

NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Nr. 6 - Nov. - Dec. 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: 7877 08 12029
Fax: 86 86 57 74

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

PR udvalg Karen Thomsen,
Tlf. 74 56 33 07
Harry Olsen,
Tlf. 62 63 21 31

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 1. december 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. Møtested 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, Siviken 336, Enebo, S-462 91 Vänersborg, tlf. 0521-25 82 43. e-mail: marianne.barrljung@telia.com		

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



DANMARK

Østjylland Per Madsen,
Frederikslystvej 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: Hver sidste mandag i måneden kl. 19.00 på adressen: Dagcentret Sundbyvang Irlandsvej 37, 2300 København. S 10,- kr. pr. deltager til kaffe & kage

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.



Nu varer det ikke længe før Morten Westermann træder ud af bestyrelsen. Samtidig bortfalder en særdeles lukrativ mulighed for gratis at få vores blad gjort klar til trykning. Det har Morten nemlig sørget for gennem adskillige år, og derved har klubben sparet store summer. Hvis ikke der er et medlem, der er parat til at overtage Mortens funktion, må vi imødesee en kraftig stigning i udgifterne til at få bladet klargjort til trykning. Der indhentes for tiden tilbud på opgaven hos forskellige firmaer, der tager sig af den slags, og uden at forstyrre tilbudsgivningen kan jeg røbe, at beløbsniveauet ligger i størrelsesordenen 30.000 DKK om året..... Det betyder en kontingentstigning i nærheden af 50 DKK pr. medlem, og det bliver endda ikke særlig synligt hvad vi får for pengene. Til gengæld får vi på en meget kontant måde et indtryk at hvor stor en tjeneste Morten har gjort Nordisk Morris Minor Klubb. Vi skylder alle sammen Morten en stor tak for hans indsats i bestyrelsesarbejdet gennem sammenlagt 14 år. I den tid har han været involveret i udgivelsen af 84

numre af NORMINOR, og så kan man selv regne ud hvad klubben har sparet på den konto.

Vi har nu indhentet den forsinkelse som NORMINOR havde fået gennem årene. Deadline er gradvist gennem året rykket for hvert nummer, så nu skulle november/december nummeret gerne udkomme omkring 1. november. Der er derfor ikke længere grund til at rykke ⁵ deadline, og jeg regner med den nu ligger fast på den første i hver anden måned, d.v.s. 1. december, 1. februar, 1. april, 1. juni, 1. august og 1. oktober. Ellers er der kun tilbage at ønske god fornøjelse med dette nummer af NORMINOR.

Simon



KALENDEREN

OKTOBER

Week-enden den 20.-21.
 Veteranbil stumpemarked i Dronning Magrethe Hallerne i Fredericia. Mød op på NMMK's stand og få en sludder og en kop kaffe.

NOVEMBER

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

FEBRUAR 2002

Week-enden den 23.-24.
 Primustreff i Rømskog.

Spørgsmål til Svenskerne

Jag har en Morris Minor årsmodeLL 1949, importerad till Sverige 4. april 1949. Romain green, chassinummer 11255, motornummer 24854.
 Kan den vara Sveriges äldsta?

Hälsningar
 bjorn@vskonsult.se



Nye vinde blæser i København

Carsten Høgsberg

Vi har nu i en del år afholdt vores klubmøde den sidste tirsdag i måneden, og stedet har i vinterhalvåret været i Pilegården i Brønshøj.

Der har vi haft mange snakke om vores Morris Minor, og mange hyggelige timer sammen men.....

Jeg har været en varm fortæller for at vi fik krydret vores klubaftner med nogen praktisk læring i vedligeholdelse af vores biler, hvordan stiller jeg platiner, ventiler, tænding o.s.v.

Nu er muligheden der idet jeg har fået lov til at bruge et lokale på min arbejdsplads hvor vi har mulighed for at udforske en motor i bæk, og lære af de gamle ræve som har kørt Morris Minor i 100 år.

Så kære venner, fremover vil vi afholde **vores klubaftener** den sidste **MANDAG** i måneden og på adressen:

**Dagcentret Sundbyvang
Irlandsvej 37
2300 København S.**

Der er masser af parkeringsplads, så ingen problemer på den front.

Vi starter med en kop kaffe kl. 19.00. og så er der ellers motorlærer på programmet resten af sæsonen. Planen er den at Carsten fremskaffer en motor som er adskilt samt en prøvebæk. Vi vil så i fællesskab prøve at samle denne motor og få den til at køre.

For at skabe mulighed for fælles kaffe og kage har vi vedtaget at det koster 10 kr. at deltage i klubaftnerne. Der vil ligeledes være mulighed for at købe en øl eller vand og overskuddet fra møde penge og salg af øl og vand vil blive brugt på sjov i forbindelse med vores sommerture.

Jeg håber at så mange som muligt vil møde op det nye sted, der må være flere som har en interesse i at kunne de mest elementære ting selv.

Ny kontaktperson i København ?

Vores kontaktperson Teo Guldbæk ønsker at trække sig fra posten. Derfor søger vi hans afløser hurtigst muligt.

I skrivende stund er der ingen kandidater, men hvis i læser dette så mød op mandag d. 29.10.01.



Langelandsturen 1. juli 2001

Oplevelsesrige ture med Morris'en i Dansk Veteranbil Klub

Karen Klausen

8

Tranekær Slot fik fint besøg

Tidlig søndag morgen triler Karen Thomsen og jeg afsted mod Lohals Havn. Morgenkaffen indtages her, mens den ene flotte veteranbil efter den anden indløber. Da det var Ford T Klubben, der arrangerede, kørte der bare sådan ca. 10 gamle Ford forrest. Utrolig flotte gamle biler som f.eks. Ford T Touring (1914), Ford T Tudor (1927). Søreme' - en Morris Minor fra 1968 dukker op, så nu er vi to af slagsen. Vi passerer kirker, nyetableret skov, herregården Stensgaard, udsigt til Langelandsbælt, Tranekær Slotsmølle og gør holdt ved et spændende tobaksmuseum. Alt

hedder noget med bølge herovre: Tressebølle, Korsebølle, Tullebølle o.s.v. Da vi senere fik udleveret en konkurrenceseddel, hvor vi skulle tælle alle de vejskilte, hvorpå der stod -bølle, var det lige ved at være for meget. Vi ankommer til Tranekær Slot - hva' nu? Morrissen døde - den kan altså ikke lide for megen langsom kolonnekørsel - mon benzinen var forsvundet fra karburatoren? Efter en ganske kort pause kom bilen til sig selv. Men til sådan en tur var der en servicevogn med, så man kan trygt køre i de gamle øser. Her er marked og vores biler bliver udstillede. Her ser Karen T en flødebøllemaskine, som vi absolut må have proppet ind i min lille Morris - den skulle bruges til træf. Senere ankommer vi til Langelands golfbane. Det er sværere end man tror at få kuglen til at flugte, så Karen T beskyttede krop og kamera i god afstand. Turen slutter hos Merko købmanden i Spodsbjerg, som giver is og vand. På hjemvejen ser jeg en valmuemark - kan lige se min Morris stå der - et smukt sommerbillede og kører derud. Karen T flippede fuldstændig ud og ville af. Men det var jo en brakmark med





fast bund, så jeg fik skud i kassen. Langeland med dets natur og seværdigheder kan anbefales !!!!!

Med livet som indsats tog Karen T dette billede



Ebeltoft Maritime Dag 12. august 2001

Louise og jeg mødtes med mange flotte veteranbiler på arealerne ved trafikhavnen syd for fregatten "Jylland", heriblandt Jens Christian og Mette samt Bendt Rasmussen med deres Mor-

ris'er - hyggeligt at hilse på jer. Dagen gik med bilsnak, et besøg på fregatten "Jylland" (den danske marines sidste egetræsbyggede fregatskib fra 1856. Kæmpe stor : skrogets længde 71 m., stormastens højde 53 m., vægt 2456 tons, besætning 430 mand), og et besøg i Ebeltoft by, hvor landets mindste rådhus jo ligger, gaderne er brolagte



Veteranbiler i Ebeltoft



Inden vi ser os om, står næste generation ved roret



og husene gamle og skæve - hvor charmerende !

To dejlige ture tilrettelagt af Dansk Veteranbilkub. Og de vil godt tale med en, selvom Morris'en er lille i

forhold til andre store og ældre veteranbiler. Den vinder jo alt ved sin charme og størrelse.

Tak for et dejligt eftersommertræf

Karla og Erik Pedersen

Hvor var det dejligt igen at være til eftersommertræf. Det var rigtig godt, som det plejer, og det var hyggelig at træffe både gamle og nye venner. Det var rigtig godt at være ude på flyvepladsen, og ham Anders var knippelgod til at fortælle

om fly, og hvad de kunne komme ud for, når de var til prøve. Vi var dog ikke selv ude at flyve.

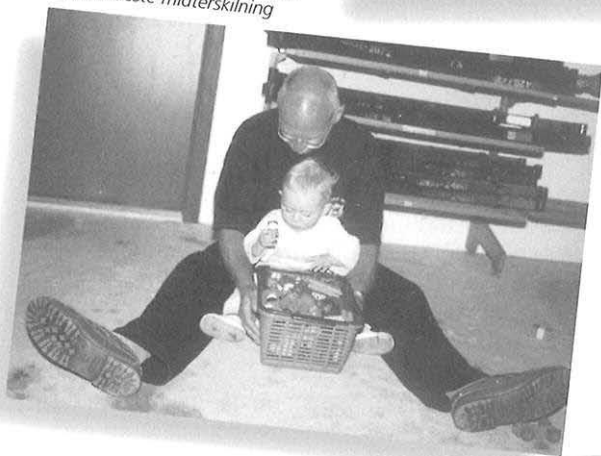
Festen om aftenen var også god, og vi var så heldige at komme til at sidde ved Maibrit og Morten Kræmmer, Henrik Hansen fra Karise og Meta Kamp. Og Meta - du skal have tak for de pæne tanker om, at der skulle råbes hurra for os ved festen (vi havde haft sølvbryllup om tirsdagen).



Økonomikørsel



... Det er Lars Hernes med den bredeste midterskilning



11

Vi tog tidligt hjem, fordi vi skulle hente en Morris Minor årg. 1969 i Skive. Den havde været til syn i Oktober 2000 men blev kasseret på fire ting. Den kan derfor risikere at få taget nummerpladerne, så nu går tiden med at gøre den klar til syn, og det ser fornuftigt ud .

Besøg på Randers Flyveplads





Primustræff 2001

Micke & Kåre.

Primustræffen är en träff för Morris Minor ägare som vågar köra sin minor på vinterväg, träffen ägde rum i trakten kring Römskog i Norge, några mil norr om Oslo helgen den 17-18 februari.

Resan startade fredag morgon från Östersund i fint vinterföre ca, 5 grader kallt och strålande sol, färden gick via Sveg och Mora där vi passade på att besöka Thomas Eriksson och boka boende för hemresan. Resan fortsatte genom Malung, Torsby, Sunne och till Arvika där vi slog läger hos en Morrispolare som heter Jonny Lind, han bjöd på en trevlig kväll med mat och dryck samt garagebesök.



Lördag morgon var det frukost och för Jonnys del var det även lastning av Morrisen, vi hade en resa på ca. 7 mil kvar till träffplatsen som låg vid kanten av fjället.

Väl framme var vi elva Morrisar och tjugosex personer vilket var exakt lika många som rymdes i de två tältten. Vi hjälptes åt att resa dem och bädda för att alla skulle få en bra sovplats.

Temperaturen var nu ca, 10-12 grader kallt. Nu var dags för magen att bestämma så det var att leta fram primusköket och laga mat, efter middagen var det mingling bland bilarna samt grillplatsen i skenet från stjärnorna och fotogenlamporna. Natten var ljuvligt varm och tyst i tältet. Söndag förmiddag startade som sig bör med frukost och därefter började vi att packa ihop de två amerikanska militärtältten samt tacka Norskar och Danskar för en trevlig träff.

Dags att påbörja färden mot Arvika där vi passade på att titta in på Arvika fordons museum. Efter besöket på museet var det dags att ta farväl av Jonny, resan gick nu med rask fart till Mora där Thomas väntade med en fantastisk middag och en



skön dusch samt ett garage besök, såklart.

Måndag morgon startade med sovorgon och frukost samt ett studiebesök på Tomas jobb (Kj Erikssons) knivfabrik (tack Thomas för din visning) efter detta gick färden hemåt, i Åsarna beslöt vi att göra ett besök vid den K-märkta bensinmacken i Skålan.

Hemma igen så kunde vi konstatera att vi nu äntligen hade varit iväg på Primustræff och att vi hade vi åkt ca 135 mil och inte råkat ut för ett enda krångel. Stort tack till Oslo-gruppen för denna annorlunda och vintliga Morristræff och även stort tack till Jonny Lind och Thomas Eriksson för deras gästvänlighet.

13



Curling i Östersund 3 mars

Jämtminor nr. 40 inbjöd klubben alla våra medlemmar till Östersunds curlinghall för att vi skulle ha en anledning till att träffas och ha lite roligt även när Mor-

risarna står i vinterdvala. Eftersom curling är en vintersport tyckte Micke att det kunde passa.

Det var ett 25 tal personer som skippade bingolotto och begav sig till curlinghallen lördag kväll kl 18:00 den dagen. Det var faktiskt deltagare både från Sundsvall och



Levanger (i Norge), strengt jobbat!

De flesta hade aldrig spelat curling tidigare, men på plats fanns en instruktör som inom några minuter fick oss att halka runt på isen släpandes efter polerade stenar med handtag på. Jodå efter en stund så gick det riktigt bra, så bra så att vi delade in oss i 4 lag och spelade på två banor.

Vi vuxna var djupt kon-

centrerade på spelet medan barnen hade upptäckt vad otroligt bra en curlingsten gled och att man kunde åka på stenarna, mycket uppskattat bland barnen men föga för oss som försökte spela, för plötsligt gled det in en 4 åring från vänster mitt framför spelad sten. Då tog vi fika paus.

Kåre med familj.

Opfølgning på benzindebatten

Ole Bodholt har sendt en opfølgning på hans gode råd om tilsætning af totaktsolie til benzinen.

Inden I går i gang med at benytte totaktsolie i blyfri benzin, er der et par praktiske erfaringer, som jeg ikke medtog i første omgang. Det er normalt nødvendigt, at blande benzin og olie før det hældes i tanken, så jeg benyttede som regel en 1 liters oliebeholder, hvor blandingen af benzin og olie var beregnet til den mængde, jeg normalt fyldte på. Hvis man blot hælder olie i benzintanken, er det ikke sikkert, den bliver blandet tilstrækkeligt meget, før man kører. Hvis olien hældes i før

man tanker opblandes den normalt tilstrækkeligt.

Hvis bilen henstår ubenyttet i længere tid, flere måneder, kan der ske en afblanding, der gør starten vanskelig. Jeg har dog uden problemer haft bilen stående optanket med olie/benzin blandingen i godt tre måneder uden startvanskeligheder.

*God fornøjelse
Ole Bodholt*



Dansk Oversøisk Motor Industri A/S

»danske generalrepræsentation for Morris-vognene«, som det hed dengang.

Simon Marsbøll

Det var Dansk Oversøisk Motor Industri A/S, bedre kendt som DOMI, der var den autoriserede Morris Minor importør med tilhørende net af forhandlere i Danmark. Vi må helt tilbage til år 1900 for at få startet historien om DOMI rigtigt. Det var nemlig året hvor Vilhelm Nellesmann startede et reparationsværksted for cykler og symaskiner i Randers ! Okay, det var måske lige lovlig langt at gå tilbage i tiden, men det har muligvis ikke været uden betydning at Nellesmann ligesom skaberen af Morrisimperiet i England, William Morris startede det hele med at lave cykler. Deres livsforløb lignede hinanden på flere måder og de var aktive på samme tidspunkt. De begyndte begge så småt at reparere biler og efterhånden også at sælge dem. Det udviklede sig, og på et eller andet tidspunkt kom de to herrer i kontakt med hinanden, og det endte med, at Nellesmann den 18 januar 1929 overtog den



Vilhelm Nellesmann,

I 1929 spillede Morris en marginal rolle i Danmark. Men så kom depressionen i 30'erne og de dominerende amerikanske biler blev pålagt importrestriktioner. Det flyttede bilimporten over til England, og efterhånden kom der flere Morris vogne på gaderne. Gennembruddet for Morris kom i 1934 med Morris Eight Serie I. Det gik pludselig stærkt og forhandlerorganisationen blev udbygget til at være betydelig efter datidens forhold, som det udtrykkes i en af mine kilder. I 1938 måtte



organisationen udvides, og Nellemann byggede en stor og moderne forretning i København. I 1939 byggede han også en i Randers og mens det gik allerbedst kom anden verdenskrig og satte det hele i stå.

Der gik 5 år, hvor der ikke kom biler til landet. I al den tid må Nellemann have gået og spekuleret over hvordan det hele kunne startes op igen, for da krigen endelig var slut, handlede han meget målrettet, og den efterfølgende ekspansion overgik langt den øvrige danske bilbranche i samme tidsrum. Han havde studeret moderne samleproduktion, og de nye forretningsprincipper skulle skabe en stærk, landsomfattende salgsorganisation, så i 1946 blev Dansk Oversøisk Motor Industri A/S stiftet. Det blev Vilhelm's søn Svend, der blev chef for foretagendet. På dette tidspunkt var der tale om et helt familiedynasti indenfor branchen.

DOMI skulle kun være importør og grossist. Alt salg skulle foregå via forhandlerne, som DOMI så hjalp med opbygning af reservedelslagre og udbygning af værksteder. Tanken var, at hvis folk oplevede en god service, så

blev de nok hængende som trofaste kunder. Men det blev en sej start, fordi valuta-tildelingene til bilimport var forsvindende små. Dengang efter krigen var det vigtigt at bruge de sparsomme midler til de vigtigste ting først, så samfundet kunne komme på fulde omdrejninger igen. Og biler til private stod meget langt nede på regeringens liste !

Vendepunktet kom den 1 juli 1947, da et hypermoderne anlæg til samling af biler blev taget i brug i Glostrup. Anlægget blev bygget under kyndig vejledning af amerikanske og britiske eksperter. Fidusen var, at man kunne anvende de sparsomme ressourcer til at købe varevognschassis i løsdele hos Morris i England. Så kunne man derefter selv fremstille karosserierne hjemme i Danmark. På den måde kunne forhandlerne få langt flere vogne til rådighed end hvis man havde brugt pengene til import af færdige biler. Og det var i starten selvfølgelig kun varevogne der kunne blive tale om, for håndværkerne skulle kunne bevæge sig rundt hvis landet skulle op på fulde omdrejninger igen.

Og det gik helt fint. Indtil





Denne Minor kom til Danmark i april 1950 fordi den skulle bruges til en repræsentant for en cykelfabrik. Der var knyttet en klausul til importtilladelsen, der forbød videresalg af bilen i tre år!



maj 1951 hvor en storbrand lagde fabrikken i aske. Det var selvfølgelig en bitter pille at sluge midt i en tid hvor alle var mere eller mindre afhængig af succes, men på den anden side gav det jo

Som en del af det hele, og velsagtens for at styrke sammenholdet, sendte DOMI forhandlere på besøg i England. Her ses en gruppe på besøg i 1953.

også DOMI mulighed for at opdatere en ny fabrik, der var mere effektiv og større end den første. Og sådan blev det, for et halvt år senere var produktionen i gang igen i en større og mere moderne fabrik.

Jeg ved ikke hvornår personbilerne kom ind i billedet, men vi har selv haft en DOMI 2-dørs fra 1955, så da var personbilerne kommet på programmet. Jeg ved at importen af lastvognschassis blev givet fri først i 1952, så da koncentrerede de sig helt om dem. Jeg gætter på at personbilerne tidligst begyndte at rulle af samlebåndet i 1954, for jeg har aldrig set billeder eller hørt om DOMI-personbiler med den gamle type front, der udgik i november 1954. Men det er selvfølgelig heller ikke så vigtigt. Importen af i hvert fald varevogne blev frigivet i august 1953 - stort set sammenfaldende med introduktionen af Morris Minor varianterne Van, Pick Up og bindingsværk. Det blev selvfølgelig fulgt op med en særlig udgivelse i bedste DOMI-stil, hvor alle deres varevogntyper blev gennemgået. Selvom varevognsimporten



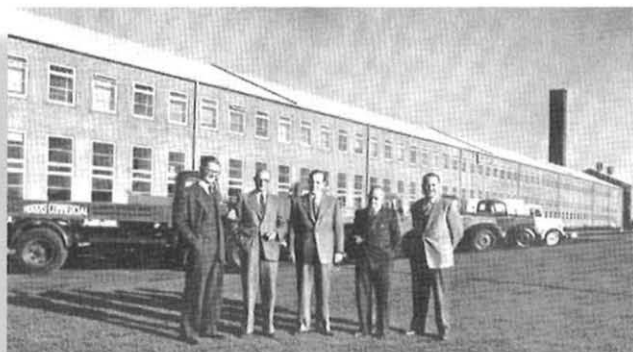
Der var gang i den der først i 50'erne. Denne type varevogn blev specialbygget på DOMI's fabrik allerede fra 1953. Det viser DOMI's virkelyst og engagement, for, som alle ved, fandtes der jo allerede en original Van med lukket kasse. Der blev da heller ikke solgt mange med dette karosseri.

var frigivet blev der også samlet varevogne af dele fra England.

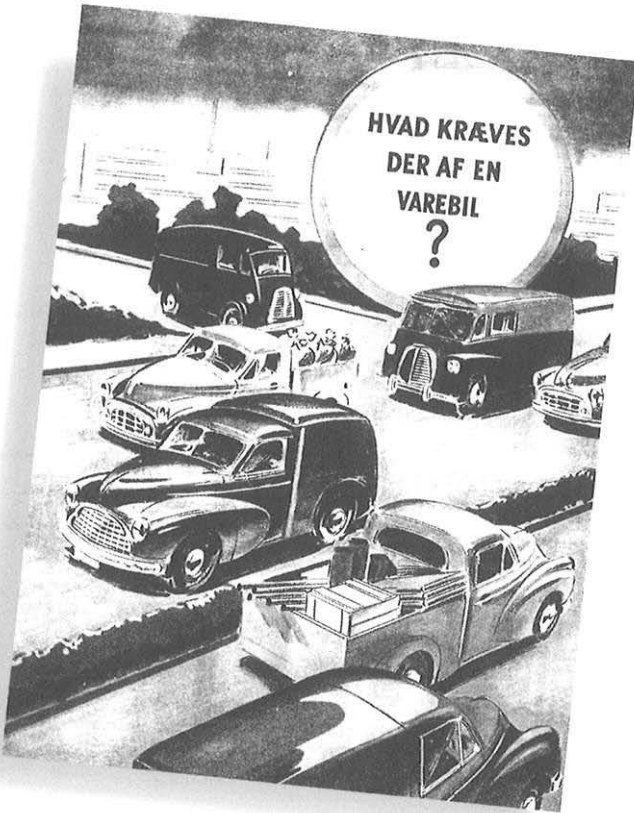
Der blev arrangeret rundvisning på fabrikken, og i den forbindelse blev der lavet et hæfte, der fortæller hvordan tingene foregik. I administrationsbygningen, der var »automatisk ventilret«.....!, var der ud over kontorer et stort reservedelskartotek, eget trykkeri, frokoststue og ikke mindst en omklædnings- og badehal til 400 medarbejdere ! Fabrikken havde også egen kraftcentral og vandværk. Kasserne med dele fra England ankom til fabrikkens eget frilager hvor også overtoldassistenten havde kontor. De mange dele blev overvåget og fordelt fra lagerkontoret, gætter jeg på.

Der var flere »linjer« i produktionen; der var en punktsvejselinje, en karosserisamlinje o.s.v. Se selv mere på oversigten over

Et andet eksempel på livskraften i det nye firma var lanceringen af en helt almindelig 4-dørs Minor under navnet Morris Major. Det var der overhovedet ingen rationel grund til, men de ville vel prøve, om det ikke kunne give Minoren et lidt mere eksklusivt omdømme, så det kunne tiltrække nyt publikum. De første blev solgt i maj 1951.



Den nye DOMI-fabrik kort efter produktionsstart. Der var fint besøg fra England.....



Brochure fra DOMI, hvor alle deres varevognstyper blev gennemgået.

billederne er der ingen der bærer åndedrætsværn, men luften blev fornyet flere gange hvert minut..... Det er vel ikke sådan noget man tænker på, når man taler om »de go'e gamle dage«, vel ?

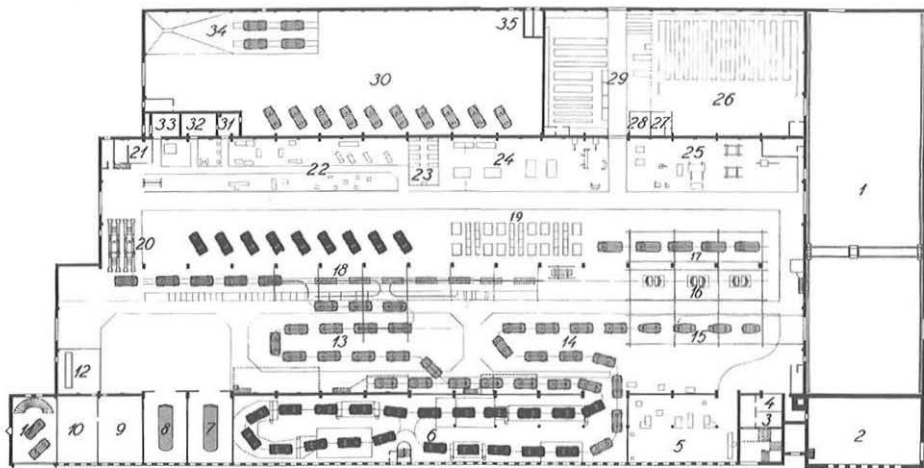
For enden af samlelinjerne gennemgik køretøjerne en sidste omfattende inspektion inden de gik på lager, klar til udlevering til forhandlerne. Og når man ser de billeder af de opmagasinerede biler, så tænker man, at der da må være flere overlevende DOMI-biler. De er lette at kende på den samling der løber over pladen, der adskiller kabine og motorrum.

På fabrikken var der også et motorspecialværksted, der kunne reparere hvad som helst inden for motorer. De kunne slibe krumtapper, flugtbore hovedlejer og alt muligt. Det var for at sikre en effektiv ombyttervirksomhed - kom med din gamle defekte motor, og du får en anden nyrenoveret med hjem. Det var god service overfor kunderne og mellem 7 og 8 kilometer hylder i flere etagers højde fyldt op med reservedele. Der blev dagligt sendt dele til forhandlerens depoter rundt om i landet.

På fabrikken foregik der også en omfattende kursus-

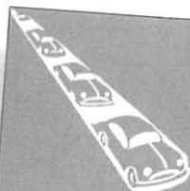
fabrikken. I hæftet er der billeder af Minor's der bliver samlet, og de er selvfølgelig også gengivet i bedst mulige kvalitet.

Ud over samling af biler ud fra engelske dele, så var der også en egentlig produktion af varevogne til det danske marked. Der var egen tegnestue, karetmager-, plade- og sadelmagerværksted. Der var også et malerværksted, hvor særlige kabiner kunne rumme lastbiler. På



FABRIKSRÅN

- | | | | | | |
|------------------|------------------------------|--------------------------|------------------|-------------------|-----------------------------|
| 1. Kjørbæl | 7. Sprøjtebænk for smeltjern | 13. Karosserimontagebane | 19. Motormontage | 24. Radiobænk | 30. Klargøring af vogne |
| 2. Vogncenter | 8. Køl | 14. Karosserisamlings | 20. Smeltjern | 25. Sæde | 31. Sæde |
| 3. Rullebånd | 9. Segnbænk | 15. Karosserisamlings | 21. Værktøjskøje | 26. Følger | 32. Sædeplott |
| 4. Lønningcenter | 10. Testbænk | 16. Punktvejret | 22. Maskinbænk | 27. Ovn- og støbe | 33. Rensrum |
| 5. Malercenter | 11. Udbetningsbænk | 17. Vævsprøjtestation | 23. Værktøjager | 28. Løsnings | 34. Værktøjs og smøremidler |
| 6. Malercenter | 12. Servicebænk, optil | 18. Chassisbænk | | 29. Produktions | 35. IT- og afdelingscenter |



Nu er vi ude på linien, hvor selve samlingen sker. I den ene ende af linien står vi med en masse små og store bildele. I den anden ende ruller færdige køretøjer ud.



Punktvejret af forplade på Morris Minor.

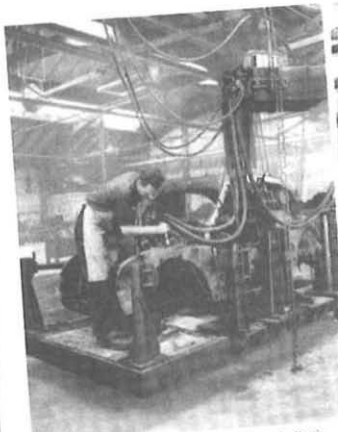


Astogensvejret af bundkonstruktion.

Til venstre ses en samlelinje for Morris Minor personovne.



En samlelinje for vævsprøjtestiler



I en jig sammenstøjes det monokonstruerede Morris Minor karrosseris enkelte dele til et ubrydeligt hele.



En plade trækkes ud. Den skal bruges ved fremstillingen af en vorevogn.



På leghesten udføres de detaljerede arbejdsfærdigheder.



Et snedkerværktøj af anseelig størrelse disponerer over mange hypermoderne maskiner.



Hier stribes Morris Minor karrosserierne inden malingen i sprøtekabinerne.



I sprøtekabinerne, hvor der arbejdes med syntetiske lakker, fornyes luften flere gange hvert minut.

Et helt kapitel for sig selv fortjener fabrikkens malerværksted, der er med til at sikre bilisten, at hans køretøj virker repræsentativt i mange år. Intet er sparet for at garantere et perfekt ydre på enhver DOMI-bil. Efter de mest moderne principper foregår overfladebehandlingen, lige fra den første grundmaling over slibning, polering og sprøjtning til tørringen i den sidste ovn.



Nu kommer karosseriet kørende på en slirne-trulley ud af den store tørbakke.



Særlige kabines er indrettet med henblik på maling af busser og andre store køretøjer.



Den sidste indendørs inspektion på 2 Morris Minors.



Nuljæld traktorer er efter endt inspektion klar til afsendelse.

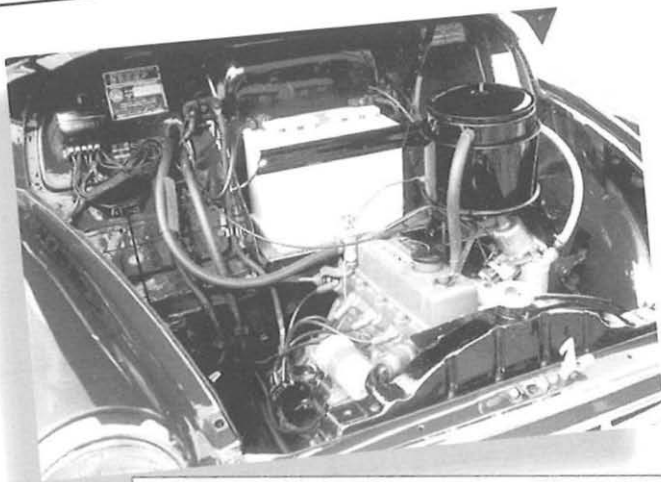


I lagerhallen venter de færdige vogne på at blive sendt ud til DOMI-forhandlerne.

Under produktionen sker der hyppigt inspektion af del udførte arbejde, og inden vognen kører ud i lagergården, gennemgås alle detaljer, og selv de mindste uregelmæssigheder rettes, inden vognen kommer videre.



CKD 2-dørs.: Samlingen på tværs af forpladen (eller torpedopladen) umiddelbart under stangen til hjælmenes udløsermekanisme afslører, at dette er en bil DOMI har samlet af dele fra England.



virksomhed for værkfører og mekanikere. Som vejledning og rettesnor lod fabrikken en række mekanikere, der ikke havde udført reparationer på de pågældende vogntyper tidligere, udføre alle tænkelige reparationer. Der blev taget tid og beregnet gennemsnit på alle delopgaver inden for en eller anden reparation, og så blev der udgivet et hæfte, hvor man på DOMI-værkstederne rundt i landet kunne se hvor lang tid man kunne tillade sig at opkræve betaling for. F.eks. skulle man kunne udtage motor og gearkasse på en Morris Major samt montere det hele igen på 8½ time. Joh - der var styr på tingene. Der blev også udgivet et serviceblad. Første nummer udkom i oktober 1954 og fortalte om den nye Morris Oxford. Servicebladet udkom månedligt (i hvert fald i starten) og blev sendt til alle »automobilreparatører i hele

x +	Beskrivelse af arbejde	S/KK		S/NO		S/NS	
		TK	MF	TK	MF	TK	MF
	per, bændkar, oliepumpe med drivaksel, knæstaksel, aksel og gummiaksel til motorophæng samt adskillelse og samling af oliepumpe)...	-	-	-	-	9	30
38	Knæstaksel og sværeste tandhjul til vertikaldrev udskiftet (inklusive aftagning af topstykke etc).	-	-	-	-	5	30
39	Forreste gummiaksel til motorophæng aftaget og monteret eller udskiftet (indbefatter aftagning af køler)...	2	-	2	-	2	-
40	Dæksel til vandkappe aftaget og monteret...	-	-	30	-	-	-
41	Kruntapprensaks udskiftet	-	45	-	45	2	-
MOTOR og GEARKASSE.							
1	Kotor og gearkasse, komplet, udtaget og monteret.	8	30	11	-	12	-
2	Kotor og gearkasse udtaget, dynamo, starter, strømfordeler, karburator, tændrør etc. aftaget og monteret på den reparerede motor og gearkasse, denne motor og trimset etc.	10	-	13	30	15	-
3	Kotor udtaget, dynamo, starter, strømfordeler, karburator, tændrør etc. aftaget og monteret på den reparerede motor, denne motor og trimset etc.	9	30	10	-	13	45
4	Koblingspedal justeret...	-	15	-	15	-	15
5	Gearkasse udtaget og monteret...	6	-	7	-	8	-
A	Gearkasse fuldstændig adskilt, alle dele renses, nye indsat om nødvendigt, og gearkassen samlet	3	-	3	30	3	30
B	Kobling adskilt, nye dele indsat om nødvendigt, og koblingen samlet	1	15	1	15	1	15
C	Koblingslamel udskiftet...	-	30	-	30	-	30
D	Koblingsstrykplade, komplet, udskiftet	-	15	-	15	-	15
6	Forbindelsesstænger til gearakfts aftaget, monteret og justeret	-	-	1	30	2	45
7	Bedste olietætning udskiftet (indbefatter afkrumning af kardanaaksel og udtørring af kardandlede flange)	-	-	1	45	1	45
STYRETV og FORHJULSOPHÆNGING							
1	Forhjulsophængning, højre eller venstre, aftaget og monteret (indbefatter udluftning af bremses, justering af torsionsstang og indstilling af forhjul)	2	30	2	45	3	-
2	Fornav aftaget og monteret	1	-	1	-	1	-
A	Fornav adskilt, renses, nye dele indsat og samlet	-	30	-	30	-	30
3	Forhjul indstillet	-	30	-	30	-	30
4	Styrestang aftaget og monteret	1	-	2	30	6	30
5	Tændstang og tandhjul, komplet, aftaget, adskilt, evt. nye dele indsat, samlet og monteret, hele arbejdet	3	30	4	30	-	-
6	Ratstamme og styrebus aftaget, adskilt, nye dele indsat om nødvendigt, samlet og monteret, hele arbejdet	-	-	-	-	8	-
7	Kugleled aftaget og monteret eller udskiftet pr. stk.	1	-	1	-	1	-
8	Kugleled aftaget og monteret eller udskiftet	1	30	1	30	3	-
9	Styrearm aftaget og monteret eller udskiftet (indbefatter adskillelse af ophængning på S/NS)	1	15	1	15	3	15



SERVICE *Bladet*

NR. 23

MORRIS - MG - WOLSELEY - RILEY - CHRYSLER - PLYMOUTH
BORGWARD - FARGO - NUFFIELD TRAKTORER



MORRIS 1000

British Motor Corporation — verdens største bilfabrikant — lægger nu en ny forrygende motor i sin berømte MORRIS MINOR, og med den ny topvandede 37 HK motor accelererer MORRIS MINOR 1000 frem i spidsen som den stærkeste og hurtigste bil i sin prisklasse.

Samtidig får MORRIS MINOR 1000 en ny fremragende gearkasse med en kort, sportspræget gearstang, der muliggør lynhurtige gearskiftninger. MORRIS MINOR 1000 accelererer i 3. gear til 96 km/t og kører med en marchhastighed på 120 km/t.

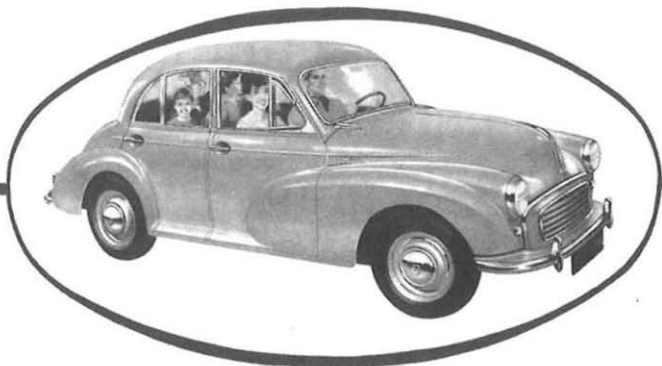
Under en prøve på almindelige tyske autobaner har MORRIS MINOR 1000 kørt 40.000 km med en GENNEMSNITSFART af 95 km/t. Dette forsøg på at nedbryde motoren svarer til den belastning, en bil udsættes for ved 3-4 års hård kørsel med en hurtigt kørende bil ved rattet. MORRIS MINOR 1000 motoren havde en fejlfri motorgang efter denne kraftpræstation.

Quality first

er MORRIS fabrikernes motto og med rette — for bedre biler bygges ikke.

Karosseriet er rotodip rustbeskyttet, og overfladebehandlingen består af 7 beskyttende lag. Sædernes polstring er af skumgummi beklædt med ægte læd eller vinyl, og sæderne forbliver derfor som nye år efter år. Den indvendige beklædning af loft, døre og sider kan som det øvrige interieur vaskes.

MORRIS MINOR 1000 har de sikreste køreegenskaber. Vægtfordelingen er videnskabeligt beregnet — alle passagerer sidder MELLEM akslerne. Forhjulsafljedringen ved TORSIONSSTÆNGER, fuldkommen præcist styretøj, stor sporvidde og overdimensionerede bremses sikrer Dem og Deres passager i enhver situation — og så ligger motoren foran.





svømmerhusets arm eller dets monteringsbolt. Selve svømmerhuset er også af en simplificeret konstruktion uden samlebolt i midten, idet dækslet er fastgjort med tre små skruer anbragt langs omkredsen. Heraf følger det, at svømmeren også er af en enklere type, hvor der ikke er noget gennemgående rør i midten. Iøvrigt er længden af HS karburatoren mindre end på standardtypen, det udvendige mål fra indsugningsflangen til motorflangen er reduceret med $3/4''$ (ca. 19 mm).

INDSTILLING

1) Udskiftning af nål (for ændring af blandingsforholdet).

Montering af en anden type nål for at ændre blandingsforholdet er kun i sjældne tilfælde påkrævet og bør kun ske, når man har sikret sig, at motorens mekaniske stand (kompression) og tændingsystem er i orden, samt at der ikke er utætheder i indsugningssystemet.

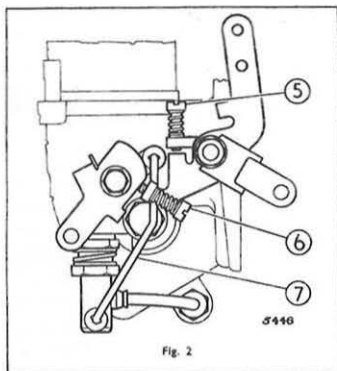
Udskiftningen af nålen foretages som hidtil - sørg for at brystet på nålen er i plan med stemplets underside og kontroller efter monteringen, om strålerøret er centreret rigtigt.

2) Justering

Forudsat at nålen er af den rigtige type, opnås det rigtige blandingsforhold udelukkende ved justering, medens motoren går i tomgang, og efter samme retningslinier som for S.U. karburatorer af standardtypen. Løftningen af stemplet for kontrol af blandingsforholdet sker på HS karburatoren meget let ved hjælp af den fjederbelastede løftestift, der sidder i undersiden af augekammeret.

3) Centrerung af strålerøret

Selv om strålerørets udformning afviger fra det i standardkarburatoren anvendte, og dets montering er uden de mange pakninger, skiver og fjedre, sker centrerungen af det på samme måde som anvendes ved den tidligere standardtype. Husk, at aftage chokeranordningens led-



forbindelser (7. fig. 2.) på strålerøret inden centrerungen! VIGTIGT!

4) Benzinstanden i svømmerhuset

Den rigtige benzinstand i svømmerhuset er $3/8''$ under strålerørets bro i karburatorhusets luftgennemstrømningskanal. Dette kontrolleres ved, at man anbringer en $5/16''$ (7,9 mm) prøvedorn mellem den gaffelformede svømmerarm og kanten på svømmerhusets dæksel. Grenene på svømmerarmen skal lige akkurat hvile på prøvedornen, når nålen i ventilen lukker mod sit sæde. Er dette ikke tilfældet, må svømmerarmen bøjes lidt på det sted, hvor grenene møder skaftet.

5) Indstilling af ledforbindelsen til chokeranordningen

Når forbindelsen mellem chokeranordningen og gasspjældet er forsynet med en kam til åbning af gasspjældet, skal afstanden mellem kammen og justeringskruen (6. fig. 2.) være $1/64''$ (tykkelsen af et visitkort), når motoren er varm og går i tomgang med lukket gasspjæld. Hvis stillingen af strålerørets justeringsstrikk eller tomgangskruen (5. fig. 2.) ændres, må justeringskruen (6. fig. 2.) indstilles tilsvarende.

Danmark«. Formålet var at udbrede kendskabet til DOMI's mærker og gøre alle disse automobilreparatører bedre i stand til at reparere

og vedligeholde DOMI-biler. Bladet var seriøst ment, og der var mange værdifulde oplysninger at hente. Jeg ved ikke rigtig hvor længe bladet

eksisterede, men det nyeste nummer jeg har i min samling er fra engang i 1959.

Artiklen fortsættes i næste nummer.



KØB & SALG

SÆLGES

Morris Minor 1000, 1969, beige, nysynet, nye Mich. dæk, nyt topstykke til blyfri benzin, kører godt og flot stand, ingen nævneværdig rust, rust nedenunder nylavet, ny udstødning, opstrammede sæder, alt i alt en flot årgang. pris 34.000 DKK

Henv.:

Vibeke Bjerregaard,
Tlf.: 40 87 71 48
vibs1@get2net.dk

Morris Minor 1000 cabriolet, i særdeles god stand (synet juni 2001)

med mange originale detaljer sælges for kr. 70.000.

For yderligere oplysninger eller besigtigelse kontakt:

Ane Thomsen på telefon 25 35 15 50 eller
e-mail: ane.thomsen@omd.dk.

Morris Minor 1000 cabriolet årgang 1968, nysynet aug. 2001, original stand sælges for 85.000 DKK.

Henv.:

Jürgen Jürgensen, Odense
Tlf.: 66 15 86 50

Jeg har en Morris 1000, som jeg gerne vil sælge

Den er nysynet, velholdt, mørk rød, årgang 61, træk
SusanneogKnud@mail.tele.dk

Morris Minor 1000 Super ("Fiona") indregistreret første gang d. 18.12.1970 sælges grundet ophold i Italien. Synet 16.05.2000. Mekanisk i orden, men skal behandles med respekt - hun har jo nogle år på bagen. Nyt bremsesystem, nye støddæmpere, nyt batteri, ny udstødning, ny generator, nyere benzintank m.m. Desuden medfølger ny himmel og nye gulvtæpper. 19.500 DKK

Henv.:

(min mekaniker): Tlf.: 40 87 21 80 (aften). Læg evt. besked på telefonsvareren.

Morris Minor 2-dørs 1954. Tidlig Serie II, men med ny type front. En-ejersbil med original told- og registreringsattest. Afmeldt i 1980. Kilometerstand ukendt. Rust i bunden. 6000 DKK

Henv.:

Frede Nielsen
Odense
Tlf.: 65 95 90 29

Morris Minor 1000, 2-dørs, årg. 1966, nysynet. Pris: kr. 15.000,-

Henv.:

Steen Schaumann,
Plougslundsvej 231,
7190 Billund, tlf. 75 35 40 75.



Morris Minor 1000 super årgang 1970.

Grøn metal med lidt uoriginale stumper; sæder, forlygter og spejle.

Der er forholdsvis nye mekaniske dele over alt.

Den er lidt rusten og skal synes. Bilen kører og holdes i "live" på markvej.

Prisidé: kr. 5000,-
Henv.

Lars Jacobsen
Haugstedsgade 4 2tv.
5000 Odense C
Tlf. 6619 2644,
lja@skako.dk
Kaj Jacobsen 6596 1679

RESERVEDELE SÆLGES

Dæk til Morris Minor
4 stk. incl. montering og afbalancering:

145-80-14 Kumho:
1475,00 DKK

145-80-14 Firestone:
1980,00 DKK

Henv.:

Lars Mikkelsen, Fyn
Tlf.: 64 88 12 03 / 28 30 52 97

SALG AF KLUBVARER

Pakke m. 9 forskellige Morris postkort Dkr.	10,-
Pakke m. 9 forskellige Morris postkort og 2 klistermærker m. klublogo Dkr.	20,-
1 stk. klistermærke m. klubbens logo Dkr.	5,-
5 stk. klistermærker m. klubbens logo Dkr.	20,-
Kasket m. Morris bil, gl. model Dkr.	50,-
Kasket m. Morris bil, ny model	
m. læder skygge Dkr.	60,-
Hvidt askebæger m. Morris Minor skrift Dkr.	35,-
Te krus, hvidt porcelæn Dkr.	35,-
Drikkeglas m. hank og klublogo Dkr.	30,-
Jakkemærke m/ klublogo broderet i farver	25,-

Varerne kan bestilles på tlf. 86 75 32 10 eller 86 24 04 82, fax 86 75 32 85 eller via e-mail: br@nmmk.dk. Husk altid at opgive medlemsnummer.

Derefter sender jeg varerne, vedlægger et girokort som du derefter betaler ved først givne lejlighed, inden 8 dage. På regningen beregnes et tillæg til dækning af porto.

Henv.:

Klubbens sekretær,
Bendt Rasmussen (se side 2)

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

