

NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Nr. 2 - Marts - April 2000 - 23. årg.



Nordisk Morris Minor Klubb
Bjarkevej 7, 1. tv.
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 191 0841
Fax: 62 62 26 32

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

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 (kl. 16-17)

Kasserer Kim Kleis
Tobøl Mosevej 5
DK-6683 Føvling
Tlf. 75 39 86 56

Distributør Lars Westermann
Ruevejen 8
DK-5750 Ringe
E-mail: lw@post4.tele.dk

Revisor Karen Thomsen
Industrivej 22
DK-6070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 33 07

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

Kontingent pr. kalenderår: A-medl.: 200 DKK, - 230 SEK, - 220 NOK
H-medl.: 50 DKK, - 61 SEK, - 59 NOK.

Stof til bladet sendes til redaktøren.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer er den 10. maj 2000.

Tryk: Midtfnys 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, Övre Vattugatan 21, S-831 45 Östersund, tlf. 063-12 31 81.
Dalarna	Thomas Eriksson, Kråkbergsvägen 4, S-792 00 Mora, tlf. priv. 0250-15445, arb. 13530.	Göteborg	Matz Lundgren, Höganäsvägen 44, S-437 35 Lindome, tlf. 031-992 670.
Väst Sverige	Erling Holmin, Skoftebygatan 55, S-461 54 Trollhättan, tlf. 0520-72 907.		

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.
Randers	Anton Kamp, Østergade 17, Asferg, DK-8990 Fårup, tlf. 86 44 32 00.	Klubmøde: 1. tirsdag i måneden kl. 19.00, på skift hos medlemmerne. Ring til kontaktpersonen på forhånd for nærmere information.	



DANMARK

Østjylland Per Madsen,
Frederiksløstvej 18,
DK-8723 Løsning,
tlf. 75 65 04 09
mobil tlf. 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
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 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
Juni, juli og august, se arr. kalender
Resten af året i:
Medborgerhuset Pilegården,
Brønshøjvej 17, indg. B

**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.



Endnu et Norminor ser dagens lys. I sidste nummer efterlyste vi en medhjælp til redaktionsarbejdet. 2 medlemmer henvendte sig og tilbød deres hjælp - det er dejligt. Så fra næste nummer vil arbejdet med at fremstille bladet, blive delt ud på nogle flere hænder.

Kalenderen bugner af arrangementer, det er jo typisk for denne årstid. Alle entusiastene skal ud og luften bilerne, det være sig både Morris, men sandelig også alle »de andre«. Vi har som vi plejer fået en del invitationer fra andre klubber, men det fremgår af kalenderen på side 6.

Sommertræffet i Norge

I dette nummer finder du et foreløbigt program for sommertræffet i Levanger i Norge. Der er også en tilmeldingsblanket, og vi beder dig overholde tilmeldingsfristen.

Kontingentet i 2001

Bestyrelsen har på det sidste møde besluttet at kontingentet skal stige fra første januar 2001. Kontingentet bliver således 220 Dkr for A-medlemmer og 60 Dkr for H-medlemmer.

Som det fremgår af Simon Marsbølls artikel i dette nummer om »Morrisbestanden i Danmark« ser det ret dystert ud for fremtiden, idet der i de sidste fem år er forsvundet over 800 Morris'er fra de danske veje. Det kan betyde at vi i de kommende år kan komme til at mærke en medlemsnedgang - noget vi selvfølgelig ikke håber vil ske. Som det ser ud i øjeblikket er næsten halvdel af landets Morris-ejere med i NMMK !

Tilbage er blot at ønske dig god fornøjelse med læsningen.

Morten Westermann



APRIL

Tirsdag den 11.

Tur til Statsbiblioteket i Århus.
Midtjylland

Lørdag den 15.

Temadag, klargøring.
Midtjysk Klargøringscenter i
Herning.
Vestjylland

Tirsdag den 25.

Smøremøde i Kollerød
København

Week-enden den 28.-30.

Hus, have & fritid. Udstilling på
dyrskuepladsen i Roskilde.
København

MAJ

Lørdag den 6.

Besøg på Vestbirk elkraftværk
og vandretur langs Gudenåen.
Østjylland

Lørdag den 6.

Aars Stumpemarked og Vetera-
nudstilling kl. 9.00 - 16.00 i
Aars Messecenter
www.aars-stumpemarked.dk

Lørdag den 6.

Veteran- og stumpemarked på
Backagården i Höör. Oplysnin-
ger på tlf. 070/645 47 38 og
070/530 31 10

Fredag den 19. (St. Bededag)

Jydsk-Fynsk Classic Auto Jum-
ble 2000 ved Jysk Automobil-
museum i Gjern, kl. 10.00 -
16.00.
*MG Car Club Danish Center
West*

Søndag den 21.

Køretur med start i Kastrup
kl. 9.30.
København

Torsdag den 25.

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

Week-enden den 26.-28.

Minitræf på Brande camping
og 1 dagstur ved Brande Hal-
len.
Vestjylland

Lørdag den 27.

Oldtimerløbet Gråsten - Flens-
borg. 10 års Jubilæum.
Flere oplysninger hos: Bjørn
Bach-Hansen, Gråsten,
tlf. 74 65 13 87
e-mail: abbach@post6.tele.dk

JUNI

Week-enden den 1.-4.

Udstilling på Rosenholm Slot
NMMK PR-gruppe

Week-enden den 9.-11.

Minitræf på Bryrup camping.
Østjylland

Week-enden den 23.-25.

Minitræf på Carlsberg Cam-
ping på Tåsinge.
Mere info i næste Norminor
Sydfyn og øerne

Tirsdag den 27.

Klubmøde på Langelinie kl.
19.00
København

JULI

Onsdag den 12.

»Heng deg på tur« fra Oslo til
sommertræffet i Levanger
Oslo

Week-enden den 14.-16.

Sommertreff i Levanger Fritids-
park.
Trygve Sandberg

AUGUST

Week-enden den 4.-6.

Minitræf i Sønderjylland. Flere
oplysninger i næste Norminor.
Als og Sønderjylland

Lørdag den 12.

Veterantræf og kræmmermar-
ked i Handest.
Poul Høgh-Mogensen,
tlf. 86 45 22 24

SEPTEMBER

Torsdag den 28.

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

NOVEMBER

Torsdag den 30.

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



Midtjylland Tur til Statsbiblioteket i Århus

Simon Marsbøll

Midtjyllandsgruppen tager et smut til Statsbiblioteket i Århus tirsdag den 11. april 2000. Hvis du vil med ned og få en rundvisning og studere autosamlingen, så mød op klokken 18.45 på adressen:

**Statsbiblioteket
Universitetsparken
8000 Århus C**

Når jeg skriver 18.45, så mener jeg det helt alvorligt, for der bliver slået alarm til klokken 19.00, og er du ikke

indendørs inden, så kan du ikke komme ind!

Vores rundviser bliver Peter La Cour, der selv er veteranbilinteresseret og i øvrigt tidligere Minor ejer. Vi kommer rundt på hele biblioteket, men ender i den store autosamling, hvor der stort set er alt, hvad der er udgivet i bilsammenhæng. Det bliver spændende at rode i gamle motortidsskrifter o.s.v. Tag selv en kop kaffe eller en pilsner med efter behag.

7

Vestjylland

**Minitræf
26. til 28. maj**

**1 dagstur 27. maj
kl 10.00
ved Brande hallerne**

Karl Ove Sønderby

Vestjylland som jo har den traditionsrige tur »Fjorden Rundt« går nye veje i år. Vi vil prøve at lave et kombineret minitræf samt en 1 dagstur for dem som ikke har mulighed for at campere, men som gerne vil have en snak med Morris folk. Vi appellere til alle de nye medlemmer vi har fået her i Vestjylland, men selvfølgelig er alle velkommen.

Minitræffet bliver afholdt på Brande campingplads, som ligger ved Herningvej, ca. 1 km uden for Brande. Vi starter fredag og slutter søndag.

For dem som vil deltage i 1 dagsturen, mødes vi kl. 10.00 lørdag ved Brande hallerne, hvor vi har fået stillet

en plads til rådighed. Samtidig har vi fået lov til et benyttede toiletterne i hallen. Hvis man har børn, som gerne vil ud at bade, er der en dejlig svømmehal i byen. Der er også mulighed for at besøge cafeteriet og få noget at spise. Vi regner med at der bliver stumpemarked.

Du finder Brande hallerne ved at følge skiltene til »Idrætscenter«. Vi har bestilt godt vejr til dagen, og håber vejrguderne ikke snyder os!

Vel mødt til et dejligt minitræf og en dejlig 1 dagstur

Tilmelding senest 21. maj til Karl Ove Sønderby tlf / fax 97 37 29 42 eller mobil 22 34 34 56, eller Karen Sønderby, mobil 22 34 34 57.



Østjylland

Per Madsen

På årsmødet den 6. februar blev det vedtaget at Østjyllands kontingent stadig er 50 kr om året pr. husstand. Dette kan betales ved et klubmøde til kassereren Troels Ratleff eller til under tegnede.

Udflugt

Lørdag den 6. maj arrangerer Karina og Martin et besøg på Vestbirk Elkraft-

værk og en vandretur langs Gudenåen. Yderligere oplysninger og tilmelding på tlf. 75 78 09 02 eller mobil 23 21 11 13.

Minitræf

Week-enden den 9.-11. juni afholdes der minitræf. Det bliver sandsynligvis på Bryrup camping. Flere oplysninger i næste Norminor.

København

Flg. arrangementer er planlagt i foråret

Teo Kaalund Guldbæk

25. april

Smøremøde hos Per og Teo i Kollerød kl. 19.00. Der er altså ikke klubaften på Pilegården i april måned. Det afholdes i Kollerød. Ring til Per eller Teo for vejledning og tilmelding (hvis du eksempelvis skal have skiftet filtre eller andet).

28.-30. april

Hus, have & fritid. Udstilling på Roskilde dyrskueplads, hvor der udstilles alt hvad der berører en familie inden for boligen, haven og fritiden. Der er masser at se på, deriblandt biler, motorcykler og tilbehør. Tillige er samtlige danske veteranklubber inviteret til at deltage i udstil-

lingen. Det betyder at lokalgruppen i København stiller med biler og en pavillon. Kik forbi og / eller ring til Teo hvis du vil deltage aktivt.

21. maj

Køretur. Vi starter med at mødes hos Carsten og Ulla i Kastrup til morgenmad kl. 9.30. Så kører vi nordpå og spiser frokost i det grønne. Ring til Teo for detaljer.

27. juni

Vi mødes på Langelinie kl. 19.00.



Sommertreff 2000 i Levanger

**Årets sommertreff
blir noe helt spesielt.
Det blir nemlig
dette årtusenets
første sommertreff.**

Trygve Sandberg

Levanger ligger midt i Norge ved Trondheimsfjorden 7 mil nord for Trondheim, og 23 mil fra Östersund. Levanger er en tradisjonsrik kjøpestad med spor tilbake til jernalderen. Hit til Levanger gikk de gamle handelsveiene fra de jəmtske traktene. Her endte sjøveien fra kystbygdene og kontinentet. Øst og vest, sjø og land møttes her. Slik ble Levanger en viktig port for vekst og utvikling i hele Innherred.

Årets treff er lagt til Levanger Fritidspark, med camping og sommerhotell. Kjøpesenter og badeland ligger i gangavstand fra campingplassen, likeså sentrum med mange butikker, cafeer og hotell (tlf. 74 08 16 00).

Sommerhotellet har dobbeltrom med felles oppholdsrom, wc og dusj. Det er mulig å leie ekstra madrass (kr.50.00).

Det vil bli laget en treffcaps hvis interessen blir stor nok.

Utflukten på lørdag vil gå til Stiklestad Nasjonale Kultursenter, Verdal kommune. Slaget på Stiklestad i 1030 er det mest kjente slag i Norges historien. Den kristne vikingekongen Olav Haraldson ble drept under slaget

mot bondehæren. Han fikk senere tilnavnet Olav den Hellige. Han ble gravlagt ved Nidarosdomen i Trondheim.

Hvert år i 40 år har friluftsteateret framført »Slaget på Stiklestad«. Lørdag den 15. juli, når vi besøker Stiklestad, vil det bli anledning til å overvære prøvene til dette teaterstykket. På området er det folkemuseum, veimuseum, hjemmefrontmuseum og Stiklestad steinkirke fra det 12. Århundret.

Internettadresse til Stiklestad Nasjonale Kultursenter: www.vnf.nt.no

Internettadresse til Levanger Kommune: <http://www.levanger.kommune.no/>



Levanger Camping & Sommer Motell

Overnatting ved Levanger camping og Sommer Motell bestilles av den enkelte på telefon 74 08 40 55 eller på fax 74 08 40 57.

Priser for sesongen 2000 er som følger:	Bil med telt	Nkr. 90,- pr. døgn.
	Bil med campingvogn	Nkr. 100,- pr. døgn.
	Bobil	Nkr. 100,- pr. døgn
	Frittstående ekstra telt	Nkr. 70,- pr. døgn
	Strøm.	Nkr. 25,- pr. døgn.
	Dobbeltrom	Nkr. 320,- pr. døgn.

Alle rom er utstyrt for selvhushold, sengetøy kan leies for Nkr. 50,- pr .sett.

Vi disponerer ca. 20 rom for sesongen 2000.

Det vil bli avstengt et område på campingplassen for dere fra torsdag 13/7-2000.

Veiledende program for sommertreff 2000

Torsdag den 13. juli Tidlig ankomne kan om det ønskes campe hos oss på Vangen.

Fredag den 14. juli Innsjekking hele dagen.
18.00: Offisiell åpning.
Felles grilling.
Deltagere tar med egen mat og drikke.

Lørdag den 15. juli 10.00: Oppstilling for kjøretur til Stiklestad.
10.30: Start kortesje til Stiklestad.
12.00: Fotografering av bilene.
Avstemning.
12.30: Kaffe på museumsområdet.
16.30: Levanger Camping, leker for barna og Minor push.
19.00: Knytkalas med dans.
Alle tar med det de ønsker av mat og drikke.

Søndag den 16. juli Marked ?
11.00: Fotografering av vinnerbilene.



P Å M E L D I N G

Nr. Navn

Adresse

Postnummer

Sted

Vi kommer den

og drar den

Middag lørdagskveld er knytkalas

Treffavgift med caps Nkr 200,- (under 18 år gratis) antall

Barn antall

Treffavgift uten caps Nkr 150,- antall

Ekstra caps Nkr 75,- antall

Treffmerke Nkr 90,- antall

Treffbilde Nkr 150,- antall

Deltar med følgende Morris: reg nr

Årsmodell

Type:

2 dørs

4-dørs

cab

Traveller

Pick-up

Van

Original klasse

Åpen klasse

Påmelding senest 1. juni 2000 til:

Trygve Sandberg, Vangen, 7620 Skogn, Norge,

telefon 74 09 58 73



»heng deg på tur«

**Det er en glede å
få lov til å invitere
til fellestur til
sommertreff
2000.**

Olav Bjørge

Turen starter fra Oslo **Torsdag 12. juli.** Oppsamlingen vil skje ved Shellstasjonen på Skedsmokorset som ligger øst for Oslo langs E6. Avreisen herfra vil være kl. 09.00. Ferden vil så gå videre langs E6 til Kløfta der vi tar av og følger rv. 2 mot Kongsvinger. Dette er et utmerket møtested for alle dere som kommer sydfra og som ikke kommer med ferje til Oslo. Vi regner med å passere her ca. kl. 10.30.

Videre kjører vi rv. 2 nordover til Elverum. Herfra følger vi rv. 3 mot Koppang. Her bytter vi igjen vei og følger rv. 30 mot Tynset. På vegen vil vi passere Tylldalen. Her vil vi ha vår første overnatting hos Gun og Nils. De har invitert oss til å campe på gårdstunet deres. De av dere som ikke har telt eller vogn å ligge i, ønskes velkommen inn. Denne dagsetappen vil være på ca. 270 km.

Torsdag 13. juli.

Vi starter fra Tylldalen kl. 10.00 og kjører rv. 30 til Røros. Her stanser vi i to timer etter å ha kjørt 70 km. Røros er et meget vak-

kert sted med en spesiell kirke og med koppergruver. Kjøreturen videre vil starte kl. 14.00 og følger rv. 31 mot Skottgården.

Her tar vi av og inn på rv. 705 og følger den videre til Stugdal hvor vi skal ha vår andre overnatting. Her er det 3 campingplasser beliggende nær Stugsjøen. (Vil dere forhøre dere om overnattingplass i Stugdal, ring Tydal turistcenter på tlf. Norge 73 81 59 50). Dette bør også være en fin plass å møte dere som kommer fra Sverige på. Dagsetappen vil være ca. 152 km.

Fredag 14. juli.

Vi starter fra Stugdal kl. 10.00 og kjører rv. 705 mot Selbu og Stjørdal. Herfra følger vi E6 til Levanger og treffplassen. Dagsetappen vil være ca. 163 km. Hele turen vil bli ca. 585 km lang.

For spørsmål angående turen kan dere ringe meg på tlf. Norge 63 86 38 71 på kveldstid. Under turen vil jeg være å treffe på mobil 917 141 49. (tar forbehold om dårlig dekning).

Velkommen med på turen skal dere være.



Udstilling i Fredericia

Harry Olsen

Vi har igen været på udstilling i Dronning Magrethe hallen som er ved at være en tradition både forår og efterår. Karen og jeg vil hermed gerne rette en tak til alle Morris fans som mødte op på standen til en snak og en kop kaffe. Også en tak til vores med udstillere på standen, Kurt fra Nordisk

Morris Minor Lager og Dr. Morris - Peder Mikkelsen og alle jer som hjalp til på standen el. ved udlån af biler. Det luner med lidt opbakning til det arbejde som vi laver. Der var på udstillingen i alt 9200 besøgende og til de 11 af dem skal lyde et hjerteligt velkommen i klubben

Udstilling på Rosenholm

Så er vi igen inviteret til at udstille vores biler på Rosenholm Slot. Slotsmessen foregår i dagene 1-4 juni, så skulle der være nogle der har tid og lyst til at være med en el. flere dage, så vil vi gerne høre fra jer snarest, da vi har lovet at stille med ca. 10 biler. Der er i år, lige som

sidst, mulighed for at få strøm til campingvognene (strøm u.b.). Eventuel tilmelding, tilsagn samt yderligere oplysninger ved Karen el. Harry

Karen tlf. 74 56 33 07
Harry tlf. 62 63 21 31 eller mobil 23 29 61 08

Flere folk søges

Skulle der være nogle friske piger, drenge, kvinder, mænd, damer el. herrer der har lyst til at gøre et stykke arbejde i afdelingen, så mangler vi nogle på Sjælland og i Nordjylland til at være med, eller til selv at lave nogle aktiviteter og udstillinger.

Til indendørs udstilling har jeg en alustand med frise kant, samt en fold ud kuffert som jeg gerne låner ud til klubben. Yderligere info, ring til Harry på tlf. 62 63 21 31 eller mobil 23 29 61 08.



Minor- bestanden i Danmark i 1999

Simon Marsbøll

Hvert år ved denne tid kommer der tal fra det danske Centralregister for motorkøretøjer. Tallene viser hvor mange biler, der var indregistreret den 31 december 1999 fordelt på mærker og årgange.

Denne gang er tallene særlig interessante, for nu kan man se effekten af det indførte periodiske syn i Danmark. Stort set alle Minor-ejere i Danmark har nu taget stilling til, om deres bil skulle synes, deponeres, sælges eller skrottes. Systemet er ganske vist ikke helt på

omgangshøjde men man er efterhånden kun et par måneder bagud med de periodiske syn, selvom det svinger meget de forskellige steder i landet.

Jeg har skrevet om det her mange gange før, så jeg springer diverse forklaringer over, og kaster mig over de aktuelle tal. På grund af den måde vi får tallene på, så kan vi i år sammenligne direkte med situationen i 1994. Det hænger sammen med, at de ældste årgange er puljet for 5 år ad gangen. På tabellen herunder ses resultatet:

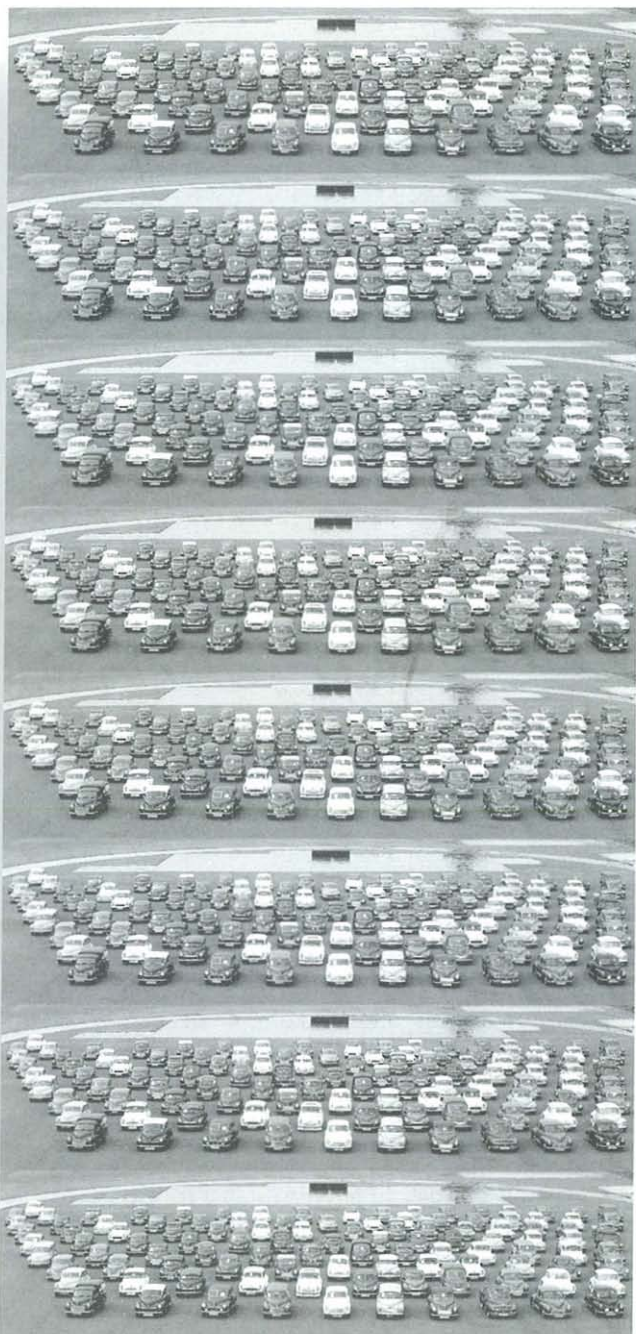
År	Person	LCV	1999	1994	Differens	%-tab
48-51	4	0	4	6	-2	-33
52-56	60	1	61	63	-2	-3
57-61	117	1	118	129	-11	-9
62-66	239	11	250	411	-161	-39
67	96	7	103	197	-94	-48
68	153	16	169	316	-147	-47
69	166	17	183	321	-138	-43
70	158	15	173	313	-140	-45
71	84	9	93	189	-96	-51
72	2	12	14	18	-4	-22
>72	2	1	3	15	-12	-80
Total	1081	90	1171	1978	-807	-41

Antallet af indregistrerede Morris Minor i Danmark i 1994 og 1999. Der er forsvundet godt 40% på de 5 år!

Det ser jo slemt ud. Mere end 800 biler er forsvundet på de 5 år!

Da jeg lavede samme

beregning sidste år var der forsvundet 925 biler, og det var samme procentvise fald som denne gang. Man kan



Her er ca. 800 biler - det svarer til det antal der er forsvundet fra de danske veje på de sidste 5 år !

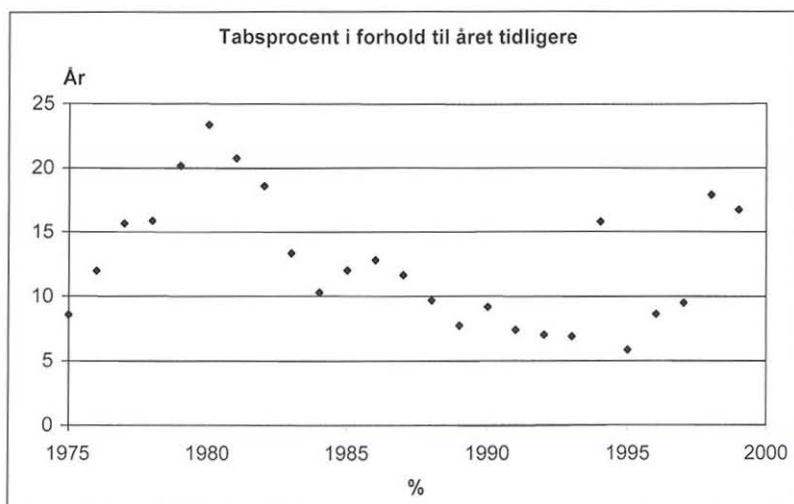
også se, at det er gået værst ud over de nyere årgange, og det hænger sikkert sammen med, at de fleste hverdagsbiler findes i den gruppe. Blandt de helt gamle må man formode, de fleste hobby-biler findes, og dem bliver der passet godt på.

De politiske indfald og samfundsmæssige tendenser kan ses i tabsprocenten for personbiler fra det ene år til det andet. På kurven kan man se, at Minoren sidst i 70'erne efterhånden blev moden til udskiftning. Først i 80'erne faldt tabsprocenten som udtryk for, at dem der endnu ikke havde skiftet den ud, simpelthen ikke ønskede det, og samtidig steg interessen for bilen blandt førstegængskøbere – der var virkelig mange unge mennesker, der kørte Minor dengang. Midt i 80'erne købte gud og hvermand ny bil, og det kan ses på en mindre stigning i tabsprocenten, men ellers fortsatte forløbet med stadig mindre tabsprocenter. I 1994 kom skrottningsordningen, hvor danskerne for ussel mammon kunne aflive deres gamle bil. Argumentet var



miljøhensyn, men desværre var der ingen med forstand på emnet, der havde informeret de danske politikere ordentligt. Nå, men ordningen ses tydeligt på tabsprocenten. Og så var alle de nye biler fra midtfirserne så småt

ved at skulle skiftes igen og i sidste halvdel af halvfemserne ses det på tabsprocenten. Til sidst kom så det periodiske syn, og tabsprocenten nåede op på værdier, der ellers ikke er set siden først i 80'erne.



Tabet af Morris Minor i procent siden 1975. Der er kun tale om personbiler.

Men nu må det efterhånden også være ved at ebbe ud. Der mangler sikkert endnu en sjat, nemlig dem der stadig ikke er nået igennem runden med periodisk syn, men jeg tror der nu er ryddet pænt op blandt dem, der bare har kørt Minor fordi et eller andet skulle de jo

køre i. Det bliver derfor spændende at se udviklingen om et par år. Jeg har tidligere gættet på, at bestanden vil stabilisere sig omkring 500 stk, og det tror jeg stadig på. Og når alle de unge mennesker, der købte Minor midt i firserne, går på pension om 20 år, så er der



sikkert nogle stykker, der gerne vil have en Minor igen og mindes de glade dage. Men gad vide om der er biler nok til alle dem, der gerne vil have en ?

I 1999 var der 609 danske medlemmer. Hvis de har en bil hver, så er 52% af Minorbestanden inde i folden. Medlemstallet er fra starten af året og Minorbestanden er opgjort på årets sidste dag, men udregnet på samme måde, så er det dobbelt så høj en procentdel som for 5 år siden. Det er altså først og fremmest ikke-klubmed-

lemmer, der skiller sig af med deres Morris. Selvfølgelig er der også klubmedlemmer, der i løbet af 1999 har solgt/skrottet/deponeret deres bil, og det er jo ikke sikkert de har lyst til at være medlem i år 2000. I virkeligheden er det nok mere rimeligt at sammenligne antallet af medlemmer i 1999 med Minorbestanden i 1998. Gør man det, viser det, at 45% af bilerne er med i klubben. Så skal vi ikke bare sige at hver anden bil er en klubbil, og det er faktisk ganske godt.

Historien om Morrisen Reg. nr. BDK 331

Bertil Andersson

Historien om Morrisen börjar egentligen med två olika episoder, dels en annons i tidningen CLASSIC MOTOR, om en Morris som var till salu. Dels en slussträff i Trollhättan. Under sommarhalvåret anordnas träffarna av Trestads Motorveteran-klubb, och till dessa är fordon av alla slag välkomna, som det står i informationen om träffarna.

Intresset för Morrisbilar har funnits sedan länge. Den första bil vi köpte år 1953 var en Morris 8, årsmodell 1946. Vi skulle ju då gärna köpt en Minor, men ekonomin medgav inte detta. Så småningom blev ju ekonomin förbättrad och eftersom jag då var anställd på SAAB i Trollhättan och vi hade rabatt på bilarna blev det så att vi köpte en SAAB 93 och det var ju inte så dåligt heller på den tiden. Men önskan att få äga en Morris Minor har alltsedan dess funnits och kanske skulle denna nu gå att förver-



kliga. Annonsen i CLASSIC-tidningen gällde en Morris Minor av årsmodell 1956, den fanns i trakten av Skara, men var tyvärr redan såld.

Mannen som svarade visste dock om ytterligare två stycken Morrisar som var till salu. Dessa var av 1952 års modell, alltså med sidventilmotorer. Jag ville ju egentligen ha en bil med toppventilmotor men titta på dom kunde man ju alltid göra. Detta var sommaren 1998 och fint väder så jag åkte motorcykel dit. Platsen heter Myråsen och ligger mellan Skara och Lundsbrunn, alltså inte alltför långt bort.

Bilarna stod i ett gammalt MOB-förråd och min första tanke när jag fick se dom var

att det här är ju rena skrotet. Men vid närmare granskning och fundering tänkte jag att den ena skulle nog kanske vara möjlig att renovera. Den var eller hade varit grön till färgen och till denna fanns det papper, alltså bilen fanns i bilregistret och var inte anmäld som skrot. Priset som begärdes skulle vara omkring sex-sju tusen kronor, jag hade ingen uppfattning om värdet på dessa i mina ögon skrotbilar och efter ytterligare resonemang vände jag hemåt igen. På hemvägen mötte jag ett rejält åskväder och fick ta regnskydd vid en bensinstation utanför Vara.

På onsdagen i veckan efter detta besök i Myråsen,



äfte Ingrid och jag med Kojan på en tidigare nämnd slussträff . Denna träff kallar jag för den andra episoden i historien om Morrisen, den första var annonsen och besöket på Myråsen.

Till träffen hade det som vanligt kommit många fina bilar. Bland andra fanns där några Morrisar och vid en av dessa, en vinröd bil, stod en ung man som vi började prata med, och jag frågade honom om det var hans bil.- Nej, det är farsans bil svarade han, och han står där. Varvid han pekar på en man som stod vid en av de andra Morrisarna och pratade med en annan person. Detta var alltså första mötet med Peter och Erling Holmin och som det visade sig senare skulle det bli många fler.

Vi pratade med Erling och Peter om deras bilar, de berättade om de renoveringar de gjort och vilka de höll på med. Att det finns reservdelar att köpa till Morrisarna, i stort sett allt som kan behövas vid en renovering. Erling berättade om Morrisklubben som både han och Peter var medlemmar i och vad trevligt de hade på sina träffar, och om vi kom att skaffa en Morris tyckte han att vi borde bli medlemmar i

denna klubb. Vi hade ju berättat om våra funderingar om att eventuellt skaffa en Morris. Vi talade också om den bil jag tittat på och att det säkerligen var en hel del svetsarbete på denna som jag inte trodde mig om att klara själv, eftersom jag hade inte tidigare sysslat med MIG- svetsning. Och på en fråga om han kunde tänka sig att ställa upp som rådgivare och eventuellt hjälpa mig att svetsa, svarade han att det säkert skulle ordna sig med detta. Avståndet mellan Trollhättan och Nossebro där vi bor är ju inte så långt. Mötet med Erling och Peter var nog det som gjorde att jag bestämde mig för att försöka mig på renoveringen.

Styrkt av samtalet med Erling och Peter tog jag åter kontakt med ägaren till de påtänkta objekten. Priset var nu femtusen kronor, men eftersom jag förstod att han ville bli av med bilarna prutade jag ytterligare. Vi kom så småningom överrens om att den bil som skulle vara möjlig att renovera var värd två tusen kronor, den andra skulle följa med på köpet som reservdelsbil. Att dessa två tusen var en liten del av den totala kostnaden för den



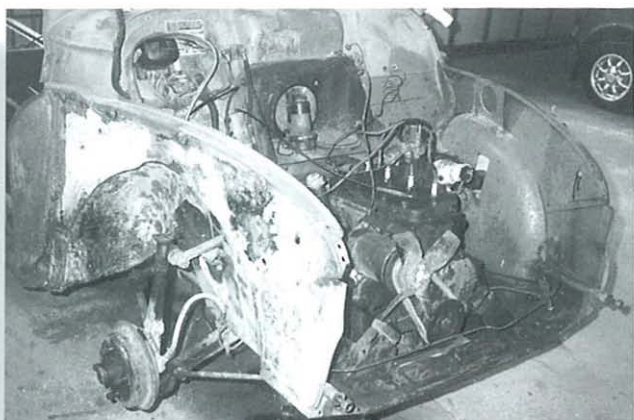
färdiga bilen skulle det visa sig så småningom.

Nu var det fråga om att frakta hem dyrgriparna, hur skulle detta gå till? Jo med en biltransportkärra som vår son Hans lånade av en kompis hämtade vi den tredje och fjärde augusti 1998 hem bilarna.

Sedan började det »roliga«, nämligen rengöringen, att ta ur klädseln, få bort all gammal råttskit, råttbon och intorkade muskadar. Detta fanns det nämligen gott om. Dessa hade ju haft god tid att installera sig under de cirka tjugotre år bilen stått undanställd. Trots

dessa »bosättare« hade klädseln klarat sig bra fast den luktade ju inte så gott förstås. Men efter vädring och ordentlig rengöring såg det ut som att det skulle gå att använda den igen. Det tyckte i alla fall Erling som kommit för att inspektera och kolla på objektet. Jag hade då också hunnit få av skärmar och dörrar så man kunde se hur den såg ut »under«. När jag frågade Erling vad han trodde om möjligheterna att laga karossen sade han efter en stunds fundering, »Jo jag har ju sett värre,«!! Detta utlåtande skulle senare visa sig betyda





att han tyckte att den såg rätt bra ut. Framskärmarna var förstas helt bortom räddning och måste bytas. Däremot hade baksärmarna motstått rosten bättre och såg riktigt bra ut, endast lite rost i fästkanten på den ena. Dörrarna var helt hela och såg riktigt bra ut, bara ytrost.

Vidare var tvärbalken och en av de längsgående balkarna under upprostade och måste bytas. Även tröskelbalkarna och ytterdelarna av golvet var mogna för utbyte, Delar av hjulhusen fram och bak mot trösklarna måste repareras. Behovet av plåtreparationer framgick väl efter det att jag i stort sett hade demonterat hela bilen utom fram och bakaxlar samt sty-

rning. Därefter bogserades den till ortens stenhuggeri. Här blåstrade jag underrede, motorrum, bagagerum samt golvet invändigt. Ett arbete som var omständligt och tog ganska mycket tid var att ta bort all gammal kvarsittande underredsmassa från golv och hjulhus. Detta måste ju göras innan blästringen eftersom blästersanden inte biter på gammal underredsmassa. När blästringarbetet utfördes höll jag till på stenhuggeriets bakgård, där lades bilen på sidan, först den ena sidan och sedan den andra, Erling hade lärt mig att om man vänder hjulen »ut och in«, så kan man vända bilen utan att skada karrossen. Detta visade sig gå



mycket bra och man får på det viset en bra arbetsställning .

När så bilen var hemma i garaget igen och återigen blev lagd på sidan var det dags att ta fram vinkelslipen och börja kapa bort de upprostade partierna. Sedan gällde det att försöka knacka fram nya plåtbitar att ersätta med. Erling hade vid det här laget talat om för mig var det fanns reservdelar att köpa. Alltså blev det flera inköpsresor till Matz Lundgren på Bergfotsgatan i Mölndal. Jag köpte delar till en sida i sänder, eftersom jag ville prova och se hur det gick att »klara av det.« Det visade sig snart att det gick ganska bra, den ena plåtbi-

ten efter den andra kom på plats. Jag kapade bort det gamla skrotet samt passade in nya bitar och nästade fast dem. Sedan kom Erling och svetsade fast dem ordentligt och han klagade inte på mitt arbete. I alla fall inte som jag hörde.

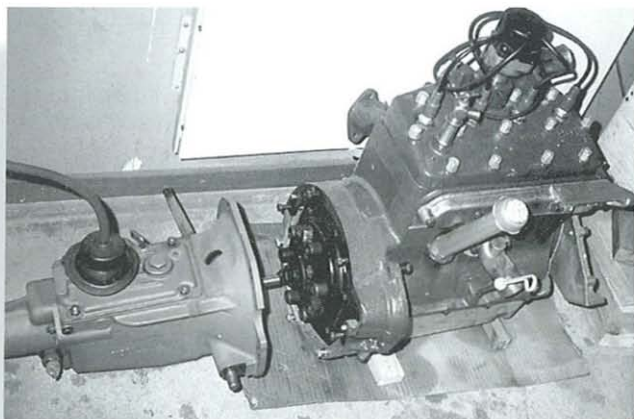
Det gällde nu också att få något gjort åt motorn, den gick att dra runt men kompressionen var lika med noll, så den behövde säkert att renoveras. Återigen var det Erling som visste på råd för via honom kom jag i kontakt med Bo-Göran Thorin och han lovade att ta hand om renoveringen av motorn. Vi kom också överrens om göra om den så att den skall gå att köra på blyfri bensin.



Så en mycket regnig dag, den 23 oktober 1998 var vi i Borås och lämnade motorn och när vi åkte därifrån var det skönt att veta att den var i goda händer. Jag hade haft en hel del funderingar över var det skulle gå att få den renoverad på ett rätt sätt och jag kände nu att detta ej var något bekymmer längre. Efter någon månad ringer Bo-Göran och berättar att det uppstått en liten komplikation. Vid planslipning av topplocket hade upptäckts en spricka i detta, emellan en kylkanal och ett av förbränningsrummen. Ja så blev det till att plocka ur motorn ur reservdelsbilen och en ny resa till Borås. Och se, efter ytterligare en tid ringer Bo-Göran att nu är

motorn färdig. Den 7 april 1999 hämtade vi den och den är nu fint grönmålad och klar att montera i bilen, men detta skulle allt dröja ytterligare några månader.

Men åter till arbetet med karossen det är ju fortfarande 1998. Hösten gick och det blev vinter, jag stod i garaget mest varje dag och filade på plåtar, svetsade, borstade rost, tog bort gammal färg, o. s. v. Det är ju så att precis varje detalj måste bearbetas, rengöras rostskyddsmålas, och återigen målas med täckfärg och det är ju ganska många delar på en bil även om det är en gammal Morris. När karossen med hjulhus var klar under, var det dags för målning. Först grundmålning





och sedan täckmålning med två lager två-komponentsfärg. Därefter flera lager med underredsmassa som rostskydd och ljuddämpning. Efter detta var det dags att åter montera den iordninggjorda bakaxeln med nya fjädrar och nya gummibusningar i upphängningslänkarna, vidare framhjulsupphängning med tillhörande

torsionstavar och styrstag. Styrväxeln hade varit urmonterad för rengöring och utbyte av trasiga gummibälgar och nu kunde bilen snart stå på egna ben, förlåt hjul igen.

Nu var det så dags att ta hand om bilens innerutrymme, det blåstrade kupegolvet samt motorrum och bagagerum. Efter rengöring och ytterligare nedslipning var det så dags för grundmålning. Även instrumentpanel samt taklister slipades och grundmålades.

Vid det här laget hade det blivit bestämt vilken färg vi skulle ha på bilen, vi ville ju komma så nära orginalfärgen som möjligt. Genom Bo-Göran fick vi färgnumret på den färg med vilken hans bil lackerats, och denna stämde bra med den färg som funnits på vår bil. Lackeringsarbetet hade bokats in hos en lackerare som jag kände sedan tidigare, men plötsligt fick han personliga bekymmer och lämnade »återbud«. Vad göra nu? Så småningom fick jag tid hos en annan verkstad. Men denna hade så mycket arbete, så att vår bil fick tid först efter sommaren. Men varför inte, även en Morrisrenoverare kan ju behöva lite seme-



ster. Tanken är ju att bilen skulle vara i körbart skick våren 2000 så jag har ju vintern på mig. Jag hade nu skaffat fram färg, slipgrund och täcklack så efter att ha lackerat innerutrymmena, detta gjorde jag hemma i garaget, kunde visst monteringsarbete påbörjas.

Den tidigare nämnda semestern användes bland annat till att besöka sommarträffen i Vårgårda, vi hade ju nu blivit antagna som medlemmar i den exklusiva Nordisk Morris Minor Klubb, detta trots att vi ej hade någon körbar Morris. Vår hundkoja fick ju dock vara med på ett hörn den är ju faktiskt lite »släkt« med Morrisarna. Vid förberedelserna och på träffen kom vi i kontakt med många trevliga människor som vi naturligtvis inte skulle ha träffat om vi inte »blivit med Morris«. Vi deltog även på höstträffen i Horten vilket också var en trevlig tillställning, lite väl blöt kanske, ja jag tänker ju då närmast på vådret förstås. Till denna träff fick vi låna Erlings svarta Morris, han tyckte att det var bra att den fick rulla lite, samtidigt är det ju roligt att det kommer så många bilar som möjligt till träffarna.

Den 10 augusti lämnades vår bil in till lackverkstaden och efter cirka 3 veckor kunde vi hämta hem karossen. Plåt detaljerna dröjde ytterligare en tid. Förarbetet innan lackeringen blev ganska omfattande, karossen måste slipas plåtren, eftersom det fanns ytrost i stort sett på hela bilen. När nu karossen var hemma kunde monteringsarbetet börja på allvar, detta är ju ett betydligt trevligare arbete än att skrapa och slipa rost. Motor, växellåda med kardanaxel kom på plats.

Det omklädda innertaket och glasrutorna kunde monteras, ljuddämpningsmattor klistrades på golv och på övriga ytor som behöver ljuddämpas. Man kunde nu se att det möjligen skulle kunna bli en bil av alla lösa delar som legat utspridda över hela garaget. När så skärmar och dörrar också kom på plats och inredningen monterats såg det ju riktigt skapligt ut. Vid tretiden på natten till måndagen i julveckan hade vi besök av en lite tidig tomte. Han kom i skepnad av Matz Lundgren som tillsammans med sin familj var på väg till Norrland för att fira jul med släktingarna där. Matz hade vid



något tidigare tillfälle besökt oss för att inspektera arbetet med bilen. Nu hade han med sig de sista delarna som skulle behövas för att färdigställa bilen, bland annat en renoverad startmotor som varit »restnoterad« från England och som vi väntat på en tid. Dessa hårda paket låg alltså utanför vårt garage när vi vaknade, och Matz med familj hade hunnit en god bit på väg till sitt julfirande. För mig blev det nästan som en tidig julafton, eftersom det nu var möjligt att starta motorn. Startmotorn kom ganska omgående på plats. Eftersom jag kommit överens med Bo-Göran om att han skulle vara med när motorn startades ringde jag

till honom, och vi kom överens om att onsdag skulle vara en lämplig dag för denna stora händelse. Onsdagen kom och efter påfyllning av bensin och vatten startade motorn igen vid andra försöket, den hade då inte varit igång på tjugofyra år. Efter lite justering av gasvire och tomgång backade vi ut bilen och körde lite fram och tillbaka på garageplanen, Växlar och koppling fungerade som de skulle och bilen var alltså körbar igen. Enligt det certifikat jag införskaffat från England är bilen tillverkad i februari 1952. alltså för nästan precis fyrtioåtta år sedan, tjugofyra av dessa år var den i trafik och tjugofyra år stod den stilla. Bilen kör-



des fram till år 1976 då den ställdes av, och förhoppningsvis kommer den åter i trafik våren år 2000. Kommer den att rulla ytterligare tjugofyra år ? Om Bilbesiktningen godkänner bilen, (tid är beställd till den sjuttonde april kl. tretton.) är det i alla

fall tänkt att den skall rulla till Trondheim i sommar. Kanske ses vi där på sommarträffen!

Vi önskar alla NMMK medlemmar en bra vår och sommar, med många trevliga utfärder med Morrisarna.





»Ung-sommer 99«

Henrik Olsson

I 1977 startede jeg på HTX (teknisk gymnasium). Efter 1 1/2 år der, besluttede jeg mig for at anskaffe mig en Morris Minor 1000. Derefter gik der 1 1/2 år med at restaurere den. Jeg blev færdig med den lige inden eksamen i 99. I mellemtiden havde to af mine HTX-kammerater anskaffet sig en Morris Minor og en Morris Mini. Efter studentereksamen var vi 6 HTX gutter der gik sammen og tog turen til Løkken i vores Morriser. Folk kiggede noget, da der kom 6 unge drenge kørende med musik-anlægget og Ford-A hornet på fuld drøn i tre Morriser, med farverne lyserød, hvid

og lyseblå. Efter diverse øl og gas stop nåede vi målet i Løkken uden nogen problemer.

Vi blev straks gode venner med campingfatter, da han var noget imponeret over vores biler, men han blev hurtigt klogere, da han fandt ud af, at der lå et musik-anlæg i en af dem. Det viste sig at manden der skulle sørge for teltet havde taget et tre personers telt med til 6 mennesker, så den første nat var der tre der sov i bilerne. Jeg kan hilse og sige, at der ikke er meget komfort når man skal sove på bagsædet af en 1000'er. De andre nætter fandt vi heldigvis et andet telt at sove i. Efter 4 gode dage med herlige byture og Hyttmeyers spaghetti retter,





var det blevet tid til at rykke de kære Morrissers pløkker op. Vi tog turen ned til stranden (billedet), hvor vi kørte rundt og havde lidt dørtæk. Det viste sig at den lyserøde mini var langt den hurtigste. Herefter gik turen hjem. Vi nåede ikke længere end til Ørreandsbroen, hvor minis styrebolt stod af (billedet). Vi måtte efterlade den på rasteplassen. Dette betød at vi skulle omrokere bagage og personer. Da min Morris har brede fælge på blev der med den ekstra vægt skrabet skærmerkasser i hvert sving. Vi nåede hjem i god behold og det er absolut ikke sidste gang at vi tager en sådan tur. Næste sommer går turen nok til Holland. Den hvide

Morris bliver der kørt i, når der er tid til en søndagstur. Minien er i øjeblikket ved at blive total restaureret. Min blå Morris står for tiden i pit, da jeg bor i USA. Det jeg savner mest fra DK er faktisk min Morris, det tror jeg alle læsere af dette blad kan sætte sig ind i. Jeg kommer heldigvis hjem til en ny Morris sæson her til sommer. Med min lille fortælling vil jeg bare sige at det ikke kun er I gamle veteraner der kører rundt i Morrissers. Morris is Y2K insured!!



Morris cykel

Jens Chr. Jensen

Her i huset har vi udvidet Morris bestanden med en Morris cykel. Gyklen er fundet på et loppemarked nær Kalundborg. Årgangen kendes ikke, men er nok 1955-1960.

Cyklen er forsynet med tromlebremse og tre fremadgående gear. Endvidere et 6 volt el anlæg mrk. Lucas, samt frakkeskåner.

Flere steder på stellet står Morris Classic, under forlygten et aluminiums emblem med et M og Morris Cycles.

Cyklen henstår

i sort original lakering og rust.

Skulle der være nogen som har kendskab til årgangen og hvor cyklen er fabrikeret, høre jeg gerne.



Forsikringstilbud

Efter omtalen i sidste Norminor, har vi modtaget denne kommentar

Jeg har selv forsikret i Zürich, som meget gerne ville give et uforpligtende tilbud. Det endte med, at vi flyttede alle forsikringer til dem og sparede små 2000 kr på årsbasis for hus, indbo og to biler. Her er der ikke taget hensyn til, at præmierne

ovenikøbet blev faste, dvs, uden evt. bonustab ved skade og selvrisiko blev mindre. For min Morris betaler jeg for ansvar alene knapt 600 kr/år, hvilket er det halve af mit tidligere selvskab. Jeg kan anbefale alle at tage en snak med Zürich.

Bjørn Jarl Kristensen,
bjk@faxe.dk



Miljøregler for veteranejere

Alle vil vi have et ordentligt miljø for os selv og vores efterkommere. Det gælder også for os, der kører veteranbil eller -motorcykel, veteranknallert, veteranlastbil eller andre gamle motor-køretøjer.

Deltagerne på Motorhistorisk Samråds årsmøde den 20. november 1999 har udtalt følgende:

Vi er enige om, at vores hobby skal ske med så lille miljøpåvirkning som muligt. Vi skal derfor være miljøbevidste i al vores virksomhed, uanset om vi er til træf eller andre arrangementer, når vi opbevarer vores »reserve-dels« - biler og lignende, eller når vi renoverer de gamle køretøjer. Vi opfordrer alle veteran-ejere til at efterleve følgende regler, som vil være med til at forbedre vores miljø:

Gyldne regler for veteran-ejere

1. Vis respekt for miljøet i alt, hvad du gør.
2. Hold dit køretøj i god stand med korrekt stillet tænding og korrekt justeret karburator.
3. Undgå tomgangskørsel og støjende adfærd.
4. Undgå at dit køretøj spilder olie - tæt om nødvendigt med moderne materialer. Efterlad aldrig en pøl olie, der hvor dit køretøj har holdt - fjern olien med en klud eller papir !
5. Gammel motorolie, benzin og andre miljøfarlige væsker skal afleveres hos kommunens genbrugsstation, hvor man kan aflevere olie- og kemikalieaffald.
6. Gamle blybatterier, udtjente dele og skrotdele skal også afleveres på genbrugsstationen.
7. Ved renovering af din motor bør du overveje at isætte hårde ventil-sæder, så du kan køre på »grøn« benzin.
8. Vælg materialer og reservedele med hensyntagen til miljøet.
9. Urestaurede køretøjer og »skrot«-dele skal opbevares miljømæssigt forsvarligt.
10. Brug, hvor det kan lade sig gøre, kun biplejepro dukter m.m., som nedbrydes biologisk.





Tidstypiske nummerplader

Ved årsskiftet var der godt 1.500 veterankøretøjer, der havde fået de nye tidstypiske (eller historiske) nummerplader.

Der er lidt flere biler end motorcykler, der har fået nummerpladerne.

Når man ser på den geografiske spredning, så er der flest af de nye plader i Københavns-området, i Sønderjylland og i Thy. Der er derimod ikke ret mange på Fyn og på Lolland-Falster.

Der er fortsat mange, der spænder de bolte, der skal holde nummerpladen direkte på den emaljerede overflade med det resultat, at emaljen springer af. Den korrekte fremgangsmåde er at bruge fiberskiver som mellem-læg på begge sider af nummerpladen.

Vi har fået at vide, at det kan være nødvendigt at styrke nummerpladen, hvis den er til en motorcykel, på grund af de store vibrationer. Det kan gøres ved at lægge en aluminiumsplade ind i nummerpladen (på bagsiden). De to plader limes sammen med f.eks. araldit.

Man kan kun få tidstypiske nummerplader til motor-

køretøjer, som er indregistreret første gang før den 1. april 1958. Man henvender sig på Motorkontoret og får en særlig blanket, der hedder »Ansøgning om historisk korrekte nummerplader«. Hvis man kan dokumentere køretøjets første indregistreringsnummer, så skal denne dokumentation vedlægges ansøgningen, når den afleveres til Motorkontoret.

Svend Draaby er udpeget til at være Samrådets administrator af ordningen med tildeling af tidstypiske nummerplader. Han får din ansøgning - efter at du har afleveret den til Motorkontoret - og skal oplyse kendingsbogstavet, nummerintervallet for årgangen af dit køretøj, og typen på nummerpladen (der er 5 typer).

Bagefter skal Centralregisteret for Motorkøretøjer tildele nummeret.

Hvis du har tvivlsspørgsmål om ordningen, kan du kontakte:

Svend Draaby, Jydeholmen 48, 1. th., 2720 Vanløse.
Tlf. 38 71 39 02 (aften).



Åbningen af Øresundsbroen i juli 2000

På trods af flere henvendelser til Øresundsbro Konsortiet må vi desværre konstatere, at man ikke ønsker, at vi deltager i festlighederne ved åbningen af Øresundsbroen. Det er nu slået fast i et brev af 16. februar 2000 fra Øresundsbro Konsortiet.

Vi har også forespurgt Røde Kors om muligheden for at deltage i det særlige arrangement, som denne organisation står for før den officielle åbning af broen.

Røde Kors er heller ikke interesseret i vores deltagelse. Det er selvfølgelig med både stor undren og beklagelse vi konstaterer, at denne historiske begivenhed ikke skal have et motorhistorisk indslag som ved åbningen af Storebæltsbroen den 14. juni 1998, hvor der deltog 1.400 veterankøretøjer i det største veteranoptog i Danmark nogensinde.

Sydsvenska Dagbladet, der har fået fat i det foreløbige program for festdagen, fortæller, at festlighederne ved den officielle åbning af Øresundsbroen

begynder hhv. på Hovedbanegården i København og Centralen i Malmø, hvor de to landes statsministre og en række andre ministre vil modtage de kongelige gæster. Herefter kører dronning Margrethe i tog til nedgangen af den 3,5 km. lange tunnel, hvor hun klipper den første snor, mens den svenske konge, Carl Gustav, klipper en snor ved broen syd for Malmø.

De kongelige mødes herefter på Peberholm, hvor ceremonien kulminerer med, at de to tog bliver sammenkoblet og kører til det svenske brofæste (Lernacken). Hér vil der være underholdning, og bagefter kører de kongelige i bil op på broen til landegrænsen, hvor de klipper endnu en snor. Så er der underholdning igen, hvorefter gæsterne kører til havnen i Kastrup til spisning.

Veteranejere må se i øjnene, at vi kun vil komme til at se Øresundsbroen som betalende brugere.

Bestyrelsen i Samrådet vil ikke gøre mere i denne sag - det er derfor overladt til klubbernes eget initiativ, hvis der er klubber, som ønsker at lave et arrangement over Øresundsbroen i dagene efter den officielle åbning.



FIVA-nyt

Hvad er FIVA for en størrelse? FIVA er forkortelsen for Fédération Internationale Des Véhicules Anciens, som oversat til dansk betyder noget i retning af international organisation for gamle køretøjer.

FIVA er altså en international organisation, som skal forsøge at varetage sine medlemmers interesser - bl.a. over for myndigheder. Medlemmerne af FIVA er ikke de enkelte klubber for klassiske køretøjer men derimod de nationale organisationer i de enkelte lande, der har dette lands køretøjsklubber, som sine medlemmer.

Motorhistorisk Samråd (MhS) blev for nogle år siden udpeget til at være den danske organisation for de klassiske køretøjer, der er medlem af FIVA. Vi er i Danmark så heldige, at vi for øjeblikket har en bestyrelsespost i FIVA, idet Claude Teisen-Simony (tidl. medlem af bestyrelsen i MhS, medlem af DVK og Historisk Motorsport Danmark) er vicepræsident i organisationen.

MhS's bestyrelse har udpeget:

Svend Aage Tholstrup
Rimmersvej 18, Gl. Rye,
8680 Ry Tlf./fax 86 89 87 77
e-mail: sat@egd.dk

til at varetage MhS interesser i FIVA og til at håndtere kommunikationen mellem MhS og FIVA.

FIVA er organiseret i kommissioner, som hver især har sit ansvarsområde inden for organisationen.

Der er for øjeblikket ca. 30 lande repræsenteret i FIVA - spredt over det meste af verden. Mange lande i Europa er naturligvis repræsenteret - men også lande i Afrika, Sydamerika, Australien, Asien (Indien og Japan) er medlemmer af FIVA. Mere end en halv million entusiaster er repræsenteret af FIVA.

I erkendelse af, at bl.a. EU's miljøforkæmpere har meget stor indflydelse på mulighederne for at kunne »lege« med gamle køretøjer uden for museernes rammer, har FIVA sin egen lobbyist i Bruxelles til så tidligt som muligt at opsnappe de idéer, der bliver undfanget i EU-sammenhænge, for derved at få mulighed for at påvirke dem i en fornuftig retning.

Over det meste af verden arrangeres der en række løb for klassiske køretøjer - løb, som er godkendt af FIVA - og som arrangeres i henhold til regler fastlagt af FIVA. Det mest berømte af disse tilba-



gevendende løb, er nok Mil-le Miglia, som gennemføres hvert år i Italien. Men også i Danmark er der de seneste år arrangeret et FIVA-godkendt løb - nemlig »International Historic Rally Den-

mark« - som gennemføres i Midtjylland.

En af forudsætningerne for at deltage i et FIVA-løb er, at man har et FIVA-pas til sit køretøj.

Hvad er et FIVA-pas

og hvordan får du et sådant

Et FIVA-pas er et identitets-kort, som alene tjener det formål at identificere et køretøj - til brug ved deltagelse i et FIVA-godkendt løbsarrangement.

Et FIVA-pas kan således ikke at betragtes som et garantidokument for et køretøjs originalitet - og kan eller må ikke anvendes som bevis for et køretøjs historiske værdi.

Et FIVA-pas udstedes af den nationale FIVA-repræsentant - og er gyldigt i 10 år - dog kun så længe køretøj og ejer er som anført på pas-set. Ved ejerskifte bortfalder passet.

FIVA har planer om at oprette et edb-register over alle køretøjer, der har et FIVA-pas. Et af formålene med et sådant register er, at det kan være en hjælp i tilfælde af, at køretøjet bliver stjålet og forsøgt solgt i et andet land.

og hvordan får man udstedt et FIVA-pas ?

Man kontakter den danske FIVA-repræsentant for at få fremsendt det skema, der skal ud-fyldes, sammen med vejledning til det videre for-løb.

Men kort fortalt er proce-duren, at køretøjets ejer udfylder ansøgningsskema-ets fire sider, hvorefter han kontakter den kontrollant, som skal besigtige køretøjet og sammen med køretøjets ejer klassificere det inden for køretøjets specifikationer som:

- * Standard
- * Modifieret i perioden, eller
- * Imitation

Desuden skal beskrives køre-tøjets bevaringskategori som:

- * Ægte
- * Original
- * Restaureret, eller
- * Opbygget



Når det er gjort, fremsendes følgende til den danske FIVA-repræsentant:

- * det korrekte udfyldte og underskrevne ansøgningskema
- * 3 ens farvefotos af køretøjet, taget skråt forfra, og
- * en check på kr. 350,00 udstedt til Motorhistorisk Samråd. Derefter vil FIVA-passet blive tilsendt i løbet af nogle få dage.

Hvad er der udstedt FIVA-pas til i 1999 ?

Der har i 1999 været en stærkt øget interesse for at få udstedt FIVA pas. Der er udstedt i alt 18 pas - til snart sagt alt mellem himmel og jord. Lidt overdrevet - men det er bestemt ikke kun, hvad man kan kalde eksklusive køretøjer, der får et FIVA-pas. Også mange almindelige køretøjer, der har nogle år på bagen, får sig et. Men se selv - hér er anført de køretøjer, der i 1999 har fået udstedt et FIVA-pas:

- * Mercedes Benz 350 SLC 1971
- * Volvo Amazone 123 GT 1967
- * Jaguar-Ferrari-Biondetti 1950
- * Volvo Amazone 121 1964
- * Citroën 2 CV AZL 1959
- * Porsche 356 B Coupé 1962
- * Facel Vega Facel II 1962
- * Mercedes Benz 220 S 180 1959
- * FIAT 1500 B 1937
- * Morgan +4 1963
- * SAAB 96 1963
- * MGB - én-ejers vogn 1967
- * MGA Coupé 1959
- * Austin-Healey 3000 MKII BT7 1961
- * Morris Cooper S 1966
- * MGC B GT 1969
- * SAAB 96 1966
- * Jaguar XK 120 DHC 1953

Bemærk, at selv om der kun har været biler, så er 2- og 3-hjulede køretøjer også velkomne til at få et FIVA-pas.



Efterlysning af stjålne veterankøretøjer

Samrådet har tidligere tilbudt at lave notiser på vores hjemmeside om stjålne veterankøretøjer. Dette tilbud står stadig ved magt.

En sådan »anmeldelse« skal foretages af køretøjets

ejer, som skal være medlem af en af de tilsluttede klubber, og det skal ske ved at sende en diskette (eller en e-mail) i HTML-format til:

Niels Grove
Bigumvej 16,
2770 Kastrup.

Eller til Samrådets e-mailadresse, som er:

mhs@motorhistorisk.dk

FIVA havde succes med demonstration i Strasbourg

Over 1000 historiske køretøjer fra Holland, Belgien, Frankrig, Tyskland, England og Italien mødte op til den velorganiserede og fredelige demonstration foran parlamentet i Strassbourg - mod End-of-Life direktivets indgreb over for historiske køretøjer - eller de køretøjer, der en gang bliver historiske.

Præsidenten for det europæiske parlament, Mme. Nicole Fontaine modtog 22.739 protester mod direktivet og lovede at støtte ændringsforslag, som vil undtage klassiske køretøjer fra dette direktiv.

Siden da har FIVA anmodet alle nationale organisationer om at bearbejde deres lands medlemmer af parlamentet for at sikre deres støtte til ændringsforslaget. Fra MhS har vi mellem jul og nytår fremsendt enslydende breve til samtlige 16 danske parlamentsmedlemmer. I første halvdel af januar modtog vi positiv reaktion fra de fleste - enten fra enkeltpersoner eller fra grupper. En fornyet henvendelse i slutningen af januar resulterede i, at der fra alle blev givet positivt tilsagn - under forudsætning af at ændringsforslagene ikke ville få negativ indflydelse på miljøet. Afstemningen finder sted i begyndelsen af februar 2000.



End-of-life direktivet

Formålet med End-of-Life direktivet er, at det skal forhindre den omsiggribende uskik med skødesløs henstilling af tusindvis af udslidte køretøjer i naturen. EU's medlemsstater vil derfor blive stillet over for krav om at etablere systemer, hvorved den sidste ejer af et køretøj ikke kan afregistrere det, med mindre han/hun har et certifikat fra en autoriseret ophugger, hvori det dokumenteres, at køretøjet er blevet skrottet. Med andre ord: ejeren skal betale ejerafgift og forsikring for køretøjet, indtil dokumentation for ophugningen kan forevises. Og jo dermed også stille til syn i henhold til gældende nationale bestemmelser herom.

Spørgsmål og svar

Spørgsmål. *Vil direktivet få indflydelse på vore muligheder for at »lege« med klassiske køretøjer, som er i god stand ?*

Svar. Ikke for øjeblikket, men hvis man har behov for en længere restaureringsperiode (mere end 12 eller 18 måneder), vil man handle i

strid med direktivet, som det ser ud lige nu.

Spørgsmål. *Hvilken indflydelse vil direktivet få for kommende klassikere ?*

Svar. Der vil næppe blive kommende klassiske køretøjer, idet det vil blive ekstremt dyrt at holde dem indregistrerede i perioden, indtil de bliver klassikere.

I FIVA defineres klassiske køretøjer som køretøjer, der er mindst 20 år gamle.

Denne grænse vil over det næste 10-år blive udvidet til en 25-årig grænse.

Afhængig af hvilket land man befinder sig i med sit køretøj, vil man skulle betale afgift og forsikring indtil køretøjet er 15, 25 eller måske helt op til 35 år gamle, hvilket nok vil friste de fleste til lang tid forinden at få køretøjer skrottet i stedet for at opbevare dem på forsvarlig vis for eftertiden. Dette vil naturligvis i særlig grad gå ud over dagligdags køretøjer, medens de kostbare køretøjer jo ofte allerede fra den første dag er et samlereobjekt. Men disse almindelige køretøjer fra deres respektive perioder - såsom VW, Morris Mascot, Citroën og lignende - tilsvarende køretøjer fra nutiden og fremtiden vil ikke



få en chance for at blive bevaret for eftertiden. Og det må siges at være en stor skam.

Spørgsmål. *Hvad vil der ske med det berømte køretøj, man finder i en lade?*

Svar. I henhold til direktivet, som det ser ud lige nu, så skal det skrottes - selv om det skulle være en Mercedes SSK. Naturligvis vil entusiaster ikke lade det ske. Men hvad med ham, der ikke kan

se forskel på en Ferrari og en Ford T? Denne lovlydige person vil få skrottet køretøjet i en fart, for ikke at risikere at begå en strafbar handling.

Ovenstående er, hvad jeg har valgt at uddrage fra det første nummer af FIVActual - men som nævnt er man velkommen til at henvende sig for at få en kopi af bladet. Senere vil der blive lejlighed til at se det på Samrådets hjemmeside.

Svend Aage Tholstrup

EU-Direktivforslaget

**for udrangerede
motorkøretøjer -
sidste nyt**

Jeg har i Nyhedsbrev nr. 1/99, nr. 2/99 og nr. 4/99 omtalt problemerne for veteranmotorkøretøjer i dette direktivforslag (kaldet »End of Life-direktivet«), som fastsætter regler for bortskaffelsen af udrangerede køretøjer og deres komponenter m.m.

Siden har de forskellige landes veterankøretøjsorganisationer forsøgt at forklare landenes EU-Parlamentsmedlemmer, hvad vores problemer består i. Samrådet har haft kontakt til de danske parlamentsmedlemmer, hvor vi har mødt stor forståelse for vores synspunkter.

Nu har forslaget været til 2. behandling i EU-Parlamentet, og indsatsen har båret frugt!

Jeg har fået følgende pressemeddelelse om dette fra FIVA (oversat af Sv.Aa.Tholstrup):

EU-Parlamentet tilslutter sig ændringerne i End of Life- direktivforslaget

EU-Parlamentet har afsluttet den 2. høring om End of Life-direktivforslaget på plenarmøde holdt i Bruxelles den 3. februar 2000, hvor mere end 500 parlamentsmedlemmer deltog. Blandt de mange ændringsforslag, der var fremlagt, blev seks af dem, der ved-



rører historiske køretøjer, vedtaget. Fire af disse imødekommer FIVA's betragtninger om bevaring af historiske køretøjer.

Historiske køretøjer og køretøjer med samlerværdi skal herefter ikke være omfattet af definitionen på affald, som det er fastlagt i direktiv nr. 74/442/EU. De falder derfor ikke inden for rammerne af dette direktiv.

De køretøjer, der er omfattet af denne undtagelse, er alle historiske køretøjer og alle køretøjer med en samlerværdi, hvis de opbevares på en ordentlig og miljømæssig forsvarlig måde - enten i køreklar stand eller splittet ad i stumper.

Midlertidig afregistrering af et køretøj - uden samtidig udarbejdelse af skrotningsattest - skal være tilladt.

EU-Kommissionen pålægges desuden at indføre passende kontrolsystemer til at sikre, at reservedele fra End of Life-køretøjer kun genbruges, hvis de ikke kan udgøre en sikkerhedsmæssig eller miljømæssig risiko.

Afstemningsresultatet afspejler de tiltag, som FIVA og FIVA's europæiske medlemmer satte i gang igen hele 1999. Der er blevet

gjort en stor indsats af alle organisationerne for at påvirke deres lands parlamentsmedlemmer om, at historiske køretøjer ikke skulle være omfattet af direktivet, således at den motorhistoriske arv kan fortsætte med at eksistere.

Det skal nævnes, at Samrådets henvendelser til de 16 danske medlemmer af EU-Parlamentet resulterede i meget positive tilkendegivelser og formentlig medførte, at alle 16 stemte for ændringsforslagene.

Et lille skridt er nu taget. Men det er vigtigt, at vi alle fortsat gør en indsats på lokalt plan for at overbevise vores politikere om, at der er grund til at bevare de gamle køretøjer for eftertiden, og at disse politikere kan se idéen i og rimeligheden af at fremføre vores synspunkter i EU."

Aller sidste EU-nyt !!

Samrådet har netop fra FIVA fået at vide, at EU-Kommisærerne tilsyneladende ikke vil acceptere EU-Parlamentets ændringsforslag i End of Life-direktivforslaget, som blev vedtaget med overvældende majoritet på plenarmødet den 3. februar 2000.

Det virker uforståeligt, at



der 2 gange er indført ændringsforslag om (bl.a.) veteran-køretøjer, som kommissærerne fortsat forsøger at få fjernet.

Samrådet vil med det

samme skrive til miljøminister Svend Auken og vores egen EU-Kommissær Poul Nielson for, at de kan forsøge at påvirke de andre kommissærer.

Import af køretøjer

Jeg har i de forløbne år ofte skrevet om problemerne med at få importerede veteran-køretøjer vurderet hos Told & Skats vurderingsmyndigheder.

Samrådets bestyrelse får med mellemrum henvendelser om åbenlyst urimelige vurderinger, og spørgsmålet blev igen drøftet på årsmødet i november 1999.

Det er imidlertid ikke kun veteranejere, der oplever dette, men også brugtbilimportørerne har det som en del af deres hverdag.

Senest har der i dagspressen været omtalt, hvordan 2 importerede Mini-er blev vurderet vidt forskelligt. Den ene, som var fra juni 1989 og havde kørt 72.000 km, blev registreringsafgiften fastsat til 8.775 kr., mens den anden, der var fra august 1990 og havde kørt

83.000 km, blev sat til 28.725 kr. i registreringsafgift (denne bil var ifølge dens stelnummer blevet produceret omtrent samtidig med den første, men den havde åbenbart stået et stykke tid, før den blev solgt).

Der er ingen, der forstår disse forskelle, og vurderingsmyndighederne vil ikke give nogen forklaring.

Told- & Skattestyrelsen er klar over, at der er noget galt, og styrelsen har meddelt til de lokale vurderingsmyndigheder, at de skal udlevere de såkaldte »niveaulister«, der bruges, hvis man beder om det.

Det er selvfølgelig et lille skridt på vejen, men det fremgår også af dagspressen, at brugt-bilimportørerne ikke er tilfredse med det, og at de gennem deres nystartede brancheorganisation »Forenede Danske Brugtbil Importører« (FDBI) vil forsøge at ændre på tilstanden.

En talsmand for organisa-



tionen udtaler: »At få en bil vurderet er som at spille kort.«

Samrådet vil opmærksomt følge denne udvikling, og vi vil desuden selv kontakte Told- og Skattestyrelsen, idet vi med vores statistik i hånden kan dokumentere, at beregningen af veterankøretøjers værdigrundlag tager udgangspunkt i en forkert bedømmelse af disse køretøjers brugsværdi. Vi forventer, at statistikken er trykt omkring begyndelsen af april måned, og vi vil derefter henvende os til Told & Skat.

I øvrigt kan vi ikke lade være med at undre os over, at vurderingsmyndighederne tror, at de ikke er omfattet af de samme regler i forvalt-

ningsloven om begrundelse af afgørelser, som alle andre offentlige myndigheder er.

Selv om vurderingen er baseret på et skøn, så skal myndigheden kunne redegøre for, hvilke hensyn eller omstændigheder der er lagt vægt på ved afgørelsen!

Det skal også nævnes, at hvis man har en klagesag om vurdering af et køretøj under behandling, efter at man har ansøgt om at få tidstypiske nummerplader, så er det muligt at få afhentningsfristen for nummerpladerne forlænget. Betingelsen er, at man skriftligt ansøger om udsættelse hos:

Rigspolitichefen
Dataafdelingen
Landlystvej 34
2650 Hvidovre.



SÆLGES

Morris Minor super 2-dørs, årg. 67, med papirer. En del rust i bunden. 1000 kr.

Henv.: Torben Larsen,
tlf. dag, 65 31 08 72,
aften mobil 20 30 05 72.

Morris Minor 1000 cabriolet, årg. 57, cremehvid. Org. papirer. Totalt istandsat, ny kalesche m.v.

Tilbud ønskes over 75.000 kr.

Henv.: Poul Fabricius-Bjerre,
Kratkrogen 5,
2920 Charlottenlund,
tlf. 39 90 77 70.

Morris Minor 1000 super Pickup, årg. 68. Org. lad, men en del rust. Org. gule plader er deporeret. Bilen har kørt indtil vinter 1999. Pris: 17.000 kr.

Henv.: Per Rønnow, Oddervej 38, 8270 Højbjerg,
tlf. 86 27 62 99, kl. 9-16:
87 32 20 00, eller
mobil 40 29 66 79.

Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 69. Synet i nov. 99. Renoveret for 3 år siden. Fiberskærme. En del reservedele medfølger. Prisdé: 25.000 kr, evt. bud.

Henv.: Jan Svenstrup, Gerdasvej 27, 2600 Glostrup,
tlf. 43 43 82 37 eller
mobil 20 99 26 26.

Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 70, dueblå, velholdt, ingen rust i bunden. Synet 8 md. 98. Stabil, god vinterbil. 4 nye skærme, 1100 Marina motor. Kan beses nær Svinninge (4520). Kr. 20.000. Kun seriøse henvendelser.

Henv.: Kirsten Falther,
tlf. 39 62 24 75.



Morris Minor 1000 super Pickup, årg. 68. Totalrenoveret. Hvid med røde og blå »tegninger«. Ladet er blåmalet med rød presenning. Synet i marts 2000. Prisdé: 49.800 kr.

Henv.: Hanne B. Gissel, Bøgegade 14, 8200 Århus N,
tlf. 86 16 00 53

Morris Minor 1000 super Pickup, årg. 70. Bordeauxrød med flot teaktræsblad. Bilen er totalt restaureret med ny chassisramme, forskærme, bund, styretøj, bremses, kobling, bagtøj, bagfjedre og nyrenoveret motor. Kører godt og bør ses.

Prisdé: 40.000 kr.
Henv.: Brian Nielsen, Allingtonvænget 16, 5270 Odense N,
tlf. 22 17 02 78.

Morris Minor saloon, årg. 70, Trafalgar blue. Totalrenoveret i 97-98. Kørt 125.000 km. Synet i januar 2000. synsfrit træk. Kan evt. byttes med en årg. 62-63 på org. sorte plader, skal være i orden og gerne nysynet. 35.000 kr.

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

RESERVEDELE

1 sæt grønne forsæder. Førersæde m/ lille brændhul, passagersæde med knækryg. Understel trænger til maling. 111,-
4 stk. hjul 145x14 (dæk nedslidte). Pr. stk. 22,-
2 handskerumsklapper med indsatse 300,-
1 varmeapparat årg. 62, flot, evt. m/ hattehylde, samlet 600,-
2 stk. beslag til bagklap, crom, med alle skruer 150,-
1 hovedcyl. renoveret 450,-
1 motorhjælm 100,-
1 komplet forkofanger overfladerust,
crom rimelig 150,-
1 hattehylde, sort 150,-
Henv.: Erik og Karla Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev,
tlf. 97 57 16 00.

KØBES

Gule bobbel-pærer, max 30 kr. stk.

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

Grønt indtræk og sidebeklædning til Morris Minor 2-dørs, årg. 70.

Henv.: Bjarne Christensen, Skottrup 41, 4900 Nakskov,
tlf. 54 92 71 36.

