

# NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



*Nr. 2 · Marts - April 2006 · 29. årg.*



Nordisk Morris Minor Klubb  
Vedtoftevej 10, Vedtofte  
DK-5620 Glamsbjerg

World Wide Web:  
<http://www.nmmk.dk>  
E-mail: [info@nmmk.dk](mailto:info@nmmk.dk)

Stiftet i Oslo  
den 18. september 1978

Postgiro DK: 3 36 47 12  
Postgiro S: 456 90 67-4  
Den Norske Bank  
Postgiro N: 7877 08 12029

Medlem af: 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](mailto:hk@nmmk.dk)

**Næst-  
formand** Simon Marsbøll  
Gl. Kongevej 16  
DK-7442 Engesvang  
Tlf. / Fax: 86 86 57 74  
E-mail: [sm@nmmk.dk](mailto:sm@nmmk.dk)

**Redaktør** Simon Marsbøll  
Gl. Kongevej 16  
DK-7442 Engesvang  
Tlf. / Fax: 86 86 57 74  
E-mail: [sm@nmmk.dk](mailto:sm@nmmk.dk)

**Sekretær** Harry Olsen  
Vedtoftevej 10, Vedtofte  
DK-5620 Glamsbjerg  
Tlf. / Fax: 63 45 00 40  
E-mail: [hbo@nmmk.dk](mailto:hbo@nmmk.dk)

**Kasserer** Kim Kleis  
Tobøl Mosevej 5  
DK-6683 Føvling  
Tlf. 75 39 86 56  
E-mail: [kk@nmmk.dk](mailto: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. 63 45 00 40 / 23 29 61 08

Kontingent pr. kalenderår:

A-medlemmer:  
275 DKK, - 350 SEK, - 290 NOK, - 36 EURO

H-medlemmer:  
100 DKK, - 126 SEK, - 105 NOK, - 13 EURO

Stof til bladet sendes til:  
Simon Marsbøll.

Indleveringsfrist for stof til næste  
nummer er den 1. april 2006.

Tryk:  
Midtfyns Bogtryk, DK-5750 Ringe.

# NORMINOR



## NORGE

**Oslo** Terje Sunnaas,  
Seterhøyvejen 17,  
N-1176 Oslo.  
Tlf. priv. 22 29 29 49,  
jobb 22 64 77 51

## SVERIGE

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

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

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

**Jämtland** Kåre Torfjäll,  
Bagarvägen 12,  
S-831 52 Östersund.  
Tlf. +46 63-109595,  
Mobil tlf. +46 703 135050  
E-mail: kare.to@telia.com

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

## DANMARK

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

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

**Midtjylland** Svend Thorup,  
Egeparken 10, 1. tv.,  
DK-8600 Silkeborg.  
Tlf. 86 81 32 47  
Mobil tlf. 28 94 07 42  
E-mail: svendthorup@webspeed.dk  
**Klubmøde:** 2. tirsdag i måneden kl. 19.00, på skift hos medlemmerne.  
Ring til kontaktpersonen på forhånd for nærmere information.



---

## DANMARK

---

**Østjylland** Per Madsen,  
Frederiksstvej 18,  
DK-8723 Løsning.  
Tlf. 75 65 04 09  
Mobil tlf. 40 78 97 59  
E-mail: nmmk.ostl@get2net.dk

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

Per Sørensen  
Industrivej 22  
DK-6070 Christiansfeld.  
Tlf. 74 56 33 07  
Fax: 74 56 33 06  
Mobil tlf. 40 56 33 07

**Vestjylland** Jens Kirkeby,  
Skolesvinget 31, Snebjerg,  
DK-7400 Herning.  
Tlf. 97 16 26 27  
Mobil tlf. 40 50 40 13

**Als** Poul Iversen,  
Mosevænget 5,  
DK 6440 Augustenborg.  
Tlf. 74 47 16 95  
Mobil tlf. 40 34 54 62

**Fyn og øerne** Harry Olsen,  
Vedtoftevej 10, Vedtofte,  
DK-5620 Glamsbjerg.  
Tlf. 63 45 00 40  
Mobil tlf. 23 29 61 08  
Klubmøde: Sidste mandag i måneden kl. 19.30  
Ring for nærmere info, eller se aktivitetsskalenderen i bladet.

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

**København** Flemming Kristensen,  
Sognefjordsgade 1, 3. th.,  
DK-2300 København S.  
Tlf. 20 23 26 11  
E-mail: fl@kristensen.mail.dk  
Klubmøde: Sidste mandag i måneden  
kl. 19.00 på adressen:  
Medborgerhuset Pilegården  
Brønshøjvej 17, indg. B  
2700 Brønshøj

**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.

**Sydvest Sjælland** Jan O. Laursen,  
Gryderupvej 111,  
4242 Boeslunde.  
Tlf. 58 14 04 75  
Mobil tlf. 20 92 47 17  
E-mail: minorkrogen@c.dk

Benny Jensen  
Hvilebjergvej 3, Sørbymagle,  
4200 Slagelse.  
Tlf. 58 54 55 35  
Klubmøde: 1. fredag i måneden kl. 19.00



Der gik ikke lang tid efter sidste nummer udkom, får vi fik henvendelse fra et medlem, der er interesseret i at overtage redaktørposten. Han hedder Hans Dueholm, og jeg håber vi kan tilbyde Hans nogle arbejdsbetingelser, der gør det muligt at løfte opgaven, så han stadig har tid til passe arbejde, familie, hobby o.s.v. Det arbejdes der i hvert fald på.

I dette nummer kan I læse om spændende arrangementer i den kommende tid, ikke mindst varmes der kraftigt op til årets sommertræf! I kan også glæde jer til Peter Mikkelsens altid interessante råd og vejledninger; denne gang om varme og tandstangsmøring. I vil også finde en oversigt over originalfarver til Morris'en, og så er det igen tid til en opdatering af den danske Minorbestand.

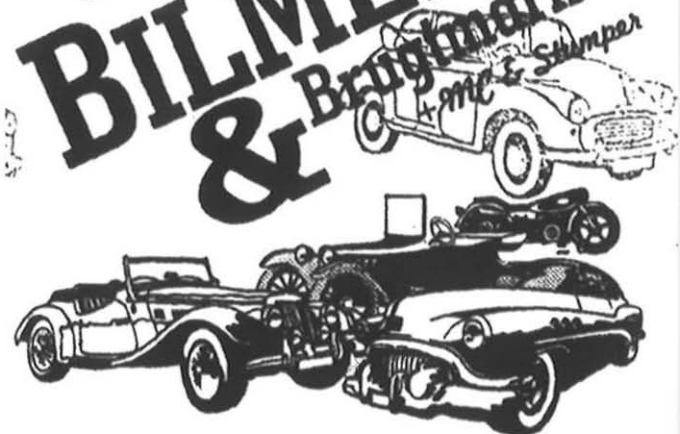
Til sidst skal jeg lige gøre opmærksom på, at Jämtlandsgruppen har opdateret deres hjemmeside, og den er bare blevet fin. Se på [www.nmmk.se](http://www.nmmk.se)

God fornøjelse. !

Simon

Denne  
kupon giver  
adgang til messen  
for kun 35,- kr

# ENTUSIASTRÆF BILMESSE & Bredmarked



## DANMARKS STØRSTE SALGSMESSER

1. - 2. april 2006

Åben: Lordag. Søndag. 9 - 17.

**DRONNING MARGRETHE HALLEN**

Vestre Ringvej 101, 7000 Fredericia



Arrangører:

Peder Fuglsbjerg. Tlf.97 22 13 80

Peder Nielsen. Tlf.86 41 64 64



# KALENDEREN

## MARTS

**Lørdag den 11.**  
NMMK's generalforsamling på Fjelsted Skov Kro & Hotel, St. Landevej 92, 5592 Ejby.

## APRIL

**Week-enden den 1.-2.**  
Veteranbil messe i Fredericia

**Week-enden den 21.-23.**  
Vårtreff Hokksund

## MAJ

**Week-enden den 19.-21.**  
Forårstræf på Vestsjælland.

## JUNI

**Week-enden den 16.-18.**  
Minitræf ved Bøllingsø mellem Silkeborg og Ikast.  
*Midtjylland*

**Den 9.-12.**  
Norgesløpet VossaRudl'n 2006  
*Køretøy Historisk Klubb*

## JULI

**Onsdag den 12. til fredag den 14.**  
Køretur mod Geiranger.  
*Oslogruppen*

**Week-enden den 14.-16.**  
NMMK Sommertreff 2006 i Geiranger, Norge

### Månedlige klubmøder

Under lokalgrupperne på side 3 og 4 kan du se om der er en lokal gruppe i dit område som afholder klubmøder hver måned !

**Forsidebillede:** Bo-Göran Thorin's 4-dørs Minor ved sommertræffet i Ulricehamn.

**Bagsidebillede:** Sommerstemning med 2 dørs Morris Minor serie MM.



# Vårtreff Hokksund, Norge,

21. – 23. april 2006

## Fredag 21/4:

Ankomst utover morgenen / dagen / ettermiddag, grilling på kvelden – sosialt samvær!

## Lørdag 22/4:

Kjøretur på hyggelige Buskerudveger. Det legges opp til noen miles kjøring, med besøk på en eller flere attraksjoner.

Vi har ikke helt bestemt oss for i hvor stor grad det lages detaljert opplegg, men følgende severdigheter er innen få kilometer / miles rekkevidde:

*Sølverket på Kongsberg.*

*Fossesholm Herregård.*

*Modum Blåfargeverk.*

*Morten Viskums kunstlaboratorium (Sonja og MMs favorittsted).*

## Søndag 23/4:

Foto / hjemreise

Arrangementets base er Hokksund Camping (www.hokksund-camping.no), hvor hytter og campingplasser er tilgjengelig.

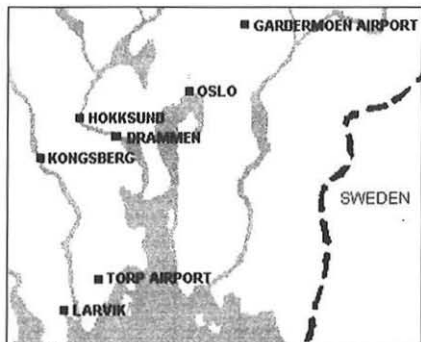
Hver og en reserverer plass (så fort som mulig- hyttene blir fort opptatt) på telefon +47 32754242, hverdager mellom 10.00 og 13.00.

Fortell at du skal på Morris-arrangement!

Øvrig informasjon / påmelding hos / til Kristian Svendsen, kristian@bhtnsb.no evt. +47 91653742, senest +47 01032006

Hokksund ligger seks mil vest for Oslo – i retning Kongsberg (E134). Det er 9 mil på koselig veg syd fra Larvik/Color Line (40) og ca. to og en halvtimes kjøring fra Svinesund.

[www.hokksund-camping.no](http://www.hokksund-camping.no)



*Hokksund og Vestfossen sentrum.*

*Biltema / Eiker Motorshop.*

På kvelden blir det felles bespisning på en av Hokksund/Vestfossens spisesteder.

*Velkommen!*



## Minitræf ved Bøllingsø

den 16.-17. juni

For to år siden arrangerede Midtjyllandsgruppen et træf, hvor vi besøgte den delvis tørlagte Bøllingsø, som skulle gendannes i forbindelse med et naturgenopretningsprojekt. Søen er nu oppe på fuld størrelse, og det må være tiden at besøge den igen.

Træffet afholdes weekenden 16 – 17 juni på Bøllingsø Camping, Kragelundvej 5, 7442 Engesvang, tlf.: 86 86 51 44.

Der vil være grill fredag

og lørdag aften og køretur til Silkeborg om lørdagen. Vi skal selvfølgelig også ned og se nærmere på søen og mon ikke Simon fortæller lidt om hvordan den har det ?

Lyder det interessant, så reservér weekenden og tilmeld dig hos Svend Thorup, tlf.: +45 86 81 32 47.

E-mail : [svendthorup@web-speed.dk](mailto:svendthorup@web-speed.dk). Vi vil gerne vide lidt om deltagerantallet *senest den 12. juni.*

## Forårstræf

den 19.-20.-21. maj

Vi holder igen forårstræf på Vestsjælland, den 19.-20.-21. maj på Gryderupvej 111, Boeslunde, 4242 Skælskør.

Træf-afgift 150 kr.- incl. mad lørdag aften.

Børn u/ 12 år 50 kr.

Øl- Vin & Vand kan købes eller medbringes.

Campingvogne / Telte kan være på pladsen.

Strøm kan klares mod en afgift på 25 kr.

Tilmelding senest i 15.-5.-06 (a.h.t. maden) hos Jan og Yvonne Laursen på tlf. 58 14 04 75, eller mail: [minorkrogen@c.dk](mailto:minorkrogen@c.dk)

Vi håber at se så mange som muligt

- Godt Nytår

*Klub Vestsjælland*





KØYRETØY HISTORISK KLUBB VOSS  
POSTBOKS 408  
5702 VOSS

# **INVITASJON TIL ALLE LMK -KLUBBAR**

9

## **NORGESLØPET 2006 VossaRudl'n 2006**

### **9. - 12. juni 2006**



Klubb  
Historisk  
Køyretøy





**Løpskomitéen har gleda av å invitera  
dykkar medlemmer  
til å delta i Norgesløpet - VossaRudl'n 2006.**

**PROGRAM FOR HELGA**

**FREDAG 9. JUNI:**

Kveldsprogram på Voss. Presentasjon av Vikafjells-stuntet m/Skoda i 1956. Det finst også eit filmopptak frå dette familien Bonsaksen-stuntet på Vikafjellet; der Skoda'en kryssar veglaust høgfjell.

**LAURDAG 10. JUNI:**

Norgesløpet - VossaRudl'n 2006.

Oppstart frå plenen framfor Fleischer's Hotel vidare igjennom Vangsgata.

*Me skal så innover til Esso, ved HMV som er vår hovudsponsor i år. Vidare skal me mot Vinje. Me skal over Vikafjellsvegen som i år fyller 50 år!*

*Me skal innom historiske Vik, vidare til Vangsnes der det vert ein stopp på kaien.*

*Her skal me få oppleva "nostalgisk ferjekø". Ferja vil ta oss over til Dragsvik. Så går turen til endestasjonen erverdige Kvikne's Hotell, der me held festmiddag, premieutdeling og overnattar.*

**SØNDAG 11. JUNI:**

Føremiddagsprogram, saman med Vestnorsk Reiselivsmuseum (som held til i Balestrand). Temaet vil vera framveksten av klassisk turisme i tida fram til Første verdenskrigen (1914); og Keisar Wilhelm som sentral person i denne samanheng.

Norgesløpet sitt offisielle program avsluttar så med lunsj på Kvikne's Hotel på søndag; før deltakarane tek i veg på heimreisa.

Deltakarane av Norgesløpet er inviterte til overnatting saman med Hansaløpet på Stalheim Hotell til gunstig pris søndag – måndag.

Hansaløpet kjem til Voss søndag 11. juni – dei skal ha lunsj på Fleischer's 12:00 – 14:00. Deretter skal løpet gå opp kleiva til Stalheim – middag overnatting og avslutningsfest for Hansaløpet 2006 der.

Deltakarane i Norgesløpet VossaRudl'n 2006 kan slik få høve til å sjå Hansaløpet si offisielle målgang, og siste store styrkeprøve opp Stalheimskleiva.

Sjå for øvrig program til Hansaløpet på sidene [www.nvk.no](http://www.nvk.no)

Deltakaravgifta er kr 350,-

Vil du delta? Fyll ut vedlagt *påmeldingsskjema*, snarast og **innan: 1. mai 2006**



## KVOTERING

Løpskomiteen ynskjer at alle som melder seg på skal få delta, men av hensiktsmessige grunnar har me valt å kvotera i år. **Primært på grunn av at Fjord1 ikkje har nok ferjekapasitet på ferja Vangsnes Dagsvik.**

Dette vil sei at om det melder seg på fleire enn 130 køyretøy, må me diverre kvotera for å få ei jamn fordeling i dei enkelte klassane.

**Det er difor viktig at de møter med køyretøyet som er påmeldt!**

### **OBS!**

**Ikkje betal startkontingent før du har fått bekrefta deltakarstatus.**

Løpet vert avvikla etter FIVA si klasseinndeling.

Som alltid får alle deltakarbevis med bilete.

Håpar du har tid til ein tur i den vårvakre Vossebygda denne helga 09 – 11. juni 2006.

Det offisielle programmet er endå ikkje gått i trykk, men oppdatert informasjon vil liggja på heimesida [www.khkv.net](http://www.khkv.net)

Voss, 10.01.2006  
Stig Kåre Trå  
løpsleiar

Spørsmål kan rettast til:

Stig Kåre Trå, løpsleiar

Tlf: 56 51 85 77 eller mob: 971 52 254 etter kl. 17:00. e-post [gkg.traa@online.no](mailto:gkg.traa@online.no)

Ruth Kristin T. Trå, løpssekretær

Tlf 56 51 86 67 eller mob: 971 48 895 etter kl. 17:00, e-post [rk.traa@online.no](mailto:rk.traa@online.no)



## OVERNATTING

### **Kvikne's Hotel AS**

Dobbelt rom inkl. frukost, koldtbord + kaffi per pers: Kr. 795,-  
Enkelt rom inkl. frukost, koldtbord + kaffi per pers: Kr. 995,-  
Barn 0-5 år gratis i foreldres rom.  
Barn 5-15 år halv pris i foreldres rom

Tlf: 57 69 42 00

Fax: 57 69 42 01

[www.kvikneshotel.no](http://www.kvikneshotel.no)

### **Booking direkte til hotellet.**

**Opplys at du skal delta i Norgesløpet 2006.**

For dei som ynskjer overnatting fredag til laurdag har me fått fylgjande prisar frå

### **Fleischer's Hotel**

Dobbelt rom inkl. frukost per pers: Kr. 595,-  
Enkelt rom inkl. frukost per pers: Kr. 770,-  
Barn 0-5 år gratis i foreldres rom.  
Barn 6-15 år halv pris i foreldres rom

Tlf: 56 52 05 00

Fax: 56 52 05 01

[www.fleischers.no](http://www.fleischers.no)

### **Park Hotell Vossevangen**

Dobbelt rom inkl. frukost per pers: Kr. 450,-  
Enkelt rom inkl. frukost per pers: Kr. 775,-  
Barn 0-3 år gratis i foreldres rom.  
Barn 4-15 år Kr. 150,- foreldres rom

Tlf: 56 53 10 00

Fax: 56 53 10 01

[www.parkvoss.no](http://www.parkvoss.no)



## PÅMELDINGSSKJEMA



NORGESLØPET VOSSARUDL'N 10. JUNI 2006

NAVN: ADRESSE: POSTNR.:  STAD: TEL / MOB.:  E-post: BIL:  MOTORSYKKELE:  NYTTEKØYRETØY: 

Må vera registrert og godkjend!

FABRIKAT:  TYPE: ÅRSMODELL:  REG.NR.: 

Kort omtale av køyretøyet;

Ynskjer deltakarane å gje ein fylldigare omtale av køyretøyet, legg ved skriv / brev / bilete.

ANTALL DELTAKARAR TIL LUNSIJ: ANTALL DELTAKARAR TIL FESTMIDDAG: *Festmiddag/ koldtbord er inkludert i hotellprisen**Må fyllast ut !***FYLL UT OG SEND INNAN; 1 mai 2006 ! til:****Løpssekretær: Ruth Kristin Trå, Øvrebøvegen 14, 5710 SKULESTADMO****Eller på e-post [rk.traa@online.no](mailto:rk.traa@online.no)**

Venleg helsing

Stig Kåre Trå

Løpsleiar

Køyretøy Historisk Klubb Voss

For ytterlegare informasjon ta kontakt på tlf: 56518577 / 97148895 e. kl. 1700.

(evt. E-mail: [rk.traa@online.no](mailto:rk.traa@online.no))



## Sommertreff Geiranger

**Oslogruppen  
arrangerer  
2 alternative  
kjøreruter til  
GEIRANGER 2006,  
Rute Øst og  
Rute Vest**

**Denne informasjon +  
web adresser, med mer:  
[www.nmmk.no](http://www.nmmk.no)**

**V**elkommen til turene som NMMK Oslogruppen arrangerer mellom Oslo og Geiranger.

Veiene er av god »norsk« standard, og passer bra for Minoren og dens hastigheter.

Oslogruppens medlemmer har lagt opp turene, og er med som kjentmenn. Deltagerne må selv bestille hytte på turens campingplasser.

Fra Danmark kan man komme med ferge til Oslo tirsdag kveld, den er i Oslo

ca kl.18:30, Color-line fra Hirtshals eller Stena Line fra Fredrikshavn.

Campingplasser i Oslo: Bogstad Camping (Sommertreff 1979), Ekeberg Camping eller Oslofjord Camping.

Vi Oslo-beboere anbefaler gjerne flere dager i Norges hovedstad.

Avstand Oslo C til Skjeds-mokorset / Rute Øst: 20 km (følg E6 mot Lillehammer / Trondheim)

Avstand Oslo C til Gjelleråsen / Rute Vest: 12 km (følg Rv4 mot Gjøvik)

*Denne utsikt kan du nyde på vei til sommertræf (Randsfjorden)*







## Kjøretur rute vest

»Turtagrø løpet 2006«

**Start:**  
**Onsdag den 12. juli**  
**kl. 09:00**

**M**øt opp med full bensintank på Hydro Texaco bensinstasjon på Gjelleråsen RV4 (Riksvei nr 4) retning Gjøvik rett utenfor Oslo grense.

Her får man utlevert en kjørerute med alle opplysninger, klokkeslett, bensinfyllinger, osv. Denne kan også hvis ønskelig sendes på e-post.

Første stopp blir etter ca 1 time, på Hadeland Glassverk Her har vi en time til kaffe, og for de som ikke fikk tid til å hilse på hverandre før start,... har mulighet nå.

*De Norske veje er klar til at tage imod os ! (Vestlandsveier)*



HG har glassverkstradisjoner fra 1762. Stedet har en særpreget bebyggelse.

(Fotografering sommer-treff Vik 1994)

Deretter går turen på en lite trafikkert vei Rv245 på vestsiden av Randsfjorden. Fjorden er 135 km2. Største dybde 120 m og 135 moh.

Vi fortsetter rett igjennom Dokka og stopper på Fagernes. Her er det bensinfylling. (210 km fra Oslo/Gjelleråsen) Alle kjente merker, Statoil, Shell, Esso, Hydro Texaco. Her er også store dagligvareforretninger. Innkjøp av mat og drikke for kvelden.

Vi møtes deretter på et oppsamlingspunkt i Fagernes. (se kjørerute)

Vi fortsetter E16 fra Fagernes mot Vestre Slidre, der tar vi en stopp hos NMMK medlem og billedkunstner Dag Gimle. Her drikker vi kaffe og spiser medbrakt mat.

Han bor på en gammel gård ved Garbergfeltet, et gravfelt med ca 600 gravhauger fra omkring 300 e.Kr. til vikingtid.... Her er også eneste runestein, på opprinnelig sted, Einangsteinen, fra 4. århundrede e.Kr.

Etter dette kjører vi til Bøflaten Camping for overnatting.





*Hytter eller motellrom bestiller du selv på forhånd:*

Bøflaten Camping,  
tlf +47 61 36 70 17.

tlf. mobil +47 95 23 67 73.

Plass for telt eller campingvogn behøves ikke bestilles.

Grilling og sosialt samvær.

*Dagsetappe dag 1 : 275 km*

### Dag 2:

*Torsdag morgen er det avreise kl 10:00.*

Vi følger E16 retning Bergen, deretter Rv. 53 til Tyin, ned til Øvre Årdal (0 moh). Her er det bensinfylling, 150 km siden sist (Fagernes).

Vi kjører deretter bomvei over til Turtagrø på Sogne-

fjellsveien. (Nasjonal Turistvei)

På Turtagrø tar vi pause, kaffe og bespisning. Enten på rasteplassen eller inne på høyfjellshotellet.

Her blir det også utdeling av treffmerke »Turtagrøløpet 2006« for de som har bestilt dette.

Senere på Sognefjellsveien (åpnet 1938) passerer vi 1434 moh. Nord-Europas høyeste fjellovergang .

Før vi kommer frem til Lom, tar vi solsideveien om Flåkløya.

(Mange har vel sett Ivo Caprino sin film Flåkløya Grand Prix) .....

I Lom møter vi Olav med deltagerne fra »rute øst«. Nå kan de som ønsker det være med videre de 100 km til Geiranger og Sommertreff 2006, eller tilbringe natten i Lom.

Tettstedet Lom er belønnet for god byggeskikk. Her finner vi også: den berømte stavkirken, nevnt første gang i år1240 / Lom bygdemuseum som inneholder bl.a. Aukrustsamlingen / Fossheim steinsenter med inngang gjennom 8 m høy modell av bergkrystall / Norsk Fjellmuseum med bl.a. en modell av mammut i normal størrelse, - Fjellets elefant....





»Turtagrøløpet« fortsetter, og ca kl 18:30 ankommer vi Dalen Gaard og Fami-

liecamping og Sommertreffen 2006.

*Dagsetappe dag 2: 237 km*

**Påmelding til »Turtagrø-løpet 2006«**

Sendes som e-post til: **minor@online.no**

eller pr brev til: **Ole J. Østby, N-3630 Rødberg, Norge**

eller som sms til **+47 90 64 42 85**

Merk med navn og medlemsnummer og antall personer og antall treffmerker.

Treffmerker i Ø50 mm messing, kr 150 n.kr.

*Træfbilledet fra Vik 1994, ved Hadeland Glassverk.*





## Sommertræf i Geiranger

### - et turforslag

*Tove og Ole Kirk Vium*

I 2003 og 2004 var vi med »Walter« på et par ture i området. Giv jer god tid; der er oplevelser, som I vil huske!

Det er godt nok dyrt at sejle til Oslo fra København på Commodore Class, men det er også dejligt. Bestil plads i styrbord side, så kan I nyde sejlturen fra egne vinduer med udsigt til Sverige og solopgang i Oslofjorden. Morgen- og middagsmad kan blive bragt op, uden det koster ekstra.

Vel ankommet til Oslo køres ad E6 til Minnesund, hvor der drejes til venstre ad vejen mod Gjøvik. Så kommer I vest om søen Mjøsa. I Lillehammer, som I kommer

frem til, kan man med godt udbytte se »Norsk Kjøretøys-historisk museum« på Lille-torget, der har åbent alle dage fra 10 til 18, entré 40/20 kr.

Lidt nord for Lillehammer kan I i Hundefossen besøge »Norsk Vegmuseum«, der også har åbent alle dage fra 10 til 18. Der er gratis adgang. Når I kører ud fra parkeringspladsen ved dette museum holder I til venstre og kører ad en lille vej – sikkert den oprindelige vej – til Aulestad. Her finder I Bjørnstjerne Bjørnsons hjem. Det ligger som dengang han levede, og der er derfor rundvisning, som man skal følge. Der er flere hold, og den finder sted mellem 10.00 og 15.30, og varer ca. 1 time. Det er kulturhistorie, så det batter !

Kør fra Aulestad mod nord til Segalstad Bru. Her fortsættes til Svingvoll, hvor der går en vej til venstre mod Gausdal og »Per Gynt Vegen«. Når I er kommet forbi Højfjellshotellet »Gausdal«, er der ca. en kilometer længere fremme en lille vej til højre, som leder jer til Skei Fjellkirke. Den er ret ny, og Dronning Magrethe har malet altertavlen. Den er desværre ikke åben så

*Skei Fjellkirke. Dr. Margrethe har malet altertavlen.*





»Peer Gynt Vegen«. Højeste sted er »Listulhøgda«er 1053 m.o.h.



meget, men prøv – I kunne være heldige.

Efter atter ca. en kilometer når I frem til »Per Gynt Vegen«, der er en betalingsvej. Hele vejen igennem koster ca. 80 kr., men I skal kun købe billet til Gåla. I kommer så på den smukkeste del af vejen. I Gåla skal I køre mod Harpefoss, og så er I tilbage på E6. Hvis I kun vil bruge tid på én af de

seværdigheder, vi har beskrevet, så skal det være »Per Gynt Vegen«. Kør så ad E6 frem til Tretten, sving der til venstre ad Rv. 254 til Svingvoll, hvor I skal til højre mod Gausdal og »Per Gynt Vegen«. Det er en omvej på 50 – 75 km. i forhold til at køre på E6, men I vil aldrig glemme den !

*God tur !*



## En motorhistorie

Jens E.H. Kjeldsen

I efteråret 2004 stod motoren i vores sorte Traveller af, men den havde da på det tidspunkt også tjent os rigtigt godt gennem 17 år. Vi købte vores Traveller i 1987, og den gang var det med en brugt motor i, uden garanti. Den brugte, garantiløse motor holdt altså i 17 år, og det kan man da vist ikke klage over. Hvor meget den motor egentlig havde kørt alt i alt, ved jeg ikke, bl.a. fordi vi har haft skiftende speedometre i bilen. Vi kører årligt mellem 10.000 og 15.000 i vores Morris, så nogle kilometre er det da blevet til med årene.

Det er ikke kun Jens, der har bøvl med motoren. Her er det Anders, der får gode råd....



Jeg fik motoren renoveret totalt, og bl.a. renoveret topstykket til blyfri benzin, ved et stort og velrenommeret firma her i Aalborg. Jeg glædede mig som et lille barn til at køre med en ny motor. Mine forventninger var skyhøje til acceleration, trækraft og med et stort antal mystiske lyde mindre.

Jeg fik den renoverede motor retur, og inden min mekaniker satte den i bilen, fik motoren hjemme på køkkenbordet et kosmetisk løft, så alt skinnede og var nymalet. Motoren blev sat i bilen, og alle mine forventninger skulle så indfries. Jeg så allerede frem til at skulle prøve at ligge adskillige kilometre i overhalingsbanen på motorvejene, når den nyrenoverede motor forsigtigt var kørt til.

Det gik også vældig fint med det hele, men motoren osede en del. Motoren virkede faktisk upåklageligt, men havde et enormt olieforbrug. Da det var værst, brugte den nyrenoverede motor 2 liter olie pr 1000 km. Det store olieforbrug forsvandt inde i motoren, for der var intet ydre oliespind at finde. Jeg forhørte mig hos alle eksperter og der kom mange gode råd, men ingen af rådene



*Har alle disse australske Morris-ejere mon også motorproblemer ?*



hjalp desværre. Bl.a. kørte jeg på tilkørselsolie i en periode. Det er noget olie, men engang brugte til nyrenoverede motorer, men kun de første ca. 1000 km. Tilkørselsolien er lige så tynd som saftevand, så jeg havde mine betænkeligheder, men jeg fulgte det olieråd,

som firmaet, der havde renoveret motoren, gav mig.

Jeg prøvede gennem et års tid alverdens gode og velmenende råd, men lige lidt hjalp det hele. En kompressionsstest viste, at alt var i orden. Så blev topstykket pillet af, og det viste sig, at man ved reoveringen af topstykket havde glemt ventiltætningsringene. De blev så sat i, og olieforbruget blev

mindre, men ikke dramatisk mindre.

Så blev motoren pillet ud igen og skilt ad i atomer. Der var intet, der var galt!! Man kunne se på motorens indre, at den havde brugt olie, men man kunne ikke finde ud af hvorfor. Motoren blev honet, rensat, samlet igen og atter sat i Morrissen.

Men, men, men..... det samme store og uforklarlige olieforbrug!! Mit motorhummør var ved at være på nulpunktet. Kunne man så bare have fået en forklaring på, hvad der var galt, men ingen kunne sige eller finde ud af præcist, hvad der skyldtes det store olieforbrug.

Så blev topstykket i januar 2006 atter pillet af. Der



kom igen nye styr på og som noget helt nyt oliedeflektorer.

Det har tilsyneladende hjulpet. Efter de første testkørsler, lader det til, at det mystiske store olieforbrug nu er stoppet. Jeg har fået min motoroptimisme tilbage, og venter nu i spænding på, om alt ved den nyrenoverede motor nu endelig er helt i orden. Om det er det, ja det vil den nærmeste fremtid på landevejen vise.

Til sidst vil jeg sige, at jeg lige fra dag 1 har fået en

meget, meget fin behandling og service af både firmaet, der renoverede motoren, og min mekaniker. De har hele tiden været deres ansvar bevidst, og rent økonomisk har jeg i hele forløbet kun måtte betale de ekstra udgifter til olien, og det var jo til at leve med, specielt da Bilka faktisk ofte har billige tilbud på Duckhams.

Så nu håber jeg, at jeg kan køre de næsten 17 år uden de store motorproblemer.

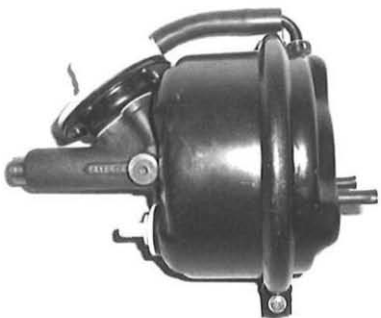
## Godt nyt til alle danske medlemmer

Peder Nielsen

For nogen tid siden var jeg til periodisk syn med vores ikke-Morris bil, som er en Opel Astra, vi bruger om vinteren. I den forbindelse spurgte jeg synsmanden på det nyåbnede synssted, hvad der skulle til, for at vi må montere bremseforstærker i vores Morris Minor biler i Danmark, når man må i andre EU lande. Hans umiddelbare svar var, at det var da godt, at jeg fortalte ham, at

der ikke må være bremseforstærker på, for han vidste ikke, at det ikke var standard udstyr. »Det må vi jo finde ud af« - var synsmandens næste svar, og vi blev enige om, at jeg skulle komme den næste dag, med den bremseforstærker jeg havde hjemme.

Dagen efter kom jeg til synsstedet og viste bremseforstærker med alle beslag og ikke mindst monteringsanvisning og tekniske specifikationer. Der blev kikket lidt på sagerne, og vi blev enige om at ringe til synsstedets tekniske back-up, som



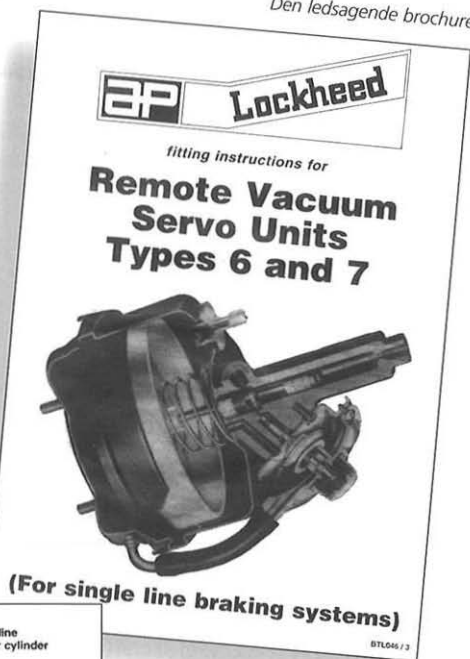


er til netop sådanne spørgsmål. Da synsstedets tekniske back-up havde fået alle data om modelbetegnelse, monteringsanvisning og hvor meget trykket bliver forstærket osv. blev de enige om, at der ikke er noget i vejen for, at montere bremseforstærker i en Morris Minor.

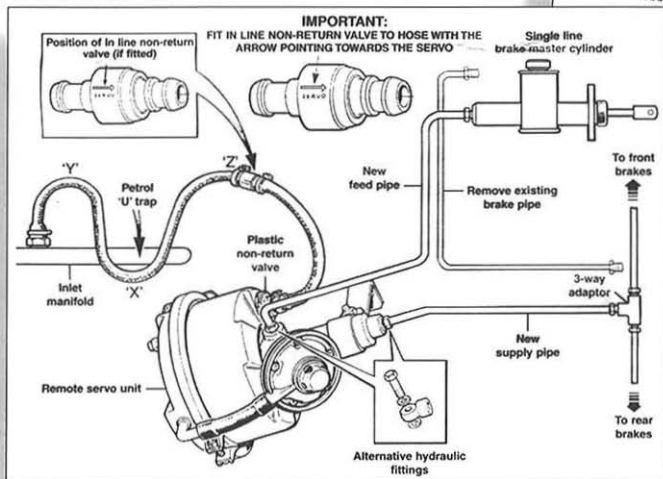
Hvis andre vil montere bremseforstærker i bilen og har evt. spørgsmål, er I meget velkommen til at

kontakte mig på:  
[morris@nielsen.tdcadsl.dk](mailto:morris@nielsen.tdcadsl.dk)

Den ledsagende brochure



Monteringsvejledning







## Overlevende Minors i Danmark

Simon Marsbøll

Endnu et udtræk fra databasen hos Centralregistret for Motorkøretøjer har set dagens lys. Det giver et øjebliksbillede af antallet af indregistrerede Morris Minor i Danmark, og lad det være sagt med det samme : det går ned ad bakke.....

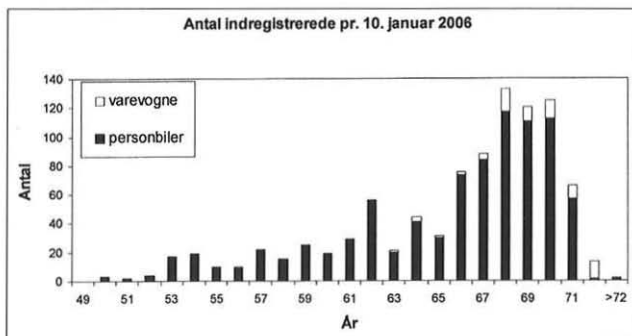
Det er dog ikke værre end man kunne forvente ud fra udviklingen gennem de sidste mange år. I alt var der i starten af januar 949 indregistreret i Danmark fordelt på 74 varevogne og 875 personbiler. Det skal lige siges, at "varebiler" i denne sammenhæng blot betyder gul nummerplade, og en del Vans og Pick Up'er kører i dag på hvide plader, og ind-

går derfor i statistikken som "personbiler". Der vil også være nogle ganske få Traveler Combi, der stadig har gule plader (et dansk fænomen knyttet til en kompliceret afgiftspolitik). *Fordelingen på de enkelte årgange kan ses på figuren (tv).*

Det er vel næppe overraskende, at der er flest tilbage af de nyeste årgange. Dels er det de nyeste biler, og dels blev der solgt forholdsvis mange. Spørgsmålet er, om de nu har holdt så længe, at de har fået tilstrækkelig status til, at folk gider bevare dem. Min vurdering er, at det er ved at ske i disse år. Især fordi der nu er kommet en fordelagtig lovgivning, der gælder for (næsten) alle Minors. Når biler i Danmark bliver 35 år gamle, får ejeren mulighed for at registrere dem til veteranbilkørsel og dermed opnå syn hvert 8 år mod hvert andet år for almindelige brugsbiler. Desuden er der kvart vægtafgift og fordelagtige forsikringsordninger. Det skal nok få nogle til at restaurere en årgang 1969, der for blot nogle få år siden ville være endt som reservedelsbil.

Kurven over de solgte Minors i Danmark viser et par markante årgange. I åre-

Antallet af indregistrerede Morris Minor i Danmark fordelt på årgange og nummerpladefarve.





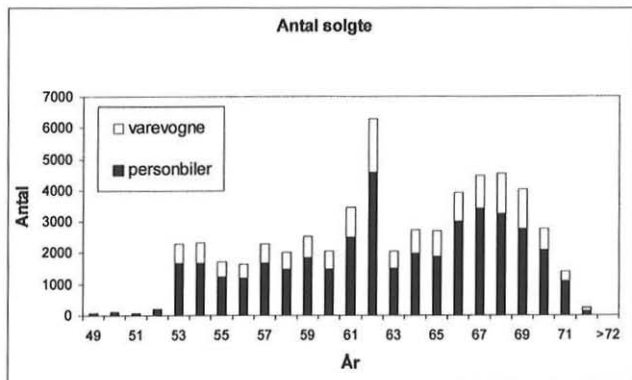
ne efter anden verdenskrig var der strenge restriktioner på import af varer, hvilket i høj grad var et problem for biler. Disse restriktioner blev lettet i 1953, som det tydeligt ses på kurven over solgte biler. Og det kan stadig ses på kurven over antal indregistrerede. Det gælder også årgang 1962, der jo var året hvor 1098 ccm motoren blev introduceret og Minoren blev solgt med tilnavnet »Super« i Danmark. Importøren forstod at reklamere for den opdaterede bil, men det har helt sikkert været et udsalg af den gamle model med 948 ccm motoren, der gav det store udslag på kurven.

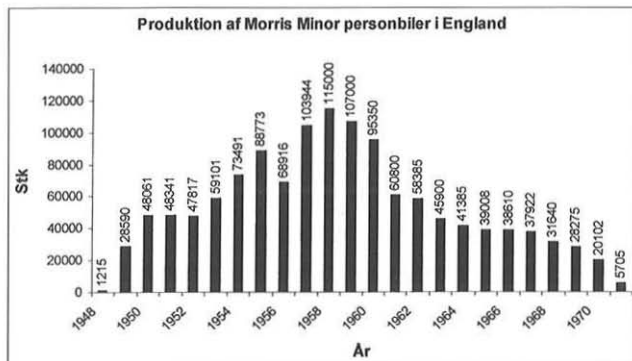
Produktionen i England giver et lidt anderledes billede af de forskellige årganges hyppighed. Efter starten i

1948 var der en mere eller mindre jævn produktionsstigning indtil 1958, hvor det hele toppede med en produktion på ca. 115.000. Herefter gik det jævnt ned ad bakke, men der er dog tendens til, at den nye og større motor i 1962 forsinkede produktionsfaldet i 5-6 år. Sidst i 1960'erne kunne pinen ikke trækkes ud længere, og det gik igen hurtigt ned ad bakke. Det hang ikke mindst sammen med fusionen til British Leyland, og den rationaliseringsbølge det medførte. Men det er en anden og meget lang historie.

Ud fra produktionstallene for personbiler må det konkluderes, at årgang 1958 er den mest almindelige, mens årgangene 1969 og 1970 faktisk er mere fåtallige end årgang 1949. Og har man en årgang 1971, så skal man tænke sig godt om, før den skrottes – det er en sjælden årgang. Det var i øvrigt kun Traveller-modellen, der stadig var i produktion i 1971, for det var slut for 2- og 4-dørs i november 1970. Bilerne stod selvfølgelig på lagre en tid herefter, så man kan sagtens have en 2-dørs, der er produceret i 1970, men først indregistreret i 1971. Faktisk blev den sidste dan-

Antallet af solgte Morris Minor i Danmark fordelt på varevogne og personbiler. Især for varevognene er værdierne for visse år skønnet.



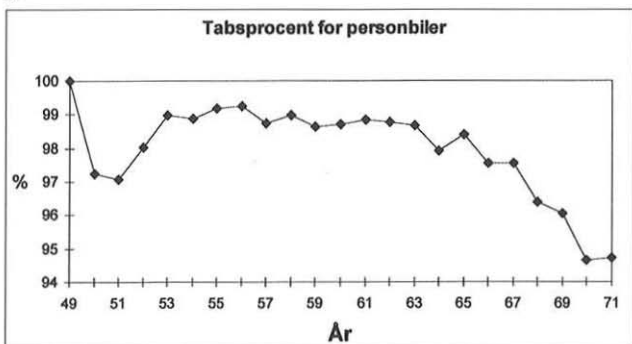


Antallet af producerede Morris Minor personbiler i England.

ske personbil solgt i juli 1972, og det kan sagtens have været en 2-dørs, der havde stået i halvandet år. Den sidste Minor på lager hos DOMI var netop en 2-dørs. Den blev foræret til teknisk museum i Helsingør i oktober 1971.

Hvis man ser på hvor mange biler, der ikke længe er indregistreret, i forhold til dem der blev solgt i sin tid,

Tabsp procenten for Morris Minor personbiler fordelt på de enkelte årgange.

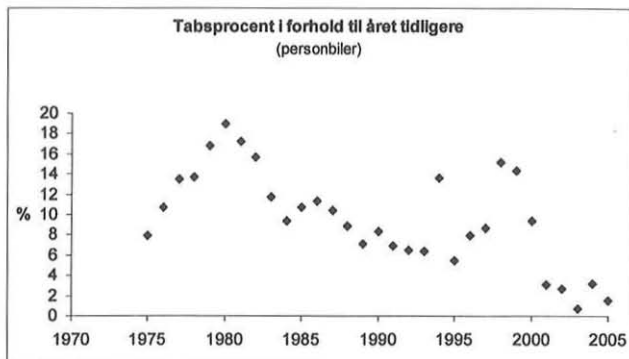


så ser man et lidt interessant mønster. For det første stabiliserer tabsp procenten sig omkring 99, når bilerne bliver 42–43 år gamle, d.v.s. årgang 63/64. Der ligger tabsp procenten så i de næste 10 år, hvorefter den falder! Der er flere overlevende årgang 1950, -51 og -52, end man skulle forvente, men man skal huske på, at det netop var disse årgange, der blev solgt i meget små mængder, og derfor kan enkelte biler give store udslag på kurven. Det er netop det, der er sket for årgang 1949, hvor der blot et par år siden var tre indregistrerede svarende til en tabsp procent på 95%. I 1951 blev der solgt 68 biler, så de kun to indregistrerede sænker tabsp procenten til 97%. Men lad os håbe det i stedet er udtryk for, at interessen for Minoren er stigende, i hvert fald når de bliver mere end 50 år gamle.

Noget kunne faktisk tyde på det, hvis man betragter tabsp procenten i forhold til antallet af biler året tidligere. Den værdi har svinget alt efter politiske påhit som f.eks. skrotpræmier og danskerne økonomiske forhold. Men overordnet set, så er der gennem de sidste 5



Tabet af Morris Minor personbiler fra det ene år til det andet.



år mistet færre Morris Minor end nogensinde tidligere. Tabprocenter på 3% eller lavere må siges at være helt fint, især når man tænker på niveauet omkring 1980, da vores klub var helt ny – uha ! Lad os håbe, at tabsprocen-

terne bliver ved med at ligge så lavt, som de har gjort gennem de sidste 5 år. I givet fald vil der stadig være 250 Morris Minor personbiler tilbage i 2060, hvor jeg fylder 100 år.....

## Varme i en Morris 1000

**»Hjælp« Min Morris vil ikke varme, har det jævnligt lydt, når jeg har taget min telefon, eller har truffet klubmedlemmer på forskellige træf rundt i landet.**

Sådan noget fis, er min kommentar altid, jeg har aldrig set en Morris 1000 hvor varmeapparatet ikke fungerer upåklageligt. Den eneste betingelse, der skal være til stede, er da bare at udendørstemperaturen skal være mindst 20 graders varme....

Nå, jeg må jo nok indrømme, at den betingelse ikke altid er til stede, så der er

nok en del der ønsker sig, at der kunne komme lidt mere varme, især dem der kører hele vinteren. Derfor vil jeg komme med lidt tips og ideer til at forbedre forholdene lidt.

Da der er mange parametre, som har indflydelse på hvordan varmeapparatet i en bil fungerer, har jeg valgt at liste mulighederne op. Jeg har valgt rækkefølgen efter,



hvordan jeg ville begynde at fejlfinde på bilen. Altså den mest oplagte mulighed først, og herefter de næste muligheder i den rækkefølge, som jeg vil vælge.

**Den første ting,** jeg ville henlede min opmærksomhed på, er Termostaten (nr. 59 på billedet.) Termostaten er den del, der sikrer, at motoren hurtigst muligt opnår sin driftstemperatur samt opretholder denne temperatur under kørslen.

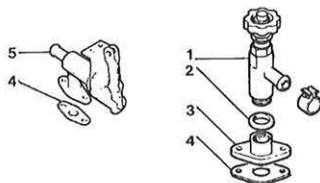
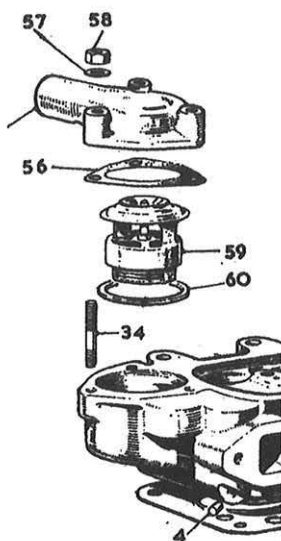
Termostaten er indskudt i kølesystemet således at den spærrer for kredsløbet ind til den rigtige temperatur er opnået.

Termostaten fås med flere forskellige åbningstal. F.eks. 82 grader, 88 grader eller 92 grader. Åbningstallene angiver ved hvilken temperatur, termostaten åbner for kredsløbet. Det vil sige, at jo højere tal jo varmere vil driftstemperaturen på bilen blive. Derfor kan det være smart at vælge en termostat med et højere åbningstal om vinteren, og en termostat med et lavere åbningstal om sommeren.

Desuden er termostaten en almindelig sliddel, som skal udskiftes med jævne mellemrum. Den fungerer

således, at den efterhånden som den slides vil åben for tidligt og til sidst stå åben hele tiden. Dette er lavet af sikkerhedsmæssige årsager, fordi motoren, hvis termostaten slet ikke åbner, vil gå i kog og dermed blive ødelagt.

Derfor er det en rigtig god ide med jævne mellemrum at udskifte termostaten.



**Den næste del,** jeg ville henlede min opmærksomhed på, er varmehanen - særligt hvis man kører med den nye type (nr. 5 på tegningen ovenfor.)

Det du skal sikre dig, er, at når du aktiverer kablet til at åbne for varmen, så skal hanen køre med helt ud. Der sker mange gange det, at hanens inderste del bare flytter sig nogle få mm. frem og tilbage, når man åbner og lukker. Det vil sige, at hanen kun tillader ganske lidt varmt vand at passere forbi ind til varmeapparatet, og dermed får man slet ikke nok varmt vand ind i varmeapparatet



til, at kunne holde kabinen varm.

Hanen (nr.1), skal man selvfølgelig sikre sig, er helt åben, hvis man har en bil med den type (normalt fra 1950 til ca. 1962 – 1963).

Når du har sikret dig, at termostaten og varmehanen er i orden, og der stadig ikke kommer varme i bilen, er det tid at lave en prøve. Du er nemlig nu nødt til at finde ud af, om det er bilen / motoren, der stadig ikke bliver ordentlig varm, eller om det er dit varmeapparats element (lille radiator), der er helt tilkalket. Du skal tænke på, at disse elementer er 40 – 50 år gamle, og måske

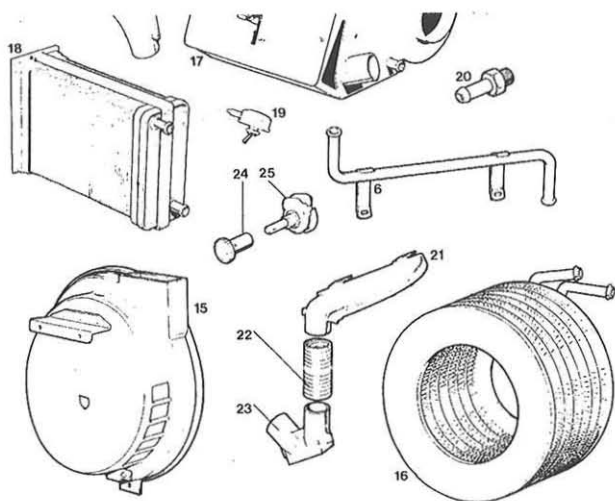
også har stået stille i mange år, hvor der kan være gammelt kølevand, som har stået og er tørret ind.

Den lille prøve, du skal lave, er, at du nu starter bilen og kører dig en god lang tur; ca. 15 – 25 km.

Når du har kørt disse kilometer, prøver du at mærke på varmeslangerne til varmeapparatet i kabinen (bilens højre side under instrumentbordet)

Er disse slanger meget varme, nærmest så du brænder dine fingre, er det den lille radiator i selve varmeapparatet, der er tilkalket. Er de derimod næsten helt kolde, får du enten stadig ikke motoren op på driftstemperatur, eller hvad der er mere sandsynligt, har du ikke en ordentlig cirkulation i kølersystemet.

Hvis dine slanger er varme, så er du nødt til at se på elementerne (nr. 16 fra en Minor og nr. 18 fra en super) på tegningerne oven for. De vil sandsynligvis være tilkalket eller stoppet med skidt i de små ribber indvendigt. Det betyder, at det varme vand bare passerer igennem og tilbage til motoren uden at afgive noget varme via elementet til den omgivende luft.





Hvorvidt det er muligt at afkalke disse elementer, har jeg ikke stor erfaring med, da jeg har så mange på lager, at jeg bare skifter dem ud. Jeg mener også, at de kan købes nye, hvilket vil være en rigtig god investering

På værkstedet her gør vi det, at vi vejer elementerne på en badevægt og vælger så det letteste. Jeg troede først, at der måske kunne være nogle få gram forskel i vægten på de brugte apparater. Det viste sig dog, at der er op til 1/2 kg. Forskel - så meget mere skidt/kalk kan de indeholde!

Har du flere varmeapparater liggende, kan det altså betale sig at adskille dem for

at veje elementerne og herefter vælge det letteste.

Jeg har, som følge af at vælge varmeapparaterne ud på den måde, en lille historie, fra den gang jeg drev værkstedet fuldtids, jeg gerne vil fortælle.

Ligesom vi mekanikere er meget forskellige (laver reparationerne godt eller skidt) er I kunder mindst lige så forskellige. Når nogle af jeg skal fortælle om os, er det sådan, at vi nogle gange bliver nødt til at mærke efter på ryggen, for at se om der er ved at gro vinger ud. Andre af jer er nogle værre brokkerø.... (øh lidt mere krævende) kunder.

Historien ligger mange år tilbage og handler om en af mine (lad os bare kalde ham lidt mere krævende) kunder. Vi havde arbejdet et par gange med hans varme, men tilfreds var han bestemt ikke. Jeg foreslog derfor, at vi skiftede varmeelementet med et lettere, og husker tydeligt, at vi var færdige lige før middag. Vi var da også enige om, at det bestemt var blevet noget bedre, og han kørte af sted fra værkstedet. Jeg gik ind for at spise frokost, og der var vel gået 10 minutter, efter at han var kørt, så hørte jeg en Morris blive nærmest kaster ind i indkør-

*Der er situationer, hvor man kunne ønske sig mere varme i Minoren.....*





slen. Jeg så ud af vinduet. Shiit - tænkte jeg, hvad er der nu galt med den bro.....

Jeg gik ud til husets fordør, og har sikker set sjov ud i hovedet, da jeg åbnede den.

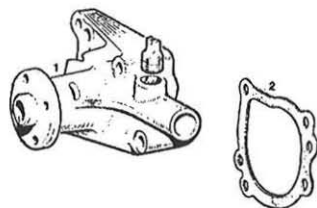
Han stod der allerede, og hans eneste kommentar, mens han gned armen over panden, var, »Pyh for en varme vi har i dag« (det var i dec. måned og frostvejr), og så fik jeg ellers stukket 6 Albani blå julebryg i favnen, hvorefter han uden yderligere kommentarer igen var på vej væk.

Hvis du adskiller varmeapparatet, så vær også meget opmærksom på de skumstykker, der holder selve elementet (den lille radiator) på plads. For det første sikre isoleringsstykkerne at elementet bliver holdt ordentligt på plads inde i huset, således at det ikke rasler rundt. Hvad der er lige så vigtig sørger isoleringen for at luften bliver tvunget igennem selve elementet, fordi der skal være helt tæt mellem elementet og huset uden om. Mangler der et stykke isolering, vil luften vælge den nemmeste vej og smutte uden om varmeelementet, hvorved luften ikke opvarmes.

Isoleringstykkerne, der er

af skumgummi, bliver med tiden helt stenet og knækker af i stykker.

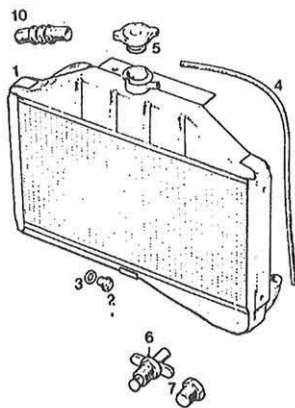
Hvis vi vender tilbage til den prøve, man laver ved at køre bilen varm og herefter mærke på slangerne til varmeapparatet i kabinen, var det som beskrevet således: Hvis slangerne bliver meget varme, så skal du arbejde med selve varmeapparatet. Hvis slangerne stadig er kolde efter en rimelig køretur, og du ellers er sikker på, at termostaten er i orden, samt der kan komme vand forbi varmekernen i tilstrækkelig mængde, tyder det på, at enten bliver motoren ikke driftsvarm, eller også er der ikke ordentlig cirkulation i systemet.



Er der ikke ordentlig cirkulation, er der en mulighed for, at din **vandpumpe** ikke længere pumper nok vand rundt, og det er derfor nødvendigt at udskifte den.

Bliver bilen ikke ordentlig driftsvarm, har jeg en del





gange oplevet noget, som jeg syntes virker lidt underligt. Vi har flere gange (af andre grunde) skiftet **køleren** ud med en ny, og vupti varmer bilerne pludselig meget bedre. Logisk vil man tænke, at jo ældre og dårligere en køler bliver, burde det være således, at den må blive dårligere til at afkøle vandet, og jo i teorien derved ikke kunne afkøle vandet så meget som en ny køler. Det skulle man jo tro var en fordel, når det er meget koldt, men det ser for mig ud til, at det ikke holder i virkeligheden. Altså kan det ofte hjælpe at udskifte, eller få køleren renoveret.

Kølerens prop (nr.5) på ovenstående billede skal også være i orden for at sikre at kølesystemet har det rigtige tryk.

Til slut vil jeg henlede

*Denne Morris får Peder aldrig varmet op.... Det er Simons havehæk !*



opmærksomheden på, at det er meget vigtigt at kabinen er tæt. At alle gummilister er tætte, at dørene lukker ordentligt, og at der fra motorrummet er de gummigennemføringer og pakninger, der skal være. En lille ting, som man ikke er opmærksom på, kan være de clips, som tæppet til lydisolering i kabinen er monteret med. Jeg ser tit, at tæppet er limet i, og clipsene er undladt. Sådan 6 - 8 små huller kan altså slippe meget kulde ind i bilen en dag, hvor det er rigtig koldt. Hele motorrummet virker som en tragt, når man kører hurtigt fremad.

Forestiller man sig at sidebeklædningen ved bagsædet sidder og gaber, og der så samtidig mangler en gummiliste ved bagklappen, vil det også være ligegyldigt, hvor meget varme man får ind i kabinen, da det vil forsvinde med det samme.

**Advarsel.** Husk når du arbejder med kølesystemet, så skal bilen være kold, ellers kan du blive skoldet og Åben aldrig køleren når motoren er varm, da der dannes tryk.

Peder Mikkelsen.  
dr-morris@hotmail.com



## Smøring af tandstangen

*Kære Peder Mikkelsen.*

Tak for din artikel i Norminor nr. 5. Det var lige, hvad vi har brug for. Jeg har flere gange gjort opmærksom på, at vi manglede gode råd og ideer fra medlemmerne.

Trods mange års erfaringer støder jeg dog stadig på problemer, af hvilke nogle medlemmer har det samme, og som jeg kunne tænke mig, du eller andre medlemmer havde løst på forskellig måde.

I øjeblikket har jeg fået mange forskellige forklaringer vedr. smøring af tandstangen. Nogle medlemmer siger et, den originale værksteds håndbog noget andet, medlemmer i Morris Minor Owners Club (den engelske klub) har forskellige meninger. Morris Minor klubbens specialister og tekniske rådgiver samt min egen Morris mekaniker i England. Alle siger noget forskelligt.

Med venlig hilsen

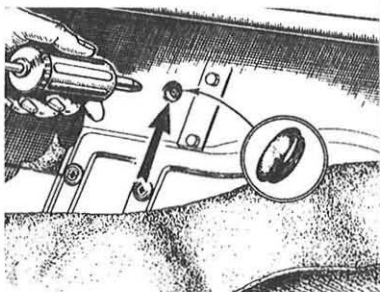
*Finn Wodschow.*

*Hej Finn.*

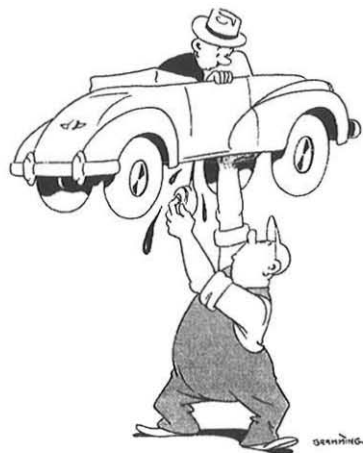
Dit spørgsmål omkring smøring af tandstangen er også et emne, der giver

anledning til debat blandt de danske værksteder og klubmedlemmer.

Jeg kan godt komme med nogle argumenter for at bruge olie som værkstedshåndbogen beskriver, eller fortælle nogle af de argumenter, jeg gennem årene har hørt fra dem der bruger fedt. Som du selv skriver i dit brev, som jeg har tilladt mig at forkorte en smule (håber det er i orden), har du i ca. 30 år brugt fedt, og du fortæller også, at du ved en renovering af hele bilen inden for de seneste år, ikke er bekendt med, at tandstangen er blevet udskiftet eller repareret.



*Smøring af tandstangen foregår som vist på dette billede. Værkstedshåndbogen foreskriver, at der bruges Hypoid 90 olie for hver ca. 20 000 km. interval. Grunden til at jeg skriver »ca.« er, at der, i de efterhånden*



*Smøring af undervogn*



mange bøger jeg har samlet, er lidt forskellig forklaringer.

Et sted står der max 4 pumpe­slag for hver 20 000 km. I en anden står max 10 pumpe­slag for hver 18 000 km.

Jeg ved at der såvel i Eng­land som her i Danmark, er meget forskellige meninger om emnet, og jeg håber ikke at få alt for mange uvenner, fordi jeg ikke blankt afviser den ene eller den anden metode.

Jeg vil dog som teknisk skribent fastholde, at vær­k­stedshåndbogens forklaring om brug af olie er den rigtige. Jeg ved, at der er dem, der kategorisk påstår, at man helt sikkert ødelægger sin tandstang, hvis man bruger fedt. Så bombastisk vil jeg dog på ingen måde være, dine erfaringer fortæller jo også sit eget sprog, og min holdning er da også, at hvis du har haft gode erfaringer i 30 år med fedt, hvorfor skulle du så til at ændre det nu.

Der er bare den hage ved at bruge fedt, at der findes så mange forskellige slags. Så jeg er ikke i tvivl om, at der er mekanikere, som har fuld­stændig ret, når de på­står, at de har set ødelagte tandstænger, der var fyldt med fedt.

Omvendt har jeg set en del tandstænger, der var helt ødelagte, fordi de var tørre. Jeg ved, at dette netop er et af de argumenter, folk der er tilhængere af fedt bruger, da de simpelthen mener, at det er en fejl, at man valgte olie til tandstangen på Morris 1000.

Morris 1000 var tidligt ude med at bruge tand­stangsstyring. Tidligere var styre­huset den mest brugte form, og disse kørte altid med olie. Fedttilhængerne argumenterer også med, at alle senere tandstænger kører med fedt. Dette er også rigtigt, men der er en væsentlig forskel. Vores tandstang er bygget til løbende vedligeholdelse, hvorimod nyere tandstænger er vedligeholdelsesfri.

Derimod er der et andet problem, som jeg ved, har fået nogle til at skifte fra olie til fedt. Det er, at tandstangen er forsynet med gummi­manchetter. Hvis de går i stykker, vil det betyde, at olien løber af tandstangen, og en tør tandstang bliver meget hurtigt til en ødelagt tandstang. Især i løbet af halvfemserne fik vi nogle tandstangsmanchetter, der ikke holdt længe. Jeg har selv prøvet at montere nye



manchetter på en bil, hvor der ved en efterfølgende service et halvt år senere bare sad 5 - 6 slatne gummibånd, der var gledet ud over styrekuglen.

Alle disse argumenterne om at bruge fedt, vil jeg ikke afvise, da jeg ikke mener at have belæg for det, men jeg har omvendt heller ikke sikkerhed for, at fedt ikke ødelægger tandstangen.

Derfor bliver mit råd, til

dem der er i tvivl, at følge instruktionsbogens anbefalinger og bruge olie, men samtidig sige til dem, at det er vigtigt at holde øje med, at manchetterne ikke bliver utætte, for så ødelægger de helt sikkert tandstangen.

Med venlig Hilsen.

*Peder Mikkelsen.*

**dr-morris@hotmail.com**

**Tlf. 64 47 26 04**

## Farver og farvekoder

*Simon Marsbøll*

Der er efterhånden stor interesse for at restaurere Morris'erne til så original stand som muligt. Flere og flere ønsker at give deres bil den samme farve, som den forlød fabrikken med i sin tid.

Der er næppe tvivl om, at der dengang var nuanceforskelle fra gang til gang en farve blev blandet. Der var slet ikke den farvekonstans, vi kender i dag. Farverne ændrede sig også med tiden. Særlig røde farver falmede i solen. Det var derfor ikke ualmindeligt i Minorens samtid, at se en bil med en anel-

se anderledes farve på kofanger og skærm, eller hvad det nu var, der var blevet omlakeret efter en skade. De få biler, der er tilbage med den oprindelige lakering, kan derfor ikke forvente at få samme farve på et par nye skærme, selvom der benyttes lak med de gamle specifikationer.

Men står man foran en helomlakering, og ønsker man at komme så tæt på det oprindelige udseende som muligt, så kan man ikke gøre det bedre end at give autolakereren den oprindelige farvekode. Jeg har samlet de oplysninger, jeg kunne finde, i tabellen, hvor der også er koder for firmaet ICI's produkter.



**Farver og farvekoder for Morris Minors produceret i England.**

**Listen er så komplet som muligt, men ikke 100%.**

Farve	start	slut	BMC-kode	ICI-kode	Bemærkning
Platinum Grey	sept. 1948	sept. 1950		0123	slut i feb. 55 for LCV
Romain Green	okt. 1948	sept. 1950		0095	
Black	okt. 1948	sept. 1956	BLK		
Maroon A	dec. 1948	jun. 1950	RD8	2473	
Mist Green	sept. 1950	jun. 1952		2383	
Gascoyne Grey	sept. 1950	jul. 1952		2783	
Thames Blue	sept. 1950	maj. 1952		2382	
Clarendon Grey	jun. 1952	feb. 1959	GR 6	2508	
Empire Green	jul. 1952	maj. 1958	GN 22	2509	slut i 1956 for personbiler
Birch Grey	jul. 1952	oct. 1954	GR3	2758	
Birch Grey	maj/56	jul. 1960	GR3	2758	reintroduceret til 2-dørs og cab. Indtil 1959
Maroon	feb. 1953	feb. 1953	RD8	2473	kun brugt på ca. 400 biler
Azure Blue	? 1953	dec. 1971		7660	Kun LCV
Smoke Blue	okt. 1954	feb. 1955		3306	
Sandy Beige	? 1953	maj. 1958	BE15	6187	LCV
Sandy Beige	feb. 1955	sept. 1956	BE15	6187	Personbiler. Slut i maj 1956 for 2-dørs og cab.
Dark Green	maj/56	feb. 1959	GN12	5107	Introduceret tidligere (1953?) for LCV
Sage Green	maj/56	mar. 1959	GN5	3116	
Black	sept. 1956	nov. 1970	BL1		Ny kode ved start på MM1000
Cream	sept. 1956	apr. 1958	YL5	2450	
Turquoise	okt. 1956	jan. 1959	BU6	2618	
Pale Ivory	apr. 1958	feb. 1959	YL1	3487	
Frilford Grey	jan. 1959	jul. 1960	GR5	3167	
Pearl Grey	jan. 1959	okt. 1961	GR10	3299	
Clipper Blue	jan. 1959	okt. 1961	BU14	3300	
Smoke Grey	feb. 1959	nov. 1970	BU15	3301	
Connaught Green	feb. 1959	okt. 1961	GN18	3302	Kun LCV
Connaught Green	1969	1971	GN18	3302	Kun LCV
Yukon Grey	jul. 1960	nov. 1961	GR4	2824	
Old English White	jul. 1960	jan. 1968	WT3	2397	
Porcelain Green	jul. 1960	okt. 1961	GN17	5091	
Lilac	dec. 1960	dec. 1960	RD17	3467	Million udgaven
Dove Grey	okt. 1961	jan. 1968	GR26	3346	
Rose Taupe	okt. 1961	dec. 1967	GR27	6185	
Almond Green	okt. 1961	nov. 1970	GN37	3483	
Highway Yellow	okt. 1961	jul. 1962	YL9	3480	
Trafalgar Blue	aug. 1962	nov. 1970	BU37	6189	
Maroon B	okt. 1967	jul. 1969	RD23	6573	
Peat Brown	okt. 1967	nov. 1970	GR30	6198	
Snowberry White	okt. 1967	dec. 1971	WT4	3012	



Varevogne, Pick up'er og Travellere bygget på fabrikken i Adderley Park fra 1969-1971 havde følgende farver : (arkiver gået tabt i brand)

»F« efter tallene i stelnummeret indikerer, at bilen blev samlet på fabrikken i Adderley Park.

Farve	start	slut	BMC-kode	ICI-kode	British Leyland kode
Cumulus Grey	1969	1971	GR29	8780	
Glacier White	1970	1971	NMA/059	4309	BLVC59
Bermuda Blue	1970	1971	BU40	2843	
White	1969	1971	NAB/206	3738	
Aqua	1970	1971	JMA/060	7932	BLVC60
Lime Flower	1970	1971	HMA/029	7968	BLVC20
Bedouin	1970	1971	SAA/004	7855	BLVC4
Teal Blue	1970	1971	JMC/018	7918	BLVC18
Azure Blue	1969	1971		7660	
Yukon Grey	1969	1971	GR4	2824	
Everglade Green	1969	1971	GN42	7152	
Damask Red	1969	1971	CMA/099	4808	
Persian Blue	1969	1971	BU39	2351	
Connaught Green	1969	1971	GN18	3302	
Flame Red	1969	1971	CMB/061	3442	BLVC61
Antelope	1969	1971	BLVC/007	7894	BLVC7

#### Farver med indtil videre ukendt kode

Beige	? 1953	feb. 55	
Blue	? 1956	maj. 58	
Peony Red	? 1968	dec. 1971	
Blue Royale	1969	1971	
Faune Brown	1969	1971	
White	1969	1971	Kan være Snowberry White

Nu er det jo ikke sikkert, man kender den oprindelige farve på bilen. Er det en personbil fra mellem april 1952 og midten af 1958, kan man få den første rettesnor ud fra stelnummeret. På den rektangulære ID-plade ude i

motorrummet står der nogle bogstaver før tallene. Det første er altid et F (indikerer modellen, og Minor fik altså et F i sin tid). Det næste viser hvilken type, der er tale om (A for 4-dørs, B for 2-dørs, C for cabriolet, L for Traveller)



og endelig det tredje, som henviser til farven :

- A = sort
- B = lys grå
- C = mørk rød
- D = mørk blå
- E = mellem grøn
- F = Beige
- G = Brun
- H = grundfarve
- J = mørk grå
- K = lys rød
- L = lys blå
- P = elfenben
- R = hvid
- S = mellem grå
- T = lys grøn
- U = mørk grøn

For varebiler var det lidt anderledes. Første bogstav var altid et O. Næste bogstav viser typen (E er Van, F er Pick Up og G er chassis med førerhus), og tredje bogstav farven. Den rektangulære typeplade fortsatte til en gang i 1962 på varevogne.

Tredje bogstav er selvfølgelig en hjælp, men bogstavkoderne, der stammer fra værkstedsmanualen, svarer ikke til farver med samme navn som farvekoderne til lakken. F.eks. betyder E mellem grøn, men svarer det så til Sage Green eller Empire Green? Jeg ved tilfældigvis det er Empire Green, men

det er svært at sige, når man ikke kender farven i forvejen. Hvis bilen var sort, så er der ingen forvekslingsmuligheder, men er der tale om en af de andre farver, så viser tabellen en masse forskellige varianter, og man må søge hjælp udefra. Det gælder også, hvis bilen ikke er fra perioden 1952 - 1958, og derfor ikke har oplysninger om farven på ID-pladen.

Bortset fra varevogne og Traveller'er produceret på fabrikken i Adderley Park (efter 1964), så findes arkiverne fra fabrikken stadig. Arkivet blev ødelagt på Adderley Park fabrikken ved en brand. Man kan købe en »fødselsattest« baseret på arkivoplysningerne og den vej få at vide, hvilken farve bilen havde fra ny. Arkivalier fra mange britiske bilfabrikker ejes i dag af Heritage Motor Centre, Banbury Road, Gaydon, Warwickshire CV35 OBJ, England. Attestér henvendelsen til The Archive Department, og sørg for at oplyse navn, adresse og land samt Morris Minor og chassisnummeret. Langt det nemmeste er at henvende sig via deres hjemmeside ([www.heritage-motor-centre.co.uk](http://www.heritage-motor-centre.co.uk)) og udfylde en bestillingsformular. Der er et



link fra klubbens hjemmeside. Certifikatet koster i skrivende stund £ 33 plus porto (£ 1 til Europa).

Når bilens farve er fundet, så mangler man jo bare resten..... Jeg har samlet oplysninger om farven på indtræk for de forskelligt farvede Minors, og for de nyere

findes der også oplysninger om farven på staffing, grill og fælge. Bemærk, at der sker ændringer for den samme farve med tiden. Oplysningerne gælder generelt, og der har været mange afvigelser. Der har f.eks. været tofarvet indtræk i De Luxe modellerne, og det er ikke

**Karosserifarve****Årgang****Indtræk****Gulvtæppe**

Almond Green	okt. 1961 - 1967/68	Porcelain Green	Almond Green
	okt. 1967 -	Porcelain Green	grøn
Birch Grey	juli 1952 - okt. 1954	maroon	maroon
	maj 1956 - jan. 1959	2 muligheder : rød/grå	maroon/sort
Black	okt. 1948 - sept. 1950	beige m. brun kant	brun
	sept. 1950 - okt. 1951	beige m. brun kant (4-dørs : brun)	brun
	okt. 1951 - juni 1952	rød	maroon
	juni 1952 - okt. 1954	maroon	maroon
	okt. 1954 - sept. 1956	maroon	maroon
	sept. 1956 - feb. 1959	3 muligheder : rød/grøn/grå	maroon/Beagle Green/s
	feb. 1959 - juli 1960	rød	rød
	juli 1960 - okt. 1961	rød	rød
	okt. 1961 - 1964	Tartan Red	Tartan Red
	1964 - 1967/68	Cherokee Red	Tartan Red
	okt. 1967 -	Cherokee Red	rød
Clarendon Grey	juni 1952 - sept. 1956	maroon	maroon
	sept. 1956 - jan. 1959	2 muligheder : rød/grå	maroon/sort
Clipper Blue	jan. 1959 - juli 1960	blågrå	blå
	juli 1960 - okt. 1961	blågrå	blå
Cream	sept. 1956 - apr. 1958	rød	maroon
Dark Green	okt. 1955 - sept. 1956	grøn	grøn
	sept. 1956 - feb. 1959	grå	sort
Dove Grey	okt. 1961 - 1964	Tartan Red	Tartan Red
	1964 - jan. 1968	Cherokee Red	Tartan Red
Empire Green	juli 1952 - sept. 1956	grøn	grøn
Frilford Grey	jan. 1959 - juli 1960	rød	rød
Gascoyne Grey	sept. 1950 - juli 1952	beige m. brun kant (4-dørs : brun)	brun
Highway Yellow	okt. 1961 - juli 1962	blågrå	blå
Maroon	dec. 1948 - juni 1950	beige m. maroon kant	maroon







Karosserifarve	Årgang	Indtræk	Gulvtæppe
Maroon B	okt. 1967 -	Cherokee Red	rød
Mist Green	sept. 1950 - juni 1952	beige m. grøn kant (4-dørs : grøn)	grøn
Old English White	juli 1960 - okt. 1961	rød (nogle få blågrå)	rød
	okt. 1961 - 1964	Tartan Red	Tartan Red
	1964 - jan. 1968	Cherokee Red	Tartan Red
Pale Ivory	apr. 1958 - feb. 1959	rød	maroon
Pearl Grey	jan. 1959 - juli 1960	rød	rød
Peat Brown	okt. 1967 -	Cherokee Red	rød
Platinum Grey	sept. 1948 - sept. 1950	beige m. brun kant	brun
Porcelain Green	juli 1960 - okt. 1961	Oxford Beige	Fir Green
Romain Green	okt. 1948 - sept. 1950	beige m. grøn kant	grøn
Rose Taupe	okt. 1961 - 1964	Tartan Red	Tartan Red
	1964 - dec. 1967	Cherokee Red	Tartan Red
Sage Green	maj 1956 - sept. 1956	grøn	grøn
	sept. 1956 - feb. 1959	2 muligheder : grå/grøn	Beagle Green
	feb. 1959 - mar. 1959	grøn	Beagle Green
Sandy Beige	feb. 1955 - sept. 1956	maroon	maroon
Smoke Blue	okt. 1954 - feb. 1955	maroon	maroon
Smoke Grey	feb. 1959 - juli 1960	blågrå	blå
	juli 1960 - 1967/68	blågrå	blå
	okt. 1967 -	blågrå	blå
Snowberry White	okt. 1967 -	sort	sort
Thames Blue	sept. 1950 - maj 1952	beige m. grøn kant (4-dørs : grøn)	grøn
Trafalgar Blue	aug. 1962 - 1967/68	blågrå	blå
	okt. 1967 -	blågrå	blå
Turquoise	sept. 1956 - jan. 1959	grå	sort
Yukon Grey	juli 1960 - nov. 1961	rød	rød
<i>OBS : marts 1951 - okt 1954 var der en kromoption til fronten. Traveller har altid haft gummimåtter i standard</i>			
<b>Specielle Traveller-farver</b>			
Cumulus Grey	1969 -	Galleon Blue	blå
hvid (?)	1969 -	Cherokee Red/blågrå/ Porcelain	rød/blå/
		Green/sort	Almond Green/sort
Connaught Green	1969 -	Autumn Leaf	brun
Blue Royale	1969 -	Galleon Blue	blå
Faune Brown	1969 -	Autumn Leaf	brun
Glacier White	1969 - 1970	sort	sort
	1970 -	Navy/rød/ Geranium	Navy/rød/rød
Bermuda Blue	1969 - 1970	sort	sort
	1970 -	Navy Blue	Navy
Aqua	1970 -	Navy	Navy
Lime Flower	1970 -	Navy	Navy
Bedouin	1970 -	Autumn Leaf	Autumn Leaf
Teal Blue	1970 -	Limeflower	Olive



**Kaleche**

Pearl Grey  
 beige  
 maroon  
 Pearl Grey  
 Pearl Grey  
 maroon  
 maroon  
 maroon  
 Pearl Grey  
 beige  
 Pearl Grey  
 beige  
 Pearl Grey eller maroon  
 Pearl Grey eller maroon  
 beige  
 grå  
 Pearl Grey  
 beige  
 beige  
 Pearl Grey  
 Pearl Grey  
 Pearl Grey  
 sort/maroon  
 beige  
 Pearl Grey  
 Pearl Grey  
 grå  
 maroon

**Grill**

Snowberry White  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 Snowberry White  
 krom  
 Old English White  
 krom  
 Old English White  
 Old English White  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 Pearl Grey  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 Pearl Grey  
 Old English White  
 Snowberry White  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 Old English White  
 Snowberry White  
 karosserifarve  
 Old English White

**Staffering**

guld  
 hvid  
 rød  
 rød  
 rød  
 rød  
 rød  
 Snowberry White  
 hvid  
 Leaf Green  
 hvid  
 rød  
 rød  
 hvid  
 Birch Grey  
 Pearl Grey  
  
 Pearl Grey  
 blå  
 blå  
 rød  
 hvid  
 Pearl Grey  
 Pearl Grey  
 Birch Grey  
 rød

**Følge**

Dark Silver  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 Dark Silver  
 karosserifarve  
 Old English White  
 karosserifarve  
 Old English White  
 Old English White  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 Pearl Grey  
 karosserifarve  
 karosserifarve  
 Pearl Grey  
 Pearl Grey  
 Old English White  
 Dark Silver  
 Dark Silver  
 Dark Silver  
 karosserifarve  
 Old English White  
 Dark Silver  
 karosserifarve  
 Old English White

. Ovenstående gælder kun Traveller i DeLuxe varianten.

Police White	hvid	Dark Silver
Police White	guld	Dark Silver
Police White	guld	Dark Silver
Police White	guld	Dark Silver
Police White	guld	Dark Silver
Police White	sort	Dark Silver
Glacier White	Flame Red	Light Silver
Police White	hvid	Dark Silver
Glacier White	Prune	Light Silver
Glacier White	Prune	Light Silver
Glacier White	Prune	Light Silver
Glacier White	Blaze	Light Silver
Glacier White	Limeflower	Light Silver



# KØB & SALG

## SÆLGES

Massevis af dele til Morris 1000 sælges. Jeg har alverdens dele, både til tidlige og sene modeller. Ring og spørg

Kontakt: Per de Blanck  
Tlf: 39 66 64 39  
eller 40 20 12 18

Lys-blå stue forsæder, bagsæder og sidebeklædning. Der er ingen huller i sæderne! pris 1500

Kontakt: Lasse Kristensen  
2750 Ballerup  
Tlf: 23 35 27 66

Morris Minor Super 1962, 2 dørs sedan på sorte UH plader sælges. Total renoveret i 1998 incl. total grundmaling i epoxy. - skal have 2 ny bagskærme og en tæring i højre fordør skal laves. Karrossen har ingen tæring eller skader. Bilen har kørt 160000 km totalt. Indtræk meget fint. Pris: bedste bud over kr. 20.000 -

Kontakt: Henrik Hansen  
Tlf: 75 16 70 19

Morris 1000 årg.1960 komplet, men urest m. papir. Pris 5000

Kontakt: Flemming Nielsen  
Tlf: 40 25 29 24

Komplet front bestående af, front plade, grill, mont.plade for køler, er fra 1960 mod.og iorden. kr 500,00

Kontakt: Flemming Demant  
Madsen  
Tlf: 66 10 91 29

Morris 8 E 4 personers åben. 1939 (Projekt) bilen er total adskilt for renovering og der må påregnes mange timers arbejde Pris idé 6000. kr. eller bytte med Morris 1000 eller Mini. Jeg har fået bilen ind i forbindelse med en reparation her på værkstedet. Det var egentlig min ide på et tidspunkt at lave bilen til os selv her i familien. Men da jeg har rigtig mange andre projekter. (på arbejde, hus, bindingsværks Morris samt Mini) må jeg indrømme at det har lange udsigter. Derfor håber jeg at der er andre der har mod på at sætte den i stand. Meget gerne bytte med Mini eller Minor, evt. dele til samme. Du kan se billeder af en tilsvarende bil på [www.dr-morris.dk](http://www.dr-morris.dk) (under køb og salg.)

Kontakt: Peder Mikkelsen  
Tlf: 64 47 26 04



Morris 1000 Super 2-dørs,  
1969. Påbegyndt renove-  
ring. Adskilt. Godt projekt.  
Næsten komplet reservedels-  
bil m. papirer medfølger.  
Sælges p.g.a. pladsmangel  
pris: 4500 Dkr  
Kontakt: Henrik Kjær  
Tlf: 61 74 83 61

---

2 dørs Morris Minor  
årg.1955 farve grå, total  
rest. 2005 synet med træk .  
Flot og velkørende vogn, skal  
ses  
Kontakt: Nis Mætzke  
Tlf: 74 68 00 31

---

Morris Minor super fra 69  
renovering påbegyndt,  
meget rust i bunden. Alle  
pladedele er købt hjem for  
ca 6000 kr. Bilen er delvist  
skilt ad, motor går og starter  
godt pris: 11000,- kr.  
Kontakt: Bjørn Nielsen  
4600 Køge  
Tlf: 29 62 56 95

---

Morris 1000 årgang 1968  
nysynet m/træk super fin  
kr.29900  
Kontakt: Claus Haahr  
Tlf: 21 82 20 17

Morris Minor 4-dørs model  
fra 1953, udenlandsk  
import. Bilen skal restaureres  
men er i rigtig god stand, er  
original og 97% komplet -  
kofangere og køler mangler.  
Ser ikke ud til at være svej-  
set særlig meget siden den  
forlod fabrikken. Denne bil  
sælges KUN fordi et helt  
uventet mere spændende  
projekt pludselig er dukket  
op. Evt. bytte med dele til  
Serie MM og tidlig Serie II,  
sundt træværk til Traveller.  
Du er meget velkommen til  
at kigge forbi.

Kontakt: Peder Nielsen  
7400 Herning  
Tlf: 97 20 92 09

---

Salg af håndmalede platter,  
krus og lignende. Har du et  
motiv af f.eks. din bil, båd  
eller basset, så send den til  
mig på e.mail eller med post  
og vi aftaler nærmere. Priser-  
ne ligger fra kr.50,-

Kontakt: Kirsten Fanefjord  
7470 Karup  
Tlf: 97 10 22 08



# KØB & SALG

## K Ø B E S

---

4 stk. Org. Morris fælge søges. Stand underordnet  
Prisforslag: billig  
Kontakt: Anker Houborg  
6715 Esbjerg  
Tlf: 50 53 45 52

---

Morris Pick up. Skal være i nogen lunde stand.  
Kontakt: Jens S Christensen  
6280 Højer  
Tlf: 21 26 92 79

---

Gammel karosseri købes årg. 66-72. Er der nogen der har en gammel reservedelsbil der er på vej på lossepladsen aftager jeg den gerne. Min Morris har slået en kolbøtte og skal ha' skiftet taget.  
Kontakt: Jørgen  
Simmelsgaard  
9550 Mariager  
Tlf: 23 48 11 86

---

Morris fra før 1965, Rimelig stand, Alt har interesse  
Kontakt: Karl Holm  
Tlf: 98 21 32 02

---

Maroon rødt dørbeklædning og sædebetræk - evt hele sæder til en 2-dørs saloon årg. '57 købes. Hvem kan evt. sy?  
Kontakt: Søren Villadsen  
Tlf: 76 49 80 75

Hej Morris-folk Jeg står og mangler et par smarte fælge til min morris fra 67. Et sæt alu.fælge, brazillfælge, eller hvis du ligger inde med et sæt originale som er gjort bredere. standen er underordnet.....

Kontakt: Thomas Gregersen  
Tlf: 23 23 86 87

---

Købes Rat til minor årg 64, det med 3 eger, behøver ikke at være pæn da det skal renovers

Kontakt: Christian Rask  
Nielsen  
Tlf: 26 33 00 03

---

Morris 1000 med syn eller uden syn fra før 70  
Kontakt: Karl Holm  
Tlf: 98 21 32 02



## BYTTES

Jeg har en Morris 1000 Personvogn, der er på plader. Den kunne jeg godt tænke mig at bytte med en Morris 1000 Pick-up på plader. Den må godt værre med skorsten og et andet lad.

Kontakt: Lars Mikkelsen  
5453 Harndrup

Søges: MG Midget 1275 gearkasse til renovering (Må gerne være defekt) Haves: Morris 1000, 1098 Gearkasse som virker Jeg bytter gerne lige over!!!!!!

Kontakt: Henrik Madsen  
6091 Bjert  
Tlf: 22 10 32 58 /  
76 31 19 99

## SALG AF KLUBVARER

### Jubilæumsplatte

DKK 250.

NOK 260.

SEK 315.

### Askebæger

DKK 60.

NOK 65.

SEK. 75.

### Caps i læder

DKK 150.

NOK 160.

SEK 190.

### Caps (røde)

DKK 50.

NOK 50.

SEK 60.

### Caps (blå)

DKK 60.

NOK 65.

SEK 75.

### Nationalitetsmærke

DKK 5.

NOK 5.

SEK 6.

### Klistermærke (1 stk)

DKK 5.

NOK 5.

SEK 6.

### Klistermærke (5 stk)

DKK 20.

NOK 20.

SEK 25.

### Kuglepenne (1 stk)

DKK 10.

NOK 10.

SEK 12.

### Kuglepen og lighter

DKK 15.

NOK 15.

SEK 18.

### T-shirts

DKK 75.

NOK 80.

SEK 95.

### Armbåndsurs

DKK 250.

NOK 260.

SEK 315.

### Revers emblem

DKK 30.

NOK 30.

SEK 40.

### Jubilæumsemlen

DKK 40.

NOK 40.

SEK 50.

### Grill emblem

DKK 125.

NOK 130.

SEK 160.

### Postkort (9 forskellige)

DKK 10.

NOK 10.

SEK 12.

### Postkort + klistermærker

DKK 20.

NOK 20.

SEK 25.

### Stofmærker

DKK 25.

NOK 25.

SEK 30.

**Afsender:**

Nordisk Morris Minor Klubb  
Vedtoftevej 10, Vedtofte  
DK-5620 Glamsbjerg

**B**



**POST**

**PP**

DANMARK

000

91678 ARC 100248  
BJØRN JARL KRISTENSEN  
GARTHERVEJ 23  
4654 FAKSE LADEPLA 4640 ◻

