

NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Nr. 1 - Jan. - Feb. 2001 - 24. årg.



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

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

Stiftet i Oslo
den 18. september 1978

Postgiro DK: 3 36 47 12
Postgiro S: 456 90 67-4
Postgiro N: 0806 191 0841
Fax: 86 86 57 74

NORMINOR

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

Formand Herluf Knudsen
Bjarkevej 7, 1. tv.
DK-5200 Odense V
Tlf. / Fax: 66 16 71 04
E-mail: hk@nmmk.dk

Næstformand Morten Westermann
Tværgade 42
DK-5750 Ringe
Tlf. 62 62 26 32
E-mail: mw@nmmk.dk

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

Sekretær Bendt Rasmussen
Silkeborgvej 142
DK-8000 Århus C
Tlf. 86 75 32 10
Fax: 86 75 32 85
E-mail: br@nmmk.dk

Kasserer Kim Kleis
Tobøl Mosevej 5
DK-6683 Føvling
Tlf. 75 39 86 56
E-mail: kk@nmmk.dk

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

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

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

Stof til bladet sendes til: Simon Marsbøll.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer er den 10. marts 2001.

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.
Møtstedet mai - sept.: Rodeløkken Kafe,
Bygdøy. Okt. - apr.: hos Terje Sunnaas.
Ring et av styremedlemmerne på forhånd i tefelle det er spesielt program

SVERIGE

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

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

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

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

Väst Sverige Erling Holmin,
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.
e-mail: svend.thorup@get2net.dk

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

Klubmøde: 1. tirsdag i måneden kl. 19.00, på skift hos medlemmerne.
Ring til kontaktpersonen på forhånd for nærmere information.



DANMARK

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

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

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

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

Als Poul Iversen,
Mosevænget 5,
DK-6440 Augustenborg,
tlf. 74 47 16 95.
mobil tlf. 40 34 54 62

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

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

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

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

Klubmøde: Sidste tirsdag i måneden kl. 19.00
Juni, juli og august, se arr. kalender
Resten af året i:
Medborgerhuset Pilegården,
Brønshøjvej 17, indg. B

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

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



Den opmærksomme læser vil have bemærket at Morten Westermann ikke længere er redaktør. Han er nu næstformand, og den tidligere næstformand er nu redaktør. Og distributør-posten er helt væk. Der er med andre ord sket nogle omrokeringer i bestyrelsen. Det har været for at få tingene til at hænge sammen i en periode, hvor der har været, og hvor der vil komme udskiftninger.

Flere medlemmer af den »gamle« bestyrelse har efterhånden været med i mange år, og der kommer et tidspunkt, hvor man gerne vil afløses. Faktisk gælder det næsten hele vejen rundt, men vi ville helst ikke byde en gruppe medlemmer, at de skulle overtage hele molevitten på en gang - det ville blive en barsk omgang. Det bedste ville være en glidende udskiftning over et par år, og det er vi så startet på som man kunne læse i NORMINOR nr. 5, 2000.

Men det betyder jo, at vi i løbet af forholdsvis kort tid skal finde tre afløserere mere, så hvis DU skulle have lyst til at prøve kræfter med et par opgaver eller en egentlig bestyrelsespost, så sig til. Den nuværende bestyrelse er sammensat af personer fra Esbjerg, Odense, Ringe, Århus og

Ikast, så geografien er ikke længere den samme store hindring som tidligere, selvom det da stadig er det smarteste, hvis du bor bare nogenlunde i nærheden af os andre.

I dette nummer er der fremsat et omfattende forslag til ændring af klubbens vedtægter. Der har været flere grunde til, at vi ville ændre på det, og du kan læse formandens bemærkninger inde i bladet. Der er også lidt teknisk guf fra Peder Mikkelson, en artikel om en meget bilglad mand og lidt om Morris'ens brændstofforbrug. Så det drejer sig vel bare om at få rundet denne min første redaktionsside af, så du kan komme videre. God fornøjelse.

Simon

Forsiden

Bendt Rasmussen og Jørn Jakobsen har besøgt Tommy Jensen i Vanløse. Det er der kommet en hel artikel ud af, som du kan læse på side 23.

Bagsiden

Ole Mortensen fra Frederikshavn har sendt os dette billede, som er taget ved Tversted

6
KALENDEREN**FEBRUAR**

Søndag den 11.
Årsmøde i Østjylland.
Tilmelding.
Østjylland

Week-enden den 17.-18.
Primustreff ved Stangebrøtt, Rømskog
Oslo

MARTS

Torsdag den 29.
Klubmøde kl. 19.30, Nygadehuset, Nygade 23, Aabenraa
Als og Sønderjylland

APRIL

Weekenden den 28.-29.
Oprydningssalg fra 10.00 til 16.00 i Oluf Søgårds hal-
ler. Køb det du mangler.
Oluf Søgaard

MAJ

Weekenden den 5.-6.
Veterantræf og stumpemarked på Backagården i Höör. Oplysninger på tlf.: 070/645 47 38 og 070/530 31 10 eller www.veteranbilssektionen.cjb.net

Weekend den 19.-20.
Udstilling og kræmmermarked på Tirstrup Flyveplads.
Tilmelding.
PR-gruppen.

Torsdag den 31.
Klubmøde kl. 19.30, Nygadehuset, Nygade 23, Aabenraa
Als og Sønderjylland

JULI

Week-enden den 13.-15.
Sommertræf, Stevningshus, Klipleve. Samme sted som Blå Sommer (spejder)
Als og Sønderjylland

AUGUST

Week-enden den 3.-5.
Minitræf. Program følger senere.
Als og Sønderjylland

Week-enden den 17.-19.
Eftersommertræf ved Nordisk Morris Minor Lager i Asferg.
Program følger senere.

SEPTEMBER

Torsdag den 27.
Klubmøde kl. 19.30, Nygadehuset, Nygade 23, Aabenraa
Als og Sønderjylland

NOVEMBER

Torsdag den 29.
Klubmøde kl. 19.30, Nygadehuset, Nygade 23, Aabenraa
Als og Sønderjylland



Har du ikke fået nogen kalender ?



Øv, der har været kludder i udsendelsen af kalenderen i år. Nogle af jer har »bare« fået den noget forsinket - det er vi selvfølgelig kedede af. Men 70 medlemmer har overhovedet ikke fået den, og det værste er, at vi kan ikke finde ud af, hvem det er. Vi bliver derfor nødt til at ulejligede dem, der ikke har fået en kalender, om at henvende sig til formanden, Herluf Knudsen. I kan skrive, ringe, faxe eller sende en e-mail - numrene står på side 2.

Øv, øv og atter ØV ! Og den er endda så flot.....

7

Oprydnings- salg

**Lørdag den 28 og
søndag den 29 april
kl. 10.00 til 16.00
begge dage.**

Nordisk Morris Minor Klubb, MG Club og Dansk Vintage Motor Club's medlemmer samt andre bilinteresserede inviteres hermed til oprydningsalg. 800 m² lagerhaller skal tømmes for brugte reservedele til hovedsagelig Morris Minor 1000. Stort set alle tænkelige dele plus nogle få urestaurerede Minormodeller vil

kunne købes til fordelagtige priser. Salget foregår ved halterne beliggende på adressen Gødvad Mælkevej 14.

Tag madkurven med og nyd den smukke natur ved gudenåen.

Med venlig hilsen
Ruthy og Oluf Søgaard
www.morris.dk





Udstilling og Kræmmermarked

Harry Olsen

Lions klub arrangerer udstilling og kræmmer marked på Thirstrup flyveplads 19/20 maj 2001. På pladsen vil der være aktiviteter bla. tivoli, formel 1, helikopterøvelse, bilsalgsumstilling af både nye og brugte, biltilbehørsdele mm. og i den forbindelse er Morris Minor klubben invite-

ret til at være med for at vise vores dejlige biler frem.

Da der fra arrangørernes side er en forespørgsel om ca. antal af biler, der er friske til at stille op, hører jeg gerne fra jer inden så længe.

Nærmere info hos Harry på tlf 62 63 21 31 eller mobil 23 29 61 08

Formanden har ordet

8

Herluf Knudsen

Så er vi startet på et nyt år. Håber at i alle kom godt ind i det. En af de første ting, styret bliver draget ind i, er generalforsamlingen, som jo nærmer sig med hastige skridt.

Indkaldelse til generalforsamlingen med rutebeskrivelse, indkomne forslag og dagsorden findes længere fremme i bladet. Der er ikke indkommet nogle forslag eller emner fra vore medlemmer, men fra styret er der forslag til ændring af vedtægterne. Grunden til de foreslåede ændringer er, at der har været mumlet lidt i krogene om, at vore vedtægter ikke er helt i tidens ånd. Vi fra styret deler denne opfattelse og finder os desuden ret så stavn bundne af

dele af vore nuværende vedtægter. Når man går ind i styret, med de nuværende vedtægter, kan man på det nærmeste få det indtryk, at det er en livstidsstilling, man går ind til. De nye vedtægter sætter folk på valg hvert andet år, og dette vil give rige muligheder for, at medlemmer med et friskt eller anderledes syn på sagerne kan komme ind og få indflydelse på, hvilke veje og mål klubben skal have. Vi har i forslaget også prøvet at tage højde for, at der til generalforsamlingerne ikke er den helt store tilslutning. Dette skyldes jo nok mest de store geografiske afstande.

Fra styret anbefaler vi de nye vedtægter, men er selvfølgelig klar til at køre videre med de gamle vedtægter, hvis de nye ikke skulle blive vedtaget.

Der vil som sædvanlig bli-



ve godtgjort bro/fægebilletter for kontaktpersoner.

Vel mødt til generalforsamlingen.

Som de fleste af jer nok har bemærket blev NORMINOR nr. 6 en del forsinket, beklageligt, men desværre en af de ting som kan ske.

Man kan i NORMINOR nr. 6 læse, at Morten Westermann er afgået som redaktør, og Simon Marsbøll har overtaget jobbet, dog hjælper Morten stadig med opsætning og trykning af NORMINOR. Lars Westermann er ligeledes trådt i baggrunden, og hans job er overtaget af vores sekretær

Bendt Rasmussen. Dette betyder, at der i styret er to medlemmer som har fået rigeligt at lave, og to medlemmer som har nok at lave. Jeg opfordrer derfor jer, vore medlemmer, til at komme ud af busken og gøre et stykke arbejde i styret. Et eller andet sted må der da sidde en eller anden med en lille (eller stor) redaktør i maven. Skulle vedkommende så tillige have en grafisk baggrund gør det heller ikke noget. Som følge af de først nævnte grunde har der været nogle få mindre indkøringsfejl, som vi håber hurtigt at få styr på.

Velkommen til år 2001.

Generalforsamling 2001

**I år afholdes
generalforsamlingen
søndag den 25.
marts klokken 13.00
på Svostrup Kro i
midtjylland,
Danmark.
Vel mødt !.....**

Nå, det var måske lige lovlig lidt at skrive om årets generalforsamling.....? Nogle undrer sig sikkert over, at det pludselig er en søndag, når det nu altid har været en lørdag. Men sådan er det altså blevet i år af flere årsager, bl.a. andre arrangementer på kroen, stumpemarked i Herning, bestyrelsesmedlemmers kalender o.s.v. Det er således ikke for at genere nogen, at det nu er flyttet.

Faktisk er der sikkert medlemmer, der arbejder i butik om lørdagen, som ikke tidligere har haft mulighed for at møde op i den anden ende af landet. De får muligheden nu. Til gengæld er det problematisk for vore venner i Norge og Sverige, som skal på arbejde mandag morgen. Og sådan kan man finde fordele og ulemper hele tiden, men fakta er, at vi dækker et meget stort geografisk område, og med de nuværende regler, kan vi ikke rigtig tilgodese alle. Det



er da også derfor vi foreslår nogle nye vedtægter, der giver mulighed for at sende en fuldmagt med et andet medlem til generalforsamlingen. Så er man repræsenteret, og ens mening spiller en rolle. De foreslåede ændringer finder du sidst i dette indlæg.

Der vil sikkert være medlemmer, der et kort øjeblik har glemt hvor Svstrup ligger (!). Som en service vil kortet sikkert kunne bruges. Det ligger ikke langt fra Silkeborg, og det vil de fleste kunne finde på deres eget kort. Sidste år var vi på Hvidsten Kro, der jo er en gammel kro med en spændende historie, og ejeren er faktisk medlem af NMMK. Og sådan er det også i år. Svstrup Kro er tudsegammel og

har gennem tiderne været vigtig i forbindelse med pramdragnin på gudenåen. Ejeren hedder Niels, har to grønne Travellere, og er selvfølgelig medlem af NMMK.



Her ligger Svstrup Kro



Ligesom sidste år vil der denne gang være mulighed for at indtage sin frokost inden generalforsamlingen starter. Denne gang bliver det buffet, og prisen bliver 118 Dkr. Drikkevarer betaler vi selv. For at få tid til det hele starter frokosten 11.30. Sådan noget skal planlægges med indkøb og det hele (f.eks.: kommer der nordmænd, så skal der købes flere øl ind end nor-



malt...hee, heee, heee). Nå, bortset fra al det fis, så bliver der en tilmeldingsfrist, og det er

mandag den 5. marts.

Det gælder også deltagelse uden frokost. Send besked om antal deltagere og om eventuel deltagelse i frokost til kasseren Bendt Rasmussen (adresse, telefon, fax, e-mail står på side 2). Du kan også tilmelde dig via hjemmesiden.

Dagsordenen bliver som følger:

1. Valg af dirigent og referent
2. Formandens berretning
3. Fremlæggelse af regnskab
4. Lokalgruppernes beretninger
5. Indkomne forslag og emner
6. Eventuelt.

Forslag til vedtægtsændringer fremsat af bestyrelsen:

Vedtægter.

Kap. 1: Navn og formål.

§ 1-1 Klubben er en sammenslutning af personer med interesse for bilypen Morris Minor. Klubbens navn er Nordisk Morris Minor Klubb.

§ 1-2 Klubben har til formål at bevare, samle oplysninger og udbrede interessen for bilypen Morris Minor, produceret ved Nuffield fabrikken i perioden 1948-1972. Formålet søges varetaget gennem blandt andet:

- a) Teknisk historisk information
- b) Formidling af annoncer og kontakter
- c) Arrangere løb og træf
- d) Varetage interessen overfor myndigheder og andre.

§ 1-3 Sammenslutningen er af idèel og upolitisk karakter.

**Kap. 2: Medlemskab**

- § 2-1 Ret til at blive medlem har alle som støtter klubbens formål.
- § 2-2 Styret godkender nye medlemmer.
Af praktiske hensyn skilles mellem A-medlem og H-medlem (husstandsmedlem).
- § 2-3 Alle medlemmer er valgbare til klubbens tillidshverv. Styremedlemmer skal være mindst 18 år. Stemme- og valgret har alle der har betalt kontingent til klubben i min. 3 måneder.
- § 2-4 Kontingent fastsættes af styret og betales ved indmeldelsen.
Kontingentet betales forud og gælder for et kalenderår. Kontingentet for det kommende år skal være betalt inden den 31. januar. Er kontingentet ikke indbetalt inden 1. april, betragtes medlemmet som udmeldt.
- § 2-5 Medlemmer der ved deres adfærd eller disposition skader klubben, kan suspenderes evt. ekskluderes af styret. Eksklusion kan ankes for generalforsamlingen.
- § 2-6 Udmeldelse af klubben skal ske skriftligt.

Kap. 3: Organisation

- § 3-1 Styret består af 5 medlemmer. Formand, næstformand, sekretær, kasserer og redaktør. Styremedlemmer vælges for 2 år. 3 medlemmer vælges lige år. 2 medlemmer ulige år. Styret konstituerer sig selv.
- § 3-2 Ved fuldstændig udskiftning af styret (hvis f.eks. styret flytter til et andet land eller landsdel) vælger det ny styre revisor mm. på førstkommande styremøde.
- § 3-3 Ved styreskifte skal det afgangende styre fremlægge midlertidigt regnskab for det overtagende styre for indværende periode.



- § 3-4 NMMK styrets ejendele og overskud i kassen overdrages det ny styre ved månedsskifte marts/april. Fragtudgifter belaster NMMK. Det afgående styre er ansvarlig for et eventuelt underskud i kassen.
- § 3-5 Styreperioden er 01-04 / 31-03.
- § 3-6 Formanden har den daglige ledelse af klubben. Styret leder og tager beslutninger i henhold til vedtægterne.
- § 3-7 Det siddende styre kan uden generalforsamlingens samtykke udskiftes med op til 50 %.
- § 3-8 Generalforsamlingen er NMMK's højeste myndighed og holdes hvert år inden udgangen af marts måned. Medlemmerne indkaldes skriftligt til generalforsamlingen minimum 1 måned før. Indkaldelsen skal indeholde mindst følgende dagsorden.
1. Valg af dirigent og referent.
 2. Formandens beretning.
 3. Valg af styremedlemmer.
 4. Fremlæggelse af revideret regnskab for godkendelse.
 5. Lokalgruppernes beretninger.
 6. Indkomne forslag og emner.
 7. Eventuelt.
- § 3-9 På generalforsamlingen afgøres alle afstemninger ved almindeligt flertal. Ved stemmelighed bortfalder forslaget. Foranstående gælder dog ikke vedtægtsændringer.
- § 3-10 stk. a: Ved afstemning på generalforsamlingen kan der bruges skriftlige fuldmagter. Der skal være en fuldmagt for hvert forslag eller emne der stemmes om.
- § 3-10 stk. b: Ved fuldmagt forstås: Bemyndigelse for anden til at handle i ens sted i et nærmere betegnet forhold. Fuldmagten skal gives udtrykkelig, det vil sige, detaljeret og skriftlig. Fuldmagtshaveren er forpligtet til at handle efter de givne anvisninger.



- § 3-11 3 medlemmer blandt de fremmødte vælges til valg-styre på generalforsamlingen. De har til opgave at påse at valget går som vedtægterne foreskriver det. Valgstyret tæller stemmesedlerne.
- § 3-12 Ekstraordinær generalforsamling kan indkaldes af styret eller hvis mindst 5% af medlemmerne ønsker det. Indkaldelsen skal ske senest 4 uger efter at ønsket er fremsat, og med mindst 4 ugers varsel med angivelse af de punkter som ønskes behandlet.

Kap. 4: Vedtægtsændringer

- § 4-1 Ændringsforslag til vedtægterne kan kun frem-lægges på en lovlig udlyst generalforsamling. Forslag indsendes til styret inden 10. december og ved-lægges indkaldelsen til generalforsamlingen.
- § 4-2 Hvis ændringsforslaget skal kunne godkendes på generalforsamlingen, kræver dette 2/3 flertal blandt de repræsenterede stemmeberettigede medlemmer. Hvis mindre end 5 % af medlemmerne er repræsen-teret skal forslaget til urafstemning.
- § 4-3 Hvis et eller flere af de repræsenterede medlemmer ønsker det skal forslaget ikke afgøres på mødet, men sendes til urafstemning.
- § 4-4 Ved urafstemning skal forslaget/ene sendes til alle medlemmer, med 3 ugers svarfrist, og anses som for-kastet, hvis det ikke opnår 2/3 af de afgivne stemmer. Der udnævnes en kontrolkomite, som bistår styret med optælling af stemmesedlerne.

Kap. 5: Opløsning

- § 5-1 Opløsning kan kun ske på ordinær generalforsamling med 2/3 flertal. Sammenslutning med andre forenin-ger anses ikke som opløsning. Ved opløsning skal klubbens medlemsliste og ejendele stilles til dispositi-on for teknisk museum eller en veteranbil-organisati-on som bedst mulig vil varetage og føre traditionen videre.



Teknisk brevkasse

Peder Mikkelsen har sendt os følgende indlæg, som vi straks iler med at viderebringe

Jeg har fået tilsendt nogle spørgsmål fra klubbens medlemmer, som har bedt mig om at svare dem personligt. Da jeg tror, at andre af medlemmerne kan få glæde af svarene, samt at nogle andre måske har erfaringer de vil delagtiggøre os i, har jeg valgt at svare gennem Norminor.

Jens E. H. Kjeldsen i Aalborg har sendt følgende spørgsmål.

Når man stiller ventiler, gør man det så, når motoren er kold (som der står i værkstedshåndbogen) eller gør man det, når motoren er varm? Jeg har talt med nogle, som trods værkstedshåndbogen, påstår at man gør det ved varm motor og at beskrivelsen i bogen skyldes en oversættelsesfejl. Men hvad er den rigtige metode?

Svar.

Jeg har altid lært at stille ventiler med kold motor. Og den med oversættelsesfejlen, har jeg aldrig hørt om før, men vil ikke bare afvise påstanden. Dog har jeg en del engelske værkstedshånd-

bøger liggende, blandt andet »The Morris Quarter-ton van operation manual«

Af denne bog fremgår også at motoren skal stilles kold, der står: »Valve Clearance. Both inlet and Exhaust valves should have a clearance of at least 0.12 in. 0,30 mm cold.«

Derimod har jeg hørt et andet argument for, at man skal stille ventiler, når motoren er varm. Det kommer fra en, der arbejder meget med motorer, og hans argument er, at det jo netop er, når motoren er varm, at man har brug for, at ventilerne står mest optimalt, og det kan der jo egentligt være noget om.

Når du stiller ventiler på din motor, er der 2 ting du gerne vil opnå; dels vil du gerne have den bedste ydelse ud af din motor, dels vil du gerne undgå at der brænder en eller flere ventiler, som følge af at der er for lidt afstand mellem ventilen og vippearmen, hvorved ventilen ikke kan lukke helt tæt til ventilsædet.

Da vi jo alle ved, at metal udvider sig når det bliver varmt, betyder det, at der bliver kortere afstand mellem ventil og vippearmen, når motoren er varm. Det vil

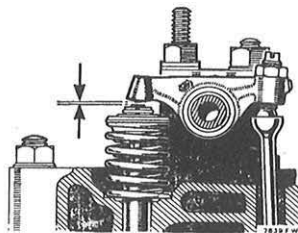


altså sige, at når du justerer dine ventiler, ved kold motor, til 0,30 mm afstand, vil der, når motoren er varm, være mindre end 0,30 mm afstand ved vippearmen. Går du nu over til at justere ventilerne varme må du efter min bedste overbevisning kompensere ved at nedsætte afstanden til f.eks. 0,25 mm, ellers vil min påstand være, at du mister effekt i forhold til at justere ved kold motor. Du vil til gengæld opnå at ventilerne er lidt længere lukket og altså en større sikkerhed i forhold til brændte ventiler.

Du bliver nødt til selv at bestemme, hvilken metode du vil bruge, og det er nok et spørgsmål om ikke begge metoder er lige gode (der vil i praksis være meget lidt forskel på de 2 metoder). Jeg er dog helt sikker på, at det er vigtigt, at der bliver justeret ventiler jævnlige.

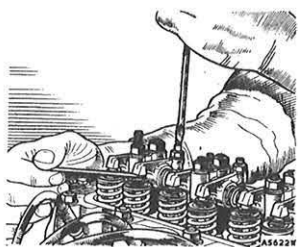
Ventiljustering er i øvrigt en nem lille reparation, langt de fleste vil kunne klare, blot man husker nogle enkelte regler. På Morris motoren er det ekstra nemt idet indsugnings- og udstødningsventiler stilles med samme afstand 0,30 mm. Det vil sige, at man ikke skal til at finde ud af, hvad der er indsugnings-

og hvad der er udstødningsventiler.



Ventiljustering.

Der findes 2 metoder at stille ventiler på en motor. En metode som bliver brugt på værksteder og af mere erfarne gør-det-selv-folk, hvor man stiller 2 ventiler af gangen. Og så findes der »9 tals metoden«, som er beskrevet i værkstedshåndbogen. Jeg vil anbefale, at nybegyndere holder sig til 9 tals metoden, da det er den sikreste i uøvede hænder.



Ventiljustering (9 tals metoden).

Start med at afmontere ventildækslet på motoren, drej motoren rundt, brug meget gerne håndsvinget, da du så



altid vil dreje motoren i dens normale omløbsretning. Du vil nu se at ventilerne på skift bliver aktiveret, (trykket ned) når du drejer motoren.

Det er meget vigtigt, at du stiller de enkelte ventiler på det rigtige tidspunkt. Når du bruger 9 tals metoden, er fremgangsmåden således :
når ventil nr. 8 er aktiveret (helt nede) kan du justere ventil nr. 1

når ventil nr. 7 er helt nede justeres nr. 2

når ventil nr. 6 er helt nede justeres nr. 3

det vil altså sige at det altid skal give 9 når du lægger de 2 tal sammen.

Følg nedenstående skema, der er taget fra værkstedshåndbogen, så er du fri for at dreje motoren mere end nødvendigt.

Juster ventil nr. 1	med nr. 8	helt	åben
" 3	" 6	"	"
" 5	" 4	"	"
" 2	" 7	"	"
" 8	" 1	"	"
" 6	" 3	"	"
" 4	" 5	"	"
" 7	" 2	"	"

Ventil nr. 1 er den der er nærmest køleren, og nr. 8 er den der er nærmest batteriet.

Jens E. H. Kjeldsen har ligeledes spurgt:

Det næste drejer sig om karburatorens klokke og stempelsamling. Det er nærmere betegnet smøring af dæmperstempet.

I værkstedshåndbogen står der at man hælder olie i op til ca. 13 mm fra toppen af stangen. Men hvad for en olie er bedst at bruge og hvorfor? Er det symaskineolie (syrefri) eller bruger man almindelig motorolie?

Svar.

På værkstedet har jeg altid brugt motorolie, af samme slags som kom på motoren og i gearkassen f. eks. Duckhams 20-50; det har jeg lært helt tilbage fra min læreplads. Jeg har egentlig altid troet, at det rigtige ifølge instruktionsbøgerne var en meget tynd syrefri olie, og bildt mig selv ind at grunden til, at vi brugte motorolie, var, at vi skulle kompensere for dæmperstemplets slid. Der er også kommet mange kunder, der kører med tynd olie i dæmperstempet, som jeg var overbevist om havde læst i instruktionsbogen, hvilken olie de skulle bruge.

Da du nu spørger om hvilken olie man skal bruge, har jeg prøvet at finde ud af,



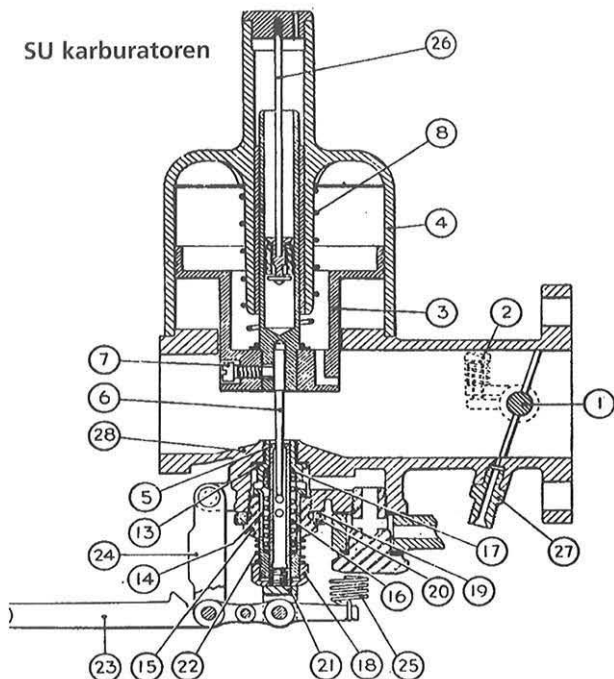
hvad der er det rigtige. De oplysninger, jeg har kunnet finde, er fra værkstedshåndbogen og en dansk instruktionsbog. Bag i bøgerne er et skema med anbefalede smøremidler, og her fremgår det også - til min overraskelse -, at man faktisk anbefaler samme slags olie til motor, gearkasse og karburator.

Men dermed ikke sagt at der ikke findes andre oplysninger, jeg har dog ikke uden videre kunne finde andet.

Grunden til at der skal olie i en SU-karburator er egentlig ikke et spørgsmål om smøring af karburatoren, men derimod er det for at opnå en dæmpervirkning af stemplet i karburatoren. Grundprincippet i forskellige karburatorer er stort set det samme. Hvis du ser på tegningen af SU karburatoren, kan du se at den består af et langt rør, med et gasspjæld (nr. 1) i den ene ende. Før gasspjældet (som regel lige midt i karburatoren) er en indsnævring (nr. 28) i røret, denne indsnævring kaldes venturi, og det er lige her benzin og luft blandes. Benzinen tilsættes luften lige midt i venturien ved nålen (nr.6). Venturiindsnævringen giver den virkning, at luft hastigheden lige omkring nålen stiger, hvorved der tvinges en større mængde benzin op i luften. Det giver en federe blanding, hvilket du skal bruge ved acceleration.

Når du giver gas, suges stemplet (3) op, så der kan komme mere luft ind gennem karburatoren. Nålen (nr. 6) følger med op, og åbner samtidig for benzinen, således at blandingen af luft og benzin forbliver den mest optimale (ca. 15 - 16 til 1 ved normal kørsel).

SU karburatoren





Når du ønsker at accelerere og træder på speederen, åbner du gasspjældet, dæmperstemplens opgave er at forsinke stemplet (nr. 3) i at hæve sig for hurtigt, så der gives plads til en masse luft. Ved at stemplet hæves langsomt, opnår du at luft-hastigheden i venturien omkring nålen forøges, og der suges mere benzin med ind i motoren. Blandingen ved en optimal acceleration er ca. 13 til 1.

Det, der afgør hvor hurtigt stemplet hæver sig, er først og fremmest fjederen (nr. 8) der sieder over stemplet, men samtidig vil tykkelsen på den olie, du kommer i dæmperstemplet, have indflydelse på hvor hurtigt stemplet suges op. Det vil altså sige (i teorien), at ønsker du at kunne køre fra alle andre i lyskrydsene, skal du have en tyk olie på dit dæmperstempel. Ønsker du derimod at køre langt på literen, skal der en tynd olie på dæmperstemplet.

I virkeligheden vil der dog vise sig at være grænser. Bliver olien for tynd vil blandingen af luft og benzin blive for mager med udsætttere og dårlig motorgang til følge. Omvendt - hvis olien bliver for tyk, vil der ikke hurtigt

nok kunne suges en tilstrækkelig mængde luft ind i motoren, hvorved blandingen vil blive alt for fed. Og man vil også her opnå dårlig motorgang samt tilsodning af motoren.

Skal jeg give dig et råd, må det være at du skal prøve dig frem til den olie som du syntes passer bedst til din kørestil. Mit forslag kunne være motorolie om sommeren, og en lidt tyndere olie om vinteren. På vores Morris 1000 har jeg altid brugt motorolie hele året, derimod kører jeg med hydraulik olie i dæmperstemplet på vores Volvo, og den har en karburator, der stort set er identisk med Morrisens SU karburator.

Peder Mikkelsen



Et par ord fra Peder Mikkelsen

Jeg er i den senere tid blevet konfronteret med forskellige historier, om hvad der er blevet af mig og mit værksted. Da jeg heller ikke selv har meldt klart ud, i den store omstillingsfase jeg har været igennem, syntes jeg, det er på tide at få det gjort nu, og derfor vil jeg prøve at redegøre for hvad jeg går og foretager mig og hvad der er sket med værkstedet. Det er for øvrigt rart at se mange melde sig på banen og tilbyde hjælp til medlemmerne af klubben, såvel professionelle værksteder som privatpersoner.

Grunden til jeg skriver, er blandt andet, at jeg blev ringet op af et klubmedlem, der ytrede sin dybe utilfredshed med, at jeg havde solgt alle mine brugte reservedele til Holland. Han stod og manglede et bagakselrør til sin Morris, men om jeg ikke kunne fortælle, hvor han kunne købe et sådant, når nu alle mine reservedele var solgt.

Jeg kunne fortælle, at jeg har mindst 25 bagakselrør på lager og for øvrigt ikke har solgt mine brugte reservede-

le. Det eneste jeg har solgt til Holland er en stak gearkasser, jeg gennem 10 år har samlet sammen (en stor del defekte fra udskiftninger). Hollænderne bruger dem, fordi de køber biler i England, som de bygger om fra højrestyret til venstrestyret. De bruger frontpladerne fra gearkasserne ved ombygningerne.

Så for at der ikke skal herse tvivl, har jeg mange brugte reservedele **og vil stadig meget gerne sælge reservedele**. Jeg vil dog helst ikke sende brugte reservedele, uden at folk har været og se på dem først, så er vi fri for divergerende meninger om, hvad der er **gode** brugte reservedele.

Nye reservedele fører jeg ikke længere, men henviser til Nordisk Morris Minor Lager.

Jeg har også hørt, der går rygter om at jeg skulle have stoppet min momsregistrering, hvilket har sat gætterier i gang om, hvorvidt jeg nu var nødt til at sælge min lift, sveser mm.

For at der ikke skal herse nogen tvivl, er jeg stadig momsregistreret, og det vedbliver jeg med.

Det er til gengæld rigtigt, at det har været med i mine overvejelser at stoppe fuldstændigt, samt at jeg har



prøvet at sælge alle mine brugte reservedele på en gang. Jeg må dog konstatere, at ingen har haft mod på at købe det hele. Det skyldes nok, at der ikke er mange som kan huse et sådant lager - prisen har ikke kunne afskrække nogen.

Som en del af jer sikkert har læst i Norminor, er jeg trådt ud af bestyrelsen, og min plads som sekretær er overtaget af Bendt Rasmussen. På grund af mit nye arbejde, hvor jeg har involveret mig i mange spændende ting, føler jeg, at det var tiden for mig at trække sig for at lade nye og friske kræfter komme til.

Og hvad får jeg så tiden til at gå med ?

Nævn 3 gode grunde til at blive skolelærer: ? (Juni, juli og august).

Den holder ikke i virkeligheden, kan jeg oplyse, vi har desværre også kun 3 ugers sommerferie.

Jeg blev efter nogle måneder i efteråret 1999, hvor jeg underviste som timelærer, fastansat på Kolding tekniske skole pr. 1-1-2000 Her underviser jeg 40 - 50 herligt friske og frække unge mennesker på grundforløbet for Transport, Mekanik og Logistik,

det dækker alt fra Cykel, Auto, Lastvogns, Landbrugsmaskine og Flymekanikere til Lagerarbejdere og Falckredere.

Jeg er også kontaktlærer for ca. 20 af disse (kontaktlærer er en, der er tovholder på hele deres uddannelse samt tager sig af små og store problemer i hverdagen) en slags udvidet klasselærer.

Så jeg keder mig bestemt ikke. Samtidig med at jeg underviser, er jeg ved at tage en Pædagogisk Grunduddannelse, der varer til udgangen af år 2001.

Jeg er for øvrigt også lige blevet færdig med en uddannelse, der betyder, at jeg må undervise i brandbekæmpelse; kurset afsluttede med at vi brændte en Toyota af (herligt kursus!). Nå, spørg til side, men det får mig i øvrigt til at tænke på Simons gentagende spøgerier om at foretage en rituel afbrænding af en farisæer bil, når vi er på træf. Jeg har ham mistænkt for at have min Volvo i tankerne, når han kommer med sine udtalelser, men hvad med hans Golf ? Trænger den ikke snart til udskiftning ? Kunne det ikke være et festligt indslag med et lille kursus i brandbekæmpelse ved et træf ? Nå, rolig nu



Simon, jeg tror det er bedst med japanere.

Og hvad kan jeg så gøre for klubben nu ?

Foreløbig vil jeg gerne blive ved med at sælge brugte reservedele. Derudover har jeg fra de mange år, hvor jeg reparerede Morris, en stor faglig indsigt, som jeg gerne vil dele med klubbens medlemmer. Dels vil jeg prøve at få skrevet lidt til Norminor en gang imellem f.eks. med svar på tekniske spørgsmål, dels vil jeg gerne stille mig til rådighed ved træf og andre arrangementer, hvis der skulle være nogle, der ønsker undervisning i et emne omkring Morrisen.

Jeg vil også gerne svare på tekniske spørgsmål ved telefonen.

Her hjemme vil jeg også gerne vise hvordan man laver forskellige ting. Det kunne f.eks. være en der har købt tændingsdele, hvor vi aftaler at vedkommende kommer en lørdag, så vil jeg fortælle og hjælpe med henblik på, at man næste gang selv kan klare reparationen - måske med lidt hjælp over telefonen. Er der nogle der har helt specielle tekniske problemer, som ikke umiddelbart har kunnet løses, vil jeg også gerne være

behjælpelig, hvis det kan indpasses med mit arbejde. Fra sommerferien til jul har jeg et meget stramt skema på skolen og har normalt ikke meget fritid, hvorimod jeg hen over foråret har mere tid.

Jeg kan ikke tilbyde at drive værksted i traditionel forstand.

Jeg vil heller ikke på nogen måde lave større renoveringsarbejder, da min erfaring fra de seneste par år er, at de krav der stilles til resultatet, slet ikke står mål med det, man er villig til at betale. Det er meget frustrerende, efter at have brugt to, tre hundrede timer, tømt det halve af ens eget lager, uden beregning og med en reel timeløn på måske 30 kr. kun at få negative tilbagemeldinger om alt det, der ikke er godt nok.

Hvordan får I så fat på mig? Jeg ved, at det kan være svært at træffe mig ved telefonen, men prøv alligevel. Jeg træffes normalt efter kl. 17, om fredagen efter kl. 14 samt lørdag og søndag.

Mit tlf. nr. er stadig 64 47 26 04, og her kan der også indtales en besked.

Jeg har også en e-mail adresse, som er: Peder-mikkelsen@mail.tele.dk

Peder Mikkelsen



Tommys garage

Bendt Rasmussen og Jørn Jakobsen

Han er malermester, han er bilsamler, med et stort portefølge... der spænder over veteranbil, sportsvogn, lastvogn, motorcykler og så det, som denne artikel skal handle om, nemlig Morris Minor, som han har indtil flere af.

Samlingen tæller bl.a. en meget smuk Cabriolet fra 1958, i bordeaux med beige kalesche, hvilket man desværre ikke kan se her i vores sort/hvide gengivelse. Derudover er der en Van, med flot skrift på siderne, meget fin firmavogn, der i den moderne trafik vækker opsigt og nemt bliver husket.... »det var da ham, maleren med den gamle Morris.«

Morris'en har mange fordele, den er sjov, giver

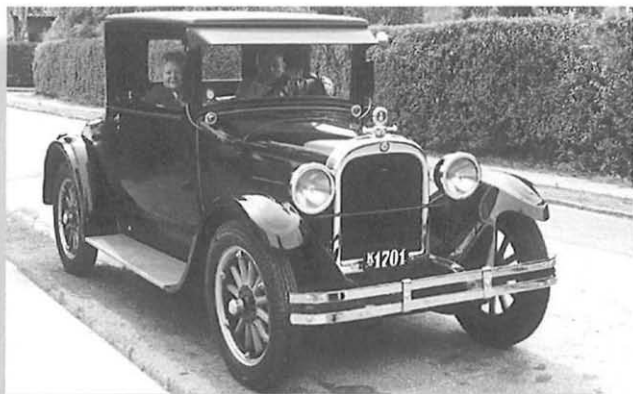
opmærksomhed, nem at holde kørende og ikke mindst billig i reservedele. - samtidig med at man selv kan skrue i den.

Som Tommy siger, jeg ville da gerne have en Rolls Royce som firmabil, så ville folk fan'ne kigge hvis malermesteren kom i sådan en og nok tænke, han tjener sku' for mange penge... jow, men han bestiller også noget for dem.... Og så er det jo en ærlig sag, når man har biler på hjernen, tænk bare hvad en kvinde koster at holde... måske en Morris om året!

En af hans veteranbiler, en Dodge Brothers Coupé fra 1926 (der er nu noget særligt over en Coupé, man kommer ligesom hinanden mere ved i en sådan, og så er det ligesom at rejse på første klasse med DSB, i egen coupé.)

En coupe er nok det smukkeste bildesign, her er kun taget hensyn til estetikken, og ikke alt det praktiske, det er den eneste model Morris manglede i et fuldendt program.

En Dodge var en mellemklassevogn på amerikansk, Chryslers svar på Chevrolet, altså en folkevogn OVER THERE, det svarer selvfølgelig ikke helt ind i vores for-



Tommy Jensen

Morris Minor

Traveller



Van som firmabil





Pick-up. Også en firmabil



Cabriolet 1958





hold. Dodgen er en meget fin restaureret veteranbil som kun luftes ved særlige lejligheder.

Bemærk lige dens hjul, disse træegerhjul var nemlig luksusudstyr dengang, den havde sikkert pladehjul som standard.

Bemærk også lige den smukke kølerprop - med håndtag, som for øvrigt har været stjålet af et par ungersvende som lige kunne bruge sådan én, men som sidenhen har fundet sin rette plads igen. Den gamle Dodge giver nogle dejlige køreoplevelser, siger Tommy.

Tager man vognens alder i betragtning har den også en flot linieføring, den er smuk og virker lettere end en sedan model. Motoren er 4 cylindret, set med Morris øjne, en stor motor. 4 liter, på 38 HK, 3 gear frem og 1 bak, hvad kunne man ikke få ud af den motor i dag....

Tommy er en rigtig Morris-entusiast, han råder stort set over hele reportuaret, med en Cabriolet, Pick-Up, Van, Traveller, en urestaureret 4-dørs Sedan fra '52, det er da et næsten fuldendt sortiment må man sige!

Pick-Uppen trængte for nogle år tilbage til en ny make-up, den blev skilt ad,

fik ny chassisramme, og ikke mindst en ny motor, en Cooper S maskine på 1275 ccm. så den ka' køre... og med udstødningsrøret ført op over taget, på bedste økologiske truckervis,

Der ligger nok gemt, en lille cowboy truckerfører i malermesteren...

Den er rød, men han er bestemt ikke socialdemokrat.

Tommy skulle bare bruge et soltag til en anden vogn, og lige det soltag han havde brug for sad på en anden gammel Pick-Up, men da sælgeren tilbød hele bilen for 500 kroner... slog jeg til, det var til at overkomme.

Men den var faktisk for go` til at skrotte, så den fik hele turen, som ikke er blevet fortrudt.

Nu hvor den fremstår potent, med trælåd og Mini-lite hjul, må man indrømme, at fræk ser den ud.

Vi skal vel også lige nævne den lille topersoners Ferguson... undskyld Triumph TR3B fra '62, enhver drengs drøm i tresserne, erindres man. En vogn hvor man mærker suset i håret, alle vejens ujævnheder, hvor bare køreegenskaberne er som de skal være i en klassisk engelsk sportsvogn.



Triumph TR3B



og nummerpladeengamentet passet ind i dette design, typisk engelsk, er der også med i samlingen.

En V8 har jo en helt speciel sound... en pull'ren om man vil, så den kan ikke lyve sig fra sin amerikanske herkomst, en lille V8 motor på 60HK 2,2 liter ... og så kører den som en drøm.

En helt anden type vogn end de før nævnte, - her kører stille man stille og roligt, følger fint den normale trafik.

Økonomisk jow... af en V8' at være, ja

Motorcykler, ja hvorfor ikke, man er vel Københavner fra Vanløse a'.

Så det blev støvsugermode-llen, også kaldet Nimbus, to solocykler... foruden alle de andre aktiviteter han roder med, fugle i volierre, akvariefisk, og en stor modeljernbane...

Man skal nok sætte en hel uges tid af, hvis man aflægger visit hos Tommy, og vil have alle detaljerne med.

Og som rigtige mænd har Tommy naturligvis en rigtig stor Wowse, af labrador racen, sådan!

Et portræt af en rigtig Morris entusiast...

Når man nævner traktoren, så er det fordi, den samme motor lå i Ferguson.

Det siger jo sig selv, at der er tale om en sej, solid og stærk motor, i øvrigt med våde foringer.

Engelsk Ford V8 '38, fire dørs sedan med reservehjulet presset ud i bagklappen

Ford V8 1938





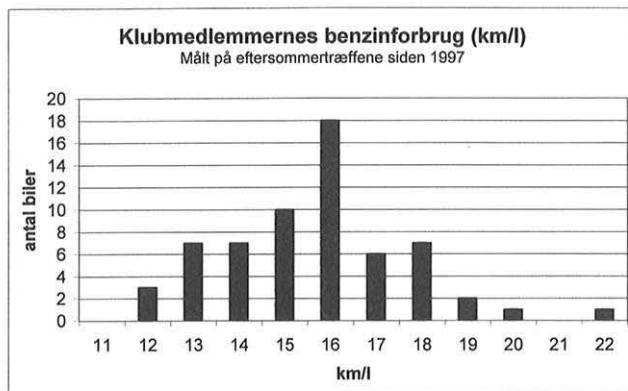
Brændstofforbrug nu og dengang

Simon Marsbøll

Til Antons eftersommertræf har vi siden 1997 moret os med at måle vore bilers benzinförbrug på en lille tur på omkring 10 kilometer. Resultatet opgiver danskere normalt i km/l, men i tabellen sidst i artiklen kan man se en omregning til

resultat er indtil videre 11,6 km/l og bedste er 21,3 km/l, så det er noget af en variation. De dårligste resultater tilhører oftest uoriginale biler eller biler med dårligt justerede motorer, men forklaringen kan også findes på førersædet!

Figuren viser benzinförbruget for 62 køretøjer på ca. 10 km. Tallene for f.eks 16 km/l dækker intervallet fra 15 til 16 km/l, og der var derfor 18 af bilerne, der kørte mellem 15 og 16 km/l.



l/10 km. Vi har selvfølgelig gemt resultaterne gennem tiden, og de er samlet i figuren herunder. Gennemsnittet for alle 62 deltagende biler er 15,3 km/l, og der er ikke taget hensyn til hverken originalitet, last, model, årgang, motorjustering eller noget som helst. Dårligste

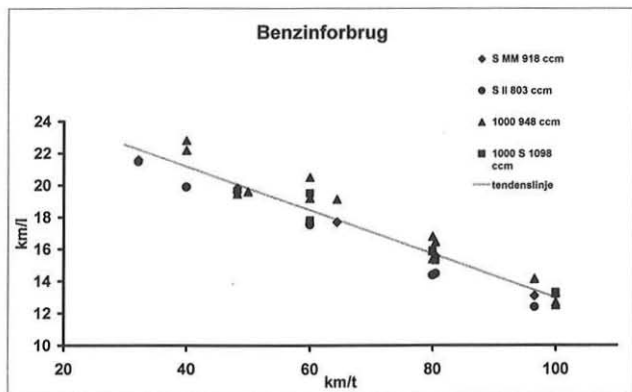
Køretøret på Antons træf er for kort til at vise hvor meget hastigheden betyder for brændstofförbruget. Jeg har derfor rodet i gamle bilblade og fundet en række testresultater fra dengang bilerne var nye. D.v.s. ingen marinamotorer med dobbelt weber eller 13 tommer fæl-



ge med en mindre rulleomkreds. Der sad de rigtige gearkasser og bagtøj på de forskellige modeller og årgange, og frem for alt, så var mekanikken ikke slidt. En velfungerende karburator kan betyde mange kilometer pr. liter, men til gengæld var olie- og benzinkvaliteten ringere dengang. Sådan kan man sammenligne forholdene dengang med i dag i en uendelighed, men lad os nu se hvad jeg har fundet ud af.

me hastighed, hvilket jo ligger milevidt fra vores resultat fra Antons træf. Det er selvfølgelig heller ikke så underligt, for vi har jo kørt med forskellig hastighed. Faktisk holder vi os inden for variationen, hvis vi forestiller os rekordholderen med de 21,3 km/l har holdt en hastighed på 39 km/t - det er måske ikke umuligt - og bundskraberen med de 11,6 km/l har kørt 110 km/t..... Men det gjorde han ikke, for det ville han aldrig byde sin nyrestaurerede Van fra 1956 på de små snoede veje..... Forklaringen på mit dårlige testresultat var en ekstremt slidt karburator; den er nu skiftet og Van'en ligger på 16 - 17 km/l.

29



Figuren viser 9 testresultater fra Minorens samtidig. Alle motortyper er repræsenteret, og gennemsnittet for dem alle er vist ved en tendenslinje.

De forskellige motortests viser alle, at det koster mere brændstof jo hurtigere man kører. Variationen holder sig indenfor ca. 3 km/l ved sam-

Jeg synes egentlig det er vældig spændende, at man kører ca. 20 km/l, hvis man holder den på 50 km/t i byerne, men den fiser helt ned under 16 km/l, når man ræser afsted med 80 km/t imellem byerne. Det er fire kilometer mindre for hver eneste liter benzin eller ca. 120 kilometer på en tankfuld. Med en dagspris på 7 kroner pr. liter benzin sparer man ca. 50 kroner på en tankfuld, hvis man holder sig på de 50 km/t i stedet for 80 km/t. »Ekstremt«, tænker en af jer



sikkert - »vil idioten ligge og tosse afsted med 50 km/t i stedet for 80 km/t ? Fjolset er ikke klar over, hvor meget længere tid det tager« Joh, det er jeg nu klar over, for det varer 4,5 time længere at køre 600 kilometer ved 50 km/t sammenlignet med 80 km/t. Og så har man tjent de der 50 kroner - dårlig time-løn, må man sige.

Men der var engang, hvor det hang sammen. Det var da Minoren var ung. I 1950 lå en månedsløn for en udlært svend i Danmark på ca. 500 - 600 kroner og en liter benzin kostede 74 øre. Benzinbesparelsen i mit eksempel ville dengang have svaret til ca. 1% af lønnen før skat. Og skulle tanken fyldes helt op, så kostede det ca. 4% af lønnen. Det ville

svare til mere end 800 kroner for en gennemsnitsdansker i dag..... Derfor var brændstoføkonomien vigtig for folk dengang, og derfor kom der et stort udbud af driftøkonomiske biler i årene efter krigen.

I løbet af halvtredserne blev det en populær sport med økonomiløb. Det gjaldt om at køre længst muligt på en liter benzin. Nogle gange var ruterne lagt ad komplet umulige veje, andre gange var forholdene optimale. Og næsten altid var der stor medieopmærksomhed, så det blev selvfølgelig også brugt i reklameøjemed. Nogle ejere skrev endda til Morrisfabrikken i begejstring over Minorens benzinøkonomi og præstationer i øvrigt.

I 1953 skrev en mand fra Canada begejstret om sin nye Morris Minor, der havde kørt 8000 miles med et benzinforbrug svarende til 19,5 km/l i gennemsnit. Og det var hverdagskørsel ! I Irland afholdtes nationale økonomiløb, og i 1953 var der fem



Minorens beskedne brændstofforbrug var et tungtvejende argument i reklamerne i sin tid. Her er et eksempel fra 1957, hvor benzinrationeringen netop var blevet genindført i England. Det er taget i et showroom hos en forhandler i Blackburn.



Minors blandt de seks bedst placerede, og vinderen var en privatejet Minor, der kørte 25,9 km/l. I U.S.A. blev der også i 1953 afholdt et økonomiløb, men her skulle deltagerne gennem byen Daytona Beach, hvor alle lysfyr og andre trafikale regler skulle overholdes. Der var også kørsel på stranden, og alligevel kørte den vindende Minor 24,8 km/l.

I 1954 gennemførte en irsk lowlighter for tredje gang en tur på 1000 miles (1609 km) på mindre end 24 timer. Gennemsnitshastigheden var 70 km/t og bilen kørte sammenlagt i 23 timer og 19 minutter med tre passagere og deres bagage. Selvom motoren havde kørt mere end 160.000 km, så gik den 16,6 km/l. I Sydafrika tilbagelagde en anden lowlighter i 1954 7950 km op og ned af kraftige stigninger på hullede veje af sand, grus og nogle steder tjære (!). Det var mand og kone på udflugt med deres oppakning, og de var så begejstrede over et benzinforbrug på kun 14,3 km/l, at de sendte deres historie til Morrisfabrikken i England.

Det vildeste resultat jeg har været i stand til at opspore i de kilder, jeg selv

ligger inde med, er også fra 1954. Og jeg siger med det samme til Peter Bomholt, der er rekordindehaveren fra Eftersommertræffene med sine 21,3 km/l : ÆV BÆV, sku' det være noget ! Mr. Denis C. Wilson fra Montreal deltog i et økonomiløb med sin nye topventilede Morris Minor Serie II. Med en gallon (4,55 liter) på tanken tilbagelagde denne brave unge mand 119 miles før bilen stoppede. Det er 191 kilometer, og svarer til et benzinforbrug på 42,1 km/l !!! Kom igen, Peter Bomholt - du er nået halvvejs..... De to næste placeringer i konkurrencen gik også til Morris Minor'er med hhv. 41,8 og 41,4 km/l. Vinderen fik et fjernsyn - det var heeeelt vildt på det tidspunkt. I øvrigt var gennemsnittet af den afstand de deltagende biler tilbagelagde inden de løb tør 86 miles (138 kilometer), så det siger noget om Minorens overlegne brændstoføkonomi på det tidspunkt.

Der var også tre Serie II Minor'er på de tre første pladser i et økonomiløb i østafrika i 1955, og selvom vinderens 22,8 km/l synes lav sammenlignet med den canadiske ungersvend fra



MILE-EATING

FOR the third time in its five years of life, a Morris Minor, owned by G. A. Brittain Ltd., of Dublin, has completed a 1,000-mile circular tour of Ireland inside twenty-four hours.

This Minor, a standard production two-door model, whose odometer already shows 100,000 miles, would appear to have become accustomed to the journey since its petrol consumption was lower than in either of its two previous efforts.

For those who are interested in precise details, the actual distance covered was 1,008½ miles in 23 hours and 43 minutes, of which 29 minutes were stops for various reasons, so that the average speed was 43.25 miles per hour. 21½ gallons of petrol were used, making a petrol consumption of 46.9 miles per gallon. It carried three passengers and baggage, amounting to a total load of 60 stone.

The car, which had its first rebore after 78,600 miles, was used by G. A. Brittain Ltd. for travelling and demonstration purposes, and after its magnificent performance is now back in normal service.

The photograph above shows the Minor and its crew at the Gough Monument, Phoenix Park, Dublin.

Checking their watches are Mr. E. Fry, a director of G. A. Brittain Ltd., his co-driver Mr. T. A. Davidson, and the Press Observer, Mr. C. J. McDonnell.

• • •

Mrs. N. D. Rowe of Northern Rhodesia has written to tell us of the trip which she made with her husband in their 1951 Morris Minor.

From Broken Hill they travelled over all kinds of roads through Bulawayo and Johannesburg to Port Alfred on the South Coast of Africa,

thence to Pretoria through Durban and home by the outward route.

The Rows treated the car with consideration; but, apart from the addition of stronger shock absorbers, there were no special fittings of any kind.

Mrs. Rowe tells us that they travelled on a remarkable variety of roads—gravel, sand and tar—in all states of repair, and over steep gradients such as the Kafue Pass in Northern Rhodesia.

In all, for this considerable journey of 4,937 miles they used 122 gallons of petrol, which works out at an average of 40.4 miles per gallon.

• • •

A novel competition held in Montreal showed just how far a Minor in the right hands could travel on one gallon of petrol. The staggering result was 119 miles, achieved by

Mrs. H. R. W. driving Mr. W. Scoble inside the Morris which he won the Competition by 119 miles on only of petrol



M I I

Mr. Denis C. V. driving a 1951 overhead valve picked from the Motors Ltd. to give extra received first console televi was gained by H. R. Wishless, who received Mr. M. W. S. miles with his awarded a five motor.

During the really squeeze petrol-tank in the flat ground clutch and 1 with the rest six other cut mark, whilst the competi

1954, så må man tænke på de grove, snoede og ofte mudrede veje på de kanter. Det var faktisk så barsk, at kun 19 ud af 34 deltagende vogne var i stand til at opnå

en gennemsnitshastighed på de krævede 53 km/t.

Der har også været økonomiløb i Skandinavien. I 1955 kørte Egon Petersen, der var ansat hos den danske importør Wilhelm Nel-



The Morris Minor has a well-justified reputation for economical running. These three stories illustrate how it is maintaining its own high standard.



A Minor advertising the Mileage Competition outside the showrooms of Toledo Motors Ltd. The competition was very successful from a publicity viewpoint and Toledo Motors Ltd. look forward to a large number of orders as a result.



(Left) Mr. and Mrs. N. D. Rowe with the Morris Minor in which they made their 4,937-mile trip.

Økonomikørsel i 1954. Det er Mr. Wilson, der ønskes tillykke med sejren ved sin Morris Minor Serie II.

te det kun til en anden plads.

Förenade Bil A/S i Sverige arrangerede enten i 1955 eller i 1956 et økonomiløb med deltagelse af 32 Morris Minor! De kørte de 97 kilometer fra Malmö til Simrishamn. Harald Landgren vandt løbet med et benzinförbrug på 32,1 km/l og en gennemsnitshastighed på 52,5 km/t. En flot præstation, og han blev da også beskrevet som en »superøkonomist« i avisen.

Også i Finland var økonomiløb tilsyneladende en yndet sport. Billedet herunder er fra 1959, og igen var der tre Morris Minor på de første tre pladser. Jeg har dog ingen oplysninger om deres brændstoføkonomi.

Der er ingen der kan forvente, at vi kommer i nærheden af de vanvittige resultater med mere end 40 kørte kilometer pr. liter. De er opnået under konkurrencer, og selvom vi satte alle sejl til, så tror jeg næppe vi kunne nå så gode resultater på et eftersommertræf. Men det kunne nu være sjovt at prøve.

lemann's afdeling i København, længst på en liter benzin i et løb arrangeret af Den Kongelige Danske Automobil Klub. Han kørte 18,7 km/l, men da der blev taget højde for bilernes vægt rak-



Vinderne af de afrikanske løb i 1955. Det ser jo overbevisende ud.



km/l	l/10 km
10,00	1,00
15,00	0,67
16,00	0,63
17,00	0,59
18,00	0,56
19,00	0,53
20,00	0,50
21,00	0,48
22,00	0,45
23,00	0,43
24,00	0,42
25,00	0,40
30,00	0,33
35,00	0,29
40,00	0,25
45,00	0,22

Omregningstabel som service for
vore skandinaviske venner.....

Egon Petersens Serie II Morris Minor.



Deltagere fra et økonomiløb i Finland
i 1959 (tror jeg). Billedet er taget for-
an Helsinki Stadion.





Extreme precision was employed in measuring the quantities of petrol used. Here Mr. Bengt Bondesson watches as Mr. E. Sundström, of the State Motor Vehicle Inspection Department, takes a reading.

All competitors were members of the public driving their own cars. First three places were taken by Mr. H. Lundgren (left), Mrs. G. Björg-Persson and Mr. Nil-Jönsson.

ECONOMY RUN



ONE of 32 Morris Minors participating in a recent petrol economy test in Sweden returned the amazing consumption figures of 3.120 litres for 100 kilometres or, in English units, 90.56 miles per gallon.

The test was conducted by Förenade Bil A.B., the Nuffield Distributors in Sweden, and was run over the 60.3 miles (97 km.) between Malmö and Simrishamn.

The winning Morris Minor used only seven-tenths of a gallon (3.030 litres) for this distance, over which the driver, Harald Lundgren, described by a Swedish newspaper as a "super economist", averaged 32.6 miles per hour.

The average fuel consumption for the competing cars was 67 m.p.g.

Svensk økonomiløb. Det er som at se Anton aflæse benzinforbruget på Eftersommertræffet. De deltagende Minor'er havde et skilt med påskriften »Vi kör bensinsnålla Morris Minor«.



Efterlysning af brochuremateriale om Van og Pick Up

Simon Marsbøll

Russell Harvey, der er forfatter til bogen Morris Minor Light Commercial, leder med lys og lygte efter brochuremateriale om varevogne og pick up'er. Hvis der er medlemmer, der ligger

inde med materiale, som de tør låne ud, gider lave en kopi af, eller som de eventuelt vil sælge, så kontakt Russell på adressen Russell Harvey, 17, Felbrigg Crescent, Dt. Edeyrns Park, Cardiff CF2 7SE, England eller på e-mail : RussLCV@ClubMorris.co.uk. Du kan også kontakte redaktøren (adresse o.s.v. på side 2), så formidler jeg gerne videre.

Bornholm

Det er sjældent vi hører noget fra Bornholm, men nu har vi fået en henvendelse fra Svend Erik Nielsen, der er et dugfrisk medlem. Han skriver, at han sammen med et andet medlem er i gang med at restaurere en pick up fra 1970. Og vi bliver faktisk stillet en lille historie i udsigt, når bilen bliver færdig. Det glæder vi os til. Svend Erik driver et lille pensionat på øen, og han spørger, om det går an, at han gør opmærksom på sin og pensionatets eksistens. Jo, for så vil han gerne have bragt en lille annonce. Og selvfølgelig går det an, så værsgo':

Ferielejligheder, Gudhjem, Bornholm.

Medlem på Bornholm tilbyder komfortable og moderne ferielejligheder på ombygget landejendom ved Gudhjem, 300 meter fra havet og med flot havudsigt. Velegnet til familier - også med hund. Rabat til NMMK-medlemmer. Rekvirer beskrivelse.

Henv.: Svend Erik Nielsen,
Tlf.: 56 48 56 80.

Fax: 56 48 57 80.

Se også www.pyttegaarden.dk



SÆLGES

Morris 1000 Traveller, 1965, totalreoveret, mangler samling. Nylakeret (OEW), nyt bindingsværk (massivt asketræ, ikke lamineret, ikke behandlet endnu, købers valg, men linoile anbefales!), reoveret motor. Alt fremstår som nyt, klar til montering. Komplet med mange nye dele. Også instruktionsbog og værkstedshåndbog.

»Brugsanvisning« medfølger i form af Traveller 1971, synet (udløber dec. 01), noget træ, men mange gode dele: lædersæder (for), egerrat, »øjebryn«, gangsterkeps, rustfri udstødning (lcb), opv. inds.manif., synsfrit træk. Mange, mange res.dele medflg., bl.a. mange fælge med dæk.

Sælges samlet kr. 50.000. Med sorg. Slut på 17 år med Morris (vender måske tilbage?). Skyldes overgang til MG.

Henv.: Kathe tlf. 47 33 32 50

Vi har en Morris Minor 1000, årgang 1965, hvid, rødt indtræk til salg.

Var det er noget for dig, så ring.

Henv.: Alice og Andreas Vind, tlf. 55 45 62 88.

2 stk. Minor: en Traveller fra 1970, kan ikke køre og mangler alt træ, og noget rust.

En »Jordemoder« fra 1969, rimelig nem at lave og alle dele følger med, der følger en masse dele med til begge, sælges for højeste bud.

Henv.: Jørgen-bo Wedel Jørgensen, Drosselvej 24, 4990 Saksøbing, tlf. 54 70 77 38, E-Mail: joejoe@12mail.dk

Morris Minor 1000, årg. 68, Old English White, sorte nummerplader. Synet januar 2001. Pris kr. 21.800

Morris Minor, årg 53, 2 dørs model m. delt forrude, original grøn. Nem at syne
Pris kr. 14.900

Henv.: Jørgen Hansen, Bygmarken 13, Vindinge, 4000 Roskilde, tlf. 46 35 99 38

Morris Minor Traveller, årg. 66, Old English White. Nysynet brugsbil. Har kørt dagligt som familiebil de sidste 10 år. God motor, ingen rust i undervogn. Kr. 40.000,-

Henv.: Carsten Stendal, tlf. 44 44 19 53

Morris Minor 1000 Super Traveller, Trafalgar Blue årg. 62. Skal synes. Rimelig stand. Sælges sammen med et stort parti reservedele: Minor Saloon i dele. Minor Traveller uden karosseri. Flere nye og reoverede dele. Pris i alt 25.000,-

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

Hvis Morris 1000 årg. 1970, med originale sorte nummerplader. Synet m. træk i dec '99. Bilen er i god stand og stort set helt original. Bunden er helt i orden m.h.t. rust. Den har fået nye bremseserøer, nye kalibre bagpå, nye håndbremsekabler, nye parabolere. Den er delvis adskilt, fordi planen var den skulle omlakeres. Den sælges fordi vi har for meget om ørerne plus en Morris mere, så vi har valgt at skulle os af med denne. Pris 15.000,-

Henv.: Marc Pedersen, Laurindsgårdsvej 15, 5550 Langeskov, tlf. 65 38 39 42
E-mail: cogm@wanadoo.dk.



KØB & SALG

Morris Minor 1000, årg. '63. Dueblå. Bilen sælges totalt renoveret, malet. Motor med nye stempelringe og lejer. Nye bremsler m.m. Ring og forhør nærmere.

Prisidé: ca. 35.000 kr.

Henv.: Harry Olsen, Marsk Billesvej 34, Brobyværk, 5672 Broby. Tlf.: 62 63 21 31 eller mobil 23 29 61 08.

K Ø B O G S A L G

To glasfiber bagskærme står nytteløse ved mig. Disse kan afhentes gratis. Ring for afhentning. Bedst efter kl. 18.00. To sidespejle ønskes købt. Er der en der kan hjælpe mig?

Henv.: Hans H. Blume, Gåsblokvej 1, Nr. Løgum, 6240 Løgumkloster, tlf. 74 74 42 85.

Alt i brugte dele fra alle modeller, f.eks.:

Bagsæde sedan sort eller rødt 150,-
Bagsæde Traveller grøn 150,-
Bagskærme Sedan /stk. 250,-
Bagskærme Trav. /stk. 150,-
Forklap 150,-
Bagskærme til P.Up trælåd 200,-
Døre: Sedan højre, P.up begge

Egerrat m. horn 400,-
Motorer til renovering Gearkasser gl. model 700,-
Frontspoiler 100,-
Før 1960: varmeapparat og karburator m. luftfilter

Marina 1,3 bagtøj og gearkasse

Nyt til 1/2 pris:
Støddæmpere P.up. Top og bund til spindel. 2 stk. bageste hjulcylindre + ca. 1 ton andre smådele.

Henv.: Søren Rasmussen, Hybenvej 12, 9550 Mariager, tlf. 98 54 23 41

R E S E R V E D E L E S Æ L G E S

Reserve dele / bil sælges:
Bagklap, Rust i bund 75,-
H. forskærm, glasfiber, revnet 2 steder 100,-
V. forskærm, glasfiber 200,-
H. bagskærm, glasf. 150,-
1300 Morris Marina motor, U/garanti 500,-
2 stk. gearkasse, gearstang mangl., uden garanti, pr, stk 300,-
Himmel t/ Saloon 200,-
Hylde, sort 150,-
Morris Pick Up, grøn, med lad, årg. 1969, synet 07.1999. Pris: 25.000,-

Henv.: Mie Pedersen og Bjarne Kristensen, Bajlumvej 3, Bajlum, 7870 Roslev, tlf. 97 57 21 28 evt. tlf. 97 57 16 00

38 Hjælp. Jeg mangler plads i min garage. Så derfor sælger jeg 3 af mine biler.

Morris Minor Cabriolet 1952. Til istandsættelse. Måske DK's ældste??

Morris Minor 1000 4-dørs 1959. Meget fint projekt.

Morris Minor 1000 2-dørs 1958. De-luxe model. Grå med røde lædersæder.

Ualmindelig velholdt bil. Helt original stand. Helt køreklar. Kr. 30.000

Desuden har jeg mange reservedele til Morris. Både til nye og gamle modeller. Ring og spørg.

Henv.: Per de Blanck, tlf. 39 66 64 39 eller mobil 40 20 12 18



Reservedele / bil sælges:

To plader t/ bindings-
værkbagdøre, brugte 25,-

Varmeapparat m/hylde
årg. 1962 444,-

2 baglygter t/ årg. 62,
glas hele, resten grim
pr. stk. 25,-

Morris Minor Super, årg.
1970, Trafalgerblue, km.
135.555. Total renoveret
1997/1998, sf.træk, sorte nr.
plader, synet jan. 2000.

Kr. 32.222,-

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

09052 ARC 100248 000
BJØRN JARL KRISTENSEN
GARTNERVEJ 23
4654 FAKSE LADEPLA 4640 o 10/15 1

