andersen, Stationsvej 22, 6920 Videbæk, tlf. 97 17 17 46, efter kl. 17.00

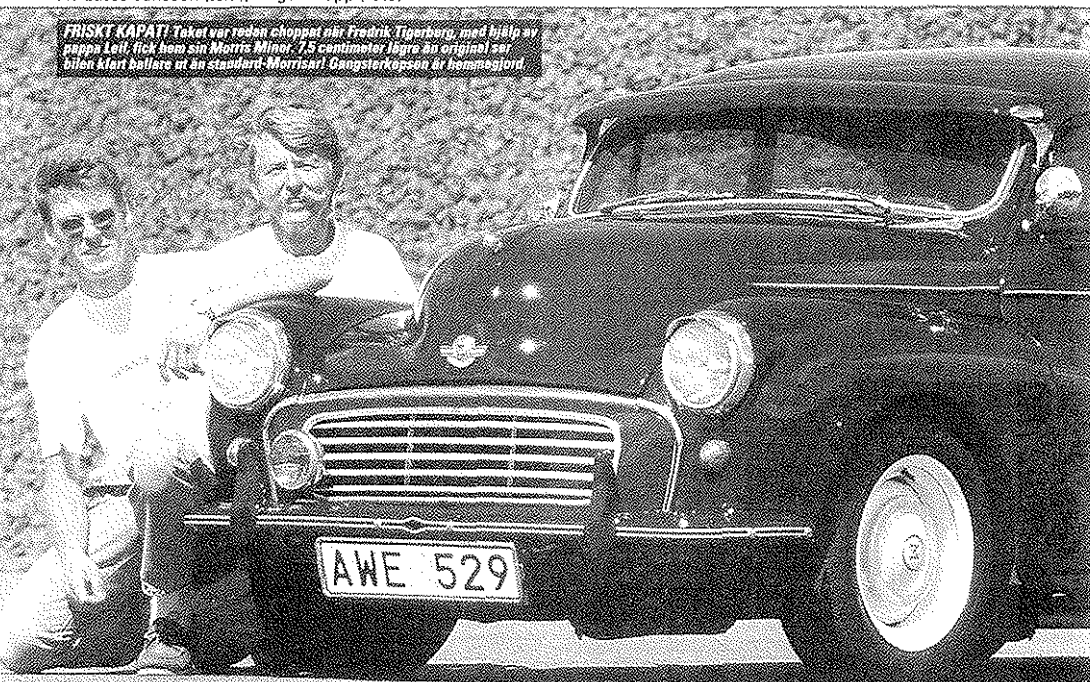
Reserve dele sælges:

Bremsecylinder, for, højre. 1 stk	236,50
Bremsecylinder, for, venstre. 1 stk	236,50
Bremsecylinder, bag, ens. 2 stk	324,00
Bremsebakker, bag. 1 sæt	256,00
Forhjulsløjesæt. 1 sæt	323,25
Styrearm til spindel, højre. 1 stk	96,50
Styrearm til spindel, venstre. 1 stk	96,50
Bolt, forfjeder - svingarm. 4 stk	39,85
Møtrik for do. 9 stk	2,25
Pakning til bagaksel. 4 stk	8,25
Bundmåtteunderlag, 2-dørs. 1 sæt	371,00
Platiner. 4 sæt	26,75
Ventilsibesæt, 1100 cc. 1 sæt	124,75
Bundplade, motorrum, højre. 1 stk	165,00
Bundplade, motorrum, venstre. 1 stk	165,00
Batteri, Danbrit, 60 amp. + til ven. 3 stk	390,00
Batteri, Danbrit, 60 amp. + til høj. 3 stk	390,00
Oliefilter, PH 2869, til 1300 cc. 3 stk	80,00
Oliefilter, CH 816 PL til 1100 cc. 6 stk	32,00
Tufanega håndrens, 4,5 l. 3 stk	187,50
Clips til pynteliste omk. kølergitt. 30 stk	3,89
Kromliste under fronthjelm. 1 stk	413,10
Motiv på fronthjelm, nederst. 1 stk	253,50
Motiv på fronthjelm, øverst. 1 stk	348,30
Forskærm, vens., ny m/ pasn.-fejl. 1 stk	400,00
Bagskærm, høj., ny, sr. MM og II. 1 stk	950,00
Forr. bagff. fæste m/ montpl., hjr. 1 stk	180,00
do , ven. 1 stk	180,00
Rep.-stk. B-stlp., van / picku., hjr. 1 stk	195,00
do , ven. 1 stk	195,00
Sparkepl., 4-d, / van / picku., hjr. 1 stk	139,50
do , ven. 1 stk	139,50
Rep.-stk, tværvange, w/ dn.kr.besl. 1 stk	177,25
do , m/ dn.kr.besl. 1 stk	270,00
Bundpanel, bag., inderste, højre. 1 stk	130,50
Bundpanel, bag., inderste, venstre. 1 stk	130,50
Bag. bagff. fæste, sal. / trav, højre. 1 stk	195,00
do , vens. 1 stk	195,00
Rep.-stk, bag dør, saloon, højre. 1 stk	168,75
do , venstre. 1 stk	168,75
Bundpanel, yderste, højre. 1 stk	221,25
Rep.-stk, indsk. bag. del. sal., hjr. 1 stk	210,00
do , venstre. 1 stk	210,00
Rep.-stk, indsk. n.forr. del. sal., hjr. 1 stk	126,00
do , venstre. 1 stk	126,00

Alle priser er stk priser incl. moms og alle varer er nye. Alt undtaget batterier kan sendes pr. efterkrav.

Henv.: A-1923 Klaus M. Sivertsen, Gl. Strandvej 116 A, 3050 Humlebæk, tlf./ fax 42 19 29 92, kun aften.

**FRISKT KAPATI!** Taket var redan choppat när Fredrik Tigerberg, med hjälp av pappa Leif, fick hem sin Morris Minor. 7,5 centimeter lägre än original ser bilen klart bättre ut än standard-Morris! Gangsterkåpsan är bemålad!



# MAXIMAL MORR

## Customiserad engelsman med Saab V4

Det är ganska vanligt att man skaffar sin första-bil innan man har fyllt körkort, för att ha något att skruva med. Objektet blir oftast körklart till dagen "K" som i körkort, men fungerar då oftast som bruksbil. Fredrik Tigerberg, 24-årig Lidköpingsbo, skyndade långsamt. Hans Morris Minor -58 var klar lagom då Fredrik fyllde 20! Tälamodet under byggets gång har gett resultat!

■ ■ ■ — Vi hade ju snackat i många år om att bygga en kul bil ihop, säger Fredrik och hans pappa Leif i munnen på varandra.

Båge fastnade för Morris redan på ett tidigt stadium.

— Vi åkte och tittade på en Morris Oxford som stod i Småland, men vi kom på att Minors vore en roligare bil att bygga på.

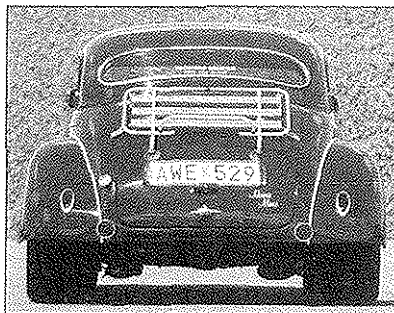
När Fredrik fyllt 17 hittade de en Minor i Göteborg.

— Ett påbörjat bygge! Taket var redan choppat och rostlagningen klar, men bilen saknade inredning, berättar pappa Leif.

När grabbarna fått hem bilen till Lidköping började de slipa den plåten.

— Sen slängde vi ut originalmotorn! Den var helrisig, berättar Fredrik.

Bilen förbereddes för lack omedelbart efter att hjulens passform provats ut. Originalfälgarna är bredade två tum fram och fem tum bak.



Pappa Leif jobbar som bil-lackerare, så han fick fylla färgsprutan med röd Candy Apple och lacka Morrisen innan motor och drivlina byttes i.

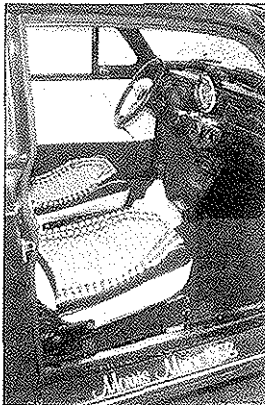
— Motorn gick ju bra att få! Vi ville ha en V4 därför att en V-motor ser snygg ut, och soundet blir bra

med ett utprovat avgassystem. Saab har hydraulisk koppling på V4:an, och det ställde till lite problem, men det löste vi, säger pappa Leif.

### Showstopper

■ Många som ser (och hör) Morrisen gissar på V6 eller till och med

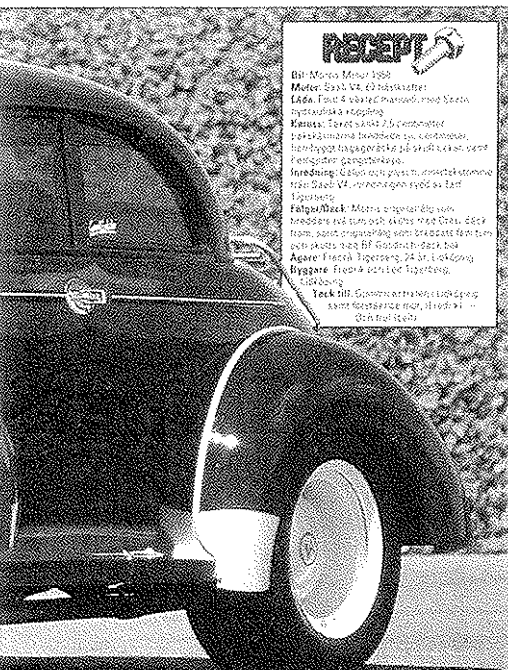
**ELEFANT-HACK!** Ja, nästan! Morrisens runda 50-talformer i kombination med tak-sänkning, breda bakdäck och en clean lack ger bilen ett fott utseende!



**OMBONAT!** Pappa Leif har sytt upp inredningen i galon och plysch, och Fredrik har monterat en lyftat tin bilstereo, Denon-bandare, Zachry-slutsteg samt JBL och MDS-högtalare står för väljudet. — Låter bra, men inget att tävla med, säger Fredrik!

V8, så motorjudet är rena Pavarottikonsernen!

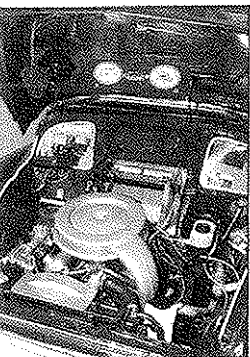
Inredningen syddes upp i galon och plysch. En Saab V4 fick släppa till stommen till innetraktet, som kläddes med beige plysch. 1991 var bilen äntligen klar, och godkändes av Bilprovningen.



## RECEPT

**Bil:** Morris Minor 1993  
**Motor:** 2000 cm<sup>3</sup> 40 hästkrafter  
**Elek:** Ford 4 växel manuell med 3-axels hydraulisk koppling  
**Karoseri:** Torax stål 2,5 kombi med 2-axelskåmsbå och 2-axels 2000 cm<sup>3</sup> motor, 1000 kg tyngd bärgningskraft på framaxeln och 1000 kg på bakaxeln  
**Inte:** 1400 cm<sup>3</sup> 2-axels 2000 cm<sup>3</sup> motor med 2-axels skåmsbå och 2-axels 2000 cm<sup>3</sup> motor  
**Fälg/Åck:** Motor 2-axels 2000 cm<sup>3</sup> motor med 2-axels skåmsbå och 2-axels 2000 cm<sup>3</sup> motor  
**Agare:** Fredrik Tjebk, 24 år, Långåker  
**Bygare:** Fredrik Tjebk, 24 år, Långåker  
**Tack till:** Gösta och Hans Tjebk för att jag kunde bygga bilen, Fredrik och Hans Tjebk

# MINOR



**HALV V8!** Saabs lilla V4 ser rätt ut på plats i Morrisens motorrum. Motorn fick plats direkt, men det blev lite problem med den hydrauliska kopplingen. Det var värt besväret! Motorjudot är enormt! Nästan lika rätt som en V8!

— Grabben ville åka på träff i Norge direkt, men det satte jag stopp för, skrattar pappa Leif.

— Släpper inte i väg honom på långresa innan vi provat ut bilen ordentligt först.

### En jättepokal

■ 1993 åkte Fredrik på sin första träff med bilen, till Trollhättan, och kunde åka hem med en jättepokal!

— Visst! Vann Peoples Choice! Fredrik är medlem i Nordisk Morris Minor Club, och bilen är mycket uppskattad i klubben!

— Visst! Fick Peoples Choice 1993, 1994 och 1995.

Fredrik åker omkring 500 mil om året och det har inte varit några problem hittills!

Nästa projekt för far och son Tigerberg blir en BMW 502 med V8.

— Farsan måste ju ha nå't kul att åka i också... ☐



**RYDLIGT!** Här finns det gott om plats för bagaget och pokalerna som odrik hämtar på träffarna!

Artiklen til venstre er lånt fra

## BILSPORT/23

og den er indsendt af  
A-1808 Erling Holmin

## INDEKS over tekniske artikler

### Nr. 87

Mærkning mod tyveri,  
side 10

1300 Allegro motor,  
side 32

### Nr. 91

Mærkning mod tyveri,  
side 7

### Nr. 93

Danske typegodkendelser,  
side 12

### Nr. 95

Forbedring af tændingssystemet,  
side 26

