

# NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



*Nr. 3 · Maj - Juni 2009 · 32. årg.*



Nordisk Morris Minor Klubb  
Gl. Kongevej 16  
DK-7442 Engesvang

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

**Næst-  
formand** Jens E. Hoff Kjeldsen  
Nørholmsvej 67  
DK-9000 Ålborg  
Tlf. 25 38 51 02  
E-mail: [jk@nmmk.dk](mailto:jk@nmmk.dk)

---

**Redaktør** Jens E. Hoff Kjeldsen  
Nørholmsvej 67  
DK-9000 Ålborg  
Tlf. 25 38 51 02  
E-mail: [norminor@gmail.com](mailto:norminor@gmail.com)

**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)

**Bestyrelses-  
medlem** Lars Mikkelsen  
Vesterlaugstvej 16  
DK-5690 Tommerup  
Tlf. 64 88 12 03  
E-mail: [larsm1703@gmail.com](mailto:larsm1703@gmail.com)

---

**Teknisk  
redaktør** Peder Mikkelsen  
Pejrurpvej 30  
DK-5560 Årup  
Tlf. 64 47 26 04 / 21 26 40 52  
E-mail: [dr-morris@hotmail.com](mailto:dr-morris@hotmail.com)

**PR udvalg** Karen Thomsen, tlf. 28 89 22 93  
Harry Olsen, tlf. 63 45 00 40  
Søren Villadsen, tlf. 76 49 80 75  
Per Madsen, tlf. 75 65 04 09  
Henriette Hartvigsen,  
tlf. 21 43 58 88

---

Kontingent pr. kalenderår:

A-medlemmer:  
330 DKK, - 400 SEK, - 350 NOK, - 44 EURO

H-medlemmer:  
100 DKK, - 130 SEK, - 110 NOK, - 13 EURO

Stof til bladet sendes til:  
Redaktøren

Indleveringsfrist for stof til næste  
nummer er den 1. juni 2009.

Tryk: Mark & Storm Grafisk,  
DK-5750 Ringe.



## NORGE

**Oslo** Terje Sunnaas,  
Seterhøyvejen 17,  
N-1176 Oslo.  
Tlf. priv. 22 29 29 49,  
jobb 22 64 77 51  
Mobil tlf. 90 83 43 98

Bestyrelsen er nødt til at bede alle klubbens medlemmer om at huske på fremover, at give bestyrelsen besked ved eventuelle adresseændringer, da vi ikke får disse ændringer tilsendt automatisk. Så hvis du skifter adresse, så husk at maile din adresseændring til sekretær Harry Olsen på hbo@nmmk.dk eller kasserer Kim Kleis på kk@nmmk.dk

## SVERIGE

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

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

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

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

**Väst Sverige** Erling Holmin,  
Siviken 336, Enebo,  
S-462 91 Vänersborg.  
Tlf. 0521-25 82 43  
[erlingholmin@hotmail.com](mailto:erlingholmin@hotmail.com)

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

## 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

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

**Østjylland**

Per Madsen,  
Frederikslystvej 18,  
DK-8723 Løsning.  
Tlf. 75 65 04 09  
Mobil tlf. 40 78 97 59  
E-mail: pmdk@skylinemail.dk

Klubmøde: Sidste mandag i måneden kl. 19.30  
Ring for nærmere info, eller se akti-  
vitetskalenderen i bladet.

**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

Marie Mætzke,  
Storegade 18, Bovrup,  
DK-6200 Aabenraa  
Tlf. 74 68 00 31  
Mobil tlf. 40 23 10 83

Klubmøde: Als & Sønderjyllandsgruppen holder klubmøde den sidste torsdag i de ulige måneder, klokken 19.00, på adressen: Storegade 18, Bovrup, 6200 Aabenraa. Tilmelding til Marie Mætzke senest et par dage før.

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

**København** Flemming Kristensen,  
Sundholmsvej 52, 2. t.v.,  
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  
DK-2700 Brønshøj

**Nordvest  
Sjælland** Asbjørn Stammerjohann,  
Springstrup 27,  
DK-4300 Holbæk.  
Tlf.: 59 43 98 82

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

Michael Mygind Lauersen  
Sevedøvej 20, Østerhoved,  
DK-4230 Skælskør.  
Tlf. 40 14 36 32  
E-mail: mkl\_MorrisMinor66yahoo.dk  
Klubmøde: 1. fredag i måneden kl. 19.00

**Vestjylland**

Jens Kirkeby,  
Skolesvinget 31, Snejbjerg,  
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

**Bornholm** Svend Erik Nielsen,  
Hammershusvej 74,  
DK-3770 Allinge.  
Tlf.: 56 48 17 50  
E-mail:  
mail@hammerknudenferie.dk

**Fyn  
og øerne**

Harry Olsen,  
Vedtoftevej 10, Vedtofte,  
DK-5620 Glamsbjerg.  
Tlf. 63 45 00 40  
Mobil tlf. 23 29 61 08



**S**å er foråret endelig kommet, og det er atter tid til at få Morris'erne ud af det støvede vinterhi, få dem gjort køreklar, og så ud på vejene. Nu skal vi ud og pynte på trafikken igen og sætte vores præg på gadebilledet. I sidste nummer havde sætternissen været lidt på spil med hensyn til Sommertræffet på Koppang Camping i Norge. Campingpladsens telefonnummer var forkert. Det rigtige nummer er +4762460234. Ellers indeholder dette blad flere spændende ting. Tjek, som altid, arrangementskalenderen for diverse tilbud, og bak de tilbud op. Det er det, der er med til at skabe et godt klubliv. Det kommer ikke bare af sig selv. Der er bl.a. referat fra generalforsamlingen, noget om tændingssystemet, krav til opstilling af biler i originalklassen på Sommertræffet, diverse tilbud om weekendophold på Morris-Camp, DOMI i gamle dage og meget andet. Jeg

har en lille efterlysning, nemlig billeder. Jeg kan jo se, når jeg er på træf, alle folk går med deres digitalkameraer og tager en mængde billeder. Jeg mangler faktisk billeder til bladet at vælge imellem, så vil I ikke godt være venlige at lægge de billeder over på en CD og så sende den til mig. På den måde kan jeg få opbygget et lille lager af billeder til Norminor. Husk at billederne skal være større end 500 K, ellers kan trykkeren ikke bruge dem. I skal også være opmærksomme på, at Norminor nu kun udkommer 5 gange årligt (augustnummeret bortfalder), så sørg for at få de ting, I gerne vi have i bladet (specielt arrangementer), planlagt og sendt ind til mig i så god tid som muligt. Husk også, med arrangementer, at sende jeres datoer til webmaster, så han kan få tingene plottet ind i kalenderen på vores hjemmeside. Det er ikke noget jeg gør for jer. God fornøjelse med læsningen.

Jens E.H. Kjeldsen, redaktør  
norminor@gmail.com

---

**Forsidebillede:**

Hvidsten Kro

**Bagsidebillede:**

En ny bagrude-streamer

Brugernavn = medlem

Password = nmmk241245



## Maj

- 2. maj** Veteran & Prynmarknad i Höör.  
**16.-17. maj** Hjallerup Stumpemarked og Motorhistoriske Træf (tlf. 29848282).  
**23.-24. maj** træf i Boeslunde (tlf. 21608707).  
**29.-31. maj** Pinsetræf i Ebeltoft.  
**30. maj** Oldtimerløbet (Gråsten-Flensborg).

## Juni

- 19.-21. juni** Fynstræf på Vejlbj Fed Camping (63450040/64472604).

## Juli

- 7.-8. juli** Hans Voldens Minneløb.  
**10.-12. juli** Sommertreff på Koppang Camping.

## August

- 31. juli-2. august** Minitræf på Anslæt Strand Camping.  
**14.-16. august** træf i Schweiz (Arbon TG am Bodensee). Se mere på [www.morrismenor.ch](http://www.morrismenor.ch)  
**14.-16. august** Eftersommertræf i Asferg.

## September

- 11.-13. september** Fødselsdagstræf i Vedtofte.

## Salg af klubvarer

### 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 med læderskygge

DKK 60.  
NOK 65.  
SEK 75.

### Nationalitetsmærke

DKK 5.  
NOK 5.  
SEK 6.

### Klistermærke (1 stk)

DKK 4.  
NOK 4.  
SEK 5.

### Klistermærke (5 stk)

DKK 20.  
NOK 20.  
SEK 25.

### T-shirts - 1 stk.

DKK 80.  
NOK 80.  
SEK 95.

### T-shirts - 2 stk.

DKK 150.  
NOK 150.  
SEK 180.

### Ambåndsur

DKK 250.  
NOK 260.  
SEK 315.

### Revers emblem

DKK 30.  
NOK 30.  
SEK 40.

### Grill emblem

DKK 125.  
NOK 130.  
SEK 160.

### Postkort (9 forskellige)

DKK 10.  
NOK 10.  
SEK 12.

### Postkort + 2 klistermærker

DKK 20.  
NOK 20.  
SEK 25.

### Stofmærker

DKK 25.  
NOK 25.  
SEK 30.

### Morris nøglering

DKK 10.  
NOK 10.  
SEK 12.

### P-skive til forrude

DKK 20.  
NOK 20.  
SEK 25.

### Morris magnet til f.eks. køleskab

DKK 12.  
NOK 12.  
SEK 14.

### Morris nøglering med lys i (farver rød, grøn, blå, gul)

DKK 100.  
NOK 100.  
SEK 125.

### Ekstra batterier til nøglering

DKK 10.  
NOK 10.  
SEK 12.

Hvis du vil se mere af klubvarerne  
kan du gå ind på: [www.nmmk.dk](http://www.nmmk.dk).



## Formandens beretning 2009

*Simon Marsbøll*

2008 blev et meget spændende år. Både klubben og Minor'en havde fødselsdag, og det blev fejret på behørig vis.

Der var 34 Minors i England, og deltagerne fik sig en på opleveren! Der var Minors for alle pengene, og det er mit indtryk, at alle fik indfriet forventningerne. Det var en god tur!

Også Sommertræffet i Sverige forløb vældig fint. Det var en smukt beliggende og velegnet plads i Oxelösund, alt var gennemtænkt og alt fungerede fint – mange tak til svenskerne!

I september var der fødselsdagstræf hos Harry og Kirsten, og de havde ordentlig givet den gas! Der var opvarmet telt og helstegte grise, så vi manglede ikke noget. Tak for den store indsats – håber det kan gentages.

Og så har klubben afholdt en udstilling på museum i Nærum. Den har fået meget positiv omtale, og vi havde den store glæde og fornøjelse, at vi blev bedt om at forlænge udstillingen indtil 15 marts i år!

Ud over fødselsdagsaktiviteterne har der været masser af minitræf, og de er jo altid hyggelige. Tak fordi lokalgrupperne stadig vil have arbejdet med at arrangere disse hyggelige sammenkomster, der er med til at knytte venskaber på kryds og tværs af landegrænserne!

Jeg synes lige, jeg vil fremhæve Primustræffet. Det har lige været afholdt, og det var det 25. træf i træk! Det er altså noget at en præstation. Og denne gang kom det på norsk TV. Mange tak til Oslogruppen!

Vi besluttede at fejre klubbens fødselsdag ved at udgive september/oktobernummeret af NORMINOR i farver. Og jeg skal da lige love for, at det gav positive tilbagemeldinger. Jeg har ikke oplevet noget lignende i min tid i NMMK (25 år), så bestyrelsen besluttede hurtigt, at vi måtte finde ud af at gøre det permanent. Men sådan noget koster jo penge, og vi ville helst ikke sætte kontingentet op. Derfor endte det med, at vi besluttede at finde pengene ved at:



- Åbne for reklamer i både blad og på hjemmeside.
- Indhente nye tilbud på trykning af NORMINOR.
- Reducere udgivelsen af NORMINOR til 5 gange pr. år.
- Selv overtage adressevedligeholdelse.
- Lille kontingentjustering.
- Ændre tilskud til sommertræf til en underskudsgaranti på 5000 Dkr.

M.h.t. reklamerne, så må vi have en indtægt på 50.000 Dkr, før vi skal momsregistreres. Det kan vi lige så godt udnytte, så hvis der er nogle, der kender nogle, der gerne vil reklamere i vores blad eller på vores hjemmeside, så sig endelig til. Priserne er 2000 Dkr./år for en halv side i alle 5 numre af NORMINOR og 1000 Dkr. for en reklame på hjemmesiden.

Tilbud på NORMINOR førte os bl.a. til Ålandsøerne, og det var faktisk det billigste tilbud. Men vi fik genforhandlet vores aftale med det nuværende trykkeri, og mod at holde os til 32 sider pr. nummer og binde os i 3 år, fik vi en konkurrencedygtig pris. Derved undgår vi også kludder og sprogforviklinger ved nye procedurer med et nyt trykkeri – det er også penge værd.

Reduktionen til kun 5 udgivelser pr. år har der været lidt snak om i bestyrelsen. Vi vil derfor gerne høre, hvad generalforsamlingen mener om den sag. Vi forestiller os, det bliver augustnummeret, der udgår. Samarbejdet med Post Danmark har vi afviklet så vidt det har været muligt – de har jo monopol. Vi var ikke længere tilfredse med deres service, og nu laver vi selv vores adressevedligehold. Det betyder, at alle medlemmer nu selv skal sørge for at meddele os adresseændring! Men det betyder også, at vi har fået en ny opdateret medlemsliste, og den har vi lagt ud på hjemmesiden, som man kan læse om i NORMINOR for marts/april 2009 i redaktørens klumme. Der kan søges og sorteres i den nye base, så det er et vældigt fremskridt.

Endelig skaffede vi de sidste få midler via en marginal kontingentstigning. Afhængig af regnemetode, så blev kontingentet faktisk sat ned i Norge og Sverige, fordi kursene har ændret sig markant p.g.a. den internationale finanskrise. En fastholdelse af det danske kontingent ville have medført en stigning på ca. 50 Nkr. og 60 Skr., men det var ikke accep-





tabelt. På den anden side ville det give et tab ved at fastholde det norske og det svenske kontingent, og med et NORMINOR i farver, var det heller ikke acceptabelt. Enden på det hele blev en stigning på 5 Dkr. og en rund 10'er i Norge og Sverige, og det giver en lille indtægt.

Klubbens økonomi ser ellers generelt godt ud, og med tiden får vi fyldt reserverne op igen. Derfor bør vi fremover kunne klare os med små justeringer af kontingentet. Vi håber også at kunne spare lidt skillinger ved at stille med en underskudsgaranti til Sommertræffet i stedet for et egentligt bidrag.

Nu må vi se om arrangørerne selv kan skaffe midler nok til ikke at udløse garantien. Der er endnu en besparelse under opsejling, men det er endnu ikke blevet til noget. Og det er at afholde så mange bestyrelsesmøder som muligt via internettet ved brug af webcams. Det vil også på sigt give fine muligheder for at "invitere" medlemmer med, som bor langt væk – f.eks. kontaktpersoner i Sverige og Norge.

Vi venter også spændt på, at betalingsservice bliver en mulighed i hele Norden. Vi regner med, det bliver virke-

lighed i løbet af i år. På den måde mister vi måske færre medlemmer, blot fordi der er bøv! med identifikation af indbetalere. Vi har afsluttet debatten om originalitet. Den startede vi, fordi vore retningslinjer efterhånden er meget gamle, og der er jo kommet mange nye medlemmer til. Imidlertid kom der kun ganske få ændringsforslag til de gældende regler – tak til dem, der ulejlige sig med at svare – så vi har konkluderet, at reglerne er gode nok, men vi skal oplyse bedre om dem.

I næste nummer af NORMINOR kommer der et indlæg om reglerne, og det er planen, at vi sender dem ud sammen med vedtægterne til nye medlemmer.

Desuden kommer de til at ligge på hjemmesiden. Og hvordan skal man så runde sådan en beretning af? Jo – selvfølgelig ved at oplyse, at antallet af indregistrerede Morris Minor i Danmark er steget med 17 biler fra 2008 til 2009, så der i dag er 985 styk! Det er tredje år i træk, at antallet stiger!



## Generalforsamling 2009

Dorthe Frier Hansen

Generalforsamlingen blev afholdt lørdag den 7. marts på Hvidsten Kro. Da dagsordenen var offentliggjort i Norminor nr. 6/2008, kan det konstateres, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt.

*1. Valg af dirigent, referent og stemmetællere.*

Jens E.H. Kjeldsen blev valgt til dirigent, Dorthe F. Hansen valgt til referent, men valg af stemmetællere lod vi vente, til et eventuelt behov ville opstå.

*2. Formandens beretning,* gengives andet sted i dette blad. Der var ingen reaktion på opfordringen om at kommentere beslutningen om at reducere antallet af Norminor til 5 om året.

*3. Lokalgruppernes beretning.*

En enkelt lokalgruppe har indsendt beretning til Norminor nr. 2/2009. Resten af lokalgruppernes beretninger skulle forhåbentligt kunne læses i nummer 3/2009 af Norminor.

*4. Fremlæggelse af*

*revideret regnskab.* Kasserer Kim Kleis fremlagde regnskabet for 2008. Regnskabet blev

godkendt uden bemærkninger. I forbindelse med Kim's budgetmæssige overvejelser kom der et par kommentarer af mere generel karakter. Dels bør det overvejes, om vi skal deltage i dyre arrangementer som udstillingen på Sommer's Automobil-museum, og dels kunne det overvejes, om vi kan undvære kalenderen, der er uforholdsmæssigt dyr at fremstille. Sidstnævnte kommentar fik modspil fra salen, hvor flere medlemmer udtrykte tilfredshed med kalenderen.

*5. Valg af styremedlemmer og suppleanter.*

Ingen modkandidater havde meldt sig, og de opstillede bestyrelsesmedlemmer blev genvælgt.

*6. Indkomne forslag og emner.*

Der var indkommet (dog for sent) et forslag, som formanden valgte at bringe op. Forslaget går på, at det enkelte medlem skal kunne vælge, om han eller hun ønsker at få Norminor i papirudgave, som sædvanlig, eller i elektronisk udgave. Fordelen ved Norminor i elektronisk ud-



gave er, at det fylder mindre, og man kan sortere og holde orden på en anden måde. Desuden sparer klubben porto. En af de tilstedeværende, med erfaring fra trykkeribranchen, gjorde opmærksom på, at det er meget let rent teknisk at lave. Bestyrelsen arbejder videre med forslaget.

7. *Eventuelt.*

Karen Thomsen fortalte, at et tidligere tysk medlem, Horst Baier, er død. PR-udvalget efterlyser Morris'er, som kan stå til salg på messen i Fredericia, den 4. og 5. april. Der blev spurgt til, hvorfor det er så svært, at lægge

billeder ind på hjemmesiden. Karsten (webmaster), er opmærksom på problemet, og er ved at installere et nyt program, som skulle gøre det lettere. Der blev spurgt til, hvordan man skal forholde sig, hvis man som veteranbiler ønsker at køre i Berlin, Köln eller en af de andre tyske byer, som ikke ønsker kørsel i biler uden katalysator. Formanden mente at vide, at veteranbiler er undtaget forbudet. Hvordan man rent praktisk skal forholde sig, vides ikke helt, men Karen Thomsen vil forhøre sig hos nogle af vores tyske medlemmer.

*Har den bil mon også en bund?*





## Krav til opstilling i originalklassen

Der har gennem årene været en del debat om opstillingskravene til originalklassen ved sommertræffene. De har også ændret sig med tiden, og da der samtidig er kommet mange medlemmer til, siden de sidst blev gennemgået her i NORMINOR, så er tiden inde til en genopfriskning. Der skal foreligge certifikat på bilen fra Heritage Motor Centre (tidligere British Motor Industry Heritage Trust). Det indeholder oplysninger fra de gamle fabriksarkiver, og kan derfor med 100% sikkerhed fastsætte modellen. Det kan rekvireres via link på hjemmesiden eller på adressen Heritage Motor Centre, Banbury Road, Gaydon, Warwickshire, CV35 0BJ, England. Bilen skal være samme model, som det fremgår af certifikatet. En cabriolet ombygget fra 2-dørs vil således afsløres, og dermed henvises til den åbne klasse. Nogle arkiver er gået tabt i en brand, og man vil få besked herom fra HMC. Denne besked skal forevises et bestyrelsesmedlem, der derefter udsteder et af klubbens egne certifikater.

Det kontrolleres, om der er overensstemmelse mellem stelnummer og model og årgang. Det er det bedste man kan gøre uden arkivoplysninger. Certifikaterne placeres synligt i bilerne under afstemningen. Det er træfarangørernes ansvar at ned sætte et fagkyndigt udvalg, der kan kontrollere om originalbilerne lever op til kravene (se senere). I tilfælde af tvister tilkommer det bilens ejer at fremvise dokumentation for originalitet. Der har været et eksempel på, at en australsk importeret Serie II fra 1956 blev leveret med den nye motor til Morris 1000. Det burde ikke kunne lade sig gøre ud fra alle oplysninger i bøgerne, men ejeren kunne dokumentere det, så bilen blev godkendt. Der er kun nogle få egentlige krav til bilen. Vi har ønsket, at kravene ikke bliver så skrappes, at ingen har mulighed for at opstille. Desuden er der visse variationer og uklarheder fra land til land. Ud over at model og årgang skal opgives korrekt, så skal motor og gearkasse passe til model og årgang, men far-



Traveller fra 1969 med farven cream, sorte lædersæder foran, glasfiber-skærme og diverse ekstraudstyr. Motor og gearkasse er udskiftet, men af samme type som ved levering. Der er klub-certifikat på bilen. Cream blev brugt i perioden 1956-1958 og aldrig på Traveller; Sæderne var maroon i creamfarvede biler; glasfiber-skærme (aargh!), og ekstraudstyret er den ikke leveret med. Må den stille op i originalklassen? Ja, for cream er en original Minorfarve, sæderne fandtes i sort, materialevalget ser vi stort på både m.h.t. sæder og skærme og ekstraudstyret spiller ingen rolle her. Kravene til motor, gearkasse og certifikat er indfriet.a



Serie MM cabriolet 1952. Denne fine bil ser meget original ud, men den har 948 ccm motor, og dermed er den henvist til den åbne klasse.





ven og interiøret skal blot være originalt for Morris Minor's produktionsperiode. Og hvad betyder det så? Joh – det betyder, at vi ønsker bilerne i originalklassen ser originale ud på et par meters afstand. Motor og gearkasse skal være samme type, som bilen blev født med. Der er altså ikke krav om, at det skal være den oprindelige motor og gearkasse. Hvis det er de oprindelige, så kan ejeren selv gøre opmærksom på det med et skilt i ruden el. lign., men det er ikke noget krav for at få lov til at opstille i originalklassen. Det er dog et krav, at udseendet svarer til et af de oprindelige. Ombetrukne originale sæder i skrig-gult læder vil derfor henvise bilen til den åbne klasse – også selvom hver eneste syning er kopieret korrekt. Det samme gælder en original motor med masser af kromdele. Bemærk også, at motoren skal svare til årgangen. Det kan give problemer for Serie II (med et meget originalt udseende på to meters afstand), for deres oprindelige motor på 803 ccm er meget tit udskiftet med den senere motor på 948 ccm. Det samme gælder gearkassen. Men hvis det originale lyseblå vinylbetræk

er udskiftet med sort læder med de originale syninger, så vil bilen blive godkendt. Det vil den fordi Minoren kunne leveres med sorte sæder, og her ser vi stort på materialevalget. Vi er også nødt til at vise storsind overfor betrækets mønster, for der har været perioder, hvor det skiftede hyppigt (især i perioden 1956 – 1962), og der findes dokumenterede afvigelser fra fabriksspecifikationerne. Selv sædetyperne varierede i overgangsperioderne. F.eks. beholdt 4-dørs modellen metalbunden i forsæderne i en periode efter de øvrige modeller fik gummigjorde. Bilens farve skal som nævnt blot være en original Morris farve. Det er ikke afgørende om farven passer til model og årgang. Det samme gælder kalechefarven. Det er således i orden at opstille i originalklassen med en maroon (vinrød) Tourer fra 1951 med sort kaleche og f.eks. maroon sæder og sorte tæpper, selvom ingen af delene passer til årgangen! Maroon fandtes ikke i 1951 (udgik i 1950), kalecherne var beige (men kunne fås i sort fra oktober 1967), indtrækket var også beige (men maroon blev introduceret i 1952) og tæpperne var enten brune,



grønne eller maroon (sort kom til i 1967). Når vi accepterer så store afvigelser fra det oprindelige, så hænger det som nævnt sammen med, at der ellers ikke vil være biler, der overhovedet

kan opstille i originalklassen. Hvis man, efter af have studeret en originalbils certifikat, mener, at den afviger for meget, så må man stemme på en anden!

## Kampvognsmotor

*Finn Wodschow*

Er der en Morris-motor i en Centurion kampvogn? Jeg kører hvert år i England, og forrige år var jeg på flere museer med kampvogne for at verificere rygtet om, at Centurion kampvogne bruger en Morris Minor motor. Ved selvsyn så jeg, at det var rigtig nok, selv om denne Minor-motor var noget ombygget og særligt indrettet. Motoren er en USHNM A41 (918,636 cc) 4 cylinder vandkølet, side ventilet Minor-motor. Beregnet til 13,5 hp.

Ved 2500 r.p.m. og med en særlig anordning, der kontrollerer de max. 2500 r.p.m., som betjenes af kampvognens fører. Motoren driver normalt el-værket og drejning af kanontårnet, og kan, hvis dieselmotoren er brudt sammen, og ved særlig lav gearing på et nogenlunde fladt terræn, i en forholdsvis kort periode, bevæge Centurion kampvognens ca. 50 tons frem og tilbage (jeg prøvede det selv).



## Tændingssystemet

Peder Mikkelsen

I Norminor nr. 1- 2008 samt på NMMK's hjemmeside er der en artikel om ombygning af tændingssystemet fra kontaktstyret (platiner) til elektronisk tænding. Det har givet anledning til mange henvendelser her i huset, dels af folk, der er blevet lidt forargede over formuleringen om, kørsel med platiner og kondensator er gammeldags – selv for en klassisk bil, rensning, udskiftning og justering af platiner hører 1900-tallet til, dels andre (de fleste der har henvendt sig), der har fået den fejlagtige opfattelse, at ombygning til elektronisk tænding, kan sammenlignes, eller sidestilles tændingssystemet med det, der sidder på en moderne bil. Mange har også fået den opfattelse, at ombygningen løser stort set alle de problemer et tændingssystem af ældre dato har. Denne antagelse er langt fra rigtigt. Det er rigtigt, at man undgår at skulle justere platiner med jævne mellemrum. Det er også rigtigt, at man i tilfælde, hvor bilen står med tænding på uden at være startet, undgår at ødelægge tændspolen. Men skal jeg give et bud på, hvor meget

man nærmer sig et moderne tændingsanlæg ved at ombygge til elektronisk tænding, er mit bedste bud 5 til 10 % af de fordele, der er i et moderne tændingsanlæg. Der er et gammelt ordsprog, der siger, at selv om man slår sin hund, så vil den altid være tro mod sin ejer. Det ordsprog kan man fint overføre på en Morris 1000 med gammeldags tændingssystem eller for den sags skyld en med et ombygget elektronisk tændingsanlæg. En moderne bil finder sig derimod ikke i at blive misbrugt og gør bestemt ikke, hvad man forsøger at få den til. Den kan nemlig selv gribe ind, hvis man begynder at mishandle den, og her ligger nok 80 % af de landvindinger, man har opnået i en ny bil. En moderne motor kører typisk 300.000 km, uden at der bliver lavet andet end almindelig service, som olie-skift og nye tændrør. Selvfølgelig kan en sådan motor også ødelægges, men der skal grelle metoder til, som at køre den tør for vand eller olie. Jeg kom med i Nordisk Morris Minor Klubb i 1986 og ved, at der er medlemmer, der stadig kører i den





samme bil, med den samme motor, uden at der er lavet andet end almindelig service. Ganske vidst kører disse biler i 2009 ikke mange km om året, men i begyndelsen var de hverdagsbiler, der kørte 10 til 15.000 km om året, og bilerne havde jo også nogle år på bagen på det tidspunkt.

Det vil sige at en Morris motor under de rigtige forhold, også kan køre 300.000 km eller mere, uden at der foretages større reparationer. Men rigtig mange motorer har fået slebet ventiler, skiftet toppakninger, lavet lejer og udskiftet revnede topstykker mange gange, selv om de måske ikke har kørt tilnærmelsesvis det samme antal km. Som nogle ved, laver jeg mange motor- og gearkassenoveringer. Op til 10 om året. Vi har bestemt ikke de store problemer med reklamationer, men jeg oplever at ca. én ud af 20 motorer volder problemer. Selvfølgelig laver vi fejl, der skal rettes på reklamation. Jeg har dog et stykke tid undret mig over, at vi nogle gange havde gentagende problemer hos samme kunde, endda efter at jeg et par gange har valgt at give kunden en helt anden motor. I et tilfælde valg-

te kunden efter problemer med anden motor at sælge bilen. Det var jeg selvfølgelig ked af, da jeg vil have, at reparationer her fra huset skal være 100 % i orden. Den nye ejer ringede til mig i forbindelse med handlen, og vi fik en god snak. Jeg lovede ham at rette, hvad der evt. måtte være af fejl på motoren, men han sagde godt nok, at han efter en god prøvetur ikke kunne konstatere noget unormalt, og at han syntes at motoren kørte rigtig godt.

Jeg har siden talt med køberen mange gange, der stadig ikke har noget at udsætte på motoren. Efter disse iagttagelser har jeg længe gået og grublet over, hvorfor der var så store forskelle på, hvor mange km. vores Morris motorer kan køre, uden at der skal repareres på den. Jeg har også tænkt en del på, hvad det var i en moderne motor, der er så meget bedre, at disse stort set aldrig har problemer med brændte ventiler, skudte toppakninger og lignende. Jeg ved jo, at grundopbygningen på en motor ikke har ændret sig det store siden forbrændingsmotoren blev opfundet. Til daglig er jeg faglærer på Hansenberg i



Kolding (Kolding tekniske skole). Her i januar 2009 har jeg undervist i moderne motorstyring, og har i den forbindelse været nødt til at læse meget om emnet og sætte mig grundig ind i, hvordan en sådan motorstyring fungerer. Det har gjort, at jeg pludselig meget bedre forstår, hvad der er de helt store landevinger ved en moderne motor, og hvorfor de nu næsten alle kan køre rigtig mange km uden de store havarier. For at forstå hvad det er, der sker inde i vores motor, når vi kører ud af landevejen, er vi nødt til at se lidt på opbygningen af selve motoren. Vores motor er en 4 takts, 4 cylinderet, stempel motor. Hver cylinder arbejder i 4 takter (deraf navnet)

1. takt er indsugningstakten. (stemplet bevæger sig fra toppen af cylinderen mod bunden og suger i vores motors tilfælde en blanding af benzin og luft ind i cylinderen)
2. takt er kompressionstakten. (stemplet bevæger sig fra bunden af cylinderen mod toppen). Der er nu lukket for forbindelsen til indsugningen og blandingen komprimeres, trykkes ca. 10 gange sammen)

3. takt er forbrændingstakten. (stemplet bevæger sig ned igen.). Vi har fået antændt vores blanding af luft og benzin, der foregår en kontrolleret forbrænding i cylinderen.
4. takt er udstødningstakten. (stemplet bevæger sig nu igen fra bund mod top, der er nu åbnet til udstødningen, så den afbrændte blanding kan skubbes ud i udstødningen).

Herefter starter det hele fra igen. Når vi kører ud af vejen med 80 km pr time, vil vores motor køre med mellem 3000 og 4000 omdrejninger på minut. Da motoren skal dreje rundt 2 gange for at have lavet disse 4 takter, betyder det, at der skal suges en blanding ind, den skal herefter komprimeres, forbrændes og ud igen mellem 1500 og 2000 gange, pr minut, pr cylinder. Altså mellem 6000 og 8000 antændelser pr minut for en 4 cylindret motor, som vores tændingsanlæg skal kunne klare. Utroligt - ik'? For at dette kan lade sig gøre, er det meget vigtigt, at vi får blandingen antændt på det 100% rigtige tidspunkt under alle forhold. Antændelsen skal ske ved starten af forbrændingstakten, således



at vi opnår det største tryk, når stemplet er på vej ned. Det er dog meget vigtigt, at den største forbrænding er overstået, når vi skal i gang med udstødningstakten, ellers vil forbrændingen beskadige udstødningsventilen (brændte ventiler). For at forbrændingen kan komme i gang, så snart stemplet bevæger sig ned i 3. takt, antænder vi den allerede i 2. takt. Lige inden stemplet er nået i top, springer gnisten i tændrøret, stemplet når her efter at bevæge sig helt til top og begynde at gå ned

igen, inden det store forbrændingstryk (op til 3 ton pr.  $\text{cm}^2$ ) er på sit højeste.

Sker tændingen for tidligt, vil stemplet ikke være nået toppen i 2. takt, når forbrændingen er på sit højeste. Det vil betyde at trykket på lejerne i motoren vil blive helt enormt, og de vil ødelægges.

Til at regulere tændingstidspunktet i vores Morris, har vi, hvad enten vi kører med platin eller elektronisk tænding, kun 3 ting. 2 mekaniske, centrifugalregulatoren og vakumregulatoren og en elektronisk. Elektronisk (på

*Er der mon også problemer med tændingssystemet?*





en Morris) - nu rabler det vist for ham Peder? Faktisk vil jeg påstå, at den elektroniske justeringsmulighed er langt højere udviklet end i den mest moderne bil, hvor der er et hav af sensorer og følere, alle med ledningsforbindelser til motorstyringen. I Morris'en foregår al den trafik af data helt trådløst. Fra motoren til den (elektroniske) motorstyring (den sidder sådan ca. 30 cm bag ved rattet - i øvrigt med 2 hænder på samme). I den moderne bil sidder der også sådan en bag ved rattet, men man har i dag sørget for at denne (styreboks) er frataget nogle af sine muligheder. Problemet med disse styrebokse i vores Morris er nemlig at den modtager data meget forskelligt. Kort fortalt er det således, at nogle af disse styrebokse ikke modtager på den frekvens som motoren sender signaler på. Dette har intet med mekanisk forstand at gøre, faktisk er nogle af de bedste ikke nødvendigvis dem, der ved meget om mekanik. For at illustrere hvad der er den væsentlige forskel på, hvad en moderne motorstyring foretager sig, kan vi forestille os, at jeg her nede på Fyn har besluttet mig for, at jeg vil en tur op til Antons

eftersommertræf (altid et veltilrettelagt og hyggeligt træf), og maden lørdag aften trækker jo også. Jeg har nu muligheden for at køre der op i min Morris (hvilket jeg selvfølgelig vælger). Jeg har også muligheden for at tage Solveig's Skoda (den mest moderne i vores familie), og for øvrigt også en benzinmodel, der bedre egner sig til sammenligning med Morris'en. På med campingvognen, ind med en hel del oppakning, og så ellers af sted. Morris'en klarer turen fint op til motorvejen i Vissenbjerg. Ok, der havde jo nok været lidt flere kræfter, hvis vi havde taget Solveig's bil. Så er det ellers ned ad rampen til motorvejen og så derudaf. Det er fredag eftermiddag, så der er godt med trafik, det er også august måned og vel ca. 25 graders varme. Vi har tidligere kørt rigtig meget med campingvogn efter vores grønne bindingsværk, faktisk har vi haft den slæbt helt til Ålesund i Norge.

Men det er en væsentlig ændring fra tidligere. Jeg startede som lærer i Kolding for nøjagtig 10 år siden. Det betyder, at jeg kører godt 100 km til daglig på motorvejen og har set udviklingen der



ude gennem alle disse år. For 10 år siden var hastigheden i højre bane (lastbilerne) ca. 85 km pr time.

Det kunne jeg forholdsvis nemt følge, måske kunne det knibe lidt på nogle meget høje bakker. I dag er denne hastighed steget væsentligt. Jeg har diskuteret det med en chauffør, jeg kender, han påstår, at lastbilerne kører 90 til 92 km i timen. Jeg vil til en hver tid skrive under på, at langt de fleste kører mindst 95. Det betyder, at jeg skal abstrahere fra, at lastbilerne nu overhaler mig. Jeg ved godt, at man teoretisk kun må køre 80 km i timen med campingvogn, og at jeg kan være fløjtende ligeglad med, hvor mange der overhaler. Men nævn mig den, der ikke føler sig lidt presset til at sætte farten så højt som muligt. Nå, men til turen. Fra Vissenbjerg forbi Årup går det meget godt. Et par enkelte lastbiler overhaler, en stor lastbil har lagt sig lige bag campingvognen, så det eneste jeg kan se, når jeg kigger i spejlene er, at der står Scania med kæmpebogstaver lige bag mig.

Nu når jeg ud til Ejby, den første rigtige store stigning. Jeg har ligget på ca. 80 km i timen indtil nu, men nu fal-

der hastigheden først til 75 så til 70, og inden længe er jeg nede på 65 km i timen. Hvor gerne jeg end vil lade, som om det rager mig en høstblomst, sker der dog noget ude ved Ejby. Bevidst eller ubevidst begynder jeg, at træde på speederen for at få bilen til at køre hurtigere.

Nu vender vi tilbage til vores tændingsanlæg, og det, det hele drejer sig om. Det optimale tændingstidspunkt. Når jeg træder speederen ned ved en for lav hastighed og samtidig med en stor belastning (stor bakke + camping + oppakning + varme) så giver jeg automatisk besked gennem min vakuumregulering til, at motoren skal have tidligere tænding. Jeg vil nemlig køre hurtigere. Nu er der bare det problem, at motoren sejtrækker helt vildt. Skal jeg have glæde af den tidligere tænding, skal motoren samtidig gå op i omdrejninger, men det sker bare ikke i dette tilfælde. Tidligere tænding får jeg godt nok med det resultat, at det store forbrændingstryk opstår allerede inden stemplet har vendt mellem 2. og 3. takt, derfor belaster jeg mine lejer helt vildt, varmen i motoren vil også stige meget. Jeg har godt nok et



termometer som ekstraudstyr, men der skal ændringer på mindst 5 grader eller mere til for at jeg opfatter at temperaturen i motoren stiger.

Havde jeg nu lavet det samme hit i Solveig's bil, ville der ske noget helt andet, nemlig slet ingen ting. Bilen vil godt nok registrere, at jeg forsøger at give gas. Men i dag har jeg ingen kapelforbindelse til mit gasspjæld. Derimod får jeg allernådigst lov til at træde på et gasspjældspotentiometer, der, hvis de rigtige betingelser er til stede, giver besked om, at der må åbnes for gasspjældet. I dette tilfælde vil der godt nok blive sendt en besked om, at jeg ønsker at give mere gas, men da jeg er på en bakke med alt for lav hastighed og alt for stor belastning, vil dels den nyere bils banke-sensor, der hele tiden lytter efter tændingsbanken gribe ind og omgående afbryde forsøget på at give tidlige tænding. Dels vil min luftmassemåler være opmærksom på om lufthastigheden i min indsugning stiger i takt med at omdrejningerne burde øges. Når der ingen ting sker, bliver jeg tvunget til at tage en beslutning om at skifte til et lavere gear. Hvil-

ket jo egentlig også var det, der have være det rigtige at gøre i Morris'sen. Den vil bare, tro som den altid har været, forsøge at efterleve mine ønsker, selv om det i yderste konsekvens, eller på sigt, betyder motorhavari. Nu kan vi jo begynde at regne på, hvor mange bakker og stigninger der er mellem Vissenbjerg og Asferg, og hvilken belastning jeg udsætter min motor for, hvis de data der sendes fra motoren tilbage til (motorstyringen) ikke bliver modtaget, og der bliver foretaget de rigtige handlinger. De ting i den moderne bil, jeg her har nævnt, er kun en lille del af de komponenter, der i dag, såvel på tændingssiden som på brændstofsiden, er monteret for at hjælpe føreren, eller i yderste konsekvens forhindre, at vedkommende ødelægger motoren. Illustrationen med en campingvogn efterspændt er selvfølgelig sat på spidsen, men selv om man i dagligdagen kun kører med bilen solo, vil gentagne kørselssituationer, hvor man lader bilen sejtrække, betyde en væsentlig kortere levetid på motoren, eller gentagende reparationer på topstykke, ventiler, toppakning og lejer.



## Så skete det igen

**V**i (Michael og jeg) tog igen tidligt af sted, fredag morgen, ca. 5.30, for at mødes med Asbjørn, på den svenske side af Øresundsbroen. Vi var der 5 minutter før aftalt, men Asbjørn var der allerede, det er mest for at undgå morgentrafikken til København, den kan godt være lidt kaotisk. Vi kørte så nord over, vi skulle nemlig til PRIMUSTRÆF igen, det er et af årets højdepunkter, og starten på årets træfsæson. Vi ankom til Oslo, midt på eftermiddagen, hvor vi, som sædvanligt, blev fyrsteligt behandlet hos Liv og Terje. Vi hørte noget god musik, og fik lidt godt til gaven og i mellemtiden kom alle dem fra Jylland og Fyn, så fik vi noget godt at spise, og hyggede os rigtig meget til vi gik til køjs i MINORHEAVEN, hvor vi sov sødeligt til næste morgen. Jeg vågnede tidligt, men, der havde Liv allerede været oppe, for at lave kaffe. Efterhånden kom de andre op, og vi kørte til Rømskog, hvor vi slog teltet op og fik lavet noget mad på vores PRIMUSSER. Der var i år dejlig meget sne, og der kom mere, det sneede hele lørdagen. Nu er vi også ble-

vet TV stars, i norsk fjernsyn. Der var, en sød, ung dame der gik og optog hele lørdagen. Vi har åbenbart ikke været særlige kønne, for det blev kun til ganske få minutter. Der var også en gut fra radioen, der fulgte os noget af dagen. Man kan se billeder og film på nmmk's hjemmeside. Der var også disket op med jubilæumslagkage og vafler, det kører man jo gerne, som Asbjørn jo siger, 1500 km. for at få. Der var hjemtur næste morgen og efter nedtagning af telt og afbrænding af sengehalm, kørte vi. Vi stikker nemlig altid af, fra ophængning af teltet til tørring, det er så besværligt. Jeg håber, I tilgiver os. Vi kom hjem til Gryderup efter ca. 9 timers intensiv kørsel i god stand, så sig ikke, at man ikke kan køre uden for bygrænsen i en MORRIS. Tak til alle dem, der har været med til at gøre denne tur til noget særligt. Tak til vores norske venner for et godt træf. Med mange morrishilsener, Jan Laursen, Vestsjællandsgruppen. PS: Alle, der ikke har prøvet det, går glip af noget godt, selv små børn kan deltage.



## DOMI Glostrup i 60'erne

Tommy Gjørl

Som mekaniker på DOMI i Glostrup kunne man have mange funktioner. Der var bl.a. klargøringslinien, hvor man gjorde bilerne færdige. De kom, som nu engang englænderne synes de skulle være, og det var bestemt ikke noget at råbe hurra for. Det første man gjorde var at rydde motorrummet for skruer, dimser og dingener, som var tabt af de engelske arbejdere på samlebåndet. Jeg så for nylig et billede fra samlebåndet i England, og det er ikke ligefrem renlighed, der præger omgivelserne. Det var faktisk nødvendigt at gennemgå bilerne fra enden til anden. En gang kom en sending Morris biler uden forlygter, da Lucasfabrikken strejkede, og strejker var næsten en daglig foreteelse i England. Man strejkede ved mindste anledning. En anden gang havde en hel serie Morris Minor støj fra hovedlejerne. De var fremstillet med en tolerance, hvor man næsten kunne klemme en ispind ind mellem krumtap og sølen. Motoren blev adskilt, krumtappen slebet, og der blev isat lejer, der passede med gode danske tolerancer. Der var herefter mange, der intetanende modtog en ny Morris Minor med ho-

vedrepareret motor. Også gearkasser blev repareret på sprit nye biler, men det var faktisk rart at reparere en ny gearkasse – det skete, uden at man blev snavset. Den engelske mentalitet havde en afsmittende virkning på DOMI. Man brugte de standardtider, der var gældende i England. Man fik et vist antal timer til f.eks. at reparere en gearkasse eller skifte en motorblok med støbefejl. Når man så var færdig med arbejdet, var der et antal timer tilovers, da det sagtens kunne lade sig gøre at lave reparationen på den halve tid. Man fik ikke bonus, men måtte nu tilbringe den overskydende tid på et af toiletterne, hvor man havde afmonteret alle dørene, så man kunne sidde behageligt og samtidigt føre kammeratlige samtaler med kollegaer, der var i samme situation. Her havde mekanikerne selskab af værkførere, elektrikere og andre, samtidigt med at man kunne slukke tørsten med en pilsner. Jeg husker, at en nyanstet mekaniker, der var vant til Volvo, ikke fulgte de uskrevne regler, men meldte bilen færdig, inden tiden var brugt. En kammeratlig samtale mellem tillidsmanden og driftslederen satte hurtigt en





stopper for hans ansættelsesforhold. Af og til kom der par mekanikere, der samlede lastvogne uden førnævnte restriktioner. Fra bunden af samlede de lastbiler, og det skete hurtigt og effektivt. Men de havde kun periodisk arbejde. Lastbilerne var i øvrigt af ringe kvalitet med mange reklamationer, og det rygtedes selvfølgelig i vognmandsbranchen med et ringe salg til følge.

Traktorerne var også af beskeden kvalitet. Man fik klager over, at de brød sammen i differentialet og låste bagtøjet. Som yngste mekaniker fik jeg den betroede opgave at forsøge at få en stor traktor til at bryde sammen. Det skete på en rulle, og jeg kørte dagen lang. Der blev holdt et vågent øje med mig og traktoren, for alle vidste, at når bagtøjet brækkede sammen, ville traktoren låse baghjulene og foretage et tigerspring fremad. Det spændende bestod i at lige foran opstillingen, stod der en Morris Cooper, som tilhørte en af Svend Nellemanns sønner, der kørte i racersportsklassen med stor succes bl.a. på Roskilde Ring. Nå, men man fik ikke de grumme lyster styret, da bagtøjet ikke knak og testen blev herefter

indstillet. Hver morgen kom Svend Nellemand anstigende i sin 6 cylindrede Wolseley, han standsede ud for værkførerkontoret, og der kom fluks en værkfører hen til ham, hvorefter han berettede om bilens skavanker gennem sidevinduet. Direktøren kørte rundt i hallen til sit kontor og værkføreren måtte trække over og hente Wolseley'en. Bilen, der havde en vis personlighed stak på et tidspunkt af fra en mekaniker og var ved at lande i en smøregrav. Han havde glemt at sætte den i neutral. Jeg husker, at sønnen på et tidspunkt fik en general-skideballe af Svend Nellemand, fordi han havde en gammel sweater på. Han kunne også finde på at samle tabte skruer op fra gulvet og aflevere "værdierne" til en mekaniker. Havde det været på den engelske fabrik havde han haft heldagsarbejde! Nå men mit ansættelsesforhold fik en ende, da jeg fik det efter min mening utaknemmelige job at flytte 100 traktorer, udendørs, i 25 graders kulde, da der skulle anlægges en prøvebane på området. Jeg meddelte, at jeg ville finde et job med flere udfordringer, og dem var der heldigvis nok af på det tidspunkt.



## Minitræf på Fyn

**D**en 19.-21. juni afholdes der minitræf på Fyn. Træffet afholdes i år på Vejlbym Fed Camping, Rigelvej 1, Vejlbym Fed, 5500 Middelfart. Hytter kan lejes ved henvendelse til campingpladsen, tlf.

64 40 24 20 [www.vejlbymfed.dk](http://www.vejlbymfed.dk). Tilmelding til Kirsten og Harry tlf. 63 45 00 40, eller Solveig og Peder tlf. 64 47 26 04 eller [dr-morris@hotmail.com](mailto:dr-morris@hotmail.com)

## SeptemberTræf

Igen i år afholder vi træf i Vedtofte, og det bliver den anden weekend i september (den 11.-12.-13. september). Træfafgiften vil være: 275 Dkr pr voksen. 25 Dkr for strøm. Børn under 12 år er gratis. Prisen inkluderer morgenmad lørdag og søndag. Middag lørdag aften, samt indgangsbillet til Skoda Museet. Af hensyn til middagen lørdag aften er det MEGET vigtigt med tilmelding, senest den 23. august, da man ellers vil gå glip af et meget lækkert svin (Kirsten siger: ikke Harry, ha ha).

### PROGRAM:

#### Fredag:

Kl. ?? når de første kommer  
Fællesgrill kl. ca. 18  
Medbring selv mad og drikke

#### Lørdag:

Morgenmad kl. ca. 8.00  
Kl. 12.30 køretur til Krengerup Slot, hvor vi skal ind og se Skoda Museet. Fri kørsel tilbage til pladsen.  
Kl. ca. 18.00 vil der være fællesspisning i teltet, hvis SVINET er stegt

#### Søndag:

Morgenmad kl. ca. 8.00  
Hyggeligt samvær  
Træffet slutter, når de sidste er kørt.

Vi håber, at se rigtige mange Morrisvenner, som igen i år vil deltage i vores septembertræf. Husk varmt tøj (det kan blive køligt trods varmeblæserne). **HUSK:** Tilmelding senest den 23. august!!!  
Mange Morrisvilsner Kirsten (tlf. 60647341) og Harry (tlf. 63450040).



## Årsberättelse 2008 Västsverige

Erling Holmin

Nostalgiträffen i Ed har blivit en populär tillställning att starta Morrisåret med. Här finns försäljning av nostalgipyrlar, bilutställning, auktion och mannekängupvisning. Kvällarna åt vi gott och startade upp grillsäsongen. Det här året blev det kyligt och hemresan kryddades med snöoväder. Sommarträffen i Oxelösund var ett toppenarrangemang av Urban och Bettan. Det är märligt, men lite regn spelar inte någon större roll tillsammans med nordiska Morrisvänner. Grillat med vattnensås! "Hönseturen" gick till lilla mysiga Trosa. Våra engelska ladys trivdes som fisken i vattnet. Landsbygden fick njuta av 50-talets Morrisar på ett pärlband, ett pärlband i allsköns färger. Visst är Sverige fantastiskt! Nyköpingsborna fick tillfälle att betrakta alla fina bilar, men även tillresta turister, varav en numera har köpt en Morris till sin hustru, samt blivit medlem. Nästa stora

evenemang för Morrisklubben var höstträffen på Cesarstugan i Falköping. Eva och Sten Tellander arrangerade träffen tillsammans med Mia och Sören Kallin. Den började med en fantastisk guidning om utställningen Bondens år, som visar landsbygden ur ett 40-50-talsperspektiv. Den som vill njuta av hemlagad och god mat rekommenderas ett besök på Cesarstugan med utsikt över Hornborgasjön. Sen blev det fritt att välja motorcykelmuseet i Falköping eller besöka en konst och hantverksutställning. En heldag! Under hösten fick vi ett sorgligt meddelande om att vår vän och medlem Anne-Marie Viktorsson hade avlidit efter en tids sjukdom. Anne-Marie, en varm och vänlig person, som deltog med liv och lust i våra aktiviteter och var en riktig Morrisvän. Julbordet på Tånga frös inne i år. Det var för mycket annat på gång just den helgen. Men 2009 tar vi nya tag.



# NMMK Jämtlands verksamhetsberättelse 2008

*Kåre Torfjäll*

**V**erksamhetsåret. Klubbens verksamhetsår löper från första Oktober till sista September.

**Styrelsen** har under verksamhetsåret utgjorts av ordförande, sekreterare, kassör och två ledamöter. Fem styrelsemöten har genomförts.

**Medlemmar**, antalet är oförändrat från föregående verksamhetsår nämligen **152** st. En medlemsmatrikel skickades till alla medlemmar.

**Klubbtidningen** Jämtminor utkom med 3 nr under verksamhetsåret (nr 61-63). Från och med nummer 62 har klubben ingen redaktör för tidningen så ordförande Ove Ajdén sammanställer tillfälligt tidningen dock i en enklare utgåva.

**Hemsidan**. Per Ajdén är nu webbansvarig för vår fantastiska hemsida [www.nmmk.se](http://www.nmmk.se)

**Ekonomisk rapport** och **revisionsberättelse** i separat bilaga.

## **Aktiviteter:**

**?? okt (-07):** Ove Ajdén representerade NMMK på MHRF's förbundsstämma i Stockholm.

**4. nov (-07):** Årsmöte i Östersund, Jämtland.

**1. dec (-07):** JubileumsJulbord i Östersund.

**Hela april -08:** Specialpriser på reservdelar till våra ögonstenar (för medlemmar) hos ML Produktservice. Enligt lista som bifogades klubbtidningen. (NR 62).

**31. maj:** Klubben 20 år, Morris Minor 60 år firades med en klubbmonter på Motor-mässan i Östersund.

**7. juni:** Medlemsträff på travet i Sundsvall där det var veteranbilsmarknad. Efteråt var det grillafton hos fam Ajdén.

**11.-13. juli:** Årets STORA Minorhändelse i Norden, "Sommarträffen" med ett 50tal deltagande Morris Minor! Arrangerades 2008 av Jämtlandsgruppens sektionen av NMMK i Oxelösund/Nyköping med Urban Mattsson som träffansvarig. Träffen besöktes av en hel del medlemmar ur Jämtlandsgruppen.

**13. september:** den årliga surströmmingsfesten var i år hos Ove & Harriet på skalberget utanför Sundsvall. Det är säkert flera än dessa arrangemang som besöks av



klubbmedlemmar och deras bilar, så glöm ej bort att skriva till tidningen och berätta när Du luftat din Minor. Hemsidan är givetvis ett vik-

tigt och stort forum för oss i klubben så glöm inte bort att regelbundet titta in där. Östersund den 28/11 2008. Sekr. Kåre Torfjäll.

---

## Årsberetning 2008 fra Østjylland

*Per Madsen*

I januar var det atter tid til at svinge bowling kuglerne. Samme dag havde vi årsmøde, hvor der blev lagt program for foråret. I februar var vi på besøg hos Kelds Autolak i Brædstrup, her fik vi lidt fif til maling og pleje af lakken. I marts var vi på besøg på Veteranhotellet i Jelling, her så vi deres imponerende samling biler. I april var det tid til at få luftet Morris'erne. Vi kørte en flot forårstur, med start og slut ved Henriette og John, rundt i det smukke landskab. I maj var det tid til det sædvanlige Pinsetræf, det foregik på Fårup Sø Camping. Træffet var pænt besøgt, lørdag var vi bl.a. på besøg på Hopballe Mølle. I september var vi på Ølholm kro, som dog ikke er kro mere, her så vi "kro" eje-

rens Morris camping bus. Fint køretøj, født som ambulance, og senere ombygget. I oktober havde vi klubmøde hos undertegnede, vi skilte en benzinpumpe ad. Så hvad den indeholdt, fik den samlet, justeret og testet. Den blev som ny, tror jeg nok. I december havde vi juleafslutning med gløgg og æbleskiver, hos Grethe og Jørn i Vejle. Vi så lidt video fra div. træf, bl.a. primustræf. Tak til alle der deltog i vores arrangementer. En speciel tak til jer der kommer langvejs fra, det er jo dejligt at se, der kommer nogen, når man arrangerer. Alle er som sædvanlig velkomne til at delta i det, der kommer frem over. Hold evt. øje på Østjylland's hjemmeside: [www.123hjemmeside.dk/mm1000](http://www.123hjemmeside.dk/mm1000)



# Eftersommertræf 2009 i Asferg 14.-16. august

Anton

## PROGRAM:

### Fredag den 14. august

Kl. 16 - Ankomst

Kl. 19 Fællesgrill. Tag selv med hvad du har brug for.

### Lørdag den 15. august

Kl. 10.30 Køretur til?

Der er torvedag i Asferg og de der har lyst kan følge efter mig kl. ca. 11.45.

Kl. 14-17 Åbent hus og økonomiløb.

Kl. 19 Middag m.m.

### Søndag den 16. august

Kl. 9 -11 Lageret åbent.

Hyggeligt samvær og afrejse.

### Praktiske oplysninger:

TILMELDING PÅ 22 72 33 47  
– HELST INDEN 10.8.

### Træfavgift:

150 Dkr for voksne og 60 Dkr for børn. Tag selv drikkevarer med. Hvis du glemmer det kan det købes her.

### Benzin:

Automat ved Brugsen, DK i Hvidsten og Statoil i Råsted.

### Åbningstider:

Brugsen fra 8 til 19 alle dage.

Statoil i Råsted har morgenbrød fra kl. 6.30. Nærmeste bager er i Spentrup.

### Toilet:

Der er 2 med håndvask og bruser i hallen. Begrænset med varmt vand, da én vandvarmer skal klare begge rum.

### Strøm:

Der er to ledninger mellem træerne.

### Køreturen:

Afgang herfra præcis kl. 10.30 til ?

Herefter beslutter hver især, hvad der videre skal ske og finder selv tilbage til Asferg. 11.45 kører vi der har lyst, til torvedag i Asferg. I år er det på sportspladsen. Vel mødt til en hyggelig weekend.



## Restanceliste 2009

**D**ette bliver dit sidste blad,  
hvis du ikke betaler!

Men husk: der kan være fejl  
på listen. Det kan være ban-  
ker, homebanking, Databa-

se. Vi styrer den selv, da vi  
har opsagt samarbejde med  
postvæsenet. Er du på listen  
og har betalt, skal du doku-  
menter dette til kassereren.

A	84	Gunnar	Naustdal	A	2729	Martin	Gunnarsen
A	439	Lars Kristian	Jensen	A	2802	Henning	Toft
A/K	697	Poul	Iversen	A	2822	Jan	Carlsen
A	962	Hans Eilif	Nielsen	A	2823	Torben	Arendal
A	1030	Bent	Christensen	A	2853	Jens Jacob	Brun
A	1084	Henning	Nielsen	A	2893	Svend Erik Jul	Nielsen
A	1165	Finn Grøn	Christensen	A	2895	Riette S.W.	Bang
A	1192	Ole	Stubager	A	2898	Jørn	Rathleff
A	1319	Flemming	Nielsen	A	2921	Ole	Jørgensen
A	1353	Per	De Blanck	A	2929	Elisabeth Joan &	
A	1471	Birgitte	Jepsen			Finn	Troldalen
A	1541	Caja	Bruhn	A	2939	Thord	Larsson
A	1629	Johnny L.	Matthiassen	A	2965	Jens	Velling
A	1707	Trygve	Bjaaland	A	3038	Mary Gry	Mørch
A	1794	Lars	Brente	A	3060	Aksel	Frandsen
A	1928	Lars Vincents	Jørgensen	A	3079	Tina	Jørgensen
A	1977	Rolf	Wolter	A	3087	Kjell	Johansson
A/K	2047	Svend	Thorup	A	3093	Gunny	Bengtsten
A	2110	Egon	Lauersen	A	3095	Lillian	Lundanes
A	2139	Alice	Bertelsen	A	3115	Dag Inge	Myrrel
A	2168	Svend Madsen	Halkjær	A	3119	Jørgen	Aas
A	2170	H.	Christensen	A	3133	Ivan	Svingel
A	2195	Jan R.	Johansen	A	3135	Jens	Rosenberg
A	2324	Martin	Mætzke	A	3136	Ole	Lundorff
A	2349	Svend-Erik	Christensen	A	3149	Martin	Nielsen
A	2358	Christina Pihl	Larsen	A	3154	Emil	Uhlmann
A	2397	Claus T.	Vilhelmsen	A	3157	Jennifer	Jensen
A	2401	Bendt	Rasmussen	A	3159	Anne Munk	Nielsen
A	2407	Knud	Knudsen	A	3160	Niels-Henrik	Larsen
A	2416	Terje	Moldrheim	A	3162	Martin	Wallis
A	2419	Øyvind	Thorsen	A	3166	Michael	Petersen
A	2424	Bertil	Andersson	A	3181	Esben	Gustawsen
A	2427	Jon	Hansen	A	3192	Ole	Beck
A	2428	Hans V.	Petersen	A	3198	Lone Juric	Sørensen
A	2432	Bo Kjær	Larsen &	A	3201	Michael Ole	Jensen
		Anette	Andersen	A	3205	Lasse	Jakobsen
A	2433	Kaj	Hvidbjerg	A	3206	Leif	Jørgensen
A	2434	Kent	Mathiesen	A	3209	Max	Fredgaard
A	2484	Erling Brenner	Larsen	A	3214	Bent Skov	Engell
A	2537	Jens	Rasmussen	A	3220	Magne	Sætre
A	2552	Roald	Jeppesen	A	3222	Henrik	Jørgensen
A	2598	Christian	Tilma	A	3225	John Mikkel	Rasmussen
A	2689	Martin	Poulsen	A	3240	Linda Jennette	Østby

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



DDFFADDADATFDATFDTAFFDD -



Ved al henvendelse til klubben bedes du venligst oplyse dit medlemsnummer, som står på denne side ovenover dit navn og adresse.