

NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Nr. 1 - Jan. - Feb. 2002 - 25. årg.



Nordisk Morris Minor Klubb
Bjarkevej 7, 1. tv.
DK-5200 Odense V

World Wide Web:
<http://www.nmmk.dk>
E-mail: info@nmmk.dk

Stiftet i Oslo
den 18. september 1978

Postgiro DK: 3 36 47 12
Postgiro S: 456 90 67-4
Postgiro N: 7877 08 12029
Fax: 86 86 57 74

Medlem af: The Worldwide Federation of Morris Minor Car Clubs
Motorhistorisk Samråd (MHS)

Formand	Herluf Knudsen Bjarkevej 7, 1. tv. DK-5200 Odense V Tlf. / Fax: 66 16 71 04 E-mail: hk@nmmk.dk	Næstformand	Morten Westermann Tværgade 42 DK-5750 Ringe Tlf. 62 62 26 32 E-mail: mw@nmmk.dk
Redaktør	Simon Marsbøll Gl. Kongevej 16 DK-7442 Engesvang Tlf. / Fax: 86 86 57 74 E-mail: sm@nmmk.dk	Sekretær	Bendt Rasmussen Silkeborgvej 142 DK-8000 Århus C Tlf. 86 75 32 10 Fax: 86 75 32 85 E-mail: br@nmmk.dk
Kasserer	Kim Kleis Tobøl Mosevej 5 DK-6683 Føvling Tlf. 75 39 86 56 E-mail: kk@nmmk.dk	Teknisk redaktør	Anton Kamp Østergade 17, Asferg DK-8990 Fårup Tlf. 86 44 32 00
Revisor	Karen Thomsen Storegade 85 A, stuen DK-6100 Haderslev Tlf. 74 52 68 89 / 29 89 22 93	PR udvalg	Karen Thomsen, Tlf. 74 52 68 89 / 29 89 22 93 Harry Olsen, Tlf. 62 63 21 31

Kontingent pr. kalenderår:
A-medl.: 220 DKK, - 250 SEK, - 235 NOK
H-medl.: 60 DKK, - 68 SEK, - 65 NOK.

Stof til bladet sendes til: Simon Marsbøll.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer er den 1. februar 2002.

Tryk: Midtfyns Bogtryk, DK-5750 Ringe.

NORMINOR



NORGE

Oslo Terje Sunnaas,
Box 37, Hovseter,
N-0705 Oslo 7,
tlf. priv. 22 29 29 49,
jobb 22 64 77 51.

Klubmøde: 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

Norra Sverige Christer Wiberg,
Nydalavägen 55,
S-903 39 Umeå,
tlf. 090 135 607.

Jämtland Kåre Torfjäll,
Kopparslagargränd 21,
S-831 51 Östersund,
tlf. 0046 663-109595,
mobil tlf. +46 703 135050

Dalarna Thomas Eriksson,
Kråkbergsvägen 4,
S-792 00 Mora,
tlf. priv. 0250-15445,
arb. 13530.
<http://host.bip.net/nmmk-dalarna/>

Göteborg Matz Lundgren,
Höganäsvägen 44,
S-437 35 Lindome,
tlf. 031-992 670.

Väst Sverige Erling Holmin,
Siviken 336, Enebo,
S-462 91 Vänersborg,
tlf. 0521-25 82 43.
e-mail: marianne.barrljung@telia.com

DANMARK

Nordjylland Mogens Bjerre,
Industrivej 40,
DK-9690 Fjerritslev,
tlf. 98 21 24 50.

Midtjylland Svend Thorup,
Egeparken 10, 1. tv.,
DK-8600 Silkeborg,
tlf. 86 81 32 47.
e-mail: svend.thorup@get2net.dk

Randers Anton Kamp,
Østergade 17, Asferg,
DK-8990 Fårup,
tlf. 86 44 32 00.

Klubmøde: 2. tirsdag i måneden kl. 19.00, på skift hos medlemmerne.
Ring til kontaktpersonen på forhånd for nærmere information.



DANMARK

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

Sdr. Jylland Johannes Juhl,
Lindevej 8, Overjerstal,
DK-6500 Vojens,
mobil tlf. 40 55 27 02.

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 16 95.
mobil tlf. 40 34 54 62

Fyn og øerne Harry Olsen,
Marsk Billesvej 34,
DK-5672 Broby,
tlf. 62 63 21 31,
mobil tlf. 23 29 61 08

Klubmøde: Sidste mandag i måneden kl. 19.30
hos Kirsten og Harry Olsen, Marsk
Billesvej 34, 5672 Broby, tlf. 62 63
21 31. Ikke juli og december.

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

København Jens Chr. Jensen,
Toftemosevej 20,
DK-2650 Hvidovre,
tlf. 36 77 12 81.
træffes bedst mellem kl. 20 og 21
Klubmøde: Hver sidste mandag i måneden
kl. 19.00 på adressen:
Dagcentret Sundbyvang
Irlandsvej 37, 2300 København. S
10,- kr. pr. deltager til kaffe & kage

**Nordvest
Sjælland** Max Christensen,
Kalundborgvej 7, 1. th.
DK-4300 Holbæk.
mobil tlf. 40 60 34 82
Klubmøde: 1. tirsdag i måneden. Nærmere
oplysninger hos kontaktpersonen.



sidste nummer fortalte jeg, at Morten Westermann holder som bestyrelsesmedlem, og hvilke alvorlige økonomiske konsekvenser det ville få for klubben, hvis ikke vi kunne finde et medlem med samme kvalifikationer som Morten. Det skulle samtidig være et medlem, der har lyst til at yde en indsats. Sandsynligheden for at finde sådan et medlem er lige så stor som sandsynligheden for at jeg efter 11 år i Vejle Amt skulle kunne hæve mig over skalalønnen med et løntillæg.... Og det var i erkendelsen heraf, at vi begyndte at indhente tilbud hos professionelle firmaer, der forstår sig på den slags.

Men miraklernes tid er ikke forbi. Vi fik ikke bare én men TO henvendelser fra kvalificerede og interesserede medlemmer ! A-2022 Anders Christensen og A-2496 Torben Rasmussen var begge friske på opgaven. Jeg tror det er første gang i bestyrelsens historie, at vi har været nødt til at vælge i køen (...) af interesserede medlemmer. Nu er det sådan, at Torben allerede til daglig arbejder med nøjagtig det samme værktøj som Morten. Derfor er der mange praktiske problemer, der er løst på forhånd. Og selvom han er bror til klubbens sekretær, Bendt Rasmussen, kan han jo godt være en venlig og omgængelig mand (der fik du dén Bendt, heee, heee, hee), så vi valgte Torben. Vi ved endnu ikke helt hvornår det praktiske skifte finder sted, så indtil videre sender I bare jeres indlæg til mig. Under alle omstændigheder, så opstiller Torben til en bestyrelsespost på generalforsamlingen, der bliver afholdt i Frederikshavn d. 2 marts 2002.

Og når nu vi taler om generalforsamlingen, så var det jo meningen den skulle have været afholdt i Norge i 2002. Af respekt for vores nordiske tilhørsforhold har vi nemlig

vedtaget, at det vil være mest demokratisk, hvis vi afholdt vores generalforsamling i Norge og Sverige hver 6 år. Så hænger det fint sammen med fordelingen af medlemmer i de tre lande. Men nu har vi jo fået nye vedtægter, hvor man kan afgive sin stemme via en fuldmagt, så der skulle være taget hånd om det demokratiske uanset hvor generalforsamlingen afholdes. Samtidig dækker klubben udgifter til færgebilletter for kontaktpersoner, der møder op til generalforsamlingen, og der vil derfor være en mindre formue sparet ved at afholde arrangementet i Danmark. På den anden side vil det være rimeligt at minimere vore svenske og norske medlemmers rejse, så Frederikshavn ser ud til at være et godt valg.

Til sidst vil jeg lige gengive Karla og Erik Pedersens reaktion på redaktørens klumme i sidste nummer. Jeg tilslutter mig fuldt og helt familien Pedersens kommentarer, men kan tilføje, at det nu ser ud til vi undgår en stor kontingentforhøjelse.

Simon

Der skal lyde en tak til Morten Westermann for det store arbejde, han har lagt i klubben. Det er rigtig flot ! Vi kan vel også tåle at betale lidt mere for det gode klubblad vi får.

*Venlig Hilsen
Karla og Erik Pedersen, Kirkeby.*

Forsidebilledet viser flot, nyrenoveret årgang 1968 på Pinsetræf i 2001. Tilhører A-1981 Jæv Weis-Fogh

Bagsidebilledet viser to tosser, der fotograferer hinanden i hjulkapslen på A-839 Simon Marsbøll's årgang 1950.



KALENDEREN

JANUAR

Tirsdag den 8.
Hos Dorthe og Simon,
Gl.Kongevej 16, Engesvang.
Garageaften med fokus på
el-systemet. Vi tjekker dit
lager af brugte tændspoler.
Midtjylland

FEBRUAR

Tirsdag den 12.
Hos Svend Thorup, Egepar-
ken 10,1tv, Silkeborg. Video-
og billedaften. Tag dit fotoal-
bum med. Og har du noget
på video, så lad os andre se
det også.
Midtjylland

Week-enden den 23.-24.
Primustreff i Rømskog.
Oslo

MARTS

Lørdag den 2.
NMMK's generalforsamling i
Fredrikshavn. Se mere side 8.

Tirsdag den 12.
Hos Anton Kamp Nielsen,
Asferg. Vi laver noget prak-
tisk.
Midtjylland

APRIL

Tirsdag den 9.
Hos Bendt Rasmusen, And-
bækvej 12, Hammel.
Smøring, olieskift og andet
griseri.....
Midtjylland

MAJ

Lørdag den 4.
Aftentur til frihedsmuseet.
København

Tirsdag den 14.
Hos Oluf og Ruty Søgaard,
Søndermarksgade 40,Ans.
Køretur i omegnen.
Midtjylland

JUNI

Lørdag den 1. juni:
Madpakketur ud i det blå.
København

Tirsdag den 11.
Køretur.
Midtjylland

JULI

Tirsdag den 9.
Køretur.
Midtjylland

Torsdag-tirsdag 11. - 16.
Evt. samlet kørsel til sommer-
træffet i Sundsvall.
København

AUGUST

Tirsdag den 13.
Køretur.
Midtjylland

Lørdag den 24. august
Tur til andelsbyen i Holbæk.
København



Et par linier fra formanden

.....
Herluf Knudsen

Så skriver vi 2002. Dermed er der taget hul på et nyt og forhåbentlig spændende år.

Jeg håber at I, alle vore medlemmer, har haft en god jul og er kommet godt ind i det nye år.

Noget af det første i det nye år, der skal tænkes på i klubregi, er generalforsamlingen. Det bliver jo den første generalforsamling under de nye love, som I forhåbentlig har modtaget sammen med årets kalender. Vi indførte for år tilbage at generalforsamlingen gik på skift mellem Norge, Sverige og Danmark. Fordelingen var et år i Norge, to år i Danmark, et år i Sverige, to år i Danmark og så videre. Dette var for at tilgodese og tiltrække nogle medlemmer, vi ellers aldrig ville se, til en generalforsamling. De skarp-sindige har allerede nu regnet ud, at i år skulle det så være i Norge; men det bliver det ikke.

Tilslutningen til første gang i Norge var rimelig

god, nogle år efter i Sverige var den knap så god. Vi har derfor ud fra vores erfaringer og de muligheder de nye love giver for indflydelse til de enkelte medlemmer bestemt os for i fremtiden at afholde generalforsamlingerne i Danmark. Lidt har vi dog alligevel skævet til ovenstående fordelingsnøgle ved valget af sted til årets generalforsamling, det bliver nemlig Frederikshavn.

Skulle der være nogen (her betyder nogen en del mere end tre) som insisterer på, at vi fortsætter med generalforsamlingerne efter fordelingsnøglen, vil vi i styret selvfølgelig tage det op til overvejelse.

Jeg vil også lige gøre opmærksom på at klubben, som sædvanlig, refunderer færges- og brobilletter til kontaktpersoner.



Indkaldelse til generalforsamling 2002

Der indkaldes
herved til
generalforsamling i
NMMK
lørdag den 02-03-02
i Vinkælderen,
Havnegade 8,
Frederikshavn,
Danmark.

Program for generalforsamlingen 02-03-02.

Start kl. 10,00

Der vil fra ovenstående tidspunkt være kaffe og kammeratlig samvær frem til frokost. Øvrig fortæring på egen regning.

Kl. 11,30-13,00

Frokost som vil bestå af koldt bord med lune retter plus 1 øl eller sodavand. Øvrig fortæring på egen regning.

Kl. 13,00

- til vi er færdige,
ca. kl. 17,00-18,00
Generalforsamling.

Der vil i løbet af eftermiddagen blive serveret kaffe og kage. Øvrig fortæring på egen regning.

Prisen for arrangementet er 100 dkr.

Det er selvfølgelig muligt at deltage i generalforsamlingen uden spisning, prisen er så 0 dkr.

Dagsorden for generalforsamlingen 02-03-02.

1. Valg af dirigent, referent og stemmetællere.
2. Formandens beretning.
3. Lokalgruppernes beretning.
4. Fremlæggelse af revideret regnskab for godkendelse.
5. Valg af 3 styremedlemmer, 1 suppleant, revisor og revisorsuppleant.
På valg er:
Herluf Knudsen
Simon Marsbøll
Morten Westermann
(ønsker ikke genvalg)
Karen Thomsen. Revisor
Mette Jespersen.
Revisorsuppleant.
6. Indkomne forslag og emner.
7. Eventuelt.

Det bør bemærkes at Morten Westermann forlader styret efter 18 års tro og ihærdig indsats, hvilket vi i styret selvfølgelig ikke er særlig glade for; men dog respekterer. Efter lang tids søgen og en mild form for kidnapning er det dog lykkedes styret at finde en kandidat til posten. Det er A-2496 Torben Rasmussen.



Mad ud
af
huset



Tilmelding til generalforsamlingen 02-03-02.

personer til spisning og generalforsamling á 100 dkr.

personer til generalforsamling.

Tilmelding til generalforsamlingen kan ske på en af flg. muligheder:

På ovenstående **kupon** eller

Tlf. og fax **+45 66 16 71 04**

eller på NMMK's hjemmeside: **www.nmmk.dk**

9

Tilmeldingen skal være hos formanden inden 18-02-02.

Tilmelding uanset man vil spise eller ikke er meget vigtig fordi klubben giver et tilskud pr. næse der kommer, da det ellers ikke kunne holdes til den uhørt lave pris af 100 dkr.

NYT FRA LOKALGRUPPERNE



København

København-gruppen oplyser, at deres kontaktperson nu er A-016 Jens Chr. Jensen fra Hvidovre. Jens kan kontaktes på tlf.: 36 77 12 81, og han er nemmest at få fat i mellem 20:00 og 21:00. Jens har allerede planer for ture i løbet af sommeren:

4. maj:

Aftentur til frihedsmuseet.

1 juni:

Madpakketur ud i det blå.

11 - 16 juli:

Evt. samlet kørsel til sommertræffet i Sundsvall.

24 august

Tur til andelsbyen i Holbæk.

Jens har mange andre planer, som vi sikkert hører mere om her i bladet.



Midtjylland

Midtjyllandsgruppen har lavet et foreløbigt program for deres klubaftener til langt ind i sommerperioden. Der kan sagtens opstå ændringer, så ring altid til kontaktpersonen (Svend Thorup) - det skal du alligevel, når du tilmelder dig senest 3 dage før.

Program for Midtjyllandsgruppens klubaftener

8/1-2002.

Hos Dorthe og Simon, Gl.Kongevej 16, Engesvang. Garageaften med fokus på el-systemet. Vi tjekker dit lager af brugte tændspoler.

12/2-2002.

Hos Svend Thorup, Egeparken 10,1tv, Silkeborg. Video- og billedaften. Tag dit fotoalbum med. Og har du noget på video, så lad os andre se det også.

12/3-2002.

Hos Anton Kamp Nielsen, Asferg. Vi laver noget praktisk.

9/4-2002.

Hos Bendt Rasmusen, Andbækvej 12, Hammel. Smøring, olieskift og andet griseri.....

14/5-2002.

Hos Oluf og Ruty Søgaard, Søndermarksgade 40, Ans. Køretur i omegnen.

11/6-2002. Køretur.

9/7-2002. Køretur.

13/8-2002. Køretur.

Husk: Tilmelding senest 3 dage før til Svend Thorup, tlf.: 86 81 32 47.

Brudekørsel

Klubben bliver ind imellem kontaktet af folk, der gerne vil leje en Minor med eller uden chauffør til brudekørsel. Hvis du er frisk på at leje din bil ud - evt. med dig selv som chauffør - så kon-

takt lige redaktøren, der vil lave en liste. I øjeblikket leder vi efter en cabriolet til en tur på Skjernkanten d. 27/7 2002.



FREDERICIA

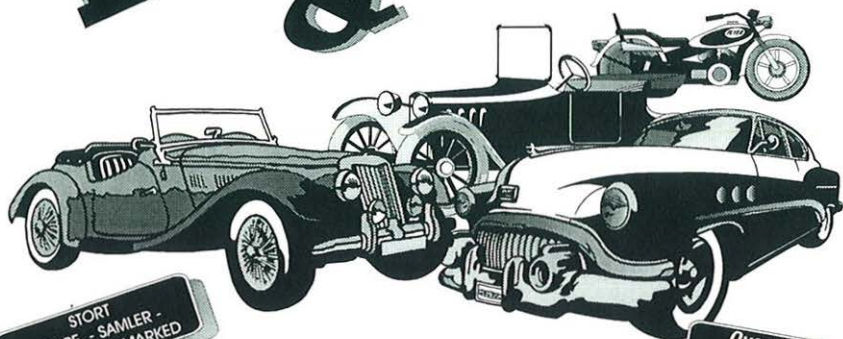
23. - 24. Feb. 2002

Åben:
Lørdag.
Søndag. 9 - 17.

DRONNING MARGRETHE HALLEN

Fantasi på
hjul for hele
familien!

ENTUSIASTRÆF BILMESSE & Brugtmarked + MC & Stumper



STORT
STUMPE - SAMLER -
OG KRÆMMERMARKED

DANMARKS STØRSTE SALGSMESSER

Over 200
SPECIALBILER
TIL SALG

INFO:

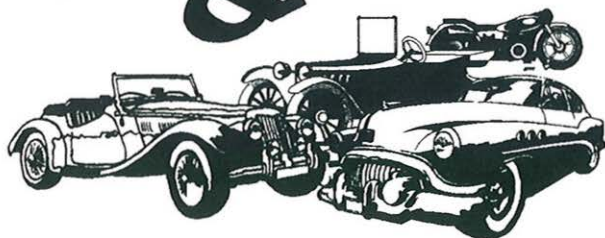
Peder Fuglsbjerg 97 22 13 80

Peder Nielsen 86 41 64 64



Denne
kupon giver
adgang til messen
for kun 30,- kr

ENTUSIASTTRÆF BILMESSE & Brugtmarked *+ MC & Stumper*



DANMARKS STØRSTE SALGSMESSE

23.- 24. Feb. 2002

Åben: Lørdag. Søndag. 9 - 17.

DRONNING MARGRETHE HALLEN
Vestre Ringvej 101, 7000 Fredericia

Arrangører:

Peder Fuglebjerg. Tlf. 97 22 13 80

Peder Nielsen. Tlf. 86 41 64 64



Her er DIN billet

Til bilmesse & stumpe-
pemarkedet i Frede-
ricia i februar måned.
Kig forbi stand nr. 437
til en snak og en kop
kaffe. Hvis der er nog-
le, der gerne vil vise
deres bil frem på
udstillingen, så kontakt
snarest Harry eller
Karen fra PR-udvalget.

Billetten her på siden
giver adgang til
halv pris !

- Du er velkommen til
at kopiere billetten og
give den til familie og
venner !

Vi glæder os til
at se dig ?



Primustreff

Olav Bjørge

WEEK-enden den 23.-24. februar 2002 ønsker Oslo-gruppa nok en gang velkommen til Primustreff.

Treffene 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 telstørrelsen 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, skjerf,
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 17. februar.

Vel møtt.





Min Morris Minor fra 1956

En lille historie om min Morris

Lars Mikkelsen

Nu har jeg haft min Morris i to år, plus alle de andre jeg har haft igennem tiden. Min Morris fra 1956 har jeg fået registreret sådan, at den skal til syn hvert 8 år. Jeg gik op på motorkontoret med min registreringsattest og sagde, at jeg ville have det lavet om, så den kun skal til syn hvert 8 år. De sagde, at det var ikke noget problem, og så udfyldte de nogle papirer og tog den gamle registreringsattest, og jeg fik en ny tilsendt. På den nye registreringsattest står der »veteran-

kørsel«, og det er det eneste, der er lavet om.

Det er ellers sjovt at køre rundt i min Morris Minor fra 1956. Folk kikker efter mig, fordi den er med todelt forrude, og så skal de se, hvad det er for en gammel bil, der kommer køerne. Der er mange, der kommer og snakker, fordi de enten selv eller deres morfar har haft en.

I min fritid går jeg og roder lidt med de gamle Morris Minor. I er velkomne til at ringe til mig på tlf. 61 38 84 28, hvis der et problem, så vil jeg prøve om jeg kan hjælpe jer.

Rolands bilskrot

Kåre Torfjäll

Under classic car week i Rättvik är det en massa olika evenemang, på tisdagen då jag och Lena kom till årets ccw arrangeras en av det mer spännande utflykterna enligt mitt tycke. Nämligen skrotletardag på Rolands bilskrot.

Tyvårr så missade jag denna utflykt, så det kändes likasom tvunget att leta upp skroten på onsdagen. För

enligt vad jag har hört så skall där fortfarande finnas en massa »gammelbilar« från 30-60 talet och det kan ju få vilken sann gammelbilsgalning som helst att bli nyfiken som bara den. Men vad ännu mer spännande är att det talas om att det ska stå en Morris Minor där oxå.

Som sann Morris Minor entusiast var jag bara tvungen att åka dit (ca 1,3 mil norr om Rättvik). Min flickvän Lena lockades med keramik som nog skulle finnas i



närheten av platsen där bilskroten ligger, hon tyckte emellertid att det hela lät spännande och iväg bar det på Morris skrotletning.

Det var inte så lätt att hitta platsen det skall i sannings namn påtalas men efter några felkörningar och ett stopp hos en keramik (där Lena fick »shoppa« lite) frågade jag om hon möjligen kände till om det fanns någon bilskrot i närheten? Det gjorde hon. - Kör ut åt höger sen höger direkt efter



den stora ladugården, följ den vägen ner mot skogen så är du framme. Jag tackade för hjälpen och följde beskrivningen som keramikern givit oss.

Skroten var stängd! Vilket i sig inte medförde några större problem för den saknade inhägnad. En viss olustkänsla av att känna sig som en tjuv rann över mig men nyfikenheten av vad som kunde dölja sig bland snären tog överhanden om mitt handlande Så jag passerade skylten stängd utan några som helst skrupler.

Till en början måste sägas att jag blev ganska besviken efter att bara beskådat europeiska och Japanska 80 talare men när snären tätade blev det riktigt spännande. Där framför mig stod en massa 50 talare Chevor, Fordar, Oldsmobile, MG, Jaguar, Plymouth, Chrysler, Studbaker, Dodge mfl, helt otroligt !! Nu förstår jag vilken känsla som driver arkeologer i sitt arbete det måste jag medge. Just då ropade Lena! - Kom hit, här står det en Morris.. Näää, TVÅ!!.

Du som tycker om gamla skrotbilar bör bege dig dit innan någon galning utplånar detta fantastiska tidsdokument.



Identifikation

Simon Marsbøll

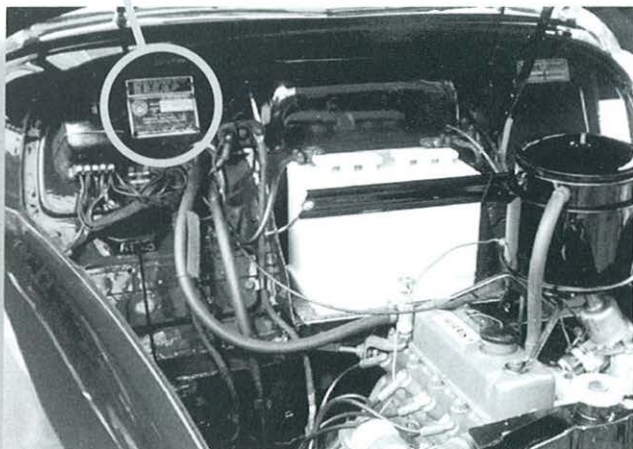
Skulle nogen undre sig over tal og bogstaver på identifikationspladen i motorrummet, så har de her chancen for at se hvad bogstaver og tal betyder. Listen gælder for biler produceret i England. D.v.s. hvis din bil er en CKD (produceret udenfor England af reservedele fra fabrikken), så kan der stå andre bogstaver og tal end dem du finder i listen.

1948 - april 1952

Chassis pladens nummerformat - MNR/x SMM 999999

x angiver farvetypen
SYN = Synthetic
S = Synobel
ingen angivelse = Cellulose

Det er hér du skal finde oplysningerne



April 1952 - September 1962

Chassis pladens nummerformat - xxx99 999999

Første bogstav (modelidentifikation)

F = personbil

O = LCV (d.v.s. Pick Up eller Van)

Andet bogstav = karosseritype

A = 4 dørs

B = 2 dørs saloon

C = Cabriolet

E = Van

F = Pick Up

G = Chassis/Cab (førerhus på chassisramme)

H = GPO mail van (GPO er det engelske post og telegrafvæsen)

J = GPO telefon montør's van (specielle specifikationer)

L = Traveller

Tredje bogstav = farve

A = sort

B = Lys grå

C = Mørk rød

D = Mørk blå

E = Mellemgrøn

F = Beige

G = Brun

H = CKD (eksporteret som reservedele, derfor ukendt farve)

J = Mørk grå

K = Lys rød

L = Lys blå

O = Grå



P = Elfenben
 R = Hvid
 S = Mellemgrå
 T = Lys grøn
 U = Mørk grøn
 Første tal = Salgsmarked
 1 = Hjemmemarked, højrestyret
 2 = Eksport, højrestyret
 3 = Venstrestyret
 4 = Nordamerika
 5 = CKD, højrestyret
 6 = CKD, venstrestyret
 Andet tal = Farvetype
 1 = Synthetic
 2 = Synobel
 3 = Cellulose
 4 = Metallic
 5 = Primer
 6 = Cellulose chassis med synthetic skærme

September 1962 - 1971

Chassis pladens nummerformat - xAx5 x999999

Første bogstav (mærkeidentifikation)
 M = Morris
 A = Austin
 Andet bogstav (motortype)
 A = A Serie
 Tredje bogstav = karosseritype
 S = 4 dørs
 2S = 2 dørs saloon
 W = Traveller
 V = Van
 U = Pick Up
 Q = Chassis/Cab

G = GPO Post Van
 E = GPO telefonmontør Van
 T = Cabriolet
 Første tal = Model Serie
 (1 = Series MM, 2 = Series II, 3 = Series III, 4 = Mini)
 5 = Serie 5 (efter '62). Kan også være »C« til indikation af Austin.
 Fjerde bogstav = ikke-standard specifikation
 L = Venstrestyret
 D = Deluxe

Efter chassisnummeret fik LCV'erne i 1968 et bogstav til indikation af hvilken fabrik de var fremstillet på. F = Adderley Park fabrikken. LCV'ere blev også bygget på fabrikkerne i Abingdon og Cowley, men bogstaverne for disse fabrikker kender jeg ikke. Nogle blev også samlet delvis på fabrikken i Birmingham.



Dansk Oversøisk Motor Industri A/S

Artiklen er fortsat fra sidste
nummer

Simon Marsbøll

Det var ikke bare mekanikere, der skulle kende DOMI-bilerne bedre, det var selvfølgelig også de potentielle kunder. Der var dengang midt i halvtredserne en række konkurrencer i aviser og ugeblade hvor man kunne vinde biler. Specielt i »Hjemmet« var der mange konkurrencer, hvor man kunne vinde Minors.

Måske satse-
de DOMI på
det kvindelige
publikum til
Minoren? Der
blev også ud-
givet små
hæfter med
begeistrede
kommentarer
fra glade eje-
re. Jeg anta-
ger forhand-
lerne havde
dem ligen-
de til udde-
ling, hvis
der skulle
være tviv-
lende kø-
bere på
besøg i

butikken. I et eksemplar fra
sidst i 1957 omtales i øvrigt
10 kilometer hylder med
reservedele. Det er jo noget
mere end hæftet fra rundvis-
ningen omtalte, så på de par
år, der er gået mellem de to
udgivelser, har der været fart
på i organisationen.

Ud over hæfterne med de
begeistrede kommentarer
udgav DOMI's reklameafde-
ling også et egentligt maga-
sin, som kunderne kunne
hygge sig med, når de var på
besøg hos en forhandler.
Magasinet hed DOMI NYT
og indeholdt både tekniske



Denne **MORRIS 1000** kan blive Deres
Egen bil til sommer
Var med i
konkurrencen:
Nu kan alle følge med i
Cavling-romanen
„STREJKEN“
Udvalgt resultat denne uge
46 andre præmier: 5 **ELNA** Supermatic symaskiner
5 **NSU Quickly** knallerter og 2000 kroner kontant
Sånet præmie: **31.000 kr.**



artikler for farmand, f.eks. om Morrisfabrikkernes undersøgelsesmetoder af metalleres egenskaber, og artikler for lilleemor om den nyeste mode. Jeg ved ikke hvornår de startede DOMI NYT eller hvornår de stoppede det, men det eksisterede i hvert fald i 1956, og jeg ved det udkom fire gange om året på det tidspunkt..

I 1955 var der gået 50 år siden Vilhelm Nellemann importerede den første bil, og DOMI forsøgte ikke anledningen til et større reklameindslag. Der blev

19

Distriktschef

... vognen ligefrem suger sig til vejen, hvad enten vejbanen er våd, eller det drejer sig om skarpe sving eller hård sidevind. Det er nærmest ufatteligt, hvad man kan byde vognen ...

Forsikringsaktieselskabet NORDEUROPA
Distriktschef Aage Schade,
Engvej 46, Odense.

Herr automobilforhandler N. Kjær,
Svendborg.

Min Morris Minor 1000 og jeg har nu fejret vort sølvbrillup, vi har sammen rundet de første 25.000 km, så vi kender jo efterhånden en hel del til hinanden. Vi har det dejligt sammen, det er hver dag en glæde at sidde bag et Morris 1000 rat.

Overdrivelse er det på ngen måde, når jeg hævder, at vognen ligefrem suger sig til vejen, hvad enten vejbanen er våd, eller det drejer sig om skarpe sving eller hård sidevind. Det er nærmest ufatteligt, hvad man kan byde vognen.

Rolig og behagelig kører vognen over dårlige og hullede veje, dens køreegenskaber er rent ud fantastiske, man føler sig tryk bag et Morris 1000 rat.

Rigtige anstrengelser har jeg budt vognen på en nylig afsluttet ferietur til Norge og Sverige, hvor jeg på hele turen — ca. 2500 km — holdt 17 km på literen. I Sverige lå farten på 110–115 km. I Norge op ad de stejleste fjelde og på de dårligste veje, spandt den som en kat.

I mit daglige arbejde, hvor jeg har mange starter, bykørsel og langture, er det en fornøjelse at køre vognen. Altid villig, altid veloplagt det er en Morris Minor 1000.

Som De vil se af ovenstående oplysninger, har jeg kun godt at sige om dette vidunderbarn, der så afgjort er en vogn i særklasse. Den fine service, som jo også følger med handlen, og som af Deres folk er ydet på en så omhyggelig måde, vil jeg også her benytte lejligheden til at sige tak for.

Med venlig hilsen,
(sign.) Aage Schade.



DOMI NYT fra 1956.
Nummerpladen ville
være et scoop for et af
vore medlemmer i Hel-
singe, Danmark



DOMI NYT

MOTOR TIDSSKRIFT

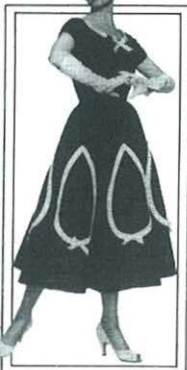
NR. 2 • 1956

simpelthen arrangeret en rej-
sende udstilling som fyldte et
særtog med 23 vogne ! Det
transporterede udstillingen
til Herning, Ålborg, Århus og
Odense. Alle forhandlerne
var inviteret til at spise med

kniv og gaffel på Hotel
d'Angleterre i København,
og de havde splejset til et
sølvfad med engrave-
ring.....joh, lad os bare få
det hele med.....



Eksempel fra DOMI NYT på en typisk artikel for lilleemor, hvor moden er fikst kædet sammen med et køretøj fra DOMI«et eksklusivt ensemble, velegnet til bilrejser».... Det vil jeg prøve næste gang fru'en spørger, hvad hun skal tage på til Morris-træf : »Tag dit eksklusive ensemble på.....«

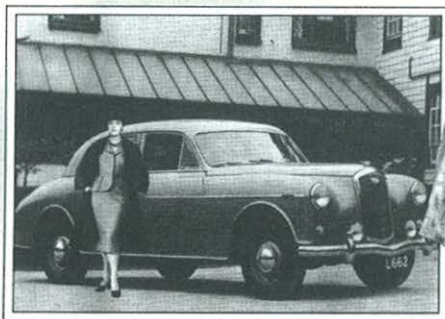


Modefarverne i år er pastelblide, men det forbindrer ikke den uudværlige kending marineblåt med hvidt i atter at vise sig. Modellen tilv. har hr. kjolechef Kroll komponeret med inspiration fra Pierre Balmain. Den er af marineblåt, fransk lærred med nederdelens spejles i hvidt piqué, der også ses i halsudskæringen.

AD MODENS BOULEVARDER

Kjoler med tilhørende frakker er meget moderne. Tilh. et yndigt, sommerligt ensemble, inspireret af Christian Dior. Kjolsilke har coral bundfarve, draperet bluse og skørt af mange lag tyll, den løse, vide frakke af ottomane er festligt coralrød, har bindeblindskrave med flagrende ender, men ingen knapper.

Et eksklusivt ensemble, velegnet til bilrejser. Den coralfarvede dragt er klassisk enkel med kort, bred sjalokrave, store lommer og glat nederdel; den lune, løse frakke er grå med striber i dragtens farve og foer af dens stof. Bemærk ligeledes den elegante Wolsley six-nemety med de stilrene linier, der udstråler formhed og komfort.



16



Eksempel fra DOMI NYT på en lodig artikel, der samtidig har en slet skjult reklameværdi.....

Det er slet ikke dyrt at køre

Man kan bevise alt med statistik, og overslag over driftsudgifterne for en vogn tager ikke altid alle faktorer i betragtning.

af E. Kofoed.

Man hører jævnligt en masse vild snak om udgifterne ved at holde vogn. De fleste overslag, jeg har hørt om, hører til samme kategori som fikserhistorierne — efterhånden som det bliver senere og senere, bliver beløbene større og større. Jeg har mistanke om, at de bliver sat op af hensyn til skattemyndighederne eller for at overbevise konerne om, at de skal ikke bruge vognen, når de skal gøre indkøb eller til en week-end tur til svogermor, når far vil blive hjemme.

Den mest konservative beregning, jeg har hørt om, var 10 kr. i timen, så var der 50 øre pr. km og endelig pengemængdene, der henkastede den svævende bemærkning, at deres vogn kostede dem smidt en daler pr. km, da gamle, men jeg har i virkeligheden ikke begreb om, hvor meget det nøjagtigt koster. De kender typen. Min Minor, der netop har fejret sin tredje fødselsdag, og passeret de første 68.000 km, koster mig i egentlige kørselsudgifter 11,1 øre pr. km.

Jeg har holdt regnskab over hver eneste øre, der er givet ud på vognen, siden jeg bemtede den en solskinsdag for tre år siden. Mit regnskab ser isærigt således ud:

Benzin 5,8 øre
1,2 øre
0,8 øre
3,3 øre
11,1 øre

e udgifter
og. Skatten
ikring, der

dækker alt, altid en kaskoforsikring, koster 546 kr. om året (jeg får bonus ud-betalt på min forsikring).

Afkrivningen og udgifterne til garage er meget individuelt, men for den enkelte næmt beregnet.

Husk i denne forbindelse, at Minor'en stadig er en af de mest populære vogne på markedet, og som følge deraf holder en meget høj brugsværdi.

Lad os så se på driftskosten. Min vogn kører gennemsnitligt 15,6 km pr. liter. Dette tal er smaltleret ikke baseret på kørsel over store distancer, hvor jeg klare op til 18 km pr. liter ved en gennemsnitshastighed af ca. 60 km i timen. Mit gennemsnitlige bensinforbrug er ikke anslået, men er en virkelig kendsgerning. For tre år jeg købte vognen, har jeg holdt regnskab med hver liter benzin, jeg har købt. Jeg har i huset ved ganske nøje, hvordan Minor'ens appetit er.

Jeg kan se, at olie har kostet mig lidt mere end gennemsnitsbeløbet. Det er ikke, fordi Minor'en behøver mere, den drikker overhovedet ikke olie. Det er, fordi jeg giver hende mere, for at hun skal kunne leve så længe som muligt. Med andre ord, der bil-

der skiftet olie for hver 1500 km, uanset hvordan olien er. Ind imellem olieindkøbene har det ikke været nødvendigt at fylde op.

Efter hvad jeg kan se, vil dekene sagtens kunne holde til en 70.000 kilometers kørsel. Endvidere har jeg købt en disse puslensmidler (der næsten bruges, fordi maling og forchromning bringes til at skinne kun ved brug af vaske-skind og vand), og så er der kun diverse udgifter tilbage, såsom parkeringsudgifter. I beløbet for vedligeholdelse er der oven-



En glad vinder af en arkitektonkurrencc modtager sin præmie i 1954 : Den nye Serie II Minor i cabriolet modellen.....



MORRIS MINOR

i købet medtaget reparasjon af enkelte partskragskædet, vognræk og to oppolinger, men lævrigt represseretter dænn udgiftspost ganske normale vedligeholdelsesomkostninger, hvorfra er meget væsentlig del kan spares, hvis man er lidt mere flæk på fingrene end jeg.

Hovedreparation? For mange bilister er dette et rædelsesord, men det skulle ikke forbarne mig, om jeg med min Minor når helt op på en ved omkring 150.000 km, for dette bliver altsålt, således som vognen arter sig ofte de første 68.000 km's kørsel. Og når endelig den dag kommer, hvor en hovedreparation bliver nødvendig, har man faktisk betalt for det, at reservedelene til en Minor er noget billige. Fra fabriksforsynet motor koster således kun 860 kr.

Det var det bedste, men der er også en fordel, der, skønt den sjældent tages i betragtning, ikke kan ignoreres af bilister, selv om de kører for deres fornøjelse. For eksempel skal man 2 børn bringes til deres skole, som ligger ca. 8 km fra vort hjem. De bliver kørt i vognen i steds for med offentlige transportmidler, fordi de i sidste tilfælde skulle med to busser og desuden

passere en meget befærdet vej. Hvis de skulle med bus, ville udgiften for de to børn til at tage frem og tilbage blive 12 kr. om vogn. Dette ville for skolebørn så være 480 kr. Skal man trække det fra omkostningerne i forbindelse med vognen, fordi disse penge jo skal betales i alle tilfælde? Det er jo i virkeligheden ikke vognen, der koster de penge, der bruges til turen frem og tilbage hverdag, men børnenes udgifter.

Vognen søger for hurtig og let transport, den sparer moderens tid, og min kone undgår bekymringer for børnene, for slet ikke at tale om hvor mange folkeløber på grund af våde fødder og tøj, der undgår.

Så er det ferierne, disse tre siger om året, hvor vi plejede at tage ud for at finde solskin i stedet for kun at gå og se på regnen. Med vognen, når man regner 11,1 øre pr. km, kostede vor rejse til og fra kysten ved Rørvig ca. 29 kr. Hvis vi havde rejst med toget, ville udgiften have været 62 kr. plus 10 kr. til taxa her og 16 kr. til taxa fra toget til bestemmelsesstedet. Med andre ord spænde vi 59 kr. ved at køre i vognen for slet ikke at tale om, hvad vi spænde af tid og besvær.

I julen rejste vi til min svigermor i Hadsund. Det kostede ca. med vognen kr. 127,

hvis medregnet 49,80 kr. for overførslen over Strømholt. Hvis vi havde rejst med toget, ville det have kostet ca. 187 kr. Vi sparede 60 kr. her og 3½ times rejsetid.

Den tid, man sparer, er et af de mest vigtige af mine skulde aktiver, når udgifterne til vognen beregnes. Fæstleden dag skulle jeg på forretningsbesøg i Hundersted. Da min kone tidligere havde fået mig til at love, hun skulle have vognen næst den dag og havde arrangeret sig i overensstemmelse hermed, for jeg besluttede at tage af sted, tog jeg med toget.

I vognen ville turen have taget mig en times tid hver vej. Udgiften ville have været ca. 15,50 kr.

Turen med toget kostede for begge veje 13,80 kr., og jeg blev lævrigt slængt for de samme penge. Dette skulle altså betyde, at jeg sparede 2,30 kr. ved at benytte offentligt transportmiddel.

Det tog mig omfrent 2¼ time at komme dænn med toget og 2½ time tilbage. Læg mærke til, at det bliver 4½ time. Dette betyder, at for at spare 2,30 kr. brugte jeg 2½ time. Uanset hvad De mener, regner jeg min tid for at være mere værd end 95 øre i timen. Og glæn ikke, at jeg også blev gennemblødt, hvad vognen ville have sparet mig for.

Jeg husker, at min onkel altid plejede at sige: "Man kan bevise alt, hvad man vil, med tal, min dreng."

Og han havde fuldstændig ret. Man kan imidlertid sige, at med hensyn til Minor'en ligger bevise ikke i rationismen, men i kærligheden. Når De tager hensyn til, hvor min vogn — og Deres — gør alt lettere og bekvemmere for os, er det slet ikke så dyrt at køre i en Morris Minor.

typisk dansk. I eksemplet på næste side ses det samme billede gengivet på en standard engelsk brochure og en DOMI brochure. Travelleren kunne få i en variant med afblændede sideruder i Danmark - den såkaldte COMBI - så her var der brug for et særtryk.

I markedsføringen benyttede DOMI sig tit og ofte af kendte mennesker. Når en DOMI-bil var solgt til en kendt person blev en pressefotograf straks bestilt til at forevige øjeblikket hvor nøglerne blev overdraget. Dette kneb var de nu ikke alene om, men der var ikke mange andre, der ligeså konsekvent som DOMI benyttede kvinder i deres reklamer. Der er ikke taget mange billeder i reklameøjemed som ikke viser en kvinde. Det var ikke den der type med en lamsebamse med store øjne ... , som slænger sig på kølerhjælmen. Det var kvinder som sad ved rattet, var ved at læsse bagagerummet, ved at stige ind i bilen eller på anden måde bruge køretøjet. Eneste undtagelse var nok reklamer for varevogne og traktorer, men selv for en så maskulin ting som en Sky-lon knallert brugte de kvinder.



De tidlige, egentlige brochurer blev trykt på dansk i England, men DOMI udgav ind imellem selv oversigter over deres biler. Med tiden trykte de så deres egne brochurer, i hvert fald hvis de indeholdt et eller andet



Billeder fra DOMI's store udstillingstur i 1955.



▲ The opening of the exhibition on the first of the four towns it visited. Left to right are, the Head of the State Traffic Police, superintendent M. Larsen, Mr. J. C. Kristiansen, Dealer in Herning; Mr. A. E. Christensen, Sales Director D.O.M.E. and Mr. W. Nellemann, D.O.M.E.'s Managing Director.

Dignitaries from the surrounding towns who were invited to the reception, admire the 1939 Wolsley.



50 YEARS OF PROGRESS



PROGRESS

FOUR Danish towns saw the large-scale Motor Exhibition which was held by Dansk Oversøisk Motor Industri A/S, the Nuffield Distributors in Denmark.

These Distributors, whose Dealer Organization covers the whole of the country, staged the exhibition to celebrate the fact that 50 years ago, Mr. Vilhelm Nellemann, Principal and Founder of the Company, imported his first motorcar.

A special train with 23 wagons was used to transport the exhibits to towns in Herning, Aalborg, Aalborg, and Odense. Highlights of the exhibition were, in chronological order, an 1899 Wolsley, a 1903 Riley, a 1912 Morris Oxford, Goldie Gardner's M.G. "Magic Midget," the Wolsley Six-Ninety and Morris-Commercial 2.3 and 5-ton vehicles.

Decorations in the form of miniature fountains bladed with birch tree branches and flowers to enhance the attractive appearance of all parts of the exhibition.

Included in the exhibition were five Nuffield Universal Tractors fitted with suitable implements. ▶



PAGE FOURTEEN
(20)

▲ The section devoted to MGs at Herning, including the M.G. "11" which recently won the Danish Championship. Posters are placed with good effect.



▲ Part of the special train which carried the exhibits from town to town. Rapid loading and unloading, sometimes in the middle of the night, was hard work.



▲ The vintage section beautifully decorated with flowers and working lawnmowers. 1902 Riley slightly older than D.O.M.E. was on

Reklamefoto fra 1956





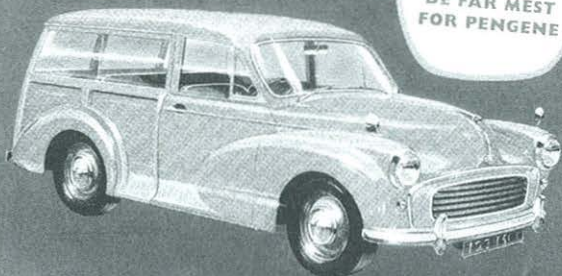
▲ Morris and Wolseley cars ranged along the walls of the 75-yard-long "Aulbergshallen", the enormous hall where the Aulberg Exhibition was staged.



At Ølshavn the cars and stands were beautifully arranged in a huge circular hall with vividly patterned walls which were lined with brilliantly lit stands. ▼



PAGE FIFTEEN
1937

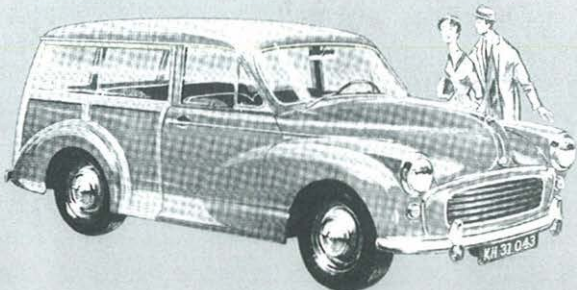


i MORRIS 1000 STATIONCAR
ELLER COMBI

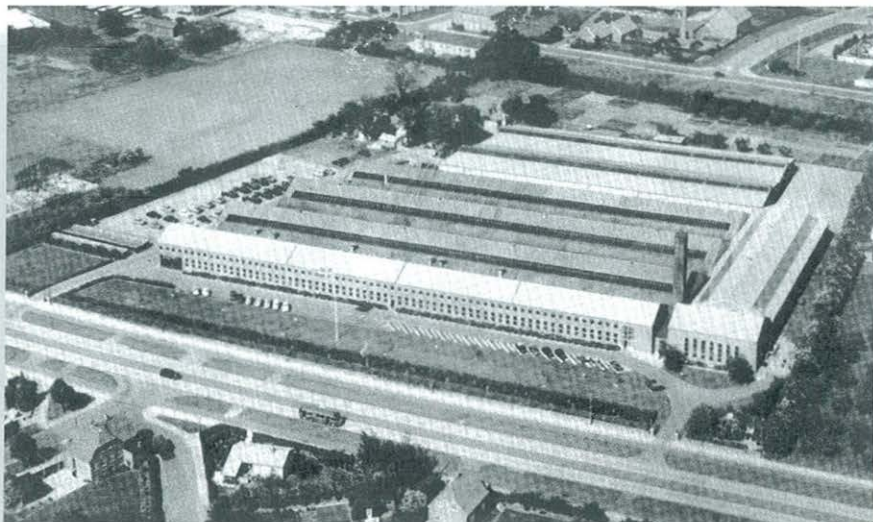
»engelsk« og dansk travellerbrochure:
Bemærk bilernes nummerplader.
Den ene brochure er trykt i England,
den anden i Danmark

25

DE FÅR MEST FOR PENGENE I EN



MORRIS 1000 SUPER STATIONCAR
ELLER COMBI



Der er et ordentligt hul i mine kilder om DOMI, og jeg ved stort set intet om perioden fra sidst i halvtredserne til midt i tresserne. Og det var år med meget stor fremgang for bilismen i Danmark. Den nyeste egentlige beskrivelse af foretaget er et rundvisningshæfte fra 1964, og sammenlignet med rundvisningshæftet fra midt i 50'erne ses en rivende udvikling. Hele BMC-koncernens samlede produktion var på dette tidspunkt nået op på næsten en million biler om året. DOMI's varevognsprogram omfattede 21 for-

Sådan så fabrikken ud i 1958. På det tidspunkt omtales den stadig som en »samlefabrik«

skellige typer, hvoraf flere kunne leveres i forskellige udførelser. Det var datidens mest omfattende varevognsprogram i Danmark hos et enkelt firma.

Andelen af de samlede nyindregistreringer af varebiler udgjorde i 1963 ca. 8,5% mod knap 6% for personbilernes vedkommende. For personbilernes vedkommende svarede det til et årligt



salg på 4289. På trods af at en tredjedel af disse vogne var Morris Minor, så var det på dette tidspunkt at interessen for modellen begyndte at aftage. Morris Marina var kåret som årets bil i 1963 og Mini'en havde vundet Monte Carlo Rally mens Minoren måtte nøjes med en henvisning til at være Englands mest solgte bil i rundvisningshæftet fra 1964.

Etagearealet var i 1964 18.715 m². Det var slut med samling af biler, men der var stadig en klargøringsprocedure med justering og prøvekørsel. Antallet af hyldemeter var nået op på 18 kilometer, og der var stadig et afsættet frilager, som toldvæs-

enet kontrollerede. Som den første virksomhed i bilbranchen og kun den femte i Danmark havde DOMI anskaffet sig en såkaldt elektronhjerne. Der berettes med en vis stolthed om de imponerende evner maskinen havde, og det har da også været et enormt fremskridt, at der nu automatisk kunne holdes styr på lager og regnskab. Maskinen kunne læse 10.000 bogstaver i minuttet og fyldte et helt kontor ! Man kan næsten ikke lade være med at drage sammenligninger med moderne computers kapacitet, men jeg synes det afgørende er, at det viser hvor fremsynet virksomheden stadig var dengang i 1964.

Der var et kæmpestort udstillingslokale og to af de tidligere samlehallen blev nu udelukkende brugt til lager. Der var også stadig en serviceskole, som oplærte værkførere og mekanikere, og DOMI's eget trykkeri eksisterede også endnu. Kontorfaciliteterne var selvfølgelig vokset betragteligt, og der var blevet bygget en hel administrationsbygning med film- og foredragslokaler, og der var installeret rørpost - endnu et eksempel på moderne tankegang. M.h.t.

Elektronhjerne 1963 - den fyldte noget mere end nutidens PC'er!





Stort udstillingslokale i 1963



forhandlernetet var det bærende element stadig et solidt decentralt reservedelslager og kvalificeret værktøj - butikernes udseende og indretning i øvrigt var DOMI uvedkommende.

I 1967 var antallet af hylde meter steget til 30 kilometer og rummede 44.000 forskellige dele. Der blev solgt ca. 14.000 køretøjer mod 2400 i 1958. Træerne voksede tilsyneladende ind i himlen, og der var stadig udvidelsesplaner.

I 1969 udsendte DOMI bladet »DOMI-Dyt«, der mest handlede om løst og fast i organisationen. Egentlige servicevejledninger blev

på det tidspunkt udsendt på løse ark til de enkelte værksteder. Jeg ved ikke om forhandlerne modtog noget fra DOMI i perioden fra 1959 til 1969.

Nu er vi nået til det tidspunkt hvor Minoren udgik af programmet, og det er vel et passende sted at stoppe beretningen om DOMI. Da DOMI sagde farvel til Minoren, som havde været en væsentlig hjørnesteen i deres succes, kunne det kun blive til et par sparsomme kommentarer i DOMI-Dyt. Som en ægte Minor entusiast krummer jeg naturligvis tæer, når jeg ser alle de fejl denne sidste artikel af Mino-



Lagerhal, serviceskole og reservedele i 1963





DOMI's administrationsbygning, 1963.



30

Eksempler på korrespondance mellem DOMI og værkstederne først i 70'erne.

DOMI
DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S
2000 GLOSTRUP, DANMARK
TEL. ADR. DOMIMOTORS
CIRK. 3400 TELEK. NR. 2252
KØBENHAVN
21. Januar 1972
EJ/mw

TIL VORE FORHANDLERE

TIL CHEFEN PERSONLIGTVedr. KONTROL AF VOGNE INDEREGISTERET UDEN SYN

Vi hender høfligt Deres opmærksomhed på, at Statens Biltilsyn på grundlag af stikprøver foretaget i 1970 af nye køretøjer overvejer at indføre skærpet praksis med hensyn til fratagelse af retten til registrering uden syn.

Biltilsynet vil i løbet af de næste par måneder indkalde et par tusinde nye køretøjer til kontrol.

Vi erindrer om, at retten til at indregistrere på typeattest uden syn forudsætter, at FORHANDLEREN attestører, at køretøjet er fabriksnyt, uændret siden modtagelsen fra importøren, KONTROLLERET OG AFPRØVET og fundet i forskriftsmæssig stand. Erklæringen gælder også lygternes indstilling.

Med venlig hilsen
DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S

Erik Jensen
Erik Jensen
Service Promotion

VI HAR HERMED FORNØJELSEN AT KUNNE PRÆSENTERE
DEM FOR



DOMI ARBEJDSDRAGTEN



— VELKLEDE MEDARBEJDERE — VÆRDIGE REPRESENTANTER FOR O

SERVICE

I
S
u
h
Dr
kn
Vi
ren
drå
idet
Må
Und
føret
DERE
— som
dette
Måtte
øende
pr. telef

VEST FC
8773 Gyll
Tlf. (06-5
NOV. 22 Tlf.



FARVIEL TIL EN GAMMEL KENDING.....



Den 16. marts meddelte vi vore forhandlere, at vi ikke mere havde Morris 1000 Super på lager. Vi har længe vuet, at det gik den vej, men alligevel kommer det som noget af et chok, at man skal sige farvel til en ven, man har kendt i 23 år. Endnu står der Morris 1000 Super på forhandlerlagene rundt omkring i Danmark, men dagen nærmer sig med raske skridt, hvor den sidste forlader DOMI-familien.

På fallerbet leder vi Morris 1000 modellen fortælle en smule om sin brogede livshane, fra fødslen i 1948 til dens endeligt i foråret 1971.



Morris Minor, som den så ud ved introduktionen i 1948

Den første Morris Minor rullede af produktionslinjen i Cowley den 8. oktober 1948, og fortsatte i 4 år. Der blev bygget 171.021 eksemplarer. Den eneste ændring der blev foretaget på modellen i disse 4 år, var en vandpumpe, der blev påmonteret alle vogne fra 1951.



Morris Minor serie II - billedet beviser at det altid har været en stærk vogn. Billedet af denne vogn blev taget sidste år hos brdr. Pedersen, Charlottenlund

Den 14. februar 1953 kom den topvinklede Morris Minor Serie II med en 803 cc'motor. Denne model fik et nyt kølegitter i 1954, speedometeret blev placeret i midten af instrumentbordet, der samtidig undergik mindre ændringer, og fortsatte til 1956. Produktionsstallet for Morris Minor og Morris Minor serie II nåede op på 473.000 i 1956.

Morris Minor 1000 kom frem i september 1956. Det var med denne model man i januar 1961 nåede op på 1.000.000 køretøjer.



Morris 1000 ses her ved siden af et gammelt historisk præstelokomotiv - snart bliver vognen også til blandt historiske minder

Vognen vi sælger idag blev introduceret i 1962, hvor vognen kom med 1098 cc'motor og fik navnet Morris 1000 Super. Ialt blev der bygget 1.300.000 eksemplarer af Morris Minor modellen. Heraf solgte DOMI-familien 25.500 eksemplarer, når vi regner de sidste med, der endnu står tilbage på forhandlerlagene.

Hvorledes fordelte salget sig så op igennem årene:



Endelig ses modellen vi kender - Morris 1000 Super

1949/50 solgte vi 172 stk.
1951/60 solgte vi 8.024 stk.
1961/70 solgte vi 16.922 stk.
Vort største salgår var 1962, hvor vi solgte 2.853 Morris 1000 Super.

Nu er Morris 1000 Super snart en saga blot, og vi må se i øjnene, at vi har mistet en vogn, der har været et af DOMI-familiens frumførte igennem næsten 23 år.



Sådan sagde DOMI farvel til Morris Minor i april 1971.

ren var behæftet med. Det mest pinlige er vel, at de glemte alle varebilerne..... Sådan må det være, for DOMI var eneforhandler af Minoren i hele dens levetid,

og de skriver, at de solgte 25.500 eksemplarer. Men Centralregistret for Motor-køretøjer har gennem årene registreret mere end 45.000 Morris Minor i Danmark.

STOREBÆLT
ØST FOR STOREBÆLT
VASKERIET
Rens'ls
MON DÉSIR
4672 KLIPPINGE
TLF. (03) 678106

77) 300

1206



VIRKSOMHED -



Kompressor til Minoren ?

Et tidligere medlem (A-318 Steen Hoffmann) fandt engang en monteringsvejledning til en kompressor for Austins A-motor, som jo

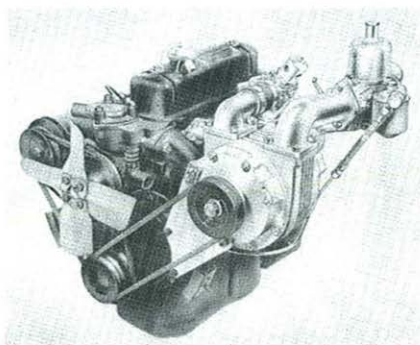
afløste Morris' sideventilede allerede i 1950, da 4-dørs modellen blev introduceret. Det vides ikke hvor gammel vejledningen er, men den må være senere end 1956, eftersom Minoren omtales som »1000«.

Nå, men vi gengiver lige den spændende vejledning.

32



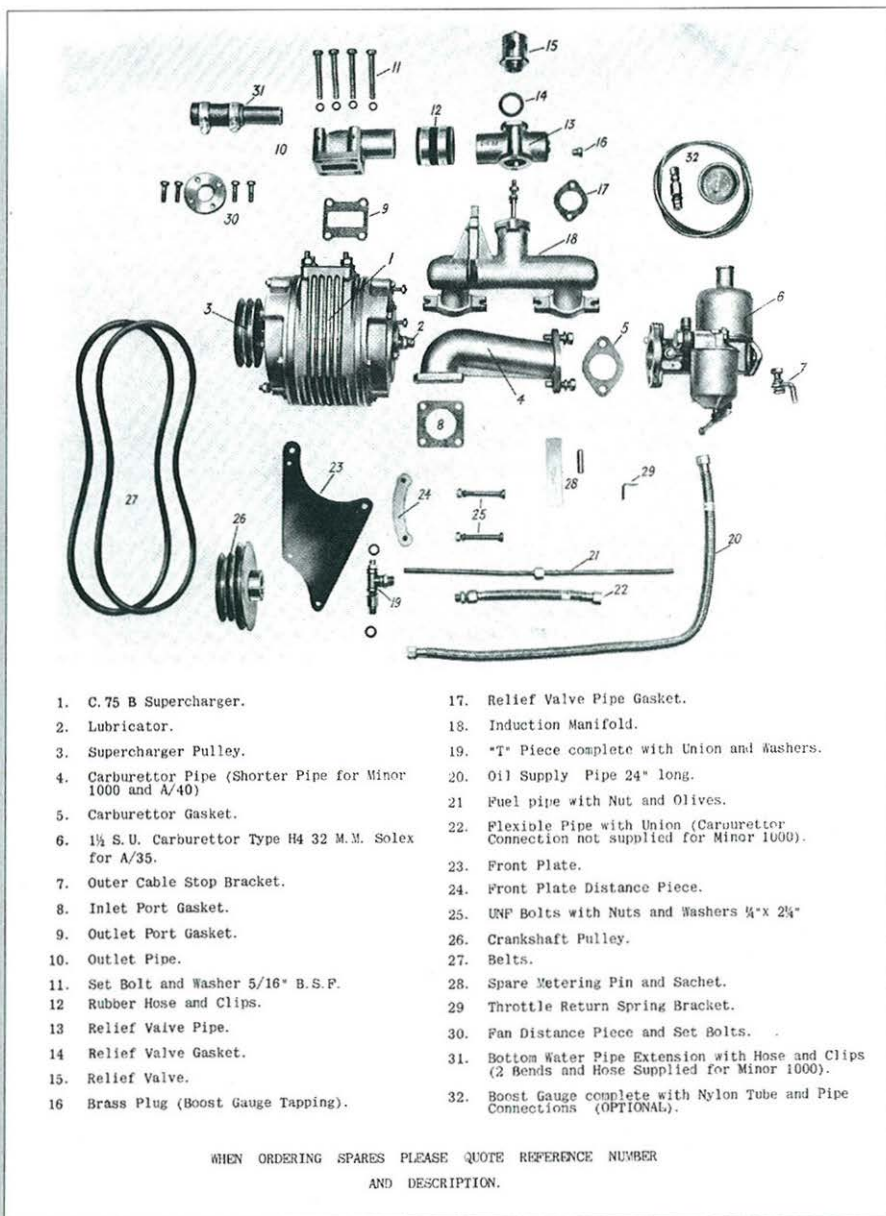
SUPERCHARGER



FITTING INSTRUCTIONS

“A” SERIES ENGINE

AS FITTED TO THE AUSTIN HEALEY SPRITE
AUSTIN A35 MORRIS MINOR 1,000 AUSTIN A40



- | | |
|--|---|
| 1. C. 75 B Supercharger. | 17. Relief Valve Pipe Gasket. |
| 2. Lubricator. | 18. Induction Manifold. |
| 3. Supercharger Pulley. | 19. "T" Piece complete with Union and Washers. |
| 4. Carburettor Pipe (Shorter Pipe for Minor 1000 and A/40) | 20. Oil Supply Pipe 24" long. |
| 5. Carburettor Gasket. | 21. Fuel pipe with Nut and Olives. |
| 6. 1½ S.U. Carburettor Type H4 32 M.M. Solex for A/35. | 22. Flexible Pipe with Union (Carburettor Connection not supplied for Minor 1000). |
| 7. Outer Cable Stop Bracket. | 23. Front Plate. |
| 8. Inlet Port Gasket. | 24. Front Plate Distance Piece. |
| 9. Outlet Port Gasket. | 25. UNF Bolts with Nuts and Washers ¼" x 2¼" |
| 10. Outlet Pipe. | 26. Crankshaft Pulley. |
| 11. Set Bolt and Washer 5/16" B.S.F. | 27. Belts. |
| 12. Rubber Hose and Clips. | 28. Spare Metering Pin and Sachet. |
| 13. Relief Valve Pipe. | 29. Throttle Return Spring Bracket. |
| 14. Relief Valve Gasket. | 30. Fan Distance Piece and Set Bolts. |
| 15. Relief Valve. | 31. Bottom Water Pipe Extension with Hose and Clips (2 Bends and Hose Supplied for Minor 1000). |
| 16. Brass Plug (Boost Gauge Tapping). | 32. Boost Gauge complete with Nylon Tube and Pipe Connections (OPTIONAL). |

WHEN ORDERING SPARES PLEASE QUOTE REFERENCE NUMBER
AND DESCRIPTION.



INTRODUCTION

The design of the Supercharger set for the A Series Engine is such that the work may be confidently carried out by any competent garage mechanic or owner driver, and necessitates no modification to the engine or chassis. Fitting is simplified by reading through these instructions before starting work.

The Supercharger is mounted on the manifold side of the engine with the ports facing upwards, and is driven by twin Vee Belts from the front end of the crankshaft.

During the installation, care should be taken to retain all nuts and washers removed and to avoid damaging any packing as some of these are used again with the Supercharger set.

PRELIMINARY INSTRUCTIONS

- 1 Drain radiator.
- 2 Disconnect carburettor controls and petrol pipe and vacuum ignition control pipe.
- 3 Remove induction manifold and carburettor complete. With all sets except Sprite a blanking plate and set pins are supplied to blank off the exhaust manifold hot spot.
- 4 Remove radiator.
- 5 Slacken dynamo belt and remove crankshaft pulley and fan.
- 6 Disconnect petrol pipe from pump.
- 7 Remove the two short bolts holding the timing case cover to the engine front plate. These screw into the latter and are the two which are clear of the engine block itself. The car is now ready for the Supercharger to be fitted.

CRANKSHAFT PULLEY.

Fit new 3 groove crankshaft pulley, care should be exercised when fitting, as being made of cast iron, undue force could cause damage. With Austin Healey Sprite, it is necessary to raise the engine 3" at the front end. Whilst the engine is in this position it is advisable to slip all belts over their respective grooves.

MOUNTING THE SUPERCHARGER

The Supercharger can now be positioned. Locate it by the new cast induction manifold which is already bolted to the Supercharger, to the Cylinder head. If care is taken the manifold and Supercharger can be fitted as one.

Place the aluminium distance piece between the timing case cover and the front plate and secure with the 2 1/2" UNF bolts supplied. These screw into the existing tapped holes and protrude to the rear of the engine front plate where they are finally locked by using the nuts and spring washers supplied.

The Supercharger is now in position and all nuts and bolts and Jubilee clips may now be finally tightened including the locking nuts. As the ignition characteristics of the Supercharged engine are so different from standard, it is desirable to dispense with the vacuum operated advance and retard. This is done by removing the small bore pipe which connects between carburettor and distributor.

BELTS

Replace and adjust the dynamo belt and fit the Supercharger belts. These will be found tight but can be 'run on' to the Supercharger pulley, if the sparking plugs are removed and a spanner is applied to the Supercharger drive shaft nut. The best way, of course is to use the car starting handle to turn the engine, but on some models this is not provided in the car tool kit.

FAN

Refit the fan using the aluminium distance piece to bring the fan clear of the Supercharger drive belts longer bolts are supplied to accommodate this.

PETROL PIPE

Remove the existing petrol pipe from the pump and by using the copper pipe supplied, form a new one which will run from the pump under the Supercharger and terminate approximately 6" from the Carburettor. A flexible pipe is provided to connect the end of this copper pipe to the banjo union of the Carburettor. All the necessary pipe fittings are supplied except the pipe nut which secures pipe to pump, this must be removed from the previously removed standard fuel pipe.



RADIATOR

Replace the radiator. Dependant on the type of car to which the Supercharger is fitted the bottom water pipe connections may have to be re-routed. Extension pipes are provided for this with hose and clips, except in the case of the A.40 when connection can be made in the usual way.

LUBRICATION.

Unscrew from the Crankcase the oil pressure switch or pressure gauge connection and union. In place of this fit the special union and 'T' piece supplied. When tightened up, one branch of the 'T' should point towards the bulkhead. Into the other branch screw the pressure switch or gauge connections. Using the 24" flexible pipe connect one end to the 'T' and the other to the Union which is already screwed into the Supercharger lubricator this is positioned in the centre of the Supercharger rear end plate.

CARBURETTOR

The carburettor is bolted to the carburettor pipe which is already assembled to the Supercharger. Use the cork or fibre gasket at the flange joint.

A separate leaflet is enclosed explaining the method of fitting choke and throttle controls.

ROAD TESTING

It now remains to road test the car to obtain the correct carburettor and ignition settings, but read to the end of these instructions **FIRST**.

SERVICING INSTRUCTIONS.

The Shorrock Supercharger is a precision mechanism, which is fully tested before despatch. Like any other machine, however, it requires running in and should be driven fairly gently for the first 250 miles. During this period, the maximum engine speed should not exceed 3,500 r.p.m.

LUBRICATION.

It is essential that the engine oil be kept clean and free from sludge. Dirty or unsuitable oil will clog the lubricating passages and eventually lead to serious damage. The Supercharger is despatched with a 'B' pin in its lubricator. This should be satisfactory for initial running and quite likely permanently. As a guide there should be a slight amount of smoke from the exhaust on starting from cold, which should clear after a few minutes running. Should however, signs of pronounced over oiling arise (for instance clouds of exhaust smoke) then the lubrication pin should be replaced by the larger one 'A' supplied in a plastic capsule bolted to the Supercharger. If this spare pin is used, be sure to tighten down firmly the Supercharger nuts. Every 1000 miles the lubricator pin should be removed from the Supercharger, and the pin wiped with a soft rag, on no account, should abrasives be used. To remove and replace the lubricator pin, proceed as follows.

Unscrew the pipe connection at the Supercharger whereupon the pin will be partially pushed out by the spring which is positioned underneath it. Insert a small screwdriver into the slotted end of the pin and draw it out. If the spring should come out with the pin remember that this should go in first when re-assembling.

CONCLUSION.

Confident of the experience and care built into the Shorrock supercharger, we wish you many thousand miles of enjoyable motoring from the much improved performance of your car.

Keep these instructions for reference. In any correspondence quote supercharger specification and serial number.



Member of the Motor Organisation

SHORROCK SUPERCHARGERS LIMITED
CHURCH STREET,
WEDNESBURY,
STAFFS.

TELEPHONE: WEDNESBURY 1764.



Motorhistorisk Samråd

Her kan du læse om kommunen kommer og henter dine reservedelsbiler - på din regning! Du kan også læse om politiet pludselig kommer og klipper pladerne af din Morris !

35 års-grænsen for veteranstatus

Samrådet skrev i januar måned 2001 til den nyudnævnte skatteminister, Frode Sørensen, for at se, om han måske var villig til at acceptere en 30 års-grænse for, hvor gammelt et køretøj skal være, for at det kan kaldes et veterankøretøj. Svaret var nedslående. Ministeriet konstaterer, at der findes i alt 21.391 afgiftspligtige køretøjer, som er mellem 30 og 35 år gamle, og at en nedsættelse af aldersgrænsen til 30 år vil resultere i et provenutab på 17 millioner kr. årligt fra disse køretøjer. Hertil kommer, at ministeriet frygter en øget tilskyndelse til at importere ældre, brugte biler fra Sydeuropa, idet ejeren vil »slippe« med at betale den nedsatte afgift. En sådan u hensigtsmæssig adfærdsændring vil betyde, at udskiftningen af bilparken vil tage længere tid, og dette vil være i strid med regeringens mål om at skabe en yngre og mere miljørigtig sammensat bilpark.

Ministeriet vil derfor ikke imødekomme Samrådets

ønske om at få aldersgrænsen sat ned.

Konklusionen er således, at ministeren og hans embedsmænd ikke vil støtte vores ønske. Vi må derfor sammen med klubberne i gang med at kontakte de folketingspolitikere, der er veterankøretøjerne positivt stemt.

Opbevaring af køretøjer & »stumper«

Som tidligere omtalt i NORMINOR nr. 5, 2001, så fortolker de danske kommunale miljømyndigheder miljøbeskyttelsesreglerne i forhold til gamle køretøjer, der står og forfalder under åben himmel ganske firkantet.

I oktober-udgaven af magasinet »Klassisk Bil & MC« udtaler man, at i den nye vejledning, som netop er udsendt til kommunerne, er der ingen juridisk hjælp at hente til betrængte veteranbylejere, som måske af pladsmæssige hensyn er nødt til at opbevare et gammelt køretøj udendørs.

En jurist i Miljøstyrelsen, der er interviewet i artiklen, udtaler dog, at kommunerne skal anvende sund fornuft, når de vurderer, om en uindregistreret bil er affald eller ej. Han har tillid til, at det





ikke vil være ejere af veteranbiler, kommunerne vil gå efter.

Hvad står der i den nye vejledning ?

Hvis der er tale om, at et antal køretøjer opbevares hos en privat på dennes ejendom, og der efter kommunens opfattelse ikke er tale om udøvelse af virksomhed men blot almindelig »samlermani« eller lignende, så kan kommunen på baggrund af »en konkret vurdering af hvert enkelt køretøj« beslutte, at de opbevarede køretøjer helt eller delvis er »affald« med den betydning, at kommunen skriftligt skal meddele ejeren, at han skal aflevere »affaldet« til en autoriseret autoophugger.

Miljøstyrelsen har opstillet 6 forskellige kriterier, som kommunen kan bruge ved den konkrete vurdering af, om et køretøj skal betragtes som »affald«. Det drejer sig om følgende:

1. Køretøjet er ikke økonomisk reparerbart.
2. Køretøjet kan ikke indregistreres uden forudgående syn (synsrapport).
3. Køretøjet har været uindregistreret (afmeldt fra Motorregisteret) i en længere periode

(mere end 6 måneder), og der er ikke synlige tegn på, at istandsættelse er iværksat.

4. Ophugning af køretøjet er påbegyndt.

5. Køretøjet er overtaget fra sidste registrerede ejer med henblik på ophugning.

6. Køretøjet er afleveret til affaldshåndtering på en registreret ophugningsvirksomhed.

Hvis kriterierne under 5. eller 6. er opfyldt, så er køretøjet som hovedregel altid affald. Men hvis der er tale om kriterierne nævnt under 1. - 4., mener Miljøstyrelsen, at flere kriterier skal være opfyldt samtidig, for at køretøjet kan betragtes som affald.

Oven i disse kriterier nævner styrelsen, at kommunen også kan lægge vægt på, om ejeren har bilens registreringsattest og evt. købsaftalen. Hvis ejeren ikke har disse dokumenter, kan det være indicier på, at ejeren ikke har til hensigt at istandsætte køretøjet.

Styrelsen anfører også, at i de tilfælde, hvor det er vanskeligt at afgøre, om et køretøj er affald, og der ikke er opnået klarhed over det ved henvendelse til ejeren, så kan kommunen søge hjælp hos en motorsagkyndig fra



politiet eller Statens Bilinspektion.

Vejledningen har også et afsnit om veterankøretøjer. Styrelsen anfører hér, at nogle køretøjer er så gamle, at økonomiske overvejelser ikke er nok til at bestemme, om køretøjet er affald eller ej. Veteranbiler og historiske køretøjer har værdi ud over det økonomiske. På den anden side vil det forhold, at køretøjet opbevares ubeskyttet udendørs, kunne tale for, at ejeren ikke har reel hensigt om at bevare køretøjet. Styrelsen konkluderer derfor, at et køretøj, som ejeren hævder er bevaringsværdigt, men som opbevares uden dørs uden beskyttelse mod yderligere forfald, efter en samlet og konkret vurdering

kan defineres som affald, selv om ejeren hævder, at det er et samlereobjekt.

Hvis kommunen når frem til, at de henstillede køretøjer *ikke* kan defineres som »affald«, så bør kommunen konkret vurdere, om opbevaringen udgør en miljøfare. Køretøjerne indeholder en række væsker, der ved udsivning kan udgøre en fare for forurening af jorden og grundvandet. Det betyder, at opbevaringen skal foregå på en sådan måde, at jord og grundvand ikke står i fare for at blive forurenede. Det kan sikres ved, at grundejeren ansøger amtet om tilladelse til opbevaringen efter miljøbeskyttelseslovens § 19. Amtet vil give tilladelsen på en række vilkår, der sikrer omgivelserne mod udsivning af miljøfarlige væsker, og kommunen skal så føre tilsyn med, at vilkårene overholdes.

Reservedelsbiler i det fri kan blive afhentet af kommunen på DIN regning....



Hvordan er veteranejerne stillet efter den nye vejledning ?

Klubberne under Motorhistorisk Samråd vedtog på årsmødet i 1999 »10 gyldne regler for veteranejere«. Årsmødedeltagerne opfordrede alle veteranejere til at efterleve disse 10 regler og



dermed være med til at forbedre vores miljø.

Regel nr. 9 anfører, at urestaurerede køretøjer og skrotdele skal opbevares miljømæssigt forsvarligt.

Motorhistorisk Samråd kan ikke støtte, at køretøjer kan stå i det fri uden beskyttelse mod yderligere forfald og med fare for nedsivning af miljøfarlige væsker.

Reglerne i den nye vejledning giver mulighed for, at man kan opbevare sit køretøj og stumper udendørs, **(1)** hvis køretøjet og genstandene er beskyttet mod yderligere forfald, og **(2)** hvis opbevaringen ikke udgør en miljøfare.

Miljøstyrelsen kan efter vores opfattelse godt tillade sig at stille disse krav, når man ser på indholdet af den tekst, der blev resultatet af FIVA's lobbyvirksomhed og Samrådets personlige kontakter til de danske medlemmer af Europa-Parlamentet ved udarbejdelsen af EU-Direktivet om udrangerede køretøjer («Skrot-direktivet» eller «End of Life-direktivet»).

Teksten lyder således i direktivets betragtning (10):

»Veterankøretøjer, hvorved forstås historiske køretøjer og køretøjer med sam-

lerværdi eller beregnet for museer, der opbevares fornuftigt og miljømæssigt forsvarligt i køreklar eller adskilt stand, er ikke omfattet af den definition på affald, der er fastsat i direktiv 75/442/EØF, og falder ikke inden for dette direktivs anvendelsesområde.«

Som læseren kan se, taler direktivet om, at »veterankøretøjer, ..., der opbevares fornuftigt og miljømæssigt forsvarligt«, ikke er omfattet af begrebet »affald«.

Deponering af nummerplader

Statens Bilinspektion, Bookingafdelingen, oplyser, at nogle veteranejere glemmer at ordne alle deponeringspapirerne inden synsfristen eller undlader at møde frem til syn inden 4 uger efter udleveringen af deponerede nummerplader - i begge tilfælde bliver nummerpladerne afhentet af politiet på ejerens bopæl!

Samrådet har tidligere beskrevet arbejdsgangen ved deponering af nummerplader i Nyhedsbrev nr. 2/1998. Det fremgår heraf, at den, der vil bruge deponeringsordningen, skal henven-



de sig skriftligt til: **Statens Bilinspektion, Bookingafdelingen, ATT: Christine Ebbesen, Postboks 1001, 2650 Hvidovre.**

Hvis man har spørgsmål om ordningen, kan man henvende sig telefonisk til Christine Ebbesen på tlf. 36 34 92 01.

Det er ikke tilstrækkeligt, at man har deponeret sine nummerplader hos forsikringsselskabet. Der skal også være en skriftlig aftale med Statens Bilinspektion (SBI), som skal have bekræftet fra forsikringsselskabet, at nummerpladerne er deponerede. Når deponeringen er registreret både hos SBI og hos forsikringsselskabet, så stilles synsindkaldelsen i bero.

Det er vigtigt, at man begynder på ansøgningen i god tid før udløbet af synsfristen! Det kan også være en god idé at bestille tid til syn, før man får de deponerede nummerplader udleveret.

Road pricing

Langsomt men sikkert nærmer tiden sig, hvor vi i Danmark vil få nye vejafgifter kaldet »road pricing«. I Tyskland er der planer for at indføre road pricing for lastbiler over 12 ton fra 2003.

I Danmark skal der laves et forsøg med road pricing med 500 personer i København. Forsøgsbilerne bliver udstyret med satellitudstyr, elektroniske kort og et »taxameter«. Forsøget starter i efteråret og skal køre i ét år. Derefter skal resultaterne analyseres, og konklusionerne forventes at ligge klar i midten af 2003.

Samrådet holder øje med udviklingen og har også med denne problemstilling planer om at tage kontakt til de folketingspolitikere, der er positivt stemt over for veteran-køretøjerne.

Efterskrift : Redaktionen har ikke modtaget materiale fra de norske og svenske søsterorganisationer til Motorhistorisk Samråd. Klubben er medlem via lokale stedsgrupper, men ingen information kan jo betyde, at der ikke rigtig er noget interessant at berette.....



Supplement til medlemslisten

**Vi har tidligere
suppleret med-
lemslisten fra 2000
med nye medlem-
mer i NORMINOR
nr. 2, 2001.
Nu er der igen
kommet flere til,
og vi siger selvføl-
gelig hjertelig
velkommen.**

A-2645 (102645)
Robert De Raeymækers
Skolevej 22
5874 Hesselager

A-2646 (102646)
Tony Christensen
Bådstræde, Torø Huse
5610 Assens

H-2647 (302647)
Sonja Johansen
Krengerupvej 98, Nårup
5690 Tommerup

A-2648 (102648)
Edvard Schmidt
Frederiksbergvågen 99
S-541 62 Skövde
Sverige

A-2649 (102649)
Ulf Eriksson
Bragevågen 7 A
S-802 67 Gävle
Sverige

A-2650 (102650)
Vibeke Jannet Raun
Ballesvej 9, Snoghøj
7000 Fredericia

A-2651 (102651)
Odd-Østen Hurlen
Postboks 521
N-6001 Ålesund
Norge

H-2653 (302653)
Lene Hoff Kjeldsen
Nørholmsvej 67
9000 Aalborg

A-2654 (102654)
Elly Jensen
Rønnebærvej 3
7741 Frøstrup

A-2655 (102655)
Sven Moesgaard
Varhedevej 21
7490 Aulum

A-2656 (102656)
Gabriel Larsen
Rugvænget 12 H, 2. Th.
4700 Næstved

A-2657 (102657)
Jens Skannerup
Markdiget 1, Velling
6950 Ringkøbing

A-2658 (102658)
Flemming Platz
Frederikssundsvej 94 F, st. tv.
2400 København NV

A-2659 (102659)
Per Ådell
Skönbergergatan 46
S-614 30 Söderköping
Sverige



A-2660 (102660)
Peter Mathiesen
Svinget 41
6270 Tønder

A-2661 (102661)
Lars Christensen
Bjernermark Byvej 33, Tåsinge
5700 Svendborg

A-2662 (102662)
Kim Mouritzen
Kærlundsvej 20
9000 Aalborg

H-2663 (302663)
Anne-Catrine Mark
Kærlundsvej 20
9000 Aalborg

A-2664 (102664)
Lennart Krantz
Ängvägen 5
S-533 33 Götene
Sverige

A-2665 (102665)
Poul Erik Sannemann
Havnevej 4
9670 Løgstør

A-2666 (102666)
Bertil Jardorf
Strandvejen 191
2900 Hellerup

A-2667 (102667)
Hans Völcker
Vrøndingvej 98, Vrønding
8700 Horsens

A-2668 (102668)
Brian Vestergaard Sørensen
Kærgårdsvej 60
8600 Silkeborg

A-2669 (102669)
Ingemar Karlsson
Hovby Haraldstgården 4
S-531 92 Lidköping
Sverige

A-2670 (102670)
Maja Mølgaard Christensen
Præstbrovej 6, Farendløse
4100 Ringsted

A-2671 (102671)
Lars Frost
Arendalsvej 347, 1.
8600 Silkeborg

A-2672 (102672)
Ann Tengberg
Dotegården 33
S-347 30 Lindome
Sverige

A-2673 (102673)
Holger Linaa Lemming
Christiansgade 100
5000 Odense C

A-2674 (102674)
Daniel Ljungcrantz
Vildgåsvägen 19 A
S-227 34 Lund
Sverige



A-2675 (102675)
Klaus Grønbech
Harestien 5, Nyråd
4760 Vordingborg

A-2676 (102676)
Søren P. Villadsen
Højlykkevej 46, Linnet
7100 Vejle

A-2677 (102677)
Robert Mætzke
Bovrup Storegade 18, Bovrup
6200 Åbenrå

A-2678 (102678)
Michael Gossweiler
Rütiholzstr. 10
CH- 9052 Niederteufen
Schweiz

A-2679 (102679)
Rolf Corbat
Sonnhalde 13
CH-5425 Schneisingen
Schweiz

A-2680 (102680)
Karlo Christiansen
Muskatvænget 7
6360 Tinglev

A-2681 (102681)
Jan S. Lykke
Ingerslevvej 9
8632 Lemming

A-2682 (102682)
Allan Møllgaard
Vibevej 3, Vejrup
6740 Bramming

A-2683 (102683)
Birger Reinholdt Møller
Langelinie 9 B
5230 Odense M

A-2684 (102684)
Erling Olsen
Korsevænget 52
4100 Ringsted

A-2685 (102685)
Carsten Kim Nielsen
Elmevangen 3
8800 Viborg

A-2686 (102686)
Henrik Kjær
Kjærmarksvej 22
6780 Skærbæk

A-2687 (102687)
Finn Jensen
Fredens Allé 4
5250 Odense SV

A-2688 (102688)
Kim Jensen
Skovmøllevvej 11
7100 Vejle

A-2689 (102689)
Martin Poulsen
Tangbjergvej 42
3650 Ølstykke

A-2690 (102690)
Peter Jepsen Schmidt
Rugbjergvej 18, Rugbjerg
6230 Rødebro



A-2691 (102691) Jens Bengtsen Ved Kanalen 5, 3. Tv. 1413 København K	A-2699 (102699) Poul Møller Størlingevej 52 4733 Tappernøje
A-2692 (102692) Jytte Andersen Ole Borchsvej 25 2500 Valby	A-2700 (102700) Morten Timmermann Kragelundvej 10 5853 Ørbæk
A-2693 (102693) Hans Peter Ottesen Hørtoftevej 18 5400 Sønderborg	A-2701 (102701) Næss Steiner Røysavegen 9 N-6863 Leikanger Norge
A-2694 (102694) Michael Paulsen Gammel Kongevej 70, 4. Th. 1850 Frederiksberg C	A-2702 (102702) Thomas Buhl Grydedalsvej 22 7321 Gadbjerg
A-2695 (102695) Henrik Eltong Sepstrup Købmagergade 47, st. tv. 1. 7000 Fredericia	A-2703 (102703) Jørgen Simmelsgaard Vorup Kirkevej 55 8900 Randers
A-2696 (102696) Peder Dalmose Emiliedalen 111 8270 Højbjerg	A-2704 (102704) Ingerlise Johannsen Hostrups Allé 3 6700 Esbjerg
A-2697 (102697) Lars Andersen Kronborgvej 41, Dalbyover 8970 Havndal	A-2705 (102705) Ove Johansson Kolsholmen 414 S-465 93 Nossebro Sverige
A-2698 (102698) Nana Julie Burnett Andersen Lyøvej 3, 5. 2000 Frederiksberg	A-2706 (102706) Tommy Jon Hansen Svendborgvej 12 5750 Ringe



A-2707 (102707)
 Steen Pauelsen
 Niels Juelsvej 7, Breum
 7870 Roslev

A-2715 (102715)
 Carsten Nielsen
 Orionsvej 4, Søften
 8382 Hinnerup

A-2708 (102708)
 Viggo Kjeldsen
 Søbyvej 13
 7840 Højslev

A-2716 (102716)
 Kim Allan Jørgensen
 Bakel Allé 26
 2791 Dragør

A-2709 (102709)
 Keld Tipsmark
 Frederiksberg 1
 8305 Samsø

A-2714 (102714)
 Dansk Olie Genbrug A/S
 Juelsmindevej 6/18
 4400 Vordingborg

A-2710 (102710)
 Erik Mathiasen
 Lundhofvej 12
 8300 Odder

A-2711 (102711)
 Morten Frederiksen
 Vølundsvej 10, st.
 7000 Fredericia

A-2712 (102712)
 Ejner Frost
 Mølgårdsvej 43
 6823 Ansager

H-2713 (302713)
 Katarina Lorentzson
 Tjallevägen 2
 S-187 73 Täby
 Sverige

A-2714 (102714)
 Dag Fagerhem
 Tjallevägen 2
 S-187 73
 Sverige



KØB & SALG

K Ø B E S

Jeg søger en Morris 1000, saloon. Vigtigste krav, er at den skal være billig, rød og nysynet. Har du sådan én stående så kontakt mig venligst på tlf. 9752 5259 mail: c.ahlmark@hotmail.dk
Christina Ahlmark, Skive

Morris Minor Cabriolet i køreklar og god stand.
Henv.:
Sten Poulsen
Tlf.: 97 57 63 31

S Æ L G E S

Morris Minor 2-dørs. Dueblå, 1968, nysynet. Synes igen 2002. Sorte plader, pæn og velholdt. 25.000 DKK.
Henv.:
Svend Christensen
Solskovvej 64, Hornstrup
7100 Vejle
Tlf.: 75 85 20 52

Flot Morris 1000 (kendt som »Mariehønen«) sælges til det bedste bud. Jeg vil gerne sælge den lille bil, da jeg skal på skole og gerne vil prøve noget nyt. Den er i tip top stand, og den er blevet helt restaureret, har ingen rust, og er blevet lakeret i maj. Den blev indregistreret i juli i år, og har været brugt til hverdagskørsel lige siden. Hvis det har vakt dig interesse, så ring til mig på tlf. 22 79 56 29 hvor jeg kan træffes på alle tidspunkter.
Søs Larsen
Bostedvraa
Holmskovvej 5, Østerholm
6430 Nordborg
Tlf.: 75 45 80 20.

Morris Minor 1000 super 1970 original Almond green. Renoveret her i huset i 1999 for over 50.000 kr. har stået i udstilling det seneste år. Skal sælges grundet særlige omstændigheder. Lev nysynet (meget flot) 33.800 DKK.

Morris Major 4 dørs 1951 (4 dørs Morris Minor) kun solgt i ca. 60 eksemplarer, og blev kun solgt i Danmark under navnet Morris major. Kun meget få stk. tilbage. Bilen er med sideventilet motor og fremstår helt original. Har stået i lade siden 1968. Skal renoveres, men meget sund. Fast pris 10.000 DKK. (Evt. kan bindingsværksprojekt indgå som delvis eller hel betaling)
Henv.:
Peder Mikkelsen.
Tlf.: 64 47 26 04.

P.s. Jeg har stadig mange brugte reservedele på lager.

Jeg må desværre sælge min blå Morris 1000 fra 1970
Den er synet i november 2001, og kan købes for 15000 DKK.
Henv.:
A 2710 Erik Mathiasen
Lundhoffvej 12
8300 Odder
Oplysninger på Tlf. 86 56 07 70
e-mail:
erikmathiasen@get2net.dk

Morris Minor 1000 Traveller 1960. Blå. Nysynet. 25.000 DKK.
Henv.:
Knud Olesen
Bredalskovvej 41
7100 Vejle
tlf.: 75 89 69 35



2 dørs 1969. Synet november 2000. Nyrenoveret motor og mange nye dele (bilag for 17.000 DKK). Næsten nye dæk. 2500 km siden sidste syn. Skal have kosmetiske småreparationer. Pris 25.000 DKK.

Henv.:
Jørgen Jørgensen
Odense
Tlf.: 40 59 11 86.

Morris 1000 årg. 71. Nyrestaureret. Giv et bud.

Arlan Jensen
Bøgevej 11. Kås
9490 Pandrup.
Tlf. 98240032.

Haynes værkstedshåndbog for Morris Minor. Engelsk tekst. 50 DKK + porto. Sjælden original værkstedsmanual for Serie MM, Serie II og 1000. Meget velholdt. 500 DKK + porto.

Henv.:
Steen Hoffmann
Virksund
97 53 97 53

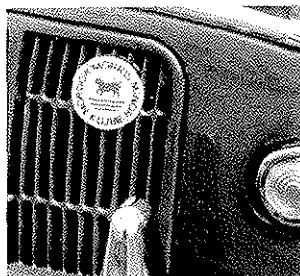
Morris Minor 1000 Super Traveler, Trafalgar Blue årg. 62. Skal synes. Rimelig stand. Sælges sammen med et stort parti reservedele: Minor Saloon i dele. Minor Traveller uden karosseri. Flere nye og renoverede dele. Pris i alt 15.000,-

Henv.:
Fie Aagaard,
Løgstørvej 11, 8800 Viborg,
tlf. 86 61 59 86

Mini Pick Up registreret første gang i 1975. Den er nysynet, renoveret og nylakeret. Den skulle have været brugt til en messe, men mekanikeren blev ikke færdig med den i tide, så nu ha jeg ikke brug for den mere. Den kan købes for 40.000 DKK.

Henv.:
Marianne Møller
Esby Bygade 21
8420 Knebel
Tlf.: 86 35 69 88
Fax : 86 35 69 87.

SALG AF KLUBVARER



Vi har fået fremstillet nye grilleblemer og reveremblemer med klubbens flotte logo.

Grilleblemet er i størrelsen 58 mm Ø, i forgyldt metal, ilagt hård emalje og forsynet med to skruehuller, en ting der vil pynte på enhver Morris.

Grilleblemet kan blive dit for kun DKKR. 125,-

Reveremblemet er fremstillet i samme fine kvalitet og udformning som grilleblemet, men dog i en lidt mindre størrelse, nemlig ca. 20 mm Ø. På bagsiden er det forsynet med en sommerfuglelås.

Dette smukke reveremble kan erhverves, altså blive dit for kun DKKR. 30,-

SALG AF KLUBVARER

- Pakke m. 9 forskellige Morris postkort Dkr. 10,-
Pakke m. 9 forskellige Morris postkort og 2 klistermærker m. klublogo Dkr. 20,-
1 stk. klistermærke m. klubbens logo Dkr. 5,-
5 stk. klistermærker m. klubbens logo Dkr. 20,-
Kasket m. Morris bil, gl. model Dkr. 50,-
Kasket m. Morris bil, ny model m. læder skygge Dkr. 60,-
Hvidt askebæger m. Morris Minor skrift Dkr. 35,-
Drikkeglas m. hank og klublogo Dkr. 30,-
Jakkemærke m/ klublogo broderet i farver 25,-

Varerne kan bestilles på tlf. 86 75 32 10 eller 86 24 04 82, fax 86 75 32 85 eller via e-mail: br@nmmk.dk. Husk altid at opgive medlemsnummer.

Derefter sender jeg varerne, vedlægges et girokort som du derefter betaler ved først givne lejlighed, inden 8 dage. På regningen beregnes et tillæg til dækning af porto.

Henv.:
Klubbens sekretær,
Bendt Rasmussen (se side 2)

