

NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Nr. 3 - Maj 1998 - 21. årg.



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

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

Stiftet i Oslo
den 18. september 1978

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

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

Formand Herluf Knudsen
Bjarkevej 7, 1. tv.
DK-5200 Odense V
Tlf. 66 16 71 04

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

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

Sekretær Peder Mikkelsen
Pejrupvej 30
DK-5560 Årup
Tlf. 64 47 26 04 (kl. 16-17)

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

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

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

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

Kontingent pr. kalenderår: A-medl.: 200 kr. og H-medl.: 50 kr.

Stof til bladet sendes til redaktøren.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer er den 10. juli 1998.

Tryk: Midtfyns Bogtryk, DK-5750 Ringe.



NORGE

Oslo	Terje Sunnaas, Box 37, Hovseter, N-0705 Oslo 7, tlf. priv. 22 29 29 49, jobb 22 64 77 51.	Klubmøde: 1. tirsdag i måneden kl. 18.00. Møtested mai - sept.: Rodeløkken Kafe, Bygdøy. Okt. - apr.: hos Terje Sunnaas. Ring et av styremedlemmerne på forhånd i telfelle det er spesielt program
-------------	---	--

SVERIGE

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

DANMARK

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



DANMARK

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

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

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

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

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

**Sydfyn
og øerne** Lars Mikkelsen,
Lundsgårdsvej 8,
DK-5463 Harndrup,
tlf. 64 88 12 03.

Klubmøde: Sidste mandag i måneden kl. 19.30
på Brobyværk Kro.

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

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

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

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

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

**Nordvest
Sjælland** Max Christensen,
Kalundborgvej 7, 1. th.
DK-4300 Holbæk.
Mobil tlf. 40 60 34 82

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



Jubilæumslotteriet er godt igang og en del har forudbetalt og dermed bestilt lodder til lotteriet. Jeg vil her advare dem som gerne vil have lodder, men som mener, at der er god tid til at købe dem i! Først i juni bliver antallet af forudbebetalte lodder gjort op og det kan godt medføre at dem, som venter for længe risikerer, at der er udsolgt. Grunden til at der først fremsendes lodder efter 1. juni, er som bekendt at så mange som muligt skal have en chance for at købe dem. Gironumrene som skal bruges ved køb af lodder er klubbens gironumre, som jeg for en god ordens skyld nævner her:

Danmark: 3 36 47 12

Sverige: 456 9067-4

Norge: 0806 6191 0841

En anden ting jeg gerne vil gøre opmærksom på er turen over Frankrig til England. På grund af særdeles voldsomt frafald (vi er faktisk kun en familie foruden os selv), kommer ruten ikke til at gå

over Kruså. Det vil sige, at skulle der være nogen, som uden forhåndstilmelding (jeg har talt med alle som har forhåndstilmeldt sig) står i Kruså den 31. maj om morgenen, skal man ikke regne med at der kommer nogen at følges med.

Noget jeg ser frem til er åbningen af Storebæltbroen. Der er indkommet en del tilmeldinger, og efter hvad jeg har erfaret, vil alle tilmeldte komme med! Jeg glæder mig til vi ses.

Herkuf Skuden

Forsiden og bagsiden:

Lotteri-Morris'en er færdig. Den første prøvetur foregik den 10. maj og indendgangen af måneden skal den synes. Glæd dig til at se vidunderet på sommertræffet i Tarm.

**JUNI**

Lørdag den 6.
Stumpemarked og veterantræf kl. 8.00-16.00, Århusvej 241, Skovby, 8464 Galten
Dansk Vintage Motor Club

Week-enden den 6.-7.
Golden Jubilee på Blenheim Palace ved Oxford.
MMOG

Week-enden den 12.-14.
Minitræf på Odense Campingplads.
Sydfyn og øerne

Søndag den 14.
Åbning af Storebæltsbroen
MHS

Søndag den 21.
Classic Autojumble & Concours de Charme på Gavnø Slot kl. 10-18.
MG car club

Lørdag den 27.
Nostalgiebacktävling i Hammerstrand
Jämtland

Lørdag den 27.
Bilutstilling, Ekbacken, Åkersberga

JULI

Onsdag den 8. - søndag den 12.
Sommertræf i Tarm.
Vestjylland

Lørdag den 11.
Veterantræf i Handest
Kl. 13.00 på Handest Station

Søndag den 19.
»Barndommens gade«. 50/60'er løb i området omkring Bjerringbro.
Henv. til Ole Reiche, tlf. 86 46 33 42.
Dansk Vintage Motor Club

Lørdag den 25. - søndag den 2. august
Tour de Suisse '98
Swiss Morris Minor Club

Fredag den 31. - søndag den 2. august
Minitræf på Sandskaer Camping, Løjt Nørreskov.
Als og Sønderjylland

Fredag den 31. - søndag den 2. august
Jubileumsträff i Rättvik.
Mere info ved Mikael Eriksson tel. 063-10 41 67.
Jämtland

AUGUST

Week-enden den 1.-2.
Tånga Marknad på Tånga Hed i Vårgårda

Week-enden den 14.-16.
Eftersommertræf i Asferg
Randers

SEPTEMBER

Torsdag den 24.
Klubmøde kl. 19.30 i Nygade 23, Åbenrå.
Als og Sønderjylland

Week-enden den 18.-20.
Hip Hurra Fest. NMMK 20 år. Alle er velkomne
Østjylland

Week-enden den 18.-20.
Jubileums-høsttreff på Sanngrund Camping ved Skarnes Tilmelding inden den 1. september.
Oslo

November

Torsdag den 26.
Klubmøde kl. 19.30 i Nygade 23, Åbenrå.
Als og Sønderjylland



Restancer

Restancelisten er til glæde for de glemsomme, mens andre er forbavsedede og enkelte er meget fortørnede over »at blive hængt ud«.

Hans Barkum

Vi vil her redegøre lidt om problemet. 832 medlemmers indbetalinger indgår og behandles maskinelt over girokontoen, som således intet fortæller om det enkelte medlem men kun, at der er kommet penge i kassen. Derimod foregår kontrol med medlemsnummer og -navn manuelt, hvilket kan indebære, at der overses enkelte, som således kan se sig som restanter, skønt de har betalt.

Den manuelle kontrol foregår ved hjælp af medlemslisten og sker normalt uden problemer, men af forskellige årsager kan der forekomme tilfælde, som er vanskelige at behandle. Vi viser nogle eksempler:

1) Fru E.M. indbetaler kontingent for 98 uden at anføre, at indbetalingen gælder hendes nevø P.J. Da klubben ikke kender 832 medlemmers private og familiære forhold noteres P.J. på restancelisten, hvis vi ikke gennem Girobank har fået forbindelse med fru E.M.

2) Indbetalinger gennem budgetkonto, betalingsservice o. lign. - hvor vi ikke får indbetalingskortet - mangler ofte medlemsnummer og kræver derfor en gennemgang af medlemslisten.

3) En virksomhedsejer, der står som medlem sender blot sit kontingent i firmaets

navn. Ny undersøgelse.

4) Også i Danmark sker det, at ægtefæller eller vel snarere samleverer kommer og går uden at de ønskede eller nødvendige oplysninger kommer til klubbens kendskab.

For 1998 har kassereren overset ialt 9 medlemmer, der alle er endt som restanter. Han er meget sørrigfuld og undskylder overfor de »ramte«, men tør ikke garantere for, at det ikke gentager sig. Alle de, der har reklameret, har enten fået skriftligt eller mundtligt svar.

Til slut en lille »rørende« historie: En »restant« reklamerer over at være registreret som dårlig betaler og vedlægger fra sit pengeinstitut udskrift, der viser en overførsel til konto 0003?? På giroalonen har hun påført alle oplysninger og samtidig tegnet en lille Morris. Der sker her det samme som i andre overførsler fra pengeinstitutter, at kontohaverens indbetalingskort ikke videresendes men forsvinder i pengeinstituttet.

Summa summarum: Hav tålmodighed og forståelse, hvis du fremover ser dig som »dårlig betaler« og trøst dig med, at det bliver mellem os. Den hurtigste vej til opklaring er for det meste opnået ved, at du indsender en kopi af din indbetaling.



Østjylland

Per Madsen

Program for minitræf på Hampen Sø Camping.

Fredag den 29. maj.
Indkvartering og fælles grill (vi har grill og kul)

Lørdag den 30. maj.
Formiddag: Køretur i omegnen
Eftermiddag: Div. aktiviteter på træfpladsen
Aften: Fælles grill

Søndag den 31. maj.
Gåtur ved Hampen Sø.

Se i øvrigt Norminor nr. 2
Alle er meget velkomne.



Als og Sønderjylland

**Minitræf i
week-enden den
31. juli - 2. august.**

Karen Thomsen

Vi afholder vores årlige minitræf på Sandskaer Camping, Sandskærvej 592, Løjt Nørreskov.

Campingpladsen findes ved at køre mod Løjt Kirkeby. Ved kirken følges skiltene ca. 4 km.

Lørdag vil der være køretur i området. Er nogle inter-

esseret i at leje en campingvogn, kan disse bestilles på tlf. 74 61 73 26, men der er kun 4, så den der kommer først til mølle . . . !

Tilmelding til træffet kan ske til Johannes på tlf. 74 54 74 96, eller til Karen og Per på tlf. 74 56 33 07 - 30 69 83 16 - 40 56 33 07.

Tilmelding gerne inden den 15. juli, da pladsen ikke er særlig stor!



Temadagen den 18. april

Karl Ove Sønderby

Temadagen var vældig godt besøgt i år - der var ialt 16 biler til stede! Da jeg fandt ud af at Norminor ikke kom på gaden til den beregnede dato, så folk kunne læse om arrangementet (der var problemer med Mortens computer), ringede jeg rundt

til medlemmerne her i Vestjylland, om de var interesserede i at komme. Nogle sagde måske, andre sagde ja, og andre at de ikke havde tid den dag.

Jeg havde ringet til Herning Folkeblad, som skrev en artikel i avisen om Temada-



9



gen og noget om bilerne. Jeg ringede også til TV Danmark lokal, som kom og filmede - det blev et godt indslag.

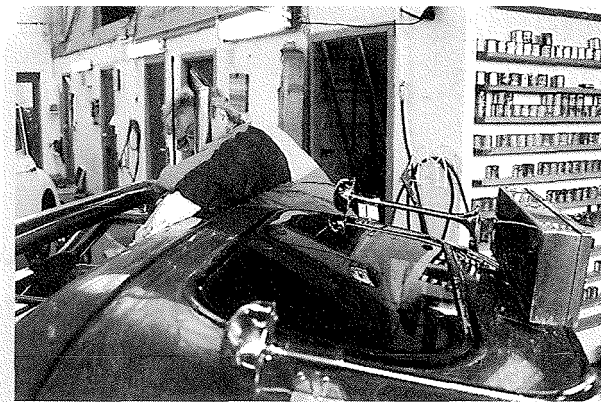
På temadagen blev der vasket biler, nogle fik repareret ting ved bilen, der blev skiftet håndbremsekabler, andre fik loftbetrækket vasket og gjort bilen ren indvendig og der var 2 som fik deres biler poleret - alt i alt en travl dag, men der blev også tid til at udveksle erfa-



ringer med hinanden og selvfølgelig også Morris snak.

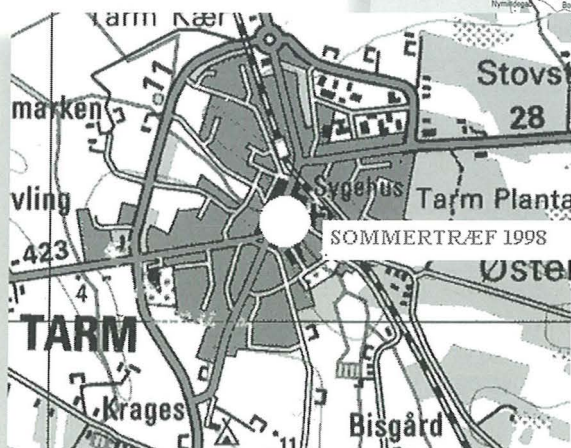
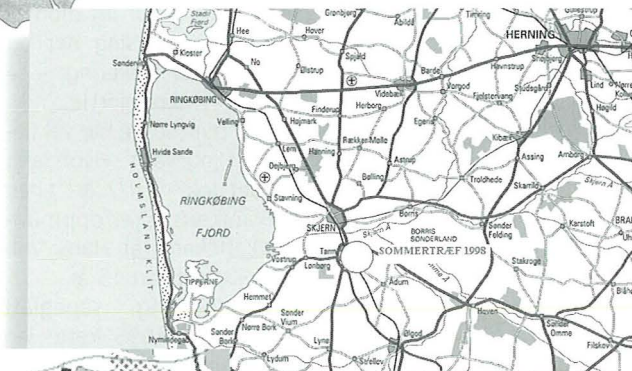
Jeg kan allerede nu meddele at der i 1999 vil blive en Temadag samme sted. Pia's far sagde at vi var velkommen.

Jeg vil også sige tak til dem som kom!





Sådan finder du vej til sommertræffet i Tarm



Du kan læse mere om sommertræffet i Norminor nr. 2, hvor der også er en tilmeldingsblanket til træffet.



Fra Pinnebil til Raketbil

**En historie om
kjærlighet og svik
eller:
»Gammel kjærlig-
het ruster«**

Rolf Schau

Juni 1987: Jeg kjøpte T42000, en 1962 Morris Minor Traveller.

Jeg var lykkelig. Den var nesten ferdig restaurert og helt komplett, ifølge selgeren og mine blå øyne. Tanken var at den skulle bli min dagligbil for å aflaste en aldrende Wolseley 6/80. Alt som skulle til var litt monteringsring, litt småfiksing her og der, deretter lakkering, - så skulle det være gjort!

Så optimistiske har vel flere enn jeg vært. Hvor lang tid det tok? 7 1/2 år! Uten mekaniker/sveiser/oppmuntrer/kaffekamerat Hans Volten ville det tatt 15 år.

En blytung, såpeglatt januardag i 1995 kørte jeg fra Drammen biltilsyn med godkjent Morris, - en deilig følelse. Var det skjebnen som hadde bestemt at det skulle være på dagen 25 år etter at jeg fikk sertifikat?

Og dagligbil ble det: Nesten hver bidige dag, til alle årstider og i all slags vær gjorde den nytte for seg, like pålitelig som var 25 år yngre Toyota. Den eneste virkelige dramatikken jeg opplevde, var forstillingskollaps midt i rushtiden midt i en rundkjøring

midt i Asker sentrum. Ja, jeg innrømmer det var temmelig upraktisk, jeg forårsaket det mest fenomenale trafikkaos.

I tiden som fulgte sto jeg daglig parkert sammen med med-medlem og kollega Lars Brentes identiske Morris Minor Traveller 1961 foran lærerinngangen på Røyken ungdomsskole, utvilsomt den skolen i Norge med høyest Minor-frekvens. Spør en hvilken som helst ungdomsskoleelev i Røyken om hva en pinnebil er. Ingen er i tvil. Lars og jeg var de perfekte misjonærer for den gode sak.

Men det er klart slik idealisme koster. Våte drypp i nakken når det regnet, trekk fra dører som aldri ble helt riktig tilpasset, støy på grunn av isolering som aldri ble tatt helt alvorlig, et varmeapparat som om vinteren ikke klarte mer enn et lunkent pust, - alt sammen var daglig kost, men ble akseptert med den sanne entusiasts heroiske tålmodighet. Det var belønning nok å vite at jeg kjørte rundt i en økonomisk, praktisk, sjarmerende, oppsiktsvekkende og, som sagt, pålitelig bil. Dessuten var den pen å se på, blank i lakken, lys og uten råte i treverket. Jeg ble genkjent overalt,



folk vinket og smilte. Fremmede mennesker begynte å prate ved bensinpumpene og ble hyggelige i møtet med det lille kjøretøyet.

Det var som å gå tur med en vennlig hund: Alle har noe de vil si, og man blir kjent med nye mennesker hele tiden. Jeg forsto at Morris Minor er mentalhygiene. Verden er i sannhet mindre truende, mindre brutal når den sees gjennom den rare, buede frontrute.

Alle oppgaver løste T-42000 med glans: Sommerutflukter med Lillebror campingtilhenger bak, henting av peisved, søndagsturer med familien, frakt av møbler og pappesker da vi flyttet til nytt hus, utallige turer fra supermarkedet med bagasjerommet stappfullt av varer, representasjonsopdrag på nasjonaldagen. Den slukte barnevognen, barnesenger og barn uten å klage. Den bekreftet at en bil er laget for å bli brukt. Og jeg trodde at jeg og Morrisen var uatskillelige. Det var virkelig gode dager.

Når kom da egentlig slangen inn i paradiset? Det er ikke godt å si. Men etter hvert fant jeg ut at det ikke var så morsomt å arbeide på en bil som var i daglig drift.



Tvillinger på utflukt, Horten 1997.

Nyttehensynet dominerte. Hvorfor er det vanskelig å holde entusiasmen oppe for noe som først og fremst er en bruksgenstand? Forsviner magien litt etter litt? Et lite eksempel: Hvorfor tok det meg 2 1/2 år etter registrering før jeg fikk somlet

meg til å skru på hanskeromslokkene?

Mørke tanker fikk innpass i hjernen: Hvor trygg er en Minor? (Hadde vår venn Issigonis tenkt på deformasjonssoner i fronten og stålbjelker i dørene? Kollisjonsputer - ha!) Orker jeg



14 kjøre den 4 mil hver dag gjennom enda en vinter? Gidder jeg enda en gang å justere dørene for å forsøke å få dem tette? Og jeg begynte å få uanstendige fantasier: Hvordan føles det å ha en varm bil som ikke drypper regnvær i nakken? Hadde det ikke vært så mye bråk fra motoren, ville det ikke da være hyggelig med en radio til å høre morgennyhetene på?

Dessuten husker jeg så altfor godt kommentaren fra en forbigående på Ekebergmarkedet som så at det ennå gjensto å gjøre saker og ting på min lille bil: »Jeg tror nå at en bil av og til har godt av å skifte eier. Så kan noen andre bidra med ny entusiasme.« Da var jeg solgt. Det ble sagt tilfeldig og henslengt, men det traff meg rett i hjertet. Jeg begynte å synes synd på den stakkars pinnebilen som hadde en så ansvarsløs og svikfull eier som meg. Hvert knirk og hver skranglelyd den ga fra seg, ble mer og mer som en bønn om skilsmisse. Små rustflekker begynte å synes i hjulbuene og i min samvittighet. En krise i vårt forhold var åpenbart i anmarsj. Og så var skjebnen så nådeløs at på det samme markedet skulle et par venner dukke

opp i en deilig Rover P6, nylakkert, blank og med all den komfort og kraft man kunne ønske seg. Jeg satte meg inn i den og lukket øynene et øyeblikk. Det kunne bare gå en vei, - det var utelukkende et spørsmål om tid.

Litt senere fikk jeg høre om en som var på jakt etter en Morris Minor Traveller, og dum som jeg var, ringte jeg ham. Han ble fyr og flamme. Dette var The Point Of No Return, det forsto jeg med en gang. Du milde himmel, det skulle bli verre; - samme uke ble en Rover P6 2200TC avvertet til salgs i Horten. Jeg reiste dit og prøvokjørt den. Det var ingen tvil. Jeg ville ha en slik. Mens jeg gikk og talte på fingrene, ga en av kongerikets største Rover-fantaster meg tips om en annen som var til salgs i Sande. Den var mer sliten mekanisk, men bedre i karosseriet enn den



Gammel og ny kjærlighet.

første, - dessuten billigere, så jeg slo til. Så før jeg visste ordet av det, var jeg blitt Rover-sjåfør

Følelser settes selvfølgelig i sving når et familiemedlem selges, men jeg fikk tillatelse fra barn og kone. 15-åringen syntes nok det var litt sårt. T-42000 hadde rullet ut fra fabrikken på dagen 20 år før hennes fødselsdag, dessuten hadde hun allerede prøvokjørt den på IKEA's parkeringsplass en mørk kveld. Men 4-åringen syntet det var



*En gang garasje-kamerater,
Traveller og Austin Seven 1933.*

greit. Jeg forsikret ham om at en Rover er mye raskere enn en pinnebil, nesten som en rakett, og alle protester forsvant. »Roger'n er en rakettbil,« forkynte han. »Hensikten helliger midlet«, mumlet jeg.

Så er spørsmålet om forventningene er infridd. Det er ingen tvil om at det er godt med varmeapparat i bil når det er vinter i Norge. Og jeg savner ikke lekkasjene. Lydnivået er behagelig lavt i min Rover, i det hele er komforten av en annen verden. Aldri før har jeg hatt en så rask bil (- hvordan er da V8-versjonen?), og den gjør det lett for en skarve lærer å føle seg atskillig høyere på strå enn det han er. Men siden jeg absolutt ikke er noen bilmekaniker, er jeg selvsagt litt engstelig for hva slags feil og mangler som vil dukke opp. Jeg har forstått såpass at få biler er så enkle og oversiktlige som en Minor, aller minst en P6 Rover. Og når det gjelder utseendet, er det

greit. Jeg forsikret ham om at en Rover er mye raskere enn en pinnebil, nesten som en rakett, og alle protester forsvant. »Roger'n er en rakettbil,« forkynte han. »Hensikten helliger midlet«, mumlet jeg.

Jeg, men fronten er litt for mye 70-talls hai for min smak. Men folk snur seg etter meg fremdeles, om enn ikke så mange, så min forfengelighet får sitt. Og heldigvis en den umiskjennelig britisk.

Ved lanseringen ble P6'en erklært verdens sikreste bil, noe jeg håper jeg aldri behøver å få demonstrert, men bedre enn en Minor får jeg tro den er om uhellet skulle være ute, og følelsen av soliditet er i alle fall en helt annen. Det bløte klikket når dørene lukkes forsiktig, kan man leve lenge på!

Det går an å gjøre seg mange tanker om en bils pris og egentlige verdi. Morris Minor blir aldri noen eksklusiv bil, og heller ingen virkelig dyr bil. Likevel er det rart at prisen jeg fikk for min, gjorde meg i stand til å kjøpe en bil som er større, mer komfortabel og rask, atskillig mer teknisk avansert, med minst like gode kjøreegenskaper og i antagelig omtrent samme

stand. Uten ekstra utlegg fikk jeg til og med profesjonell overhaling av tenning og forgassere, overhaling og skifte av girkasse, nye støtdempere og fullstendig understellsbehandling. Det er ikke tvil om hva som gir mest bil pr. krone! »Men sjarmen, da,« hører jeg dere si, »og Minorens personlighet!«. Ja, jeg innrømmer at gammel bil ikke bare handler om fornuft. Det handler kanskje like mye som noe annet om å gi det irrasjonelle plass i en alt for fornuftig verden. En Rover er ikke en Minor, og alt kan ikke måles. Romantikeren i meg ser at noe er tapt.

Så er det da håp for den frafalne? Til mitt forsvar må jeg si at jeg fremdeles har min Wolseley 6/80, Minorens største storebror (eller fetter?) ved lanseringen i 1948. Og jeg må da tro at det også senere vil være muligheter for å få tak i et eksemplar av Issigonis' lille perle. Jeg vet til og med om en, en liten, sort 2-dørs. Den står på ønskelisten. Men jeg må nok rydde i garasjen først. Har noen lyst på en 1933 Austin Seven, kjærlig nedplukket til eske- og bæreposestadiet? Eller blir jeg ekskludert fra Minorklubben før den tid? ■

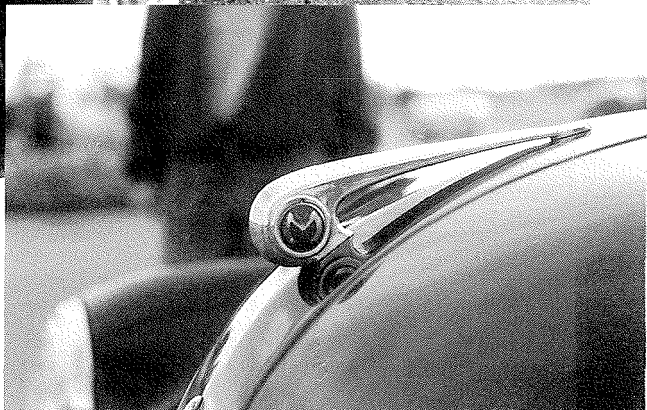
Jørn Jakobsen

Morris Minor

2-dørs

1956







En af de smukkeste små Morris'er

Jørn Jakobsen

Jeg fik nok et kærligt forhold til dem fra min barndoms gade. Det var nemlig her som så meget andet det hele startede. Her var et udlejningsfirma »Biler u/ fører« ja sådan hed det dengang. De havde en masse af disse i mange farver, bl.a. en som min sorte, den vanlige grå, grøn og så en i en meget sjældnen kulør, nemlig bordeaux, husker jeg meget tydeligt. Og så var de alle med delt fronttrude, bemærk lige det! De havde selvfølgelig også store-søsteren, Oxford'en i en grøn farve.... foruden alle de andre Austin A35, A40, og Ford Popular.

Jeg fandt, de behandlede dem dårligt. De stod ude hele året, blev nødtørftigt vasket, aldrig poleret... altså aldrig kælet for. De var udsat for det modsatte køn kørte i dem, og de kom sent hjem med buler i skærmene.... længere nede i gaden, var der en der en som blev behandlet på behørig vis, den blev plejet meget... meget bedre end hans kone. Den kom ikke ud i regnvej, havde egen garage, blev masseret og nusset... poleret om man vil, stod derfor ofte til beskuelse i gaden om søndagen, der var nok lidt af en excibisionist i den. Se det

fandt vi var den rette behandling for et familiedlem, det bliver de jo ved nærmere bekendtskab... de har jo sjæl!

Nå, men inden den lille sorte kom ind i mit liv, havde jeg selvfølgelig en sjælden og dejlig Ford A 1929 Sports Coupé. For dem som ikke er bekendt med hvad en Sports Coupé er, kan jeg fortælle, at den er med en forloren kalesche, sidedøren er fra sedan'en og med barnevognsstivere på siden, den er 2 pers. og kaleschen kan ikke slås ned, på denne vogntype.

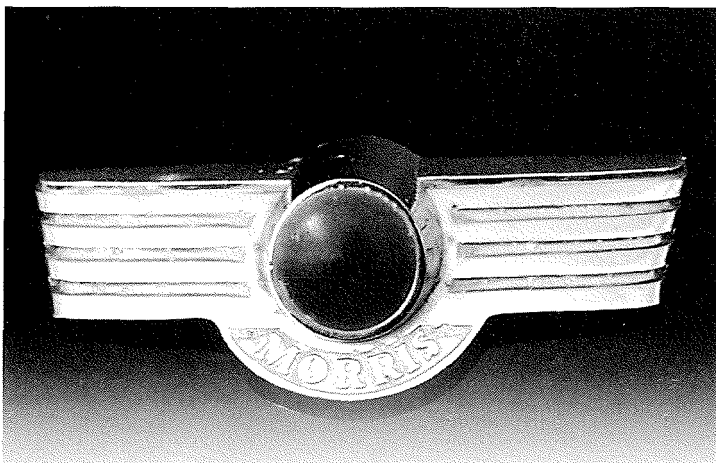
En af vennerne mente det ville være bedre med en vogn med en større brugsværdi. Det tyggede jeg lidt på, og spurgte herefter så de lærde og fornuftige mennesker jeg kendte.

Alle sagde... en lille Morris, gerne en af dem før 1000'erne, for dem er der ikke mange af, og det var jo rigtigt nok, kan vi se på alle de misundelige blikke vi møder i vor daglige færden.

Som følge af sin mørke kulør, sit højtidelige udseende, har den da også indtaget pladsen som »Direktionsvogn« og det på trods af at en sådan nok skulle have været 4-dørs, men det er der blevet dispenseret fra idet



vor direktionsformand er en rask og fyrig fyr der elegant bare lige springer om bagi uden antydninger... han har aldrig nævnt dette!



Fra første færd, er jeg kommet til at holde utrolig meget af denne lille sorte sag... og alligevel har jeg villet sælge den. Det kan man bare ikke... for hvad gør man som en dag jeg havde nævnt det og hvor den lige var blevet kørt ud af garagen, hvorefter den klemte mig op af garagedøren, og gav sig ikke før jeg med hånden på rette sted forkyndte at det overhovedet ikke var på tale.

- Den har selvfølgelig sine forpligtelser, som følge af at den er direktionsvogn, den repræsenterer os altid på bedste vis ved diverse receptioner etc. Den er blevet for evigt på kort, her med direktionsformanden ved rattet.

Eller den dag vor aftale blev lavet om fra Vejle til Kolding, hvorfor jeg så ville

tage vor nye Citroen der stod ved kontoret på Strandvejen. På vejen herud viste den lille sorte sig... som var den forsynet med turbo, der blev ikke skiftet, og den forøgede afstand betød kun at vi kom 10 min. for sent og det var da flot - ikke. Og sådan er den bare hele vejen igennem, den gennemskuer ens tanker... så man overgiver sig.

At komme tilbage i en vintagevogn, jamen det har vi slet ikke temperament til mere.

Lidt tilfælles med 1000'erne har den dog, for motoren er herfra, det taler vi bare ikke så højt om, for det er sejt at køre fra Brian i krydsene, det kan vi når vi starter i 2. gear.

Om dens køreegenskaber, så må jeg sige, den uoriginale motor klæ'r den, den

er hurtig, og reagerer kvikt på alle informationer. Og det forventer man faktisk af vognen fra første færd man

sætter sig ind bag rattet. Den virker sikker på de smalle hjul, og står nogenlunde fast. Der er faktisk bedre sæder i den, end en 1000'er, de buer lidt i siderne, som gør man sidder bedre. Udsynet bagud er ikke det bedste, men som direktionsvogn er det faktisk perfekt, en direktion skal ikke være for fremtrædende... heller ikke i trafikken.

Jow' rigtigt opfattet, vi holder utroligt meget af hinden, den er så sød... altid, og så kan den tåle den lidt barske behandling, som vor direktionsformand udviser... men nu er han jo også behængt med 4 poter.

Vort forhold har nu varet i ca. 14 år... så det er det, der har varet længst af alle dem jeg har været involveret i... og det er mange.



Åbningen af Storebæltsbroen



I slutningen af marts 1998 udsendte Samrådet invitationer til alle danske veteran-køretøjsklubber om tilmelding til den officielle åbning af Storebæltsbroen søndag den 14. juni 1998.

Vi forventer at opstille veteranoptog på begge sider af broen, og vi har foreløbig begrænset antallet til ca. 200 veteranbiler og ca. 200 tohjulede veterankøretøjer fra hver side.

Formålet er at vise det bredest tænkelige udsnit af vejtransportens motorhistoriske udvikling i dette århundrede frem til 1972.

Fristen for tilmelding var den 1. maj 1998.

Den officielle åbning starter kl. 11.00 med dronning Margrethes ankomst til betalingsanlægget i Halskov. På en scene ved opkørslen til selve broen vil der herefter være taler af statsminister Poul Nyrup Rasmussen og trafikminister Sonja Mikkelsen, og der vil være forskellig underholdning med bl.a. en uropførelse af »Brosangen«, hvor bilfærgernes horn indgår som en del af musikken.

Efter underholdningen kører dronningen over broen fulgt af busser med gæster, luftballoner og vores veterankøretøjer. Det hele foreviges af DR TV og TV2 og forventes at vare til kl. 14.00.

Broen åbnes først for almindelig trafik omkring kl. 22.00.

Deponeringsordningen

Ved sidste Nyhedsbrev orienterede vi om, at SBI havde accepteret, at ejere af biler, som blev indkaldt til periodisk syn de næste par måneder, i stedet valgte at deponere bilens nummerplader hos forsikrings-selskabet, indtil bilen er klar til syn.

Vi kan oplyse, at ordningen nu er permanent.

Hvis man ønsker at bruge deponeringsordningen, skal ejeren skriftligt henvende sig til:

Statens Bilinspektion
Bookingafdelingen
ATT.: Christine Ebbesen
Postboks 1001
2650 Hvidovre.

Ejeren vil herefter modtage et brev fra SBI's Bookingafdeling vedlagt en »Erklæring vedrørende deponering af nummerplader«.



Ejeren skal sørge for, at forsikringselskabet udfylder erklæringen, og at den herefter sendes til Statens Bilinspektion.

Når nummerpladerne senere igen udleveres fra forsikringselskabet, har ejeren

1 måned til at få synet og godkendt køretøjet. Forsikringselskabet skal meddele SBI, når pladerne udleveres.

Ejeren får ikke en ny indkaldelse men skal selv sørge for at bestille tid til synet. HUSK at bestille tid til syn i

god tid, så 1 måneds-fristen overholdes!

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

Sorte emalje-nummerplader

Emalje-nummerpladerne fortsætter deres fremgang.

Der er nu indgået knap 500 bestillinger på disse historisk korrekte nummerplader.

Leveringstiden er fortsat uge 19/1998



for de plader, der blev bestilt i starten. For nye bestillinger vil leveringstiden være ca. 3 uger.

Samrådet har den 6. april

1998 skrevet til den nye trafikminister Sonja Mikkelsen om et problem med de nye historisk korrekte nummerplader. Det har desværre vist sig, at Trafikministeriets embedsmænd har haft den opfattelse, at man ikke kan få det oprindelige registreringsnummer, selv om man er i stand til at dokumentere dette.

Vi har forsøgt at forklare, at hvis man giver køretøjet det oprindelige nummer, så må det naturligvis være det mest tidstypiske nummer dette køretøj kan få. Der er ikke tale om, at man indfører »ønskenummerplader« ad bagvejen, idet ejeren hverken har valgfrihed med hensyn til bogstav- eller talkombinationer.

Vi afventer nu i spænding ministerens svar, idet vi har kendskab til, at der p.t. er 32 ejere, som har sat deres bestilling af nummerplader i bero på dette.



Bilparkens alder

Vi mener normalt, at Danmark har de ældste biler kørende på gader og veje.

Det fremgår af en undersøgelse, som er lavet af EU's Euro-Info-Center i samarbejde med Madrids Industri og Handelskammer, at Grækenland har rekorden med de ældste køretøjer. Halvdelen af de græske biler er indregistreret før 1987.

Efter Grækenland kommer Finland og Sverige, hvor h.h.v. 44% og 43% er indregistreret før 1987.

I Danmark er 42% af de gamle biler fra før 1987.

Gennemsnitsalderen i EU ligger på 30% fra før 1987.

Danmark har EU's yngste buspark!

EU-gennemsnittet ligger på godt 38% busser, der er mere end 10 år gamle. Men Danmark har kun 29% busser, der er fra før 1987.

Når det handler om lastbiler og varevogne, ligger Danmark midt i feltet.

Vi har derimod EU-rekord i gamle motorcykler. 70% af de danske motorcykler er fra før 1987, hvor EU-gennemsnittet ligger på knap 42%!

Problemerne med den nye bilsyns- ordning

Som det er fremgået af TV og dagspresse, har der været problemer med alt for lange ventetider hos Statens Bilinspektion (SBI) efter indførelsen af de periodiske syn.

Det har især været vanskeligt at få tid til et almindeligt ejerskiftesyn.

Det har medført, at trafikministeren har ændret registreringsbekendtgørelsen (§ 100, stk. 1, 4. punktum), således at det med øjeblikkelig virkning er indført, at SBI kan udsætte indkaldelsen til periodisk syn i op til 6 måneder. Det gælder dog kun i

1998! Herefter gælder den almindelige regel om, at SBI kan fastsætte den seneste frist for fremstilling af køretøjet til syn i tidsrummet fra 2 måneder før til 3 måneder efter datoen for første registrering (månedsdatoen).

På denne måde regner SBI med, at der i løbet af kort tid igen vil være en normal bestillingstid til de almindelige ejerskiftesyn, der nu har hobet sig op.



Resultatet af spørgeskemaerne

Lars Genild

I efteråret 1997 udsendte Motorhistorisk Samråd et spørgeskema til de mere end 15.000 medlemmer af de tilsluttede klubber. Resultatet af det udsendte spørgeskema er nu endeligt færdigt, og jeg vil her benytte lejligheden til at takke dem som gjorde sig den ulejlighed, at udfylde og indsende skemaerne. Der skal naturligvis også lyde en tak til alle dem der ikke indsendte skemaet, uden dem havde resultatet ikke været fundet endnu.

I alt 1.537 skemaer blev returneret i udfyldt stand, hvilket svarer til en svarprocent på 9,9. Hvis man tager hensyn til den mængde klubmedlemskaber som de indsendte skemaer repræsenterer (over halvdelen af de indsendte skemaer, er fra medlemmer, der er medlem af mere end en klub) er der svar fra 2.577 medlemmer hvilket svarer til en svarprocent på 16,6. Alt i alt en svarprocent, der skulle være repræsentativ for hele mængden.

Generelt set kan man konkludere flere ting ud fra statistikken. Kigger vi lidt på den gennemsnitlige tilbagelagte årlige distance, finder vi her lidt interessant stof til eftertanke. Indenfor bilkate-

gorien tilbagelægges gennemsnitligt lidt over 2000 km årligt, og mere end halvdelen af køretøjerne, målt i antal styk, tilbagelægger mindre end 1000 km årligt.

For motorcyklernes vedkommende bliver der gennemsnitligt kun kørt lidt over 1000 km årligt, og hele 73% af motorcyklerne tilbagelægger mindre end 1000 km på et år. Faktisk er det her kun to procent der kommer op på mere end 5000 km årligt. Dette sammenholdt med at medlemmerne i snit har tæt ved to cykler per næse (og to uindregistrerede) må gøre det yderst attraktivt at lave forsikringer for den nævnte gruppe.

Ser man nærmere på køretøjerne over 35 år, og vægtafgift, burde denne nok snarere ligge på mellem 7 og 10% frem for de nuværende 25%, med henholdsvis 1.370 km for biler og 1.021 km for motorcykler som årlig gennemsnitlig kørt distance.

Måske af samme årsag er der en kraftig tendens til, at folk synes, at MhS skal koncentrere sig om de mere omkostningsminimerende faktorer, så som nedsættelse af afgifter og forsikringer.

På den grønne gren, vinder knallerterne suverænt med





Resultatet fra "Bil-spørgeskemaer":

Køretøjer	Til 1920	21-30	31-40	41-53	54-63	64-68	69-73	Samlet
Personbiler	Stk.	9	194	203	97	369	242	1368
	Km	3500	185250	200750	102250	716250	630250	923596
Gennemsnit								
	Km	389	955	989	1054	1941	2604	3636
< 1.000 km								
	%	89	71	71	67	54	42	33
< 2.000 km								
	%	100	91	88	87	69	61	46
< 3.000 km								
	%		96	95	92	81	74	57
< 5.000 km								
	%		98	100	100	90	87	70

Antal Skemaer: 708 Σ Svarprocent: 6,5%

Antal uindregistrerede køretøjer: 1098 stk.

Antal medlemskaber i Danske Veterankøretøjsklubber i 1996:

1.: 365 2.: 212 3.: 68 4.: 12 5.: 3 6.: - >6.: 1

Hvad mener du MhS skal arbejde med i fremtiden: (højest tre krydser)

Miljøspørgsmål:	167
Nedsættelse af registreringsafgift:	357
Emaljenummerplader for veteraner:	261
Veteran forsikringer:	378
Nedsættelse af vægtafgift:	501
Andet:	
Fritagelse for periodisk syn:	102
Færre restriktioner og regler:	37
Én plade til flere køretøjer:	19
Ingen katalysator:	14
Bedre samarbejde mellem klubberne:	-
Ét årstal til alle grænser:	8

Hvilken slags benzin anvender du:

Grøn:	156
Rød:	558
Ekstra tilsætningsstoffer:	57

33% på den grønne benzin. Antal mæssigt er der dobbelt så mange bilister på grøn benzin som der er motorcykler, til gengæld er der dobbelt så mange motorcyklister som bilister, der prøver at rette op på benzinen mangler, med et eller andet fluidom.

Lidt over fem procent har et håb om, at vi kunne få lov til at beholde vores køretøjer og køre i/på dem, uden at blive forulempet af forskellige love og regulativer. Da dette forhold ikke var under en af »kasserne« men et udtryk folk selv har måtte udtrykke som et ønske, må det med rette ses som et udtryk for en stigende bekymring.

Med automobilbranchens

sidste nye »miljøforslag« om yderligere afgift på køretøjer uden katalysator i baghovedet, virker folks bekymring nu ganske forståelig

Nogenlunde samme for-

hold hersker omkring periodisk syn, hvor ikke færre end 12% af motorcykelfolket har udtrykt bekymring desangående.





Tænk globalt - handel lokalt

Simon Marsbøll

Landsbyen havde A.K. Nielsen en købmandsforretning. Det var en butik af den gode gamle type, hvor stort set alt var på lager. Også de sjældne varer, som der kun blev solgt ét eksemplar af om året, men som ikke desto mindre var helt nødvendige en gang imellem. Det kunne jo ikke nytte noget, hvis gamle Anne i kæret f.eks. ikke kunne få en ny væge til sin petroleumslampe, når den gamle var brændt ud. Så gjorde det ikke så meget at købmanden satte lidt penge til på sit lager af væger, og at de optog hyldeplads ude i baglokalet, hvor der lige så godt kunne ligge varer, der gav en større omsætning. Alle de sjældne varer solgtes til en alt for lav pris i forhold til udgifterne med at skaffe dem eller enddog få dem produceret specielt, men skulle kunderne have råd til at købe dem, måtte fortjeneren flyttes til de mere almindelige varer, så de blev lidt dyrere.

Det var også en butik, hvor service var i højsædet. Det hang simpelthen sammen med købmandens og personalets engagement og

interesse i lokalsamfundet. Kunne man ikke få låget af rødbedeglasset, var der altid hjælp at hente i butikken. De gav også gode råd til byens beboere, når de skulle bage et brød eller lave sovs for første gang. Alle varer kunne naturligvis leveres samme dag, og skulle der være et æg eller en flaske, der var gået i stykker - eller som bare ikke duede - så fik man selvfølgelig varen byttet uden problemer.

Om sommeren, når byens beboere holdt fester, gav købmanden tit en gave eller to til aftenens lotteri, og én gang om året holdt han selv en fest, hvor alle landsbyens borgere var inviteret. Da landsbyen havde jubilæum var det også købmanden, der gav den største og fineste gave.

Det skete mange gange om året, at forbipasserende fra andre byer, blev så begejstrede for købmandens forretning, at de valgte at slå sig ned i byen, der efterhånden voksede sig temmelig stor. Joh, købmandsforretningen var meget vigtig for det lille lokalsamfund.

Men på et tidspunkt opdagede nogle af landsbybeboerne, at der var et storcenter, som handlede med



nogle af de samme varer som købmanden. Storcentret lå ganske vist meget langt væk, og de talte et sprog, som var vanskeligt at forstå, men priserne på de mest almindelige varer var lavere end hos købmanden i landsbyen. Det var fordi storcentret slet ikke havde de sjældne varer på lager, og de brugte heller ikke tid på service, for tid har jo altid været lig med penge - man blev betragtet som idiot, hvis man ville have hjælp til at løsne låget på rødbedeglasset.

For at spare penge begyndte nogle af landsbyens beboere at få varer sendt direkte fra storcentret. Der var efterhånden mange eksempler på beboere, der modtog forkerte eller defekte varer, men det talte man ikke om i landsbyen, for ingen brød sig om at give indtryk af at være taget ved næsen - sådan har mennesker jo altid været. Men når det gik godt holdt man sig selvfølgelig ikke tilbage med at fortælle hvor billige varerne havde været i forhold til købmanden, og hvor dygtig man havde været til at spare penge - for sådan har mennesker jo også altid været.

Flere og flere begyndte at

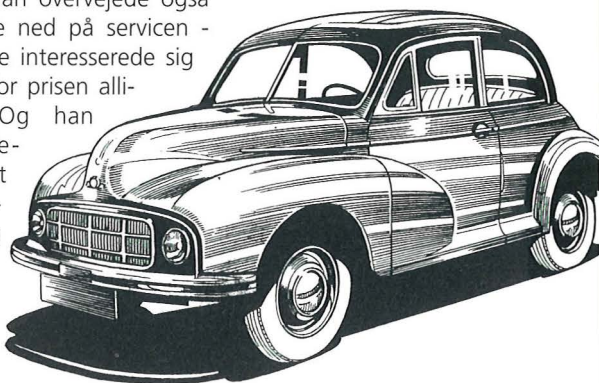
handle i storcentret. Hvis en eller to af varerne ikke var i orden, så kunne man jo altid købe dem hos den lokale købmand, selvom de var lidt dyrere. Folk brugte mange penge på at få sendt varerne fra storcentret, og det var lige meget, at det tog meget lang tid at få tingene - bare de var billigere.

Hjemme i landsbyen solgte købmand Nielsen nu ikke så mange varer mere. Joh, de sjældne varer, som han ikke tjente penge på, tværtimod, solgte som de altid havde gjort. Der var efterhånden flere og flere kunder, der sagde han var for dyr, men de ville stadig gerne have gratis råd og vejledning - det kunne de nemlig ikke få i storcentret.

Købmanden måtte gøre noget, for indtjeningen blev for lille. Han overvejede at stoppe salget af de sjældne varer, som han satte penge til på. Han overvejede også at skære ned på servicen - kunderne interesserede sig jo kun for prisen alligevel. Og han overvejede kun at koncentrere sig om de varer,

der var størst omsætning på, nemlig de samme som man kunne få i Storcentret, selvom de ofte var af tvivlsom kvalitet. Han opgav helt at overtale flere fremmede til at slå sig ned i byen - de ville jo alligevel begynde at handle i Storcentret, når de først havde talt med landsbybeboerne. Og gaverne til festerne var det helt slut med.

Hvad købmand A.K.Nielsen's overvejelser kom til at betyde for landsbyen og dens beboere, finder vi ud af i næste afsnit af historien. Må gamle Anne smide sin petroleumslampe ud og få indlagt moderne elektricitet? Hvordan lærer unge mennesker at lave sovs og bage brød? Bliver festerne nu mere kedelige? Gå ikke glip af næste afsnit af denne spændende historie, der bringes i NORMINOR om 10 år.....





Vær med til at styrke vort blad

Det er faktisk ikke så let, som mange måske tror, at lave et helt nyt klubblad... at skabe et design, der signalerer stil, uden at virke anstrengt eller for fint. At finde den rette typografi og opsætning der er med til at skabe en typografisk balance og helhed, samt ikke mindst en optimal læsbarhed.

Det kræver en ekstraordinær arbejdsindsats, og takket være et perfekt team work, blev alle idéer modtaget med en entusiasme... så vore fax'er var rødglødende, når siderne blev færdige for så at skulle igennem vor fælles kritik, for at opnå det mest perfekte resultat. - det var nemlig det vi gik efter begge to, og vi finder da også resultatet er lykkedes.

Og dejligt var det da også, at modtage positive tilkendegivelser for alle vore anstrengelser... dejligt at nogen kunne se det!

Men det er vigtigt, at alle er med til at aflevere stof til bladet af forskellig art.

Med månedens bil, lægges der op til at

præsentere din vogn på en ny, anderledes og spændende måde. Det kræver at I leverer et materiale til denne serie, gerne fotografier af bilen fra forskellige vinkler som I nu finder den mest spændende. Jeg ønsker at alle modeller skal repræsenteres, og tro nu ikke, at en varevogn skulle være mindre interessant end f.eks. en cabriolet. En original varevogn eller pick-up er repræsentanter for andre sider af en lille Morris... den kommercielle del, og den er ligeså vigtig at få repræsenteret på rette vis.

Så kom ud af starthullerne og vær med til at supplere bladet med det nødvendige materiale... hvide sider er der ikke meget ved at se på vel... og det haster.

- er du ikke verdens bedste fotograf eller for den sags skyld tekstforfatter, ja så kan vi godt leve med det. Men derfor kan vi jo godt gøre noget ud af det alligevel!

Hilsen
Jørn Jakobsen



Spørgsmål til Morris Doktoren.

Min Morris Traveller fra 1970 har den idé, at den trækker til højre, hvis jeg kører over en bakke og hjulene går nedad. Modsat hvis jeg kører ned i en lavning og hjulene går opad, så trækker bilen til venstre. Hvor skal jeg lede efter fejlen?

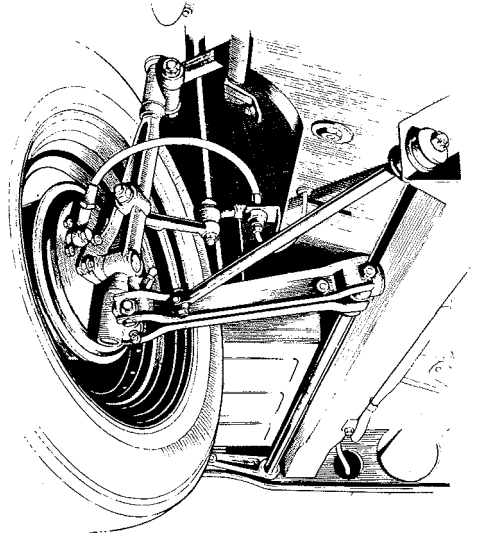
PS. Det er ikke en løs bagaksel!

John Jensen.

Svar til John Jensen.

Det er noget af en opgave du stiller mig. Der er da heller ingen grænser for hvad en Morris kan finde på. Jeg ved efterhånden en del om Morris 1000, men desværre ikke alt. Jeg kan dog stille dig en næsten 100% sikker diagnose. Det er et sted mellem den forreste og den bageste nummerplade at der er noget galt. Nå spøg til side - jeg vil gerne se bilen, hvis du ikke selv kan finde fejlen, men her er et par idéer. Min første indskydelse er også bagakslen. Er du 100% sikker på at dine bespændinger ved bagfjedrene ikke er løse? Det giver sig normalt udslag i at bilen trækker til den ene side når man giver gas og til den anden side når man slipper speederen.

Ellers ville jeg kaste blikket på styrtøjets indstilling. Forhjulene skal spidse lidt. I følge værkstedshåndbogen 2,5 mm. Dette er når man kører på diagonaldæk. Du kører sandsynligvis med radialdæk, så skal den spidse 1 mm. Skræver bilen på forhjulene kan det føles som bilen løber lidt fra side til side. Det kan muligvis også skyldes at castorvinklen (den der får bilen til at selvoprette) ikke er stor nok, eller e.v.t. er uens.



Jeg har været ude for, at en bil jeg fik ind til reparation her på værkstedet, var stillet så skævt i styrtøjet, at der var 3,5 cm forskel fra midten af baghjulet til midten af forhjulet, når vi målte i højre og venstre side. Det viste sig at ejeren havde købt nye skråstivere med hjem fra England. De var uens i længden og alt for lange, således at styrbolten der skal hælde bagover for oven (positiv castor), stod forover. Vi udskiftede skråstiverne med nogle gode brugte og problemet var løst!

Peder Mikkelsen.



Løsning eller idéer om inderskærme søges

Er der nogen i klubben der har lavet eller købt inderskærme, og hvor kan man evt. købe dem? Vi går og pusler med tanken om at montere inderskærme, da det må være en god idé, for at bevare vores gode Morris'er. Selvfølgelig kan man diskutere om det er originalt eller ej!

Karla og Erik Pedersen

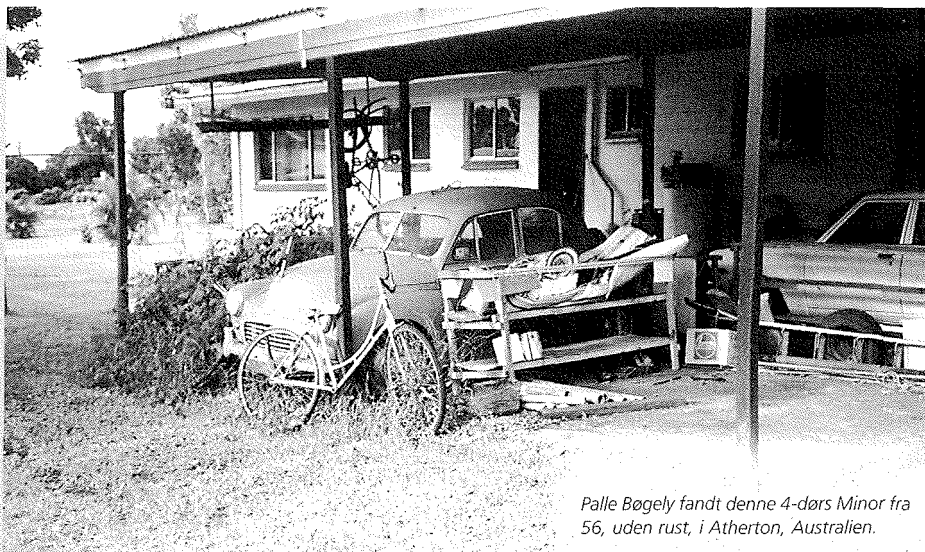
Svar til Karla og Erik Pedersen

Det er efter min mening en rigtig god idé at montere inderskærme. Jeg kan anbefale at man får eftermonteret inderskærme, evt. i

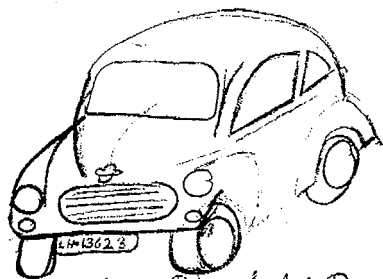
forbindelse med en undervognsbehandling, da de forlænger skærmenes levetid. Lygterne vil også få en væsentlig længere levetid. Ligeledes kan jeg anbefale at man bruger dem selv om man kører med glasfiberskærme, da de vil beskytte glasfiberen mod stenslag. Det giver nogle grimme stjerner i lakken hvis en sten bliver slynget op af dækkene - det er der mange der har oplevet.

Jeg mener at vide at inderskærmene kan købes hos Nordisk Morris Minor Lager. Der er også nogle undervognscentre der selv laver dem. Får i problemer med at skaffe dem, er i velkommen til at ringe til mig, så skal jeg hjælpe jer med at finde dem.

Peder Mikkelsen



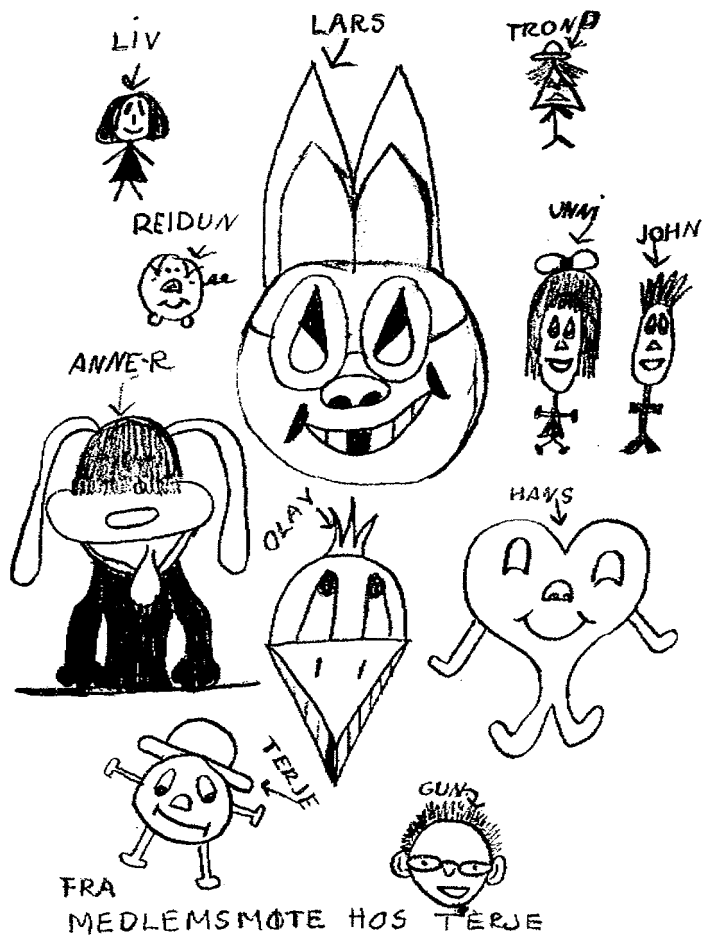
Palle Bøgely fandt denne 4-dørs Minor fra 56, uden rust, i Atherton, Australien.



Anne-Ragnhild Bjørge
11 år

Anne-Ragnhild Bjørge var med til medlemsmøde i Oslo-gruppen, hvor hun havde stor morskab af at tegne de fremmødt

30



KØB & SALG



SÆLGES

Morris Minor 1000 super, årg 69, skal synes og restaureres, en del arbejde. Bilen har kørt 151000 km. Er på sorte plader, vægtafgift og forsikring er betalt 4 mdr. frem.

Pris: 6.800 kr.

Henv.: Søren Lundsteen, Stensagervej 8, Sdr. Bork, 6893 Hemmet, tlf. 75 28 08 07.

Morris Minor 1000 2-dørs, årg. 68. Sorte plader. Lidt rust ved forskærme. Ekstra elektriske dele. Ekstra motorblok. Hovedcylinder skiftet for 1 1/2 år siden. Motor renoveret for 5 år siden.

Henv.: Ida Rolff-Petersen, Suldstedparken 15, 9381 Suldsted, tlf. 98 26 08 10.

Morris Minor 1000 2-dørs, årg. 61, rød. Fremstår i fin stand. Sælges for højeste bud.

Henv.: Carsten Eskildsen, Vinkelvej 14, 6710 Esbjerg V, tlf. 75 11 59 74 eller mobiltilf. 40 53 97 50.

Morris Minor 1000 2-dørs, årg. 58. Original grøn. Nyt ledningsnet. Renoveret motor m.m. Pæn og velholdt. Nysynet. Pris: 33.800 kr.

Morris Minor 1000 2-dørs, årg. 67. Skal synes. Prisdid: 6.500 kr.

Morris Minor 1000 Pick-up med originalt lad. Alle karosseridele til renovering medfølger. Komplet nye bremses, nye spindler og ledhuse er monteret på bilen. Pris: 15.000 kr. (Sælges for klubmedlemmer).

Henv.: Morris 1000 Specialværksted Peder Mikkelsen, Pejrupvej 30, 5560 Årup, tlf. 64 47 26 04.

Morris Minor 1000 Traveller, årg. 70, bordeaux rød, nysynet med træk. Renoveret i 95. Mangler lidt finish. Prisdid: 30.000 kr.

Henv.: Lone Pedersen, Lindehaven 1, 5270 Odense N, tlf. 66 18 58 57.

RESERVEDELE

Metal skærm, højre bag (gl. model), nylakeret Trafalgar Blue 850,00

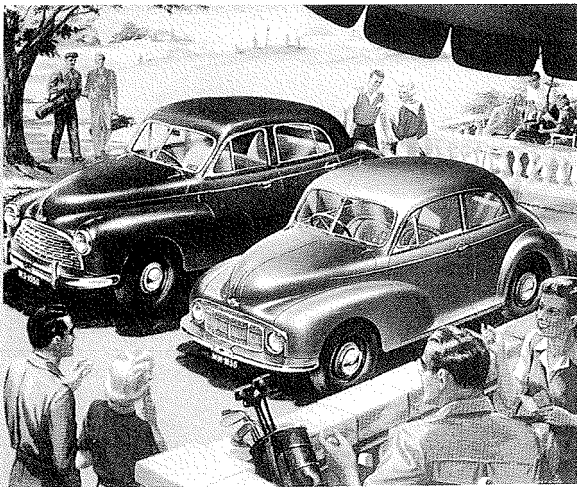
Metalskærm, højre for, skal svejses lidt 450,00

Bagklap 99,50

Bagskærm 88,00

Henv.: Karla og Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev, tlf. 97 57 16 00 (bedst efter kl. 16.00).

Palle Bøgely har sendt os dette postkort fra Australien



Two Hits are better than one!

MORRIS
MINOR & OXFORD

It's hard to say if one Morris has made a greater hit or if we're to feel agreement. But here we have two leading models from the history of Morris Motor Cars - the MINOR and the OXFORD. Both represent very interesting design achievements of their time. The "smaller" was produced from 1948 to 1966 and the "bigger" from 1952 to 1966. Both are still popular today. Both are still popular today. Both are still popular today. Both are still popular today.

MORRIS OXFORD 1600, 1600
1954-55, 1956-57
MORRIS MINOR 1000, 1000
1954-55, 1956-57
MORRIS OXFORD 1600, 1600
1954-55, 1956-57

MORRIS CARS ARE SOLD AND SERVICED BY AUTHORISED HUFFIELD DISTRIBUTORS AND DEALERS THROUGHOUT AUSTRALIA



HUFFIELD (AUSTRALIA) PTY. LTD. VICTORIA PARK, ZETLAND, N.S.W.

