

# NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



*Nr. 1 - Januar 1998*



Nordisk Morris Minor Klubb  
Postboks 28  
DK-5200 Odense V

World Wide Web:  
<http://home4.inet.tele.dk/lw/nmmk>

Stiftet i Oslo  
den 18. september 1978

Postgiro DK: 3 36 47 12  
Postgiro S: 456 90 67-4  
Postgiro N: 0806 6191 0841  
Fax: 62 62 26 32

---

Medlem af: The Worldwide Federation of Morris Minor Car Clubs

---

**Formand** Herluf Knudsen  
Postboks 28  
DK-5200 Odense V  
Tlf. 66 16 71 04

**Næstformand** Simon Marsbøll  
Gl. Kongevej 16  
DK-7442 Engesvang  
Tlf. 86 86 57 74

---

**Redaktør** Morten Westermann  
Tværgade 42  
DK-5750 Ringe  
Tlf. / Fax: 62 62 26 32

**Sekretær** Peder Mikkelsen  
Pejrupvej 30  
DK-5560 Årup  
Tlf. 64 47 26 04

---

**Kasserer** Hans Barkum  
Skolebakken 6  
DK-5800 Nyborg  
Tlf. 65 31 67 16

**Distributør** Lars Westermann  
Ruevejen 8  
DK-5750 Ringe  
E-mail: [lw@post4.tele.dk](mailto:lw@post4.tele.dk)

---

**Revisor** Bo Marschner  
Svejstrupvej 31  
DK- 8660 Skanderborg  
Tlf. 86 57 73 70

**Teknisk redaktør** Anton Kamp  
Østergade 17, Asferg  
DK-8990 Fårup  
Tlf. 86 44 32 00

---

Stof til bladet sendes til redaktøren.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer er den 20. februar 1998.

Tryk: Midtfyns Bogtryk, DK-5750 Ringe.

# NORMINOR



## NORGE

<b>Oslo</b>	Terje Sunnaas, Box 37, Hovseter, N-0705 Oslo 7, tlf. priv. 22 29 29 49, jobb 22 64 77 51.	<b>Klubmøde:</b>	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 telfelle det er spesielt program
-------------	---	------------------	---

## SVERIGE

<b>Norra Sverige</b>	Christer Wiberg, Nydalavägen 55, S-903 39 Umeå, tlf. 090 135 607.	<b>Jämtland</b>	Kåre Torfjäll, Övre Vattugatan 21, S-831 45 Östersund, tlf. 063-12 31 81.
<b>Dalarna</b>	Thomas Eriksson, Kråkbergsvägen 4, S-792 00 Mora, tlf. priv. 0250-15445, arb. 13530.	<b>Göteborg</b>	Matz Lundgren, Höganäsvägen 44, S-437 35 Lindome, tlf. 031-992 670.
<b>Väst Sverige</b>	Erling Holmin, Skoftebygatan 55, S-461 54 Trollhättan, tlf. 0520-72 907.		

## DANMARK

<b>Nordjylland</b>	Mogens Bjerre, Industrivej 40, DK-9690 Fjerritslev, tlf. 98 21 24 50.	<b>Midtjylland</b>	Svend Thorup, Egeparken 10, 1. tv., DK-8600 Silkeborg, tlf. 86 81 32 47.
<b>Randers</b>	Anton Kamp, Østergade 17, Asferg, DK-8990 Fårup, tlf. 86 44 32 00.	<b>Klubmøde:</b>	1. tirsdag i måneden kl. 19.00 i Medborgerhuset, Søvej 3, Silkeborg. Ring til kontaktpersonen på forhånd. Der kan være spesielt program!



---

## DANMARK

---

**Østjylland** Per Madsen,  
Frederikslystvej 18,  
DK-8723 Løsning,  
tlf. 75 65 04 09  
Mobil 40 78 97 59.

**Sdr. Jylland** Johannes Juhl,  
Lindvej 8, Overjerstal,  
DK-6500 Vojens,  
tlf. 74 54 74 96.

Per Sørensen  
Industrivej 22  
DK-6070 Christiansfeld  
Tlf./fax: 74 56 33 07  
Mobil tlf. 40 56 33 07

**Vestjylland** Karl Ove Sønderby,  
Sandgårdsvej 4  
DK-6880 Tarm,  
tlf. 97 37 29 42.

**Als** Poul Iversen,  
Mosevænget 5,  
DK-6440 Augustenborg,  
tlf. 74 47 21 81.

**Sydfyn  
og øerne** Lars Mikkelsen,  
Lundsgårdsvej 8,  
DK-5463 Harndrup,  
tlf. 64 88 12 03.  
Klubmøde: Sidste mandag i måneden kl. 19.30  
på Brobyværk Kro.

**Lolland-  
Falster &  
Møn** Dennis Hansen,  
Skovtoften 19  
DK-4800 Nykøbing F,  
tlf. 54 85 93 43.

**København** Teo Kaalund Guldbæk,  
Onsbjerg Alle 6,  
DK-2730 Herlev,  
tlf. 44 91 76 69.  
Mobil tlf. 44 43 86 99

Klubmøde: Sidste tirsdag i måneden kl. 19.00  
(ikke maj, juni, juli og august) i  
Medborgerhuset Pilegården,  
Brønshøjvej 17, indg. B

**Sydsjælland** Ketty Rasmussen,  
Sorøvej 484, Rislev  
DK-4700 Næstved,  
tlf. 53 73 65 49.

Klubmøde: 1. søndag i måneden kl. 19.30 på  
Sorøvej 484.

**Nordvest  
Sjælland** Max Christensen,  
Dalvænget 133,  
DK-4340 Tølløse.

Klubmøde: 1. tirsdag i måneden. Nærmere  
oplysninger hos kontaktpersonen.



**D**u sidder nu med Norminor i en helt ny indpakning. Et perfekt samarbejde og en masse gode idéer fra Jørn Jakobsen, har resulteret i dette flotte lay-out. Vi har bestræbt os på at gøre det så indbydende som muligt, og så håber vi at det kan få medlemmerne til at lave nogle gode historier om deres Morris, eller på anden måde bidrage med stof, så bladet også i fremtiden kan være interessant og sjovt at læse. God fornøjelse.

### Generalforsamling i NMMK

Den 21. marts afholder NMMK sin årlige generalforsamling, denne gang på Brobyværk Kro. Vi starter som sædvanligt med et stykke mad og slutter med det formelle. Mød op og deltag i debatten. Det plejer at være hyggeligt.

### Lotteriet

Morris'en som skal være hovedgevinst i klubbens store lotteri til sommer, er ved at være klar. Peder fortæller i dette nummer om karosseriarbejdet og renoveringen af undervognen. Bilen er klar til lakering og i

starten af marts, går bestyrelsen og de andre indvolverede i gang med at samle den.

Den skulle gerne være klar, så den kan blive præsenteret på forårets træf, så rigtig mange får mulighed for at tage den i øjesyn.

### Sorte nummerplader

Her pr. 1. januar er det blevet muligt for de danske »gammelbil-entusiaster«, at gøre deres køretøj endnu sjovere; nemlig ved at forsyne dem med tidstypiske nummerplader.

Samtidig med, at der er indført tvungent periodisk syn hvert andet år af køretøjer, der er mere end 4 år, er der åbnet mulighed for, at få sit køretøj omregistreret til veterankørsel, hvis det er indregistreret første gang før 1960. Det må så kun anvendes til lejlighedsvis kørsel, men skal så kun til syn hvert 8. år.

Dette og meget mere kan du læse om i dette nummer af Norminor.

*Morten Westermann*

6  
KALENDEREN

---

**JANUAR**

---

**Tirsdag den 27.**

Klubmøde på Pilegården, Brønshøjvej 17, indgang B. Kl. 19.00.  
*København*

**Onsdag den 28.**

Filmkväll JVBK's lokal på Skolg. 39 A i Ösd. kl. 19.00.  
*Jämtland*

**Torsdag den 29.**

Klubmøde kl. 19.30 i Nygade 23, Åbenrå.  
*Als og Sønderjylland*

---

**FEBRUAR**

---

**Søndag den 1.**

Filmkväll i Sundsvall kl. 17.00. (British car contact). För info ring Ove Ajdén på tel. 060-56 55 90 / 15 08 20.  
*Jämtland*

**Søndag den 7.**

Årsmøde hos Per Madsen  
*Østjylland*

**Week-enden den 21.-22.**

Primustreff ved Stangebrøtt.  
*Oslo*

**Tirsdag den 24.**

Klubmøde på Pilegården, Brønshøjvej 17, indgang B. Kl. 19.00.  
*København*

**Onsdag den 25.**

Filmkväll JVBK's lokal på Skolg. 39 A i Ösd. kl. 19.00.  
*Jämtland*

**Lørdag den 28.**

Bowling kväll på bowlinghallen i Ösd. kl. 17.00. Gratis för medlemmar.  
*Jämtland*

---

**MARTS**

---

**Lørdag den 21.**

Generalforsamling på Brobyværk Kro.  
*NMMK*

**Onsdag den 25.**

Filmkväll JVBK's lokal på Skolg. 39A i Ösd. kl. 19.00.  
*Jämtland*

**Torsdag den 26.**

Klubmøde kl. 19.30 i Nygade 23, Åbenrå.  
*Als og Sønderjylland*

---

**APRIL**

---

**Søndag den 5.**

Filmkväll i Sundsvall kl. 17.00. (British car contact). För info ring Ove Ajdén på tel. 060-56 55 90 / 15 08 20.  
*Jämtland*

**Lørdag den 18.**

Temedag om klargøring. Midtjysk Klargøringscenter i Herning.  
*Vestjylland*

---

**MAJ**

---

**Week-enden den 15.-17.**

Fjorden rundt. Minitræf.  
*Vestjylland*

**Torsdag den 28.**

Klubmøde kl. 19.30 i Nygade 23, Åbenrå.  
*Als og Sønderjylland*

---

**JUNI**

---

**Week-enden den 6.-7.**

Golden Jubilee på Blenheim Palace ved Oxford.  
*MMOC*

**Week-enden den 12.-14.**

Minitræf.  
*Sydbyn og øerne*

---

**JULI**

---

**Onsdag den 8. - søndag den 12.**

Sommertræf i Tarm.  
*Vestjylland*

**Fredag den 31. - søndag den 2. august**

Minitræf et sted i Sønderjylland. Nærmere information følger.  
*Als og Sønderjylland*

**Fredag den 31. - søndag den 2. august**

Jubileumstræff i Rättvik. Mere info ved Mikael Eriksson tel. 063-10 41 67.  
*Jämtland*



# Generalforsamling 1998

**Der indkaldes hermed til generalforsamling i Nordisk Morris Minor Klubb lørdag den 21. marts 1998.**

*Morten Westermann*

**A**rrangementet foregår på Brobyværk Kro, der ligger på Marsk Billesvej 15, 5672 Brobyværk. Tlf. 62 63 11 22.

## Dagens Program

Vi starter kl. 11.00 med »koldt bord med lune retter« til en pris af 100,- kr pr. pers. Øl og vand afregner man selv. Klubben refunderer fægebilletter til kontaktpersonerne.

Selve Generalforsamlingen starter kl. 12.30.

## Dagsorden

1. Valg af dirigent og referent
2. Formandens beretning
3. Fremlæggelse af regnskab
4. Lokalgruppernes beretninger
5. Eventuelt.

## Sådan finder du frem

Kommer man fra Jylland drejer man fra motorvejen ved afkørsel 54 ved Vissenbjerg og følger vej 335 igennem Vissenbjerg, Tommerup St. og Tommerup til man når Brobyværk.

Fra Sjælland kører man fra motorvejen ved afkørsel 51 (en stor rundkørsel) og vælger vejen mod Nr. Broby. Denne vej går gennem Skt. Klemens og Fangel og møder vej 335 i Nr. Broby, som man så følger til Brobyværk.

Hvis der skulle være nogen som er interesseret i at overnatte på kroen, er der en tilbudspris til klubbens medlemmer på 450 kr for et dobbeltværelse incl. morgenmad.

## Tilmelding til generalforsamling 1998

Antal personer                      Spisning. 100,- kr. pr. person                      Generalforsamling

Medlems nr.

Navn:

Adresse:

Kuponen sendes til Nordisk Morris Minor Klubb, Postboks 28, 5200 Odense V. En tilsvarende blanket findes på WWW: <http://home4.inet.tele.dk/lw/nmmk> Tilmeldingen skal være os i hænde senest den 1. marts 1998.



## Østjylland

*Per Madsen*

**G**odt nytår til alle. Søndag den 7. februar afholder Østjylland årsmøde hos Per Madsen.

### Dagsorden:

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

Tilmelding skal ske på tlf. 75 65 04 09 eller mobil tlf. 40 78 97 59.

Østjyllands kontingent er stadig 50 kr om året pr. husstand. Dette kan betales ved et klubmøde til kassereren John Rasmussen eller under-tegnede. Det er også tilladt at sende en check.

## 8 København

### Ny kontaktperson i København

**S**å er tiden inde til at der kommer nye kræfter og ideer til, hvis vi fortsat skal holde vort aktivitetsniveau. Derfor ønsker jeg Teo Kaa-

lund Guldbæk tillykke med jobbet, idet jeg ønsker ham alt mulig held og lykke med opgaven.

*Dirk Tønnesen*

## Oslo

### Primustreff 1998

*Olav Bjørge*

**W**EEK-enden den 21.-22. februar 1998 ønsker Oslo-gruppa nok en gang velkommen til Primus-treff.

Treffen vil i år som i fjor foregå ved Stangebrøtt i Rømskog ca. 115 km øst for Oslo like ved svenskegrensen.

Reiseruten vil bli som følgende. Møteplass for de som kommer via Oslo blir Hydro /







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 mot Halden, Ørje, Jaavald og Rømskog.

Møtetid Rømskog vil bli ca. kl. 10.00. Starttidspunkt Gjelleråsen vil være kl. 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. Da vi har utvidet teltstørrelsen betraktelig, kan vi ta i mot mange flere »primussere« enn før. La derfor dette være anledningen dere har ventet på. Av aktiviteter kan nevnes skitur, pilkekonkurranse, startkonkurranse.

På lørdags kvelden samles vi rundt åpen varme (stort bål) hvor vi hygger oss med god mat og godt drikke samt sang og gode historier hen imot den tid da »bayer'n« fryser fast på bakken.

#### Husk på:

Varmt undertøy (ull), vindtett ytertøy lue, votter, skjertif, varme støvler, Tøyombytte (om man skulle bli våt), skier, staver, pilkeutstyr, PRIMUS, sovepose, liggeunderlag, snekjeder, skoffe.

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

Påmeldingsfrist 1. februar.

Vel møtt.

9

## Golden Jubilee 1998

**Sammen med kalenderen og medlemslisten udsendte vi også en tilmeldingsblanket til Golden Jubilee Celebration**

*Herluf Knudsen*

Ingen tvil om at det bliver hovedattraktionen i England i 1998, med forventet deltagelse fra det meste af verden.

I bestyrelsen for NMMK kunne vi vælge mellem to tilmeldingsformer. Kollektivt, som betød at man skulle tilmelde sig NMMK og vi skulle sende tilmeldinger og penge til England - eller individuelt, som så betyder at hver enkelt interesseret selv sørger for tilmelding og betaling. Vi har valgt den indivi-

duelle tilmelding.

Det skal her tilføjes at medlemmer af NMMK som også er medlemmer af den engelske Morris Minor Owners Club (MMOC) bedes anvende den tilmeldingsblanket der kommer i »Minor Matters« i januar / februar nummeret, hvis de vil nyde godt af den rabat på træfgebyret som medlemskab af MMOC giver. Flere tilmeldingsblanketter kan fås ved henvendelse til klubben.



## Her skal træffet foregå

Blenheim Palace og den omgivende park er the Duke of Marlborough's hjem og fødested for sir Winston Churchill. Det ligger ikke langt fra Cowley, hvor Morris'en blev lavet. Den nærmeste større by er Oxford. Hele træffet bliver dækket af pressen, både den skrivende og TV.

## NMMK får en stand på Golden Jubilee

Vi er blevet tilbudt at lave en stand med nogle af NMMK's biler og regalia lørdag og søndag fra kl. 10.00 til 16.30, samt et tilbud om at deltage i et venskabeligt Minor Push / pull konkurrence. Det har vi valgt at sige tak til, da vi regner med at kunne samle folk nok til at deltage.

På vores stand må der ikke

sælges mad eller drikke - dette er pålagt af administrationen på Blenheim Palace. Der vil week-enden igennem være forskellige venskabelige konkurrencer, udstillinger og underholdning. Præcis hvor meget af det forskellige vil man ikke rigtig ud med, da der skal være plads til overraskelser.

## Camping

Der vil være et område af parken sat af til camping, som er åbent for NMMK medlemmer (står under acomodation på tilmeldingsblanketten). Ønsker man ikke at campere på området, sætter man et kryds i rubriken under og man vil så fra engelsk side sende information om andre muligheder i området. Det er selvfølgelig også

tiladt selv at finde andre måder eller steder at bo.

Hvis man ønsker at ankomme til træffet fredag den 5. juni om aftenen, skal man være klar over at porten ved Blenheim Palace bliver lukket kl. 22.00 og at motor-kørsel i parken derefter er forbudt.

Det var det meste om England for denne gang. Skulle der være yderligere spørgsmål vil vi i klubben gerne prøve at svare og ellers er her en adresse i England, hvor man kan spørge. Det er på træffets organisatorer:

*Ian and Sue Portsmouth  
20 Beechwood Avenue  
Woodley, Reading  
Berkshire, RG5 3 DG  
Tlf og fax 0118 - 96 18 448*

## Til Golden Jubilee via Frankrig

Så lidt for dem der vil køre over Frankrig til England. Turen til Champagne distriktet som Chris og Mary Hall inviterede til bliver til noget. Vi skal møde dem og andre Morris-entusiaster i Châlons-en-Champagne, som er en by i det nordøstlige Fran-krig. Der er en 4-stjernet





campingplads (som jeg endnu ikke kender navnet på), og både dyre og billige hoteller.

Der er lagt op til arrangementer onsdag den 3. juni og torsdag den 4. juni, men folk vil ankomme til byen allerede fra søndag den 31. maj. Fredag den 5. juni kører vi fra Châlons tidligt om morgenen for at ankomme til Golden Jubilee i England.

Det er endnu usikkert om der kan skaffes gruppebilletter over den engelske kanal. Der kommer yderligere besked i løbet af januar måned, så for at være på den sikre side skal man nok selv sørge for billetter.

## Program for arrangementet i Frankrig

### Tirsdag den 2. juni

vil folk mødes til en aperitif og hilse på hinanden.

### Onsdag den 3. juni

vil der blive kørt en tur i Morris'erne. Derefter tages på en bådtur på floden Marne - picnic på flodbredden (indendørs hvis det regner). Derfra køres til Champagnehuset Adam Garnotel, hvor der bliver rundvisning og prøvesmagning. Her hentes også den champagne med specielle Morris-etiketter,

som skal med til England.

### Torsdag den 4. juni

bliver der en jubilæumsmiddag i Châlons. Der er reserveret et godt sted med parkering til bilerne og kønne haver, hvor der kan tages billeder.

Dette er foreløbig informationerne om turen til Frankrig.

## Turen fra Danmark til Frankrig

Der er nogle stykker som har tilmeldt sig denne tur på forhånd og er der flere der vil med kan det nås endnu. Min foreløbige plan for turen er som følger:

Afgang fra Kruså Camping mandag den 1. juni om morgenen med ankomst til Châlons tirsdag den 2. juni om aftenen, en distance på ca. 1100 km. Det lyder umiddelbart af meget at skulle køre det på 2 dage, men efter at have talt med flere - også nogle med børn - mener jeg nok at det kan lade sig gøre. Vil man foretrække at køre på andre dage, eller for sig selv, er man selvfølgelig velkommen til det.

I øvrigt modtages forslag til fællesture gerne, da det

trods alt er sjovere at følges nogle stykker. Læs også om Urban Mattsons tur fra Sverige til England.

## Familieophold på Englandsturen

Man har i England fundet nogle familier, som har plads og overskud til at have nogen boende og til at agere værter ved de begivenheder som foregår i 1998.

Skulle der være nogen fra NMMK som med sin familie kunne tænke sig at bo hos en engelsk familie i forbindelse med træffene, bedes I henvende jer rimeligt hurtigt og helst inden 1. marts, af hensyn til planlægningen derovre. Der er heller ikke ubegrænset mange pladser at tage af.

Det vil også være vanskeligt at holde større grupper samlet, da værtsfamilierne ikke bor i samme gade eller by. Når man er blevet sat sammen med en værtsfamilie, er det op til én selv at finde ud af resten. Altså: hvor mange er I, hvilket træf vil I til og hvornår er det. De data vil vi meget gerne have hurtigst muligt, så vi kan sende dem videre til England.



## Det börjar dra ihop sig!

1998 är här och vi har en liten bil som fyller femtio år i år

Urban Mattsson

Som har framgått från tidigare Norminor och i utskicket samtidigt med almanackan så kommer det stora universella firandet att ske 6 - 7 juni, Blenheim Palace, Oxford. Brittiska MM-klubben förbereder sig som bäst just nu och de räknar med en stor tillströmning av utländska gäster. Det torde väl bli närmare 10 000 än 5 000 Morris Minor där. Det kan man väl inte missa????

Vi ska väl inte göra dem besvikna? De nordiska bilarna måste ju vara med de också! Jag lovade på Hortenträffen att jag skulle titta på vilka resemöjligheter det finns - och till vilket pris.

Preliminära prisuppgifter från Scandinavian Seaways enligt följande:

Utresa från Göteborg 30/5, återresa från Harwich 9/6, 2 personer + bil och del i 4-bärdshytt (ej kölsvinshytt) kostar: 4.300 t o r - varje person kostar 1.650 t o r.

Alternativa datum är utresa 4/6 till Newcastle och hemresa 9/6 enl ovan. För den som vill göra en riktig snabbvisit går det att ordna hemresa 7/6 från Harwich - men den båten lämnar kaj 14.00 och det är en bra bit från Oxford till Harwich (minst tre timmar).

Ovanstående priser gäller för en gruppbokning på de förstnämnda dagarna och det kräver minst 20 personer. Om man vill resa på någon av alternativdagarna blir priset någon hundralapp högre.

Vid kontakt med rederiet i början av december hade det redan nu börjat bli bokningar på de här båtarna så det är lite brådis om vi blir många.

Jag försöker att hålla ihop en gemen-sam bokning och för den skull vill jag veta så fort som möjligt hur många vi blir - allra senast i slutet av januari måste jag göra en preliminärbokning.

### Det här måste du ju naturligtvis vara med på!

Så här gör du: Anmäl till mig

\* Antal personer

\* Antal bilar

\* Utresedag från Göteborg

\* Hemresedag från Harwich

**SENAST 31/1 1998**

på: tel: 08-540 208 35

E-post: uob.skog@swipnet.se

Urban Mattsson

Skog, Rännilen 1

184 91 ÅKERSBERGA

PS! Priset och resättet som beskrivits här är det bästa erbjudandet just nu. Naturligtvis så pågår förhandlingar fortlöpande så det kan komma att bli billigare.





# Lotteribilen

**NMMK har købt en 2-dørs Minor fra 1958. Den skal renoveres og indregistreres inden træffet i 1998, hvor den bliver hovedgevinst i klubbens jubilæumslotteri. Renoveringen følges her i NORMINOR.**

*Peder Mikkelsen*

**Der er indtil videre følgende sponsorer:**

Nordisk Morris Minor Lager

Morris Minor Specialværksted

Bred Autolak

Terje Sunnaas

Frederiksens Auto ApS.

Karosseriet er nu lavet helt færdigt for pladearbejde. Det var en utrolig fin bil Simon fik fat i. Der havde kun været svejst lidt i bilens højre side tidligere. Det var dog her bilen trængte igen, ligesom der var rust i bilens venstre side og under forskærmenes befæstelse ved dørstolperne var der store huller. Utroligt nok var tværvangen som fabriksny. Jeg tror, det er den første bil, jeg har set i mange år, hvor den ikke er blevet skiftet tidligere eller skulle skiftes.

Motorrummet var totalt intakt uden den mindste antydning af rust. De små vanger under bagagerummet og den forreste bagfjederkonsol i højre side måtte jeg dog skifte ud. I højre side har jeg ligeledes skiftet hulpladen ved dørtrinnet. Den har fået nye lange sidepaneler og indvendige bundpaneler i begge sider. Donkraftbeslag er også fornyet. Bagskærmflangerne er



udskiftet, hvor der var behov.

Vi har valgt at give bilen 4 nye stålskærme. Fronten og kofangernes dækplader (den lakerede del) er også nye af stål.

## Typisk ved andre renoveringer

De fleste biler vi får ind til renovering er meget mere rustne end klubbilen. Jeg vil ikke her gennemgå en komplet renovering, da bladet så skulle være på mindst 100 sider, men prøve at give et par gode ideer.

Når karossen er totalt adskilt starter jeg altid med tværvangen. Her monterer jeg altid en hel vange komplet, ikke noget med repstykker eller udskiftning af dele på vangen. Herefter fortsætter jeg med bunde, nye langvanger og reparationer omkring bagfjedrenes



forreste beslag. Her skiftes bunden et godt stykke uden om beslaget, der først fjernes (husk at male grundigt). Det er meget vigtigt at beslaget sidder rigtigt. Ellers kommer bilen til at køre skævt.

Panelerne under siderne monteres udefra og ind - ikke omvendt. Ellers skal du være mere end heldig hvis sparkeplader og U-profiler kommer til at passe.

14 Skal du udskifte de forreste dørstolper, så skru de nye på dørene og sæt dørene op på plads i bilen. Når dørene sidder rigtigt punktes dørstolpen fast. Døren fjernes og stolpen kan svejses færdig. Har du først fået dørstolpen monteret forkert er det en meget kedelig sag. Døren fra naboens hønsehul vil dog i de fleste tilfælde kunne tilpasses med en stik-sav.

Når jeg monterer forsikringskærm på bilerne har jeg altid dørene siddende i og jeg er meget omhyggelig med at døren sidder pænt. Herefter monterer jeg skærmen så den passer til døren, samt til front og forklap. Er du i gang med at renovere et karosseri, er du altid velkommen til at til at ringe til mig og spørge hvis der er noget du er i tvivl om.

## Stål eller glasfiber ?

Til klubbilen har vi valgt at udskifte alt nyt med stål. Går vi 5 - 10 år til-

bage solgte jeg 7 glasfiber dele hver gang jeg solgte i stål. I dag er det omvendt her ved mig. Hos Anton har de oplyst, at der i dag sælges halvt stål og halvt glasfiber. Stålskærmene er jo blevet meget billigere end de tidligere var. Stålskærme er nemmere at få til at passe ordentligt, men min holdning er, at jeg hellere ser at man sætter glasfiberskærme på ved en reovering og så ofrer mere på bremses og spindler, så det virkelig er i orden, hvis der er grænser for hvor mange penge man kan og vil bruge.

## Klubbilen.

Alle dele til bilens under-vogn, bremses, styretøj og bagtøj med fjedre er adskilt, rengjort, malet og der er monteret nye dele. Bilen bærer overalt præg af ikke at have kørt mange kilometer. Alle skruer og bolte er intakte og kan skrues fra hinanden. Det største arbejde har været rengøring. Hele



bilen har været over-sprøjtet med olie og den tidligere ejer har tilsyneladende boet på en markvej, så jeg tror vi har skrabet og børstet et helt trillebørlæs blandet jord og olie af bilen, men inde under kommer den originale maling til syne.

## Bagtøjet

Bagtøjet har været totalt adskilt og rensat. Bagakselrøret er blevet tjekket for rust, alle pakninger, o-ringe og pakkåser er udskiftet med nye.

Der er monteret nye dragebånd og anslagsklodser og samtlige gummibøs er udskiftet. I øvrigt med de nye Anton selv får produceret. De virker helt anderledes end de gamle fra England, (der har fået mange drøje hug gennem tiden på grund af kvaliteten), så jeg har store forventninger til at de nye holder længere. Jeg tror dog at nogle af de problemer der



har været, delvis skyldes at folk ikke har monteret bøs-sene rigtigt, således at man bare har spændt det hele sammen når bilen stod opklodset med hjulene aflastet. Bilen skal ned på hjulene og man skal op og stå på dørtrinnet og gyngede med bilen, inden man spænder færdig. Vær også opmærksom på at gummibøssene skal helt ind på plads inden man samler. Hvis man spænder gummibøssene ind, vil man ofte ødelægge dem.

Skifter du selv pakdåserne i baghjulnavene, har Simon lavet en fin beskrivelse i Norminor nr. 107. Vær dog meget opmærksom på at pakdåserne kommer helt ned på plads. De skal sidde 4-5 mm længere nede end lejet, ellers bliver navet utæt for olie. Dette har jeg set være galt rigtig mange gange, også selv om det var monteret hos en mekaniker.

## Styretøjet

Styretøjet har vi haft skilt totalt ad. Vi har givet bilen 2 nye nederste ledhuse ved spindlerne og gummimanchetterne ved tandstang og styrekugler er udskiftet. Alt på denne bil er utrolig fint og vi kan se, at man har været rigtig gode til at smøre.

## Typisk ved andre renoveringer

Spindlerne er et forsømt område på rigtig mange Morris 1000. Folk er alt for dårlige til at smøre dem. De skal ikke kun smøres 1-2 gange om sommeren når det er godt vejr. De bør smøres mindst 1 gang om måneden og det er meget vigtigt om vinteren, da der ellers kan komme vand og salt i gevindene. Rigtig mange vil komme til at reparere her i forbindelse med det periodiske syn. Er selve spindelen slidt i gevindet skal den kaseres. Gevindet skal se pænt ud. Det skal være ca 2 mm bredt. Det starter med at blive slidt spidst for herefter at forsvinde. Du kan prøve at skruet et nyt ledhus på spindelen og sætte den op i en skruestik, hvor du (forsigtigt) spænder om ledhuset. Prøv herefter at rokke med selve spindelen. Er der slør vil de blive kasseret til syn. Det er det nederste led der er det farligste, da det er det der kan falde af, men begge skal selvfølgelig være i orden. Er spindlerne slidt, så køb nye og køb dem af en ordentlig kvalitet, der er nemlig en masse faste vinkler der skal være i orden og jeg er blevet præsenteret for nye spindler,

hvor akslen til navet var monteret 30% skævt i. Det er en fast vinkel der ikke kan ændres. Når du får sporet din bil vil man i de fleste tilfælde kun få justeret forhjulenes spidsning (toe-in) men der bør også chekes bilens camber, som er forhjulets hældning udad foroven. Positiv camber på Morris 1000 er 1 grad.

Bilens castor er styrboltens hældning bagover foroven. På Morris 1000 er den 3 grader

King pin inclination. er styrboltens hældning indad for oven. På Morris 1000 er den 7,5 grader

Toe-in er forhjulenes spidsning. I følge værkstedshåndbogen er den 2,5 mm. Dette er imidlertid målet for diagonaldæk. Når vi kører på radialdæk rettes dette mål til 1 mm.

Bilens camber + king pin inclination afhænger af hinanden. Vinklen kaldes kombinationsvinklen. Den er fast på spindlen og flytter man det ene mål flytter det andet med. Det er derfor meget vigtigt at spindelen er fremstillet rigtigt.

Peter Ostenfeld

Morris Minor  
Traveller  
1969









## Idag er jeg glad for at jeg ikke opgav OV 23 838

Peter Ostfeld

**N**år man bliver 18 år har de fleste et ønske om at der med det ny erhvervede kørekort også følger en bil. Sådan var det også for mig, men ikke en hvilken som helst bil, det skulle være noget specielt. Med det for øje, begyndte jeg så småt at se mig omkring.

Der gik da heller ikke mange uger, inden min far ringede, og sagde at han havde set en rigtig god bil ved en forhandler i nærheden. Det lød jo godt, der var bare et problem; det var en Volvo 142 fra 70'erne. Nu havde jeg godt nok lidt svært ved at se det specielle i den model, (det skulle da lige være den hyletone, der altid kommer, hver gang sådan en kører forbi). Så vi ledte videre, og da vi kørte afsted næste gang, var det for at se på en bil, som fremover skulle vise sig at give mig så utroligt mange glæder og sorger.

Bilen var en Morris Minor Traveller fra 69, nysynet, ny-lakeret, næsten ikke svejset og med et kilometertal på 77.000.

Se, det var en bil med stil, og træværet gjorde det bare endnu mere perfekt (og praktisk!). Fra første øjeblik jeg så bilen var jeg solgt, jeg måtte bare ha' den. Efter en tur i min bank, som var med på ideen, var den købt.

Nu blev der kørt kilometer som aldrig før, og da jeg sidst på sommeren skulle aftjene min værnepligt, kørte den mig trofast frem og tilbage mellem Århus og Aalborg. Men i marts måned 93, kom det skæbnesvangre tidspunkt, hvor naturkræfterne oversteg mine evner som bilist. Vejen var glat; hvorefter bilen og jeg røg i grøften med et ordentligt brag, og da vi endelig holdt stille, i det som absolut må have været Danmarks dybeste grøft, var det eneste man kunne høre, den ukuelige A-motor, som var ved at spise sig vej igennem køleren. Selv om jeg på det tidspunkt troede, at det kun var en bil, og at det var godt at der ikke var sket noget med mig selv, kunne jeg ikke lade være med at tænke på, at det var min skyld, at den måske var på vej i skrotpressen.

Efter at have talt med min far, som lovede at han nok skulle bistå med råd og vejledning, (for ikke at tale om



garage og værktøj), tog jeg beslutningen om at genopbygge bilen.

Nu fulgte en total adskillelse, indtil der kun var den rå karosse tilbage. Idet bilen rustmæssigt var i god stand, (en af grundene til at det kunne svare sig at lave den!), bestod karroseriarbejdet i udskiftning af div. bulet og krøllet plade.

Hvad angår bagskærmene, så var det en glimrende lejlighed til at få udskiftet dem fra glasfiber til stål (desuden har jeg aldrig været vild med den døde lyd der kommer, når man banker på dem).

Forskærmene havde min far liggende fra hans gamle saloon, den ene var godt nok til den lille blinklygte, men efter lidt filearbejde, var det klaret. Motorhjelme og

front fandt jeg på et stumpemarked, (store ting er altid meget billigere sidst på dagen! ).



Pladerne inden i træværket har jeg lavet af 1,5 mm søvandsbestandigt aluminium. Det er samme tykkelse som de tidlige Travellers, og skulle nok hjælpe lidt på de grimme buler der kommer, når noget triller rundt bagi. Træværket er jo det, som

skiller denne bil ud fra næsten alle andre biler, og det var også det som voldte mig størst problemer.

Med hensyn til anskaffelsen, så har vi jo nok allesammen hørt skrækhistorier, om folk der har bestilt træværk i England, og derefter fået noget hjem, som stort set kun kunne bruges til pejsen! Det skulle ihvertfald ikke ske for mig, så jeg bestilte en rejse til London, retur for 800,- hos Bennys busrejser.

Nu lå det bare sådan, at ham som lavede træværket boede i nærheden af Dover.

Så det krævede yderligere en rejse; først med to undergrundstog og derefter med to regionaltog. Dette er heller ikke noget

problem, når man skal ned for at købe træværket, næ! Det svære er at komme tilbage til hotellet, med to komplette sider tapet sammen på den ene skulder, og to bagdøre, to tagreuder og div. træafstivninger på den anden skulder. Undervejs

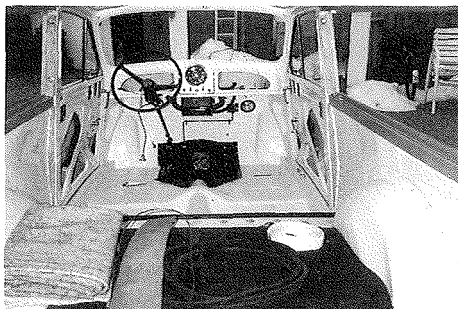


prøvede jeg også andre former for transportmidler, og jeg kan nævne at det førnævnte ikke kan være i den nok så kendte Londontaxi !! (men det var tæt på).

Nå men jeg kom da til hotellet, og et par dage efter til Århus, der var heldigvis ikke ret mange med Bennys bus den uge.

At montere træværket er ikke noget man gør på en weekend, ihvertfald ikke hvis man forventer en nogenlunde tilpasning af døre, taglinier, vinduer og en hel del andre ting. Jeg gjorde selv det, at jeg samlede træværket, som en enhed på bilen. Derefter sømmede jeg tag og tagrende på. Jeg havde nu en enhed, som kunne løftes af bilen. Fordelen ved dette var dels, at der så kunne blive lakeret på de flader af karosseriet, som vendte ind mod træværkets og dels

at der under tilpasning af inderskærme og lign., kan gives mere plads til svejsning og retning. Efterhånden bliver man helt ekspert i at tage træværket af og på, men det var nu et meget hyggeligt arbejde, og jeg syntes da



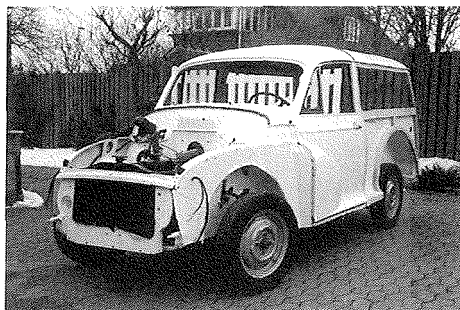
også, resultatet er blevet helt godt.

Jeg var nu kommet til et punkt i min restaurering, hvor jeg syntes, bilen var blevet for god til det gamle indtræk. Jeg tog chancen og købte en komplet kabine hos et firma i England (Bennys Busrejser igen), når det nu skulle være,

kunne jeg lige så godt købe deluxe udgaven. Det betød at der var læder sidde- og rygflader, armlæn bagi, solskærm i begge sider og beklædning i bagagerummet. Jeg kan kun sige, at jeg var meget tilfreds med kvaliteten, både hvad angår deres materialevalg, syning og tilpasning. Desuden får sæderne, nu efter 19.000 km, en flot patina.

Når jeg ser tilbage på de 3 1/2 år det tog mig at lave bilen, må jeg indrømme at der var perioder, hvor jeg syntes det hele var uoverskueligt, og at det ikke var det værd. Idag er jeg derimod utroligt glad for at jeg ikke opgav, og

solgte den som endnu en i rækken af halvfærdige projekter man ofte ser til salg.





## Historien om »Oda«

**Jeg er blevet opfordret til at skrive en artikel til bladet om min nyerhvervede Morris, med navnet »Oda«.**

*Ingeman Sylvestersen*

**D**er er sikkert mange, som ved hvilken bil det er og hvor fin og flot den var. Men den er ikke så fin og flot i skrivende stund, men det skulle den gerne blive igen. Det vil jeg vende tilbage til, for jeg vil starte med at fortælle, hvordan jeg kom til at eje »Oda«.

Det hele startede med at jeg var ude at køre i mine svigerforældres Morris pick-up (Mr. Morris). Jeg har altid syntes, at det var en flot bil, sådan en Morris, men har altid bildt mig selv ind, at det var noget værre gammelt skrammel at køre i. Men der tog jeg gruelig fejl - for en Morris kører meget godt.



Derefter blev jeg klar over, at det var sådan en bil jeg skulle have at drøne rundt i.

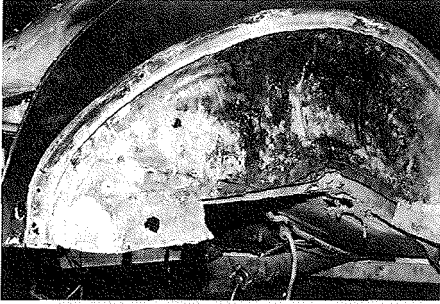
Så begyndte jeg at kigge i

div. blade og sagde til min svigerfar, at jeg var interesseret i en Morris, og han måtte gerne se og lytte til om der skulle være én der havde en Morris til salg. Som sagt, så gjort. Kort tid efter ringede Karl Ove og sagde, at han havde set, at der var en Morris til salg i Esbjerg. Jeg tog telefonen og ringede til manden og aftalte at vi kom ned og kiggede på Morris'en. Den var ikke særlig pæn at se på, men den kørte godt. Karl Ove begyndte at slå på vanger og div. med en skruetrækker, men vi fandt ingen rust nogen steder. Men vi kunne se at der skulle skiftes en skærm og et

udstødningsrør. Vi kunne også se at der var svejset lidt i bunden, ca. 10 cm fra de bageste fjederophæng. Det mente vi ikke at den kunne synes med, så vi ville ikke give så meget for bilen. Manden var ikke til at pres-

se, så der blev ingen handel denne gang.

Jeg ringede til »Dr. Morris« på Fyn, for at høre om



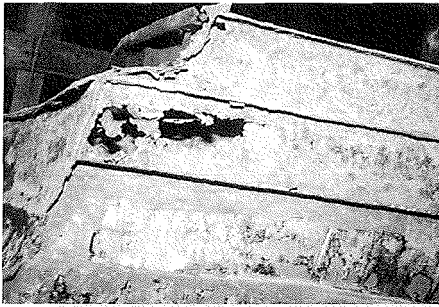
Vi handlede, og aftalte at vi kunne køre i hans navn, indtil vi havde fået »Oda« synet. Så kom den store dag,

han havde en Morris jeg kunne købe, men det havde han ikke. Han vidste hvor der stod en Morris, som var utrolig flot, og der skulle kun skiftes en bagvange og svejset et par små huller i bunden. Dr. Morris fortalte, at han havde set bilen i Esbjerg, og mente at den var meget ringere end »Oda«. Jeg fik telefonnummeret på ejeren og fik aftalt et tidspunkt, hvor vi kunne se på »Oda«.

Vi fik set på bilen, og som Dr. Morris havde fortalt, var den meget flot. Vi syntes ikke der var nogen grund til at finde værktøj frem og begynde at slå i bunden og på vangerne, for det havde jeg forstået på Dr. Morris, at det havde han gjort. Han havde også sagt hvor meget bilen ca. skulle koste. Det syntes vi var meget rimeligt, da der ikke skulle laves så meget !

hvor vi skulle lave vangen og hullerne i bunden. Jeg havde lånt en lift, for vi mente at vi nemt kunne nå det på en week-end.

Vi begyndte at skille bilen ad, men da vi fik bagtøjet af, kunne vi se at der også var



noget i højre inderskærm der skulle laves. Vi tog skærmen af og begyndte at tælle lapper men stoppede da vi nåede 17 !

Så kiggede vi i venstre inderskærm - der var der også lapper, men knap så mange. Vi begyndte at skrabe gammel textyl af, og kunne så se ind i bilen !

Bunden var gennemtæret flere steder og det meste måtte skiftes ud. Der er også skiftet store dele af de forreste inderskærme.

På et tidspunkt så det hele så håbløst ud, at jeg havde lyst til at skrotte det hele. Det var ligemeget hvor jeg kiggede eller rørte, så var der rust der skulle laves. Så der er blevet bandet og svovlet meget.

Min familie herhjemme var også godt træt af det, for jeg var næsten aldrig hjemme, da det mest gik op i »Oda«.

Da det så mest sort ud tog jeg mit kamera og fotograferede bilen fra alle ender og kanter. Så havde jeg da et minde om hvordan bilen så ud da vi købte den. Det giver også stof til eftertanke. Man skal ikke altid lytte til hvad der bliver sagt. Det er altid nemmest at blive

røvdreng af andre. Jeg stoler nok ikke helt på doktorer mere i den forstand hér.

Ja, jeg kunne nok blive ved med at skrive om »Oda«, men må nok hellere slutte, inden det bliver en hel roman.





## Miljø- debatten

### Da Minoren var ung kørte bilerne generelt langt på en liter benzin

Simon Marsbøll

I gennemsnit producerer hver dansker ca. 10,3 tons kuldioxid (CO<sub>2</sub>) om året. Det øger drivhuseffekten. Men ved at køre Morris Minor i stedet for en moderne bil, kan miljøet spares for 5% eller 500 kg CO<sub>2</sub> om året pr Morris !

Da Minoren var ung kørte bilerne generelt langt på en liter benzin. Det er ikke så underligt, hvis man husker, hvad benzinen kostede tidligere. Siden dengang er benzinen blevet meget billigere i forhold til folks løn, så bilernes brændstoføkonomi er i dag stort set uden betydning, når folk skal købe bil. Alene de sidste ti år er prisen i Danmark faldet med 30 % (samtidig er buspriserne steget 60 %.....)

Der er selvfølgelig nogle politiske planer, der skal få os til at vælge biler, der er mere brændstoføkonomiske. Men jeg synes, det er interessant at alene ved at køre i Minoren og ikke i en ny bil, så kan vi hjælpe med at reducere CO<sub>2</sub> udslippet med små 5 %. I Danmark skal udslippet i år 2005 være reduceret med 20 % i forhold til niveauet i 1988.

Det er svært at beregne, hvor meget vi vil øge CO<sub>2</sub>-udslippet ved at udskifte

Minoren. Indledningen med de 500 kg om året er mest en provokation, men i det følgende vil det vise sig, at der er noget om snakken. Forudsætningerne for regnestykket er :

- 2,4 kg CO<sub>2</sub> produceres ved afbrænding af en liter benzin
- Ny bil kører 13 km/l målt som ECE-norm. Det nedskrives til 12 km/l på vejen.
- Minoren kører i gennemsnit 16 km/l på vejen.
- En gennemsnitsdansker kører 10.000 km/år.

Dokumentation for en ny gennemsnitsbil's brændstofforbrug findes i NORMINOR nr. 107. De 2,4 kg CO<sub>2</sub>/liter benzin er fundet ved beregning af oplysninger i »Motor« nr. 12, 1996. Gennemsnitskørselsforbruget pr. dansker er beregnet ud fra oplysninger i en rapport om transportvaner i Vejle Amt, men i tabellen kan du selv finde det tal, du tror på.

Kg CO <sub>2</sub> sparet/år	Km/år
50	1000
100	2000
250	5000
600	12000
850	17000
1250	25000
2000	40000



Meget energirigtig transport . . . .

24 Minorens brændstoføkonomi er målt ved flere lejligheder. I denne forbindelse er det mest interessant, at se på brændstofforbruget i dag,

d.v.s. med dagens olie- og benzinkvalitet m.v. og en mere eller mindre slidt motor. Jeg har netop læst i den engelske Morris-klubs blad, at en Minor kørte 1392 km med en gennemsnitshastighed på 74,8 km/t og den gik 15,9 km/l. I en biltest fra 1992 kørte en årgang 1958 16,8 km/l ved blandet kørsel.

Men vi har også selv undersøgt sagen nærmere.

15 medlemmer stillede op til en lille test ved eftersommertræffet hos Anton Kamp i 1997. Med et måleglas blev én liter benzin hældt på en plastflaske. I flaskens låg sad en slange med den øverste stump af et gammelt benzinføderør med forskruring og det hele. Flasken blev placeret i motorrummet lige ved siden af benzinpumpen. Bilens eget benzinføderør blev skruet af ved pumpen og flaskens rør blev monteret i stedet. Deltagerne skulle nu køre en lille tur på godt 10 kilometer. Da de kom

km-tæller	km/l	motor	model/årg	km/t	kommentar
9	18,7	1100	4D/54	41,5	km-tæller u. 100 meter. Udgår af gnsn.
10	15,4	1300	2D/62	44,5	+ tagboks
13,4	1300	2D/66	51,9		
10,8	17,0	1100	Tr/69	41,5	
9,8	15,3	1100	2D/66	44,5	
9,7	15,9	1100	Van/70	47,9	
10,8	16,2	1100	Cab/58	47,9	
10,4	15,7	1100	Tr/69	47,9	+ tagboks
10,3	12,7	1100	Tr/69	51,9	motor ikke justeret, bilen netop købt
10,8	16,0	1100	2D/71	51,9	
10,5	15,6	1100	2D/70	51,9	
10	13,8	1100	2D/70	44,5	
10,4	15,6	1100	2D/69	62,3	
10,3	14,0	1100	P.Up/71	51,9	300 kg på ladet, motor 350.000 km
11,2	12,8	1100	P.Up/68	51,9	13" fælg
	15,3	1100	Tr/69		
<b>10,4</b>	<b>15,2</b>			<b>48,95</b>	<b>Gennemsnit</b>





hjem, blev benzinforbruget registreret sammen med et par andre ting. I tabellen finder du de vigtigste resultater:

Jeg kan huske, at der var en deltager mere med 13" fælg - jeg tror det var 2-dørs'en fra 1966 med 1300 ccm motor.

Det var et meget spændende forsøg, og jeg håber vi får lejlighed til at lave noget i samme stil ved en senere lejlighed. Tabellen viser bl.a., at der i forsøget ikke var nogen sammenhæng mellem hastighed og brændstoføkonomi (men det skyldes nok den korte afstand og den dertil hørende unøjagtige tidtagning). De originale biler uanset model og årgang kørte 16,0 km/l, hvis der ikke var unødigt vægt eller andet at bemærke - og hvis en enkelt bil piller ud af

statistikken, så er de oppe på 16,3 km/l (Svend, altså.....). Læg også mærke til Pick Up'en med de 300 kg på ladet og en urenoveret motor med 350.000 kilometer på bagen - den kunne alligevel holde 14,0 km/l. Og med stor omhu lykkedes det John Jensen at få sin 4 dørs op på 18,7 km/l - og det var med tagbagagebærer, kan jeg huske.

Nå, men det vi kom fra var dokumentation af Minorens brændstofforbrug i dag. Tages et gennemsnit af de engelske data, biltesten fra 1992 og revl og krat fra forsøget hos Anton, så giver det et gennemsnit på 16,2 km/l - det rundes storsindet ned til 16 km/l.

Der findes biler på markedet, der kører mindst ligeså langt som Minoren. Vælger man sådan en, så er der kun

energiforbruget til nyfremstilling af bilen til forskel - men det er mildt sagt ikke uden betydning. Folkevognsfabrikkerne har beregnet et energiforbrug til nyfremstilling af en Golf, der svarer til 11.000 liter benzin - og så regner de med, at bilen skrottes efter 10 år ! Hvis vi nu for sjov skyld forestiller os, at vi sparer miljøet for afbrænding af 11.000 liter benzin for hvert tiår, hvor vi ikke skifter Minoren ud, svarer det til 2,4 tons CO<sub>2</sub> pr. år. Og så er der givet 10 % »luft« til energiforbruget ved fremstilling af nødvendige reservedele (tværvange, skærme m.v.), som det ellers ikke havde været nødvendigt at fremstille, hvis vi havde købt den nye bil ! Det skal også nævnes, at det koster energi at skrotte en bil - det er heller ikke regnet med. Sammen med de 500 kg CO<sub>2</sub> sparet ved brændstoføkonomien er vi nu oppe på 2,9 tons sparet pr. år - det er næsten 30 % af de 10,3 tons, hvis vi beregner nedskæringer i CO<sub>2</sub>-udslip på samme måde som U.S.A netop har argumenteret for ved klimakonferencen i Kyoto, Japan .....

Flere og flere Minor-ejere får efterhånden en moderne



bil og bruger Minoren som bil nummer to og til hobby. Nogle vil sige, at det er uansvarligt, at have en miljøbelastende hobby : »Når I kører til træf, så belaster I miljøet - næh, I skulle hellere spille badminton eller sådan noget, for det tager miljøet ingen skade af.« Men det er ikke rigtigt ! Hvor meget energi er der ikke brugt til bygning af sportshal, opvarmning, vedligeholdelse og transport frem og tilbage?

Ses der helt bort fra ferier, så tilbagelægger hver dansker 12.500 km som årsgennemsnit. Heraf kører vi de 7.400 km i privatbil som fører og 2.000 km som passager, og vi kører med en gennemsnitshastighed på 50 km/t. En undersøgelse af trafikvaner i Vejle Amt viste at bilisterne brugte 25 % af deres kørsel udelukkende til "fritidsaktiviteter", d.v.s. sport, biograf, udflugter og sådan noget, der gør livet værd at leve. Det svarer til 3.200 km med en bil, der kører 12 km/l. Lidt firkantet kan man altså sige, at vi ikke er nogle større svin end alle andre, hvis vi årligt kører 4.250 "fritids-kilometer" i vores Morris'er (16 km/l), men til gengæld ikke bruger bil i forbindelse med andre



fritidsaktiviteter. Og så skal ferieturen som sagt ikke medregnes!

Noget tyder altså på, at kritikere af gamle biler og deres miljøbelastning skal tænke sig meget godt om, før de udtaler sig - især hvis de kører ungerne til svømning om mandagen, selv spiller badminton om tirsdagen, er på udflugt i weekenden og specielt hvis de skifter deres bil ud efter 10 år!

Alt dette har jeg skrevet som forsvar for kørsel i gamle Morris'er frem for i nyere biler, og for at vise, at vores hobby ikke er mere miljøbelastende end så meget andet. Men bilkørsel er generelt et meget stort miljøproblem! Ca 95 % af energiforbruget til transport af personer i Vejle Amt stammer fra privatbiler. Hvis man

forestiller sig et retfærdigt fordelt energiforbrug blandt alle klodens mennesker, som samtidig ikke ville kunne påvirke miljøet (drivhuseffekt), kunne hvert menneske tildeles en årlig CO<sub>2</sub>-udledning på 1,7 til 3,6 ton ! (eksperterne er ikke helt enige. Det bæredygtige niveau hedder »det økologiske råderum«, og kan beregnes for alle mulige ressourcer.).

Vi må altså betegnes som uansvarlige verdensborgere, hvis vi brænder fossilt brændstof af, der giver mere end 1,7 - 3,6 ton CO<sub>2</sub>/år. Det svarer til mellem 2 og 4 liter benzin pr. dag! Og de skal gå til opvarmning, madtilberedning, transport og alt mulig andet.....det kan godt være sommertræffet bliver en stille affære i år 2050.....





## Historisk korrekte nummerplader i Danmark

**Der er pr. 1. januar 1998 åbnet mulighed for at få sin veteranbil forsynet med tidstypiske nummerplader.**

*Erik Kristoffersen  
formand for Motorhistorisk Samråd*

**Den nye registreringsbekendtgørelses forskellige regler, der særligt vedrører veterankøretøjer.**

Alle køretøjer, der ikke anvendes erhvervsmæssigt, der er registreret før 01 01 60, kan registreres til veterankørsel, hvilket vil sige, at det ikke er en selvfølge, og det er frivilligt. Det skal desuden bemærkes, at såfremt køretøjet er registreret til veterankørsel, må det kun anvendes til lejlighedsvis kørsel.

Jeg skriver alle køretøjer, hvilket vil sige at det også gælder lastbiler med totalvægt over 3500 kg samt busser.

Bestemmelserne om periodisk syn vedrører alene biler. Med hensyn til motorcykler er reglerne de hidtil gældende.

Registreringen til veterankørsel finder sted ved at henvende sig til et motorkontor, hvor en udfyldt anmeldelsesblanket vedlagt registreringsattest afleveres. Registreringen sker uden syn af bilen og uden gebyrbetaling.

Registrering til veterankørsel og montering af tidstypiske nummerplader kan ske uafhængigt af hinanden.

Man kan således lade et køretøj, der er registreret inden 01 04 58 forsyne med tidstypiske nummerplader, uden at køretøjet samtidig registreres til veterankørsel. Dermed kan man køre uden at tage hensyn til bestemmelsen om lejlighedsvis kørsel, men bilen skal derfor til syn hvert andet år.

Biler registreret i perioden fra 01 04 58 til 01 01 60 kan således registreres til veterankørsel, men kan ikke forsynes med tidstypiske nummerplader.

### Hvornår skal veteranbilerne så til syn?

Jeg har opstillet nogle eksempler, som er gennemgået af personale i Statens Bilinspektion. Selv om det er sket, vil jeg dog tage forbehold for evt. fejl, idet ingen er ufejlbarlig.

Hovedregel: Personbiler skal synes 1. gang 4 år efter 1. registrering (herefter 1.reg.) og derefter hvert 2. år. Lastbiler med totalvægt over 3500 kg synes hvert år som hidtil.

Een af undtagelserne er biler herunder også lastbiler og busser, der er registreret



til veterankørsel. De skal synes første gang 40 år efter 1. reg. og derefter hvert 8. år.

For at gøre det så overskueligt som muligt har jeg opstillet følgende eksempler:

### **Eks. 1:**

*En personbil afmeldt i OKT 1997. 1. reg. 15 05 55. Sidst godkendt 05 06 97. Ønskes registreret 15 03 98.*

Bilen kan registreres umiddelbart, da synet den 05 06 97 fortsat har virkning, jf. Reg.bkg.s § 19, stk. 2, nr. 1. ved aflevering af anmeldelsesblanket og gl. registreringsattest på motor-kontoret samt betaling af gebyr (1998) for nr. plader kr. 1040,- + evt. gebyr for tidstypiske nr. plader kr. 1300, (Husk der er leverings-tid på tidstypiske nr. plader, og der udleveres ikke et sæt hvide midlertidigt). Samtidig kan bilen registreres til veterankørsel og dermed komme til første periodesyn MAJ 2005. Hvis bilen ikke registreres til veterankørsel skal den til periodesyn i MAJ 1999, idet 1. reg. dato lægges til grund for indkaldelsen i begge tilfælde.

### **Eks. 2:**

*En registreret bil ønskes regi-*

*streret til veterankørsel af ejeren. 1. reg. 31 12 26. Sidst godkendt 18 04 94.*

Anmeldelsesblanket udfyldes og afleveres på motor-kontoret efter 02 01 98 og inden 31 10 98, idet biler kan indkaldes 2 mdr. før og 3 mdr. efter i forhold til 1. reg. dato, og hvis indkaldelsen er udsendt, kan det periodiske syn ikke undgås, selv om man omregistrerer bilen til veterankørsel. Hvis anmeldelsen sker før man modtager indkaldelsen til periodisk syn, kan bilen omregistreres til veterankørsel uden syn og gebyr.

Bilen indkaldes til periodesyn med dec.måned i 1998 som udgangspunkt. Den ejer bør således anvende bestemmelsen i § 113, som tillader en ejer at møde til frivilligt syn indtil 6 mdr. før normal indkaldelsestermin. Den nye synsdato vil herefter gælde for alle fremtidige syn.

### **Eks. 3:**

*En bil ønskes registreret til veteranbilkørsel af nuværende ejer. 1. reg. 15 10 59. Sidst godkendt 05 04 94.*

Anmeldelsesblanket udfyldes og afleveres på motor-kontoret 15 01 98. Bilen registreres til veterankørsel

uden syn og uden gebyr.

Bilen skal til periodesyn i OKT 1999, hvor den fylder 40 år, jf. § 99, stk. 4. Indtil da kan bilen ejerskiftes uden syn if. § 20, stk. 2, nr. 4.

### **Eks. 4:**

*En bil med 1. reg. 31 12 10. Sidst godkendt 15 06 95. Sælges fra dødsbo 10 03 98 uden at være omregistreret til veterankørsel og uden at være afmeldt.*

Bilen skal synes jf. § 20, stk. 2, nr. 3. Derefter kan den registreres enten efter de almindelige regler med deraf flg. 2 årigt periodesyn eller registreres til veterankørsel med 8 årig synsperiode.

Også her skal den nye ejer anmode om den nye synsdato må blive registreret som grundlag for kommende periodesyn.

### **Eks. 5:**

*En bil med 1. reg. 02 02 48. Sidst godkendt 15 04 77. Bilen er ikke omregistreret til veterankørsel. Bilen skal periodesynes i FEB 1998.*

Hvis bilen omregistreres til veterankørsel inden 02 02 98 (40 års dagen), hvilket den kun kan, hvis den endnu ikke er indkaldt til syn, som anført i eks. 2, skal den til



periodesyn i FEB 2004, hvorefter der forløber 8 år.

Hvordan når man så frem til 2004. I følge SBI er det igen 1. registrering, der lægges til grund for udregningen. Det er 02 02 48. Dertil lægges de 40 år, da det er en veteranbil. Dertil lægges 8 år = 1996. I 1996 er bestemmelsen om periodesyn ikke trådt i kraft, hvorfor der skal tillægges 8 år, som bliver år 2004.

I Mhs. stiller vi os tvivlende ved SBI.s fortolkning, idet vi mener, bilen skal til syn under alle omstændigheder i FEB 1998, jf. registreringsbekendtgørelsens § 99, stk. 4, som siger at et køretøj registreret til veterankørsel skal til periodisk syn første gang 40 år efter 1. reg. og derefter med 8 års mellemrum.

### Eks. 6:

*En lastbil med totalvægt på 5000 kg. 1. reg. 07 04 57 . Sidst godkendt 08 08 97.*

Bilen omregistreres til veterankørsel 15 01 98, og også i dette tilfælde er det væsentligt at få sidste godkendelsesdato registreret som grundlag for kommende periodesyn.

Bilen skal herefter til periodesyn i AUG 2005 .

Bilen kan inden for perio-

den frem til AUG 2005 ejerskiftes uden syn, jf. § 20, stk. 2, nr. 4

Der vil givet være mange andre eksempler, hvortil der vil kunne opstå tvivl, men med disse håber jeg, mange vil kunne placere deres eget køretøj i et af eksemplerne, og dermed få svar på spørgsmålene.

### Hvordan undgås »Vintersyn«?

Det fremgår af den nye registreringsbekendtgørelse § 113, stl 3, at man kan stille til frivilligt syn 6 mdr. forud for det syn, man forventer at blive indkaldt til, og det skal vi kraftigt opfordre til at bilejere, der har biler, som skal til syn i vintermånederne gøre.

Derfor skal man læse sin registreringsattest, se rubriken med dato for 1. reg. dato. Hvis den er anført i månedeme fra OKT til APR, er det således muligt at møde frivilligt til syn i f.eks. SEP måned forud for det aktuelle tidspunkt. Mødetidspunktet vil som udgangspunkt være den måned, hvor bilen blev registreret 1. gang. Det vil sige, hvis bilen er anført med 1. reg. som 31 12 1910, vil den som hovedregel blive indkaldt i DEC 1998.

Bemærk at Centralregistret har valgt at registrere mange brugte importerede og andre veteranbiler med 1. registrering med datoen 01 01 eller 31 12.

### Kørsel med løse prøveskilte

Kørsel på LØSE og bemærk jeg skriver LØSE prøveskilte er blevet muligt med køretøjer, der er registreret inden 01 01 60. Kørselen finder sted på samme vilkår som tidligere, hvilket vil sige, at bilen/og i dette tilfælde også motorcyklen blot skal være synet og godkendt i den nuværende ejers tid, hvorefter man kan låne et sæt løse prøveskilte til lejlighedsvis kørsel af teknisk historiske grunde.

Det er således ikke tilladt, når bilhandleren sætter sine faste prøveskilte på for at deltage i et løb, og jeg skal på det kraftigste opfordre løbsarrangører til at afvise de køretøjer, der møder op med faste prøveskilte. Det er ulovligt og det er dumt for at spare f.eks. 2 dages leje af et sæt løse prøveskilte, ligesom det kan medvirke til at vi alle får et dårligt omdømme.

Med disse eksempler håber jeg at have bidraget til, at så mange som muligt



vil kunne få svar på de spørgsmål, de har stillet i det forløbne år, men skulle der være yderligere, vil vi fra samrådet forsøge at få løst de problemer, der givet vil opstå.

Endelig vil jeg opfordre alle til at få ordnet deres køretøj, så det kan fremstilles uden problemer, hvormed vi alle i veteranverdenen kan stå frem med oprejst pande og sige, at det ikke er i veteranbilflokken, der findes defekte og trafikfarlige biler.

### Hvilke køretøjer kan forsynes med historisk korrekte nummerplader

Kun køretøjer, der er regi-

streret før den 1. april 1958, kan forsynes med historisk korrekte nummerplader.

### Nummerplade-kombination

Historisk korrekte nummerplader forsynes med de geografisk korrekte kendingsbogstaver, som angives af Motorhistorisk Samråd. Løbenummer tildeles af Centralregisteret.

### Afhentning af nummerplader

Nummerplader skal afhentes på et motorkontor, hvortil ansøgning er indgivet. Det er en betingelse for udlevering af nummerplader, at det køretøj, hvorpå nummerpla-

derne ønskes anbragt, anmeldes til registrering. Bestilte nummerplader opbevares kun i 6 måneder.

### Betaling for nummerplader

Ved aflevering af ansøgningen skal beløbet for nummerpladerne betales.

### Ejerskifte (brugerskifte)

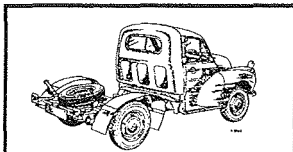
Motorkøretøjer med historisk korrekte nummerplader kan ejerskiftes (brugerskiftes) og fortsat anvendes uanset flytning.

### Afmelding

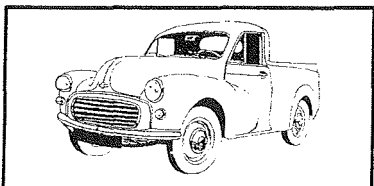
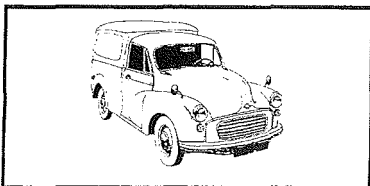
Ved afmelding skal historisk korrekte nummerplader afleveres til motorkontoret.

## Morris Minor Vans & Pick-Ups in Scandinavia

The 'Morris Minor 1000 L.C.V. Register' (Light commercial vehicles) was formed here in the U.K. about 6 years ago. The 'Register' is dedicated to the preservation and use of all Morris/Austin Minor vans and pick-ups in whatever condition, whatever form and wherever they might be. Of particular interest are 'LCV's Abroad' & 'Special Conversions' like the D.O.M.I. van and the conversion for the 'Swedish Post Office'. Would all LCV owners please supply the Register with full details of their vehicles? (Photographs also wanted).



**Russell Harvey.**  
30, Ty-Mawr Road, Rumney,  
Cardiff. CF3 8BT. U.K.



# KØB & SALG



## SÆLGES

Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 67. Lyseblå, sorte nr. plader. Km-garanti 78.500.

**Henv.:** Skovgård, Nyborg, tlf. 65 31 22 62.

Morris Minor 1000 super 4-dørs årg. 68. Afh. tilbud 4000,- kr.

**Henv.:** Torben Bruun, Park Alle 352, 2605 Brøndby, tlf. 43 63 43 01.

Morris Minor 2-dørs, årg. 52. 1 ejers, sorte nr. plader. Original stand. Pæn og velholdt. Bør ses.

**Henv.:** Kaj Nielsen, Solhøjvej 83, 9210 Ålborg Ø, tlf. 98 14 30 07.

Morris Minor Van, årg. 71 på gule nr. plader. British racing green. Totalre-noveret i 94. 1300 cc Marina motor. Kører dagligt. Skal synes i marts 98. Sælges gr. familieforøgelse.

**Henv.:** Else Dalsgaard, tlf. 86 61 34 48.

Morris Minor 1000 Pick-up, årg. 68. Kabinen grå-blå metallak. Trælæd med rustfrit bagende og inddækning omkring vanger. Grå presenning. Velholdt og god mekanisk stand. Kører dagligt min. 50 km. Synet i juni 97. Gule nr. plader. Pris: 23.000 kr.

**Henv.:** Karsten Callesen, Sdr. Omme, tlf. 75 34 11 42.

Morris Minor 1000 Traveller, årg. 67. Hvid, har kørt ca. 170.000 km. Rime-lig god stand. Sorte nr. plader. Et godt og fornuftigt bud og bilen er din!

**Henv.:** Jørgen Ohmsen, tlf. 66 11 81 40.

Morris Minor 1000 Traveller, årg. 65. Er i god stand, motoren har kørt 65.000 km. Kører fint, men skal synes. 1 1/2 bil medfølger som reser-vedele. Prisdid: 18.000 kr.

**Henv.:** Lissi Olsen, tlf. 53 62 53 56 efter kl. 15.00.

## RESERVEDELE

2 stk. bagagebærer til bagklap. Rus-frit stål med asketræ. Pris pr. stk. 1000,- kr.

**Henv.:** Karl Ove Sønderby, Tarm, tlf. 97 37 29 42.

Dele til Morris Minor saloon: 1 sæt døre, 2 bagklapper, 2 motorer uden historie, 1 lyseblåt indtræk med bagsæde, 1 himmel, baglygter, 2 stk. højre og 1 stk. venstre fiberbagskær-me. Delene er billige, da vi skal uden-lands og arbejde. Evt. bytte med grøn soleskærm og / eller blink/pos. lys for.

**Henv.:** Anders Villum Jensen, Leifsgade 13, 1. tv., 2300 København S, tlf. 47 98 05 74 eller 31 57 42 03.

1 sæt spindler m/ led	600,-
1 gearkasse	500,-
2 fordøre, pr. stk.	150,-
4 glasfiberskærme, pr. stk.	150,-
1 viskermotor	150,-
1 benzinpumpe	150,-
1 dynamo	150,-
1 starter	150,-
1 rat m/ stamme	150,-
1 for + bagrude, pr. stk.	60,-
1 bremselyskontakt	60,-

**Henv.:** Kurt Jensen, Skive, tlf. 97 52 61 61 eller 97 53 11 72.

2 døre, pr. stk.	300,-
2 bagskærme, glasfiber	200,-
1 v. forsikarm, glasfiber	200,-
1 motorhjelme	300,-
1 bagklap	150,-
1 gearkasse	500,-

**Henv.:** Calle Strårup, Svalevej 32, 6000 Kolding, tlf. 75 53 96 78, evt. 75 86 52 66.

Højre spindel m/ led	699,-
Venstre forsikarm (skal svejses lidt)	399,-
Venstre bagskærme, fiber	75,-
Bagklap	111,-
Hovedcyl. m/ ny indmad	555,-
4 br. pigdæk 145 x 14 på fælge (trænger til maling)	600,-
2 park./blinklysføtn. gl. mod. stk.	40,-

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

## DIVERSE

Morris Mascot 1000 cc, årg. 77. Synet i februar 97. Rød metallic, meget velholdt. 2 ejere, nul rust. Alu-fælge medfølger. Pris: 15.000 kr.

**Henv.:** Sidsel Nielsen, Ndr. Frihavns-gade 34, 1. tv., 2100 Køben-havn Ø, tlf. 35 38 81 78.

## KØBES

Ratt til 1964 modell, Hanskeroms-lokk, bakklykter (feilfrie) setetrek - rød, pasasjerstol.

**Henv.:** Guttorm Brennholm, Vikan, N-6433 Hustad, tlf. arb.: 712 41942 eller 712 63740.

Til Morris Minor 1955 2-dørs: nytt ratt og Traffic assembly. Komplet motor 803 eller 948 cc.

**Henv.:** Inge Martinsen, Store Lanfald øvre 34, 3025 Drammen, tlf. 32 82 02 49.

Instruktionsbog (helst dansk) i god stand til Minor cabriolet 1957. Afviservinger, nye eller brugte (højre og venstre) inkl. al indmad til Minor cabriolet 1957.

**Henv.:** Poul Fabricius-Bjerre, Kratkro-gen 5, 2920 Charlottenlund, tlf. 40 52 20 90.

9052 ODC 501757  
LARS MIKKELSEN  
LUNDSGÅRDSVEJ 8  
LUNDSGÅRDE  
5463 HARNDRUP  
|

1

