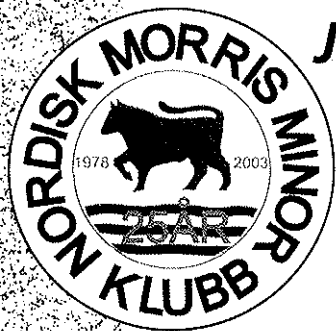


NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Jubilæumsnummer



Nr. 4-Juli-August 2003 - 26. 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
Den Norske Bank Postgiro N: 7877 0812029

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

Redaktør Torben Rasmussen
Søndervigvej 44
DK-2720 Vanløse
Tlf. 38 74 97 78
E-mail
torben.rasmussen@aller.dk

Sekretær Bendt Rasmussen
Silkeborgvej 142
DK-8000 Århus C
Tlf. 86 96 32 09/ 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
Storegade 85 A, stuen
DK-6100 Haderslev
Tlf. 74 52 68 89 / 28 89 22 93

PR udvalg Karen Thomsen,
Tlf. 74 52 68 89 / 28 89 22 93
Harry Olsen,
Tlf. 62 63 21 31

Kontingent pr. kalenderår:
A-medlemmer:
240 DKK, - 295 SEK, - 240 NOK, - 32 Euro.
H-medlemmer:
75 DKK, - 90 SEK, - 75 NOK, - 10 Euro.

Stof til bladet sendes til: Torben Rasmussen
Indleveringsfrist for stof til næste
nummer er den 1. August 2003.

Tryk: Midtfyns Bogtryk, DK-5750 Ringe.



NORGE

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

SVERIGE

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

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

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

Jämtland Kåre Torfjäll,
Kopparslagargränd 21,
S-831 51 Östersund,
tlf. 0046 63-109595,
mobil tlf. +46 703 135050

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

DANMARK

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

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

Midtjylland Svend Thorup,
Egeparken 10, 1. tv.,
DK-8600 Silkeborg,
tlf. 86 81 32 47.
E-mail: svend.thorup@adr.dk
Klubmøde: 2. tirsdag i måneden kl. 19.00, på skift hos medlemmerne.
Ring til kontaktpersonen på forhånd for nærmere information.



DANMARK

Østjylland Per Madsen,
Frederikslystvej 18,
DK-8723 Løsning,
tlf. 75 65 04 09
mobil tlf. 40 78 97 59.
nmmk.ostj@get2net.dk

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

Per Sørensen
Industrivej 22
DK-6070 Christiansfeld
tlf. 74 56 33 07
fax: 74 56 33 06
mobil tlf. 40 56 33 07

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

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

Fyn og øerne Harry Olsen,
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.

Tilmelding nødvendig til speciale arrangementer.

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

København Jens Chr. Jensen,
Toftemosevej 20,
DK-2650 Hvidovre,
tlf. 36 77 12 81.
træffes bedst mellem kl. 20 og 21

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.

Syd-Vest Sjælland Jan O Laursen
Gryderupvej 111
4242 Boeslunde
tlf. 58 14 04 75
mobil tlf. 20 92 47 17
E.Mail: minorkrogen@c.dk
Benny Jensen
Hvilebjergvej 3, Sørbymagle
4200 Slagelse
tlf. 58 54 55 35

Klubmøde: 1. fredag i måneden kl.19.00



Forside.
Brudekørsel
Bagside.
Kastellet 2003

Så er bilen ved at være klar, olien er skiftet, bremserne er tjekket udskiftning af et par hjulcylindere. Hovedcylinder er skiftet, samt ny bakker og væske.

Køleren er ny, fire nye dæk har den også fået, en ny tagbagage er det også blevet til, ja jeg ved snart ikke hvad, men så burde den også kunne klare turen til Norge en tur på ca 710 km ud og det samme hjem, jeg sidder her, mens jeg skriver denne leder og glæder mig til denne tur, det bliver virkelig en udfordring, med familie telt og alt hvad der skal til, men det skal nok gå.

Det ser ud til at der kommer rigtig mange til træffet, så det skal blive sjovt at møde alle de forskellige mennesker.

Jeg er sikker på at det bliver et kanontræf. Der har været forskellige arrangementer i det ganske land, jeg har været rundt i landet og besøge nogle af disse, i kan se lidt billeder jeg har taget fra dem.

Jeg er sikker på at vi får nogle historier senere fra de forskellige træf.

Ha nu en rigtig god sommer, vi ses i Norge

TORBJERN.





KALENDEREN

JULI

11-12-13 Juli
25 års jubilæums
sommertræf
Sanngrund camping
Norge
Se inde i bladet

Lørdag 26 juli
Veterantræf & Kræm-
mermarked i Handest
med bl.a. faldskærms-
udspring og squaredan-
ce. Info på tlf.
86 45 22 24 eller
86 45 29 22

AUGUST

Weekenden 1-3
august
Minitræf - Program
følger senere
Als & Sønderjylland

16-17 August
Biler på Lerchenborg.
Tilmeldingsblanketter
til udstillingen fås hos
formanden eller
Københavns kontaktperson
Jens Chr. Jensen

15-17 August
Eftersommertræf i
Asferg. Tilmelding
senest 11 August
på tlf. 85 44 32 95.
Se mere inde i bladet.

Mandag 25 August.
Vi Holder Grillaften
hos et af klubmedlem-
merne.
Nærmere oplysning
om tid og sted hos
Harry Olsen. Tlf.
62632131.
Fyn og øerne

SEPTEMBER

Lørdag. 13 September
Høstrally hos VW
Veteranerne i Malmö
Nærmere hos
Preben Tlf 33 32 90 38

Torsdag 25 September
Klubmøde kl. 19:30
Nygade 23, Åbenrå
Als & Sønderjylland

Mandag 29 Septem-
ber. Kl. 19.30
Vi holder klubmøde
hos Kirsten og Harry
Olsen Marsk Billesvej
34 5672 Broby.

OKTOBER

Mandag 27 Oktober.
Værkstedsaften hos
Peder og Solveig Mik-
kelsen.
Fyn og øerne

NOVEMBER

Fredag 7 November.
Juleafslutning.
Oplysning om pris, tid
og sted ved henvæn-
delse til Harry Olsen
Tlf. 62632131.
Fyn og øerne

Torsdag 27. November
Klubmøde kl. 19:30,
Nygade 23, Åbenrå
Als & Sønderjylland



Weekenden 1-3 august

Minitræf

Als & Sønderjylland

7

Redaktøren har desværre ikke modtaget noget om dette træf, men går ud fra at det ikke er aflyst og at der bare er sket en fejl.

Så kære venner hvis i har lyst til at deltage, så ring på disse Tlf - numre 74 52 68 89 eller 28 89 22 93 så er jeg sikker på at der er en person der kan fortælle noget om dette træf.

Der kan måske også være noget på vores hjemmeside.



RUNDT I DET DANSKE LAND MED REDAKTØREN



8



Så er der afgang, til Kastelet hele familien skal med.

FORÅRSMØNSTRING
PÅ KASTELLET

Vejret var kanon, der kom mange mennesker for at få en god oplevelse.





Gjern Auto jumble



Der var Auto jumble i Gjern,
Bendt vandt første pris i
Engelske biler.



Forårstræf. VestSjælland.

Det foregik hos Yvonne og Jan på deres lækre landejendom med både gildesal og værksted, skøn natur og jeg er sikker på at det har været et hyggeligt træf, synd jeg kun kunne deltage Lørdageftermiddag.



Forårstræf
VestSjælland



Klub aften hos Unimerco

Vest Jyllands gruppen havde indbudt til virksomhedsbesøg på Unimerco i Sunds ved Herning. Det blev til en meget interessant aften med mange nye input. Alle kom tidlig så der blev tid til at se på bilerne. Der var 14 Morriser og deriblandt flere nye. Det kunne godt ses at det var en af de første gange efter vinterhi at bilerne skulle lufte - idet flere har "givet den gas" hele vinteren med et virkeligt flot resultat til følge. Det var rigtig dejligt at se så mange møde op når der bliver arrangeret en klubaften og ikke mindst at se så man-

Peder S Nielsen

ge "nye" på en gang – sådan skal det være !!

Vi var 46 fremmødte, så vi blev delt på 4 hold. Hver hold blev vist rundt og der var god tid til at stille spørgsmål. Rundvisningen tog ca. 1,5 time og der var virkelig meget at se på. Man bliver imponeret af at det kan lade sig gøre at have 11.000 kvm. i et stort rum helt uden vægge som indeholder alt hvad en fabrik skal rumme. Det er ikke mange steder hvor administration med 120 ansatte og maskinfabrik med mere end 200 ansatte ligger uden adskillelse og uden



støjgener overhovedet. Ide-
en med et lokale er at
afstanden mellem de for-
skellige afdelinger er ekstre-
me korte, ofte mindre end
10 meter.

Vi så bl.a. Nogle prototyper
af nye topstykker som der
var ved at blive konstrueret
nye værktøjer til.

At de kan slibe værktøjerne
ekstrem skarpe hos Unimerco
fik vi bevist, da vi så test-
en til en papirkniv. Testen
består i at tage et stykke
avispapir og lade det glide
ned over skåret hvorved det
bliver skåret over i tynde
strimler !!!

Rundvisningen sluttede i
kantinen i undervisningsaf-
delingen, hvor der var dæk-
ket fint bord med hvide
duge og der blev serveret en
let anretning og kaffe.
Afslutningsvis fortalte pro-
duktionschef Jørgen Bylov
om Unimerco og om mange
af de nye tiltag de er ved at
udvikle lige nu.

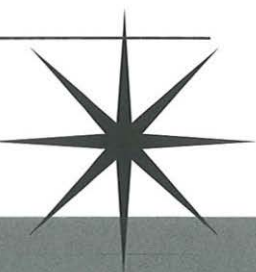
Alt i alt var det en særdeles
vellykket aften (selvom vi
måtte køre hjem i regnvej-
r) - hvor vi fik set en virksom-
hed ud over det sædvanlige.

2760 Peder S. Nielsen
morris@nielsen.tdcadsl.dk





JUBILÆUMSEMBLEM



I anledningen af Nordisk Morris Minor Klubb's 25-års jubilæum (klubben blev stiftet 18. september 1978) har vi ladet fremstille nogle rigtig flotte reveremblemer. Emblemerne er fremstillet i forsølvet metal, motivet er som vores andre emblemer med klubbens logo og farver (se for øvrigt billede). Størrelsen er 25 mm, bagpå er moteret en sommerfuglelås. Alt i alt et rigtigt smukt emblem, som der med garanti vil blive rift om. Du kan bestille emblemet allerede, men vil naturligvis også kunne købes på vores jubilæumssommertræf i Norge. Prisen vil være dkr. 40,00 – skr. 48,00 og nkr. 45,00.



Bestilling: Sekretæren Bendt Rasmussen



Fjordløbet Søndag d.7. September 2003.

Alle med en Bil eller Mc fra før 1973 inviteres til at deltage i året Fjordløb.

Løbet, som er på ca. 90 km, er et let orienteringsløb rundt om Roskilde Fjord. Undervejs er der indlagt poster med opgaver. På en af posterne udleveres sandwich samt øl eller vand til deltagerne.

Mødested: Græstedgård, Udlejrevej, Ølstykke. Der vil være opsat skilte ved indfaldsvejene til Ølstykke.

Program:

- 09.00 Udlevering af rallyskilte. Gratis morgenkaffe med rundstykker.
- 10.30 Køretøjerne sendes af sted.
- 13.30 Første køretøjer ankommer igen til Græstedgård
- 16.00 (Senest) Præmieuddeling.

Deltagergebyr: 50,00 kr. per person over 15 år. Beløbet fremsendes med check eller indbetales på konto 5043-113255-9 Jyske Bank, med markering : Vedr. Fjordløbet, samt dit navn og adresse.

Tilmelding og betaling senest d. 17.08.03 . Tilmeldingen er først godkendt når betalingen er modtaget.

Maks. deltager antal: 85 køretøjer. Event. tilmeldinger efter at maks antal er nået, vil få deres indbetaling retur.

Tilmelding til:
Egon Nielsen
Møllevej 15
3650 Ølstykke
Tlf. 47 17 78 75
Fax 47 16 10 87
e-mail: en@vasatherm.dk

Navn: _____
 Adresse: _____
 E-mail: _____
 Antal voksne: _____ Antal børn (under 15 år): _____
 Køretøj: MC Bil (sæt kryds)
 Mærke _____
 Model _____
 Årgang _____

Arrangør: Ølstykke Veteran Bil & Mc Klub

Med venlig hilsen
Ølstykke Veteran Bil & Mc Klub

Ny forsikring til gamle køretøjer



*Forsikring
for veteran-
køretøjer og
klassiske
køretøjer*

GF-Veteranklub tegner ansvars- og kaskoforsikring for bevaringsværdige originalt opbyggede veteran køretøjer (fra før 1968) og klassiske køretøjer (perioden 1968-1977).

Eksempel for veteranbil eller -motorcykel:

Årlig præmie Selvrisiko kr. 1.320	Dagsværdi indtil kr. 25.000	Dagsværdi indtil kr. 50.000	Dagsværdi indtil kr. 100.000
Ansvars- og kaskoforsikring	kr. 390	kr. 487	kr. 624
Ansvarsforsikring alene	kr. 151		

På veteran køretøj nr. 2 og efterfølgende ydes 25% rabat på præmien. Veteranforsikringer er med 100% tilbagebetaling af overskud. For 2002 udgjorde overskuddet 29,3%. Et evt. forsikringsunderskud opkræves ikke. Køretøjet kan anvendes til hobbykørsel i perioden 15. marts til 31. oktober. I den resterende periode er det forsikret mod brand og tyveri.

Kontakt os venligst for at få tilsendt tilbud og få oplyst de betingelser og andre forsikringsmuligheder GF-FORSIKRING tilbyder.

GF **FORSIKRING**

AI - GF

*Forsikringsforeningen
for veteranmotor køretøjer*

Lyngby Hovedgade 74
2800 Kgs. Lyngby
tlf. 70 20 05 47
hansh@hansen.mail.dk



JEG VIL OPFORDRE MEDLEMMERNE TIL AT SENDE SINE BEDSTE BILLEDER IND AF MORRIS. DET BEDSTE BILLEDE VIL SÅ BLIVE BRAGT I BLADET SOM DETTE NUMMERS BIL DER MÅ MEGET GERNE SKRIVES EN HISTORIE OM DENNE BIL, DER BLIVER SENDT IND.

Torben Rasmussen



**DET ER DA BARE GODT HVAD KAN MAN SIGE?
INSENDT AF PEDER S NIELSEN**



Dåbsattesten

Forbindelse med indregistreringen af vores Morris Minor MM fra 1950 gjorde vi nogle erfaringer med anskaffelsen af dåbsattesten.

Vi havde flittigt læst i tidligere Klubblade hvordan man anskaffede en dåbsattest. En check blev bestilt (den koster 80 DKR i gebyr) og brevet fra tidligere blad blev kopieret. En uges tid senere fik vi brev fra Heritage Trust. Stor var skuffelsen da vi modtog vores check med oplysninger om at prisen nu var 28 £ og at man kunne bestille certifikatet på deres hjemmeside. Vi måtte tilbage til banken og det lykkedes os at komme af med checken igen uden gebyr. Vi måtte ind på hjemmesiden og resten gik uden problemer. Disse erfaringer giver vi hermed videre.

Sådan bestilles en dåbsattest. Priser er for tiden 28 £ /stk.

På klubbens hjemmeside www.nmmk.dk kan man under **MinorLinks** finde et link til **Heritage Trust Home Page**. På Heritage Trust åbningsside er der en rubrik med åbningstider og entre priser. Nederst i denne rubrik står der: "Heritage Certificates are available for your vehicle . click **here** for more info". Ved at klikke på **here** kan man se de bil typer de har kartotek over. Klik på **application form**. Udfyld ansøgningsskemaet med oplysninger om bilen og hvem dåbsattesten skal udskrives til. Alle felterne med * markering skal udfyldes. Kryds af for kreditkort type og udfyld oplysninger omkring kortet. Der kommer nu en sikkerhedsadvarsel da formularen med bl.a. kreditkort oplysninger overføres sikkert. Svar derfor Ja og vent ved postkassen.

2760 Peder S. Nielsen

morris@nielsen.tdcadsl.dk

Peder S Nielsen



NAME*	Peder S. Nielsen
ADDRESS*	Østertorp 38 Gjellerup 7400 Herning Denmark
TELEPHONE	<input type="text"/>
FAX	<input type="text"/>
E-MAIL	morris@nielsen.tdcadsl.dk
POSTCODE	<input type="text"/>
MAKE OF VEHICLE*	Morris
MODEL*	Minor Saloon
CAR/CHASSIS NUMBER*	SMM / 41899
CERTIFICATE TO BE ISSUED TO*	Peder S. Nielsen
ENGINE NUMBER	<input type="text"/>
BODY NUMBER	<input type="text"/>
ANY OTHER NUMBERS	<input type="text"/>
DATE OF FIRST REGISTRATION	<input type="text"/>
REGISTRATION MARK	<input type="text"/>
PLEASE CHARGE	£ 28 MY CREDIT CARD
CREDIT CARD TYPE	<input type="checkbox"/> Mastercard <input type="checkbox"/> Visa <input type="checkbox"/> Diners <input type="checkbox"/> Amex
CREDIT CARD NUMBER	<input type="text"/>
CARD EXPIRY DATE	<input type="text"/>
NAME ON CARD	<input type="text"/>

The Heritage Motor Centre will store customer's information in order to keep them informed of new products and services that might be of interest. Customer data will not be distributed or divulged to any third party, however if you do not wish your details to be retained, please click here



Ø 13.095

Peder S Nielsen

Her følger beretningen om Hvores Lowlight fra 1950, der blev købt i Sverige i efter-sommeren 2002.

Det hele startede efter sommertræffet i Sverige 2002. Vi hørte hurtigt om Jens's køb af en rigtig flot Lowlight på sommertræffet. Peder skulle lige ind og se om der var nogle flere Lowlight til salg i Sverige. Det var der. Der blev snakket meget i det lille hjem for nu var det bil nr. 3 der var ved at blive købt. Den havde været til salg i snart 3 år, så vi blev hurtig enige om pris og afhentningsdato. Nu skulle vi lige en frygtelig masse i ugerne derefter, så tidspunktet for afhentning blev en onsdag lige efter arbejde. Bilen blev pakket med det mest nødvendige og der blev hentet en autotrailer og så af sted til Frederikshavn. Det blev til lidt søvn på færgen. Vi havde kontakt med en dreng på 12 år som havde nogle reservedele til en årgang 1949. Vi nåede frem til aftalt sted tæt ved den norske grænse kl. 4.00 om morgenen og så skulle der soves i bilen. Næste morgen blev der hurtigt handlet og vi fik tid til at besøge Bertil og Ingrid i Nossbro på turen over efter bilen. Vi havde mødt dem hos Anton på efterårstræffet og vi var under 20 km fra

dem. Denne mulighed måtte ikke forpasses, selvom det kun blev til få timer.

Vel fremme ved bilen blev den studeret og der blev fortalt alt hvad der kunne fortælles om den. Da slægeren købte den i sin tid troede han det var et andet bilmærke. Tænk at gå i gang med en så omfattende renovering og ikke bruge bilen særlig meget bagefter. Den havde vel på 8 år kørt ca. 1500 km efter en motorrenovering mm. Han havde nogle reservedele som vi fik med oveni handlen. Dem kan man altid bruge når man har en anden der skal renoveres. Bilen blev prøvekørt og Peder lignede en meget tilfreds herre. Der blev dog også tid til at se på sælgerens passion, som er speciel byggede racerbiler. Uha et værksted han havde. Bilen kom på autotrailer og af sted til færgen i Göteborg. Det blev til lidt søvn på færgen og så en køretur tilbage til Herning. Vi var klar til at gå i seng kl. 2.30 og der var et vækkeur der ringede kl. 5.15. Søvn blev indhentet senere. Vi havde helt klart en bil vi skulle have indregistreret til foråret 2003.

Bilen var med på Fredericia Bilmesse i september 2002. Dengang havde hun ikke





danske nummerplader på så hun måtte transporteres på autotrailer. Det var en rigtig god weekend vi havde, med meget Morris snak og stumpemarked der skulle studeres. Det er dejligt at der er nogle i klubben der vil påtage sig sådan et arbejde. Tak til Harry og Karen (og sikkert mange flere) for det.

Simon og Dorthé har jo også en af de gamle perler. Simon stillede værksted og viden til rådighed og efter grundig gennemgang manglede der kun nogle få detaljer omkring obligatoriske sidespejl og blinklys for og bag. Det gik Peder så og puslede med nogle aftener. Bilen er født med retningsviser dvs. der vipper en arm ud og lyser konstant. Hvis man vil bruge dem i Danmark skal der være blink i retningsviseren. Det er et arbejde der blev udskudt til senere, så der blev monteret de påkrævede blinklys som skulle på under alle omstændigheder. Nu er det bare sådan at vi ikke kan få os til at bore huller, så det var godt at der var nogle skruer, hvori der kunne monteres nogle beslag. Der blev tjekket forlygter hos Oluf og Ruthy og så var hun

klar til syn.

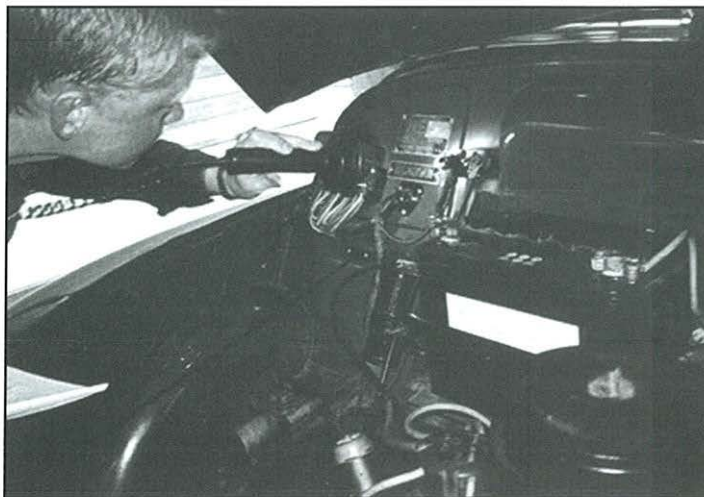
Vi havde fra Jens Christian fået drejebogen for registrering så det var bare at gå i gang. Det største problem var at fastslå hvornår bilens 1. registreringsdato var. De gemmer ikke oplysningerne i Sverige om sådan noget og de bliver slettet i motorregisteret meget hurtigere end i Danmark. Nu er der jo det heldige at man kan få en dåbsattest. Vi har med meget stor interesse læst i gamle blade, hvordan man gør og det gjorde vi så. Ned i banken og bestille en bankcheck og kopierer brevet i bladet og af sted med brev til England. Skuffelsen med at få en check tilbage og ingen oplysninger om bilen var stor. Der blev venligt oplyst at prisen var steget og at man nu kunne bestille og betale den over nettet. Nu stod vi med en bankcheck i en ikke gangbar valuta i et firmas navn ? Heldigvis tog de den tilbage nede i banken. Vi fik bestilt og betalt den på nettet og den dukkede hurtig op. (Læs indlæg andet steds i bladet om rekvireringen af dåbsattesten over nettet) Det var med stor interesse at vi kunne læse at den blev afskibet fra England 28.3.1950. Der





var en lille chance for at få den gamle emalje nummerplade med handsken på. Peder tog ud til synshallen og fik at vide der ingen problem var i det, når de originale oplysninger ikke kunne fremskaffes. Havde det været 100 % korrekt kunne de vælge at sige 31.12.1950. Der blev bestilt og betalt 2480 kr. for emalje nummerplader med handsker. Der er en leveringstid på 1-2 måneder.

Vi havde bestilt toldsyn i god tid. Når man importere en bil skal der reserveres dobbelt tid til syn for at tjekke stelnummer samt udstyr og om bilen lever op til de krav der nu engang er i Danmark. Mandag d. 28 april var dagen. Vi havde fået en tid kl. 8.10 så Helle kunne også komme med. Der blev taget en del billeder den dag. Det var lidt morsomt da synsmændene skulle prøvekøre bilen. Han kunne ikke finde ud af at starte den. Man sætter tænding på — giver choker — og trækker i startkablet !!!! Der skulle tjekkes nogle papirer og føres ind i EDB'en for til sidst at stemple for godkendt syn. Bilen gik igennem syn uden bemærkninger. Så kunne Peder køre op til Told og Skat og betale 3150 kr. for





registrerings afgiften. Det var faktisk Jens Christians bil der dannede fortilfælde for beregning af vores registreringsafgift. Med denne registreringsattest og forsikringspapirer var det bare at tage op til motorkontoret med papirerne og få udleveret de forudbetalte sorte emalje nummerplader. Der var et par stolte bilejere den aften, der kunne montere nummerpladerne på deres nye danske bil.

Nu havde vi de eftertragtede nummerplader på. Nu skulle hun vises frem. 2 dage senere havde vi arrangeret en klub aften med virksomhedsbesøg på Unimerc. (Se indlægget andet steds i bladet)

I vinter blev vi ringet op af Helles fætter og spurgt om vi vidste noget om nogen Morris Minor i familien og brudekørsel. Hvad de ikke vidste var at vi arbejdede på at få Ø 13.095 på plader kort før deres planlagte bryllup. De blev meget interesserede efter beskrivelsen og en pæn grøn bil med to-delte vinduer som har retningsviser i stedet for blinklys. Den havde for dem ukendte placering af forlygterne (de har endnu ikke set





Simon i TV) Ideen blev solgt og så gik planlægningen i gang. Det var derfor at bilen absolut skulle være på plader inden 17. maj. 2003. Det blev aftalt med brudeparret hvordan bilen skulle pyntes. Skulle de bruge nogle mål måtte de over til gommens far, som venligt har vores gamle MM 1949 i "vinterhi" indtil vi får bygget vores værksted.

Dagen før brylluppet var der "Jydsk-Fynsk Classic Auto Jumble 2003" i Gjern. Det var den sidste test tur inden brylluppet. Det blev til megen snak om den gamle Morris og Morris snak generelt. En fotograf fra Oasen - et medlemsblad for Dansk Land-Rover klub fotograferede bilen og oplyste at den vil komme i næste blad. Bent hentede megen hæder, da hans flotte bil blev vinder af publikum konkurrencen om engelske biler. Det skal lige noteres at der var rigtig mange flotte og kostbare engelske biler.

Vi havde glædet os meget til 17. maj for der skulle Poul og Mette giftes og bilen vises frem for alle. Vi havde ikke fortalt det forud i familien så der blev snakket meget Morris Minorden dag. Bilen blev poleret

til lejligheden og hun trængte meget. Vi havde sammen med brudeparret planlagt hvordan bilen skulle pyntes. Med det går ikke altid som man planlægger for blomster binderen ringede aften forinden og fortalte at hun havde lavet det på en anden måde. Blomsten foran på bilen skulle have været en flad buket, men blev i stedet til et hjerte. Vi skulle møde hos bruden 2 timer før brylluppet. Der blev bilen pyntet og de sidste fedtede finger fjernes. Peder skulle køre bruden så Helle fik transport med brudens mor. De sagde som planlagt ja og fik meget ris. Dog faldt noget ved siden af for det blæste lidt ved kirken. Bilen blev beundret rigtig meget før brudeparret kørte videre, efter de lige havde fået en glas champagne. De skulle ud og fotograferes ved Fusingø. Et utrolig flot område med mange gode motiver. Det er en meget god fotograf de havde. Han har "Den Utraditionelle Fotograf" i Randers. Det flotte billede er hans værk af bilen og brudeparret. Så på en og samme dag blev bilen præsenteret i familien og fotograferet professionelt. Det er en utrolig tur at





køre med nygifte. De var lykkelige for at indtil videre var alt lykkedes efter planen. Det er et rigtig godt billede man får at et brudepar bag i en Morris. Resten af dagen gik perfekt og bilen stod lige ved udgangen. Alle der skulle have lidt luft havde flot udsyn til bilen. Behøver vi at sige at mange for os ukendte lige skulle fortælle om en Morris

Minor de engang selv havde eller en Morris ejer de kendte. Bryllupper er en perfekt lejlighed at promovere de gamle biler ved. Efter en lang dag er der lidt langt hjem kl. 3.00 om natten i en Morris Minor fra 1950, der har en max. hastighed på 70 km. Det tog da også 1 1/2 time for festen var på den forkerte side af Randers. Helle faldt da også i søvn de sidste 20 min. inden vi var hjemme. Utrolig at man kan sove i de sæder. Alt var gået som det skulle og bilen havde opført sig som planlagt uden svigt.

Vi har også bemærket at andre bilister har en formidabel tiltro til Morrisens fremragende bremsesystem. Det betyder intet at man kører ud lige foran en

Morris også gerne i en rundkørsel. Overhaling hen over spærreflader bare for at komme foran til næste lyskryds ses ofte. Det værste vi har været udsat for var da en bilist med 100 % overlæg kørte frem for rødt lys i et lyskryds bare for at komme foran – men her viste Morrisen sine fremragende bremseegenskaber ved at undgå en kollision. Bilisten der nu var foran fik sin drøm opfyldt – nemlig at se en Morris Minor Lowligh i sit bakspejl ! Hvorfor ellers denne tåbelige handling ?????

Det var så beretningen om en af de "nye" Morris Minor der nu findes i Klubben. Forsat god sommer fra A 2760

Helle & Peder Nielsen
[moris@nielsen.tdcadsl.dk](mailto:morris@nielsen.tdcadsl.dk)





Jubilarernes fødsel

Af Simon Marsbøll

Van, Pick Up og Travellermødelerne fylder 50 år i år. Det ved de fleste efterhånden, men der er nok ikke mange, der kender til arbejdet med deres tilblivelse. Det er en ret vild historie, og den har jeg set lidt på i denne artikel.

Så snart det kunne lade sig gøre efter afslutningen af anden verdenskrig genoptog Morrisfabrikken produktionen af den Morris 8-baserede Serie Z varevogn. Det var reglen mere end undtagelsen, at bilfabrikkerne genoptog produktionen af førkrigsmodeller, for der skulle hurtigst muligt biler ud af køre og der skulle tjenes penge hjem til Englands stort set tomme statskasse. Men alle vidste selvfølgelig, at med tiden ville der komme penge i omløb igen, og så ville det være en god ide at kunne tilbyde kunderne et opdateret produkt, og ikke de antikverede førkrigsmodeller. Så udviklingen af nye modeller kom hurtigt i gang igen.

Faktisk havde der været en lov i kraft under krigen, der forbød udvikling af nye private køretøjer – det blev betragtet som spild af ressourcer, der kunne bruges bedre i krigsindustrien! Denne lov havde en vis hr. Alec Issigonis dog et afslappet forhold til, og allerede i 1940 begyndte han sammen med et par centrale personer hos Morris, at udtænke vores allesammens Minor. Men den historie kan jeg fortælle en anden gang. En af de største kunder hos Morris var det engelske Post- og Televæsen. De brugte Serie Z-varevognen, og Morrisfabrikkens bestyrelse vidste godt, at der var andre bilfabrikanter, der kunne tænke sig at føje Post- og Televæsenet til deres kundefortegnelse. Derfor kom der hurtigt gang i de indledende manøvrer med at lave en varevognsversion af Minoren.

Den første prototype var klar allerede i 1949.

Der er lidt forvirring om produktionstidspunktet, fordi samme kilde omtaler to forskellige datoer. Jeg tror på datoen den 1. december 1949. Bilsens interne prototypekode var EX/SMV/163, men den havde også koden D.954. Fabrikken havde et „Cowley Chassis Design Department“, som tog sig af udviklingen af chassisrammen. Det var dog stadig Issigonis' team, der havde stået for udseendet, men det er sandsynligvis på grund af det der design departments arbejde, at den også hed DO.954 – det står for „Drawing Office project number 954“. Det vigtigste er imidlertid ikke numrene, men det faktum, at der nu var en varevogn på bedding. DO.954 fik datidens sideventilede motor. Selve bilen blev ikke gammel, for den blev adskilt allerede i maj 1950, og motoren blev senere smidt ned i en anden prototype, der blev solgt som brugt bil. Den korte levetid hang sammen med resultatet af testkørslerne... Testkørslerne havde afsløret at motorkraften var alt for svag. Det var helt håbløst, og hvis der ikke kunne opnås en forbedring, så skulle den eksisterende Morris 8 Serie Z-varevogn





fortsætte i produktion, og en Van variant af Minoren skulle opgives! Det blev besluttet på et bestyrelsesmøde den 2. august 1950, altså tre måneder efter bilen var blevet adskilt. Forholdsvis kort tid herefter blev det besluttet at bevilge et større beløb til nyt maskineri hos Engines Branch, der fremstillede motorer. På bestyrelsesmødet den 29. november 1950 blev det besluttet, at Minoren skulle have ratgear og en topventilet motor så hurtigt som muligt. Produktionsstart af den nye motor afhang af, hvornår nye maskiner hos Engines Branch kunne være klar.

Det var jo en spændende beslutning! Ratgearet kan eventuelt være en udløber

af Issigonis' forsøg med en forhjulstrækker-Minor, der netop havde ratgear (jah, det er også en spændende historie, men det må blive en anden gang...). Denne større motor var højst sandsynlig et resultat af testkørslerne med Van-prototypen, men der står ikke noget i mødereferatet om, at det kun var Van'en, der skulle have en større motor, hvilket jo også ville være åndsvagt. Kort tid efter var der bestyrelsesmøde igen. Det var den 13. december 1950, hvor cheffingeniøren Vic Oak fortalte, at han havde været ude at køre i en Minor med en prototype 918 ccm topventilet motor, og det havde været en særdeles positiv oplevelse – alle problemer

ville blive løst med denne motor, så den skulle i Minoren. Produktion i fuld skala af denne motor mente man ville være muligt først i 1952, men det ville være muligt at smugstarte med en mindre produktion på 300 motorer om ugen allerede sidst i 1951. Disse motorer kunne man så starte med at lægge i 4-dørs og Van modellerne, der havde mest brug for dem.

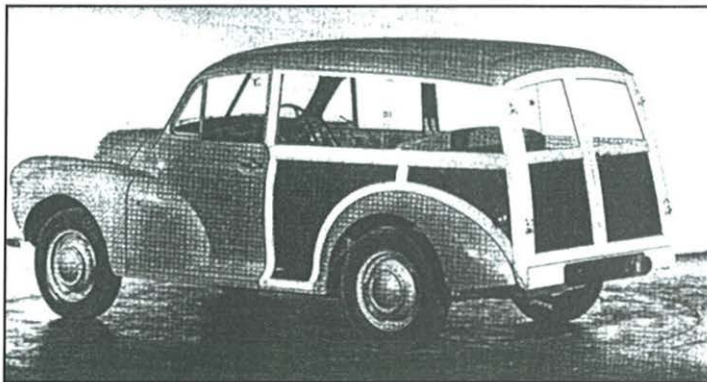
Når det var muligt at starte en produktion op så hurtigt, så var det fordi, motoren tidligere havde været på markedet i en Wolseley-model, der dog kun blev produceret i et mindre antal umiddelbart efter krigen. Modellen hed Wolseley 8, og var en af William Morris' favoritter.



Han brugte faktisk en prototype af den til sin personlige transport i ti år. Men produktionsværktøjerne var altså tilgængelige, men de var kun beregnet til en lille produktion, så der skulle nye til.

På dette tidspunkt havde der allerede foregået luskede ting i korridorerne, som senere skulle vise sig at få betydning for Minoren. Det er en meget spændende og dramatisk fortælling, der også er meget lang, så kort fortalt, så forhandlede William Morris med chefen hos Austin, Leonard Lord, om en fusion af Austin og Morris. De kunne ikke fordrage hinanden personligt, og på et tidspunkt blev Leonard Lord fornærmet over, at William Morris ikke arbejdede ihærdigt nok for at overbevise sin bestyrelsen om det fornuftige i en fusion. Denne episode fik ham til at bevilge penge til produktionsværktøjerne til Austin A-30, der skulle være en konkurrent til Minoren. Dette var først i 1951, men prototypen til A-30 var klar allerede i december 1950, altså samtidig med det bestyrelsesmøde, hvor det blev besluttet at Van-modellen skulle have den kraftigere Wolseleymotor.

Nå, der var stadig gang i den



på udviklingsfronten. Den 16. februar 1951 var EX/SMV/174 færdig. Det var en blå Van med ukendt motor. Denne bil blev leveret til udviklingsafdelingen og blev videresendt til transportafdelingen i august 1951. Senere blev den tildelt chassisnummer OEH 15/500 og solgt som brugt bil. Der må derfor være en hel del, der er faldet på plads med denne prototype.

Samme dag som Van-prototypen blev færdig var også EX/SMM/179 klar. I arkiverne står den anført som en 2-dørs „utility“, men det vides ikke helt, hvad denne betegnelse dækker. Det kunne være en nærliggende betegnelse for en Pick Up, men på den anden side har den også koden SMM, som fabrikken brugte til personbiler. Så er der den mulighed, at vi her

står med den første Taveller, men folk, der har rodet i arkivet, finder det ikke særlig sandsynligt. Den første „sikre“ Taveller hed EX/SMM/180 og blev kaldt „Utilicon“, så det lyder jo besnærende, men på den anden side var den klar den 23. marts 1951, og hvorfor





lave to ens prototyper stort set samtidig?

Jeg har min egen personlige teori, og den er baseret på et billede, jeg har set af en tidlig Van-prototype, og det faktisk, at der ikke er nogen registrering af en Pick Up prototype, inden produktionen startede. Min teori går på, at der er tale om en slags kombi Van/Pick Up. På det der billede er det tydeligt at se, at der er en vandret adskillelse midt på varekassen, lige der hvor laddet på produktions Pick Up'en har sin overkant. Og det kan jo ikke passe, at der slet ikke har været arbejdet på en Pick Up. Jeg synes også, det hænger godt sammen med, at den var færdig samme dag som EX/SMV/174, der jo



var en Van.

Hvis min teori holder, så blev EX/SMM/179 til den ældste indregistrerede Pick Up, for ligesom Van- og Traveller-prototypen blev den senere tildelt nyt chassisnummer og solgt som brugt bil. Travelleren fik stelnummer SMM 495 og vides at have haft den gamle sideventilede motor på 918 ccm. Det vides også, at den i hvert fald eksisterede i 1969, men siden har ingen hørt om den. Van'n og Pick Up'en (eller hvad det nu var for en) havde muligvis også den gamle motor, men deres skæbne er ukendt, efter de blev solgt. Tidsmæssigt er vi nu nået til juni 1951, hvor den første version af den nye topventilede motor var klar til afprøvning. Jeg ved ikke hvilken bil, der fik denne motor, men da det jo bl.a. var tanken, at varevogn og 4-dørs modellerne skulle

have den først, så er det vel nærliggende at forestille sig, at den røg i Van-prototypen, hvor motortypen ikke stod angivet i arkivet. Hvis det er rigtigt, kan det også tænkes, at Van'en beholdt motoren, da den blev solgt som brugt... Tænk om man kunne få fingre i den bil.

Nå, men inden bestyrelsesmødet den 25. juli må den nye motor have virket overbevisende, for på det møde blev det besluttet at bevilge £99942 til de nye maskiner i Engines Branch. Kapaciteten skulle blive på 2.100 topventilede motorer om ugen. Det var meget! Den samlede produktion af motorer var ca. 5.000 om ugen på det her tidspunkt, og knap halvdelen havde en ydelse som den nye motor. Wolsley motoren skulle altså være den man satsede på, og de sideventilede enheder skulle kun fortsætte i produktionen til





dækning af det marine og militære marked.

Alle var overbevist om, at Minoren skulle have den gamle 918 ccm sideventilede motor udskiftet med den nye 918 cm topventilede version. Men der var problemer. På bestyrelsesmødet den 25. juli 1951 pressede Vic Oak på for at have den nye motor klar i en 4-dørs til årets motorshow, men chefen for karosseriafdelingen fortalte, at de endnu ikke havde modtaget optegnel-

ser over de nødvendige karosserimæssige modifikationer, så selvom der nok var tale om småjusteringer, så kunne det ikke nås til showet, som skulle afholdes i oktober. Og der skulle komme yderligere forhindringer, så der blev indkaldt til ekstraordinært bestyrelsesmøde den 3. oktober 1951 med et punkt på dagsordenen: Wolseley-motoren.

Chefen for motorafdelingen forklarede om alle mulige problemer på mødet. Det

tog jo tid alt sammen, og dølen dyle mig om ikke Austin havde møvet sig ind os leverandøren med en stor bestilling af en tilsvarende maskine, som Morris skulle bruge til masseproduktion af den nye motor. Man kunne først forvente, at maskineriet kunne stå fuldt operationsklar i januar 1953! Det ville altså tage mere end et år at få tingene bragt på plads. Det var ikke acceptabelt, men det var virkeligheden, og det var bestyrelsen altså bare nødt til at leve med. Det blev derfor besluttet, at så snart det var muligt, skulle 4-dørs modellen først og fremmest have den nye motor, og så måtte de andre modelvarianter få den hen ad vejen. Produktionen skulle startes på fabrikkens gamle og meget lidt effektive maskiner, indtil den nye maskine kunne leveres.

Den 30. oktober 1951 var der bestyrelsesmøde igen, og på det tidspunkt havde Austin præsenteret deres Minor-konkurrent, Austin A30. Den skræmte nu ikke bestyrelsen hos Morris, og der faldt en udtalelse om, at „Minoren har mindst fire år tilbage“... Men det blev betragtet som yderst vigtigt, at produktionen af den nye motor blev fremmet mest





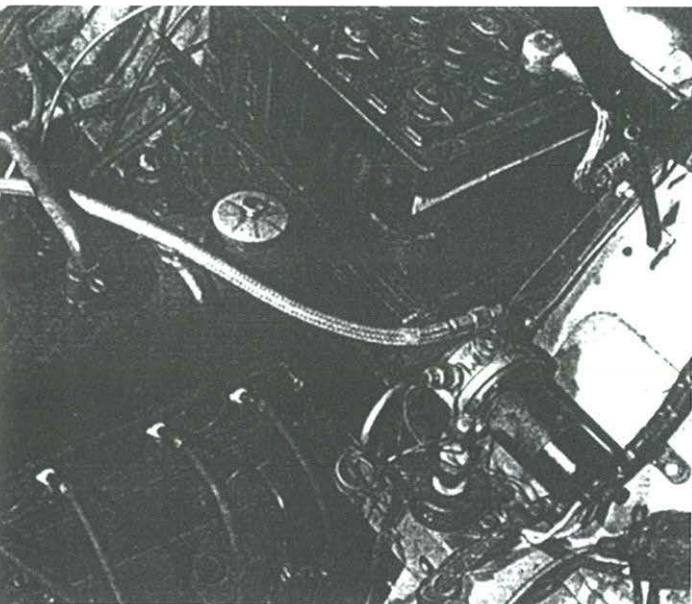
muligt, og det var også vigtigt at sikre en konkurrencedygtig pris. Der var ingen af de tilstedeværende bestyrelsesmedlemmer, der havde forestillet sig, at det var sidste gang de skulle tale om den motor, for tre uger senere sprang der mildt sagt en bombe.

Mens der var fuld fart på test

lioni (en 4-dørs Minor). Om det var den gamle mands ønske om endelig at trække sig tilbage eller hvad, det ved jeg ikke, men de to blev enige om, at nu skulle det være. De to firmaer skulle fusioneres. Problemet med at overbevise bestyrelsen ragede William en høstblomst, for det var hans firma, og han

travlt periode i første halvdel af 1952. Maskinen, der skulle bruges til fremstilling af den nye Wolseley 8-motor, ankom i de dage, hvor de to selskaber fusionerede. Bestyrelsen må således umiddelbart efter fusionen have besluttet ikke at sætte maskinerne op til produktion, da Austin allerede var startet på produktion af A-motoren. Det var bestyrelsesmedlem George Harriman, der i følge citat af Issigonis sagde: „Der er ingen grund til at installere maskiner til produktion af jeres motor – brug A-motoren“. Det mener forfatteren i al ydmyghed var en fejl. Minoren var ikke tjent med den bette motor. Den var vel o.k. i Austin A-30, men Minoren vejede jo ca. 100 kg mere. Men selvfølgelig voksede den sig større og bedre med tiden...

Det var et forbandet cirkus med den fusion! Leonard Lord blev ny chef, og han hadede alt, der havde med Morris at gøre – også de ansatte. På et eller andet tidspunkt blev det for meget for Alec Issigonis. Han befandt sig ellers i en spændende fase med den forhjulstrukne Minor og et nyt design af Minoren, og



af nye motorer og bekymringer om de nye maskiner osv., så kontaktede Leonard Lord igen William Morris. Det var kort før Williams 74-års fødselsdag, den 10. oktober, hvor fabrikken i øvrigt producerede bil nummer to mil-

solgte det, hvis det passede ham. Så kort før klokken 5 om eftermiddagen den 23. november 1951 blev det offentliggjort, at Austin og Morris skulle fusioneres. Det har uden tvivl været en

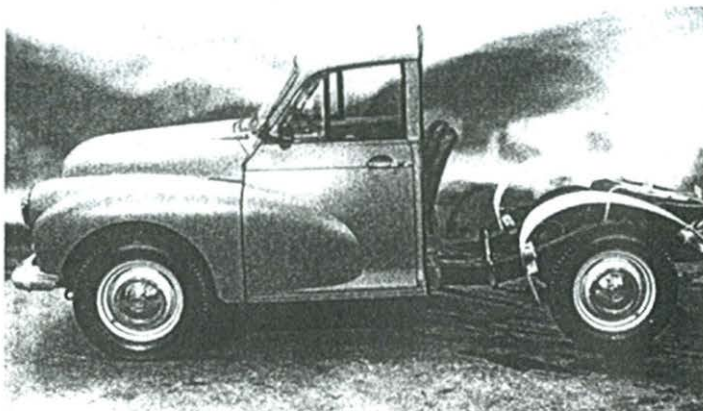
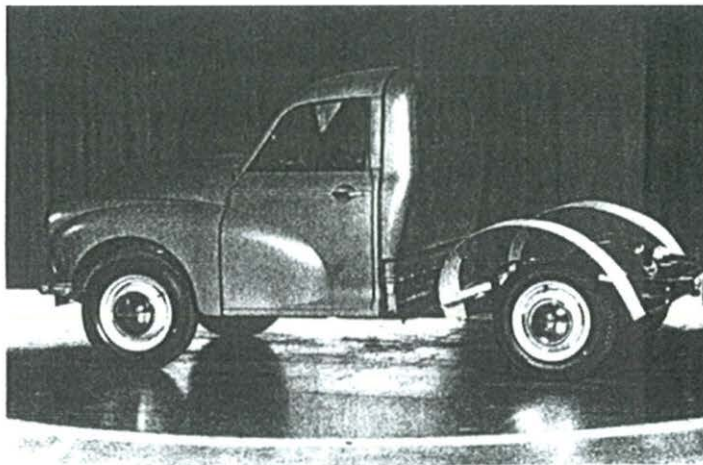


han var også i gang med udviklingen af travelleren. Men han dampede af til Alvis, og kom ikke til at arbejde mere med Minoren. Men det hele gik jo ikke i stå, bare fordi hanerne udkæmpede kampe i bestyrelseslokalet. Den 30. november 1951 var EX/SMM/196 færdig, og i arkivet står der „flad bund chassis“, så gad vide hvad det var for en. Den ene kilde mener, det nok var et førehus på en chassisramme og nix weiter, og den anden kilde er sikker på det var en Traveller... Alle kilder er dog enige om, at det var denne prototype, der stærkt modificeret endte som en lille brandbil på fabrikken. I dag står den på museum i England, så når turen går til England i august (Jubilæumstræffet for Van og Pick Up), skal jeg lige ind og tjekke, om den har chassisramme eller ej.

Den 29. januar 1953 stod den første GPO-Van prototype klar efter et samarbejde med Post og Telefonvæsenet (General Post Office). Morris havde som tidligere leveret biler til Postvæsenet, og der var tale om en kæmpestor kunde, som gennem nogen tid havde der ganske enkelt deltaget folk fra Postvæse-

net i udviklingen af denne yderst skrabede version af varevognen. Bl.a. mente Postvæsenet ikke, det var nødvendigt med et varmeapparat til deres ansatte (!). Det ville imidlertid give problemer med tilduggede vinduer, når de fes ind og ud af bilene med fugtigt tøj, så i stedet for bare at montere varmeapparatet så blev løsningen meget dyrere, for

der blev designet en hængslet forrude, som kunne åbnes, så fartvinden kunne fjerne dug! Så måtte postbuddet sidde der i regn og slud og knurrefryse... Den hængslede forrude gav et problem med vinduesviskerne. Hvor skulle de sidde? Jo, der blev såmænd udviklet et sindrigt system, så viskermotoren kunne trække fra en position i taget umiddelbart





over ruden! ...de er tossede, de englændere... Der var andre besparelser, som kan undre i dag. Bl.a. så var instrumentbrættet af træ. Og Postvæsenet vurderede også, at deres personales kørefærdigheder var så elendige, at de nok hele tiden kørte ind i alting. Det ville blive meget dyrt i reparationer af skærme, så de fik specialfremstillet forskærme af gummi... jeg sige det igen: De er tossede de englændere!

Nå, men GPO-Van'en hed EX/THC 13/212, havde 803 ccm motor og levede indtil 10. juni 1959, hvor den blev adskilt. Mere vil jeg ikke gøre ud af Post- og Telefonvæsenets biler. Det er straks mere interessant med EX/FLE 11/214, der var færdig 15. april 1953. Det var nemlig en grøn Traveller med 803 cm motor. De tidligere Traveller-prototyper eksisterede ikke på dette tidspunkt – den første var blevet solgt som brugt bil, og den anden var ombyttet til den der brandbil (hvis der overhovedet var tale om en Traveller-prototype, men det tjekker jeg til august...), så det kan være at Traveller-varianten havde hængt i en tynd tråd på et eller andet tidspunkt. Det er jo en model, der er

ca. 50 kg tungere end 2-døren, så måske har der været en afventende holdning, ligesom med varevognen, indtil der var en kraftigere motor. Jeg ved det ikke, men hvorom alting er, så var det denne prototype, der gennemførte de sidste afgørende og overbevisende tests, for et halvt år senere stod den første serieproducerede Traveller færdig. Prototypen fik et nyt chassisnummer den 20. juli 1954, men der er ingen oplysninger, om den blev solgt eller hvad.

Den 5. maj 1953 var den første serieproducerede LCV færdig. LCV står for Light Commercial Vehicle, altså en let varevogn, og det var en samlet betegnelse for både Van, Pick Up og Chassis/cab, som det hed, når bilen blev leveret uden bagende – det kunne køberen så selv konstruere efter egne ønsker. De tre typer blev lanceret samtidig.

Det var den 30. september, at den første Traveller blev produceret. Sammen med den blev begrebet „De Luxe“ indført, men der gik ikke lang tid, før alle varianter kunne fås i De Luxe-udgaven. Og det var virkelig noget der rykkede, med det der De Luxe. For det første

fik man et varmeapparat! Nej, det havde ikke været standard på noget tidspunkt (og derfor skulle de forkælede postbude i hvert fald heller ikke have det...!), men man havde dog haft mulighed for at bestille det efter den sideventilede motor fik en vandpumpe i december 1950. Ud over det ekstravagante varmeapparat fik man også kofangerhorn, en solskærm i passagersiden og dythorn i begge sider! Joh, det var rigtig luksus. Okay, man fik også lædesæder i stedet for vinyl, men så var der heller ikke mere. I øvrigt blev bagenden med dens træstykker produceret på en fabrik i Coventry, hvor den også blev lakeret. De færdige bagender blev transporteret til Cowley hvor resten blev lavet... Selve introduktionen kom i oktober og en Traveller De Luxe kostede £442 ifølge en kilde og £ 622 ifølge en anden...



Fremgangsmåde ved fremstilling af



En træstamme flækkes på langs med en motorsav.

←
1

Dernæst skæres de to halvdele op i planker

→
3



Og til sidst det store arbejde med nøjagtig udmåling, udskæring og tilpasning.

→
4

Så rettes flader lidt af.

←
2



træværk til traveller



Eftersommertræf i Asferg 15-17 August.

Også i år har vi bestilt godt vejr så vi kan få en god weekend med masser af Morris-snak.

Der skal selvfølgelig også ske lidt mere, men endnu er der ingen aftaler. Har du et forslag, må du meget gerne komme frem med det og evt. selv arrangere noget.

Hold øje med www.morrisminor.dk hvis ikke vi får noget på plads inden næste nummer af Norminor.

Tilmelding på tlf. 86 44 32 95 er nødvendig og skal ske inden mandag 11 august. Giv evt. besked på telefonsvareren hvis du ikke kan ringe i arbejdstiden.

Anton





Nordisk Morris Minor klubb's 25 års jubilæum.



I anledningen af klubbens 25 års jubilæum, den 18 september 2003, er vi nogle stykker i midtjylland der er gået sammen om at arrangere et mindre træf. Vi ved naturligvis godt at det ligger tæt på et andet meget populært træf, men vi våger alligevel pelsen og satser på stor opbakning fra medlemmerne. Det officielle jubilæumstræf er naturligvis sommertræffet i Norge, men vi ved at mange ikke har mulighed for at deltage, så derfor dette træf.

Vores træf afholdes i dagene 5-7 september 2003 på Gudenådalens camping (Bamsebo) i Ulstrup. Pladsen ligger i naturskønne omgivelser, lige ned til Gudenåen. En meget fin plads til både telt, campingvogn eller hvis man har lyst, hytte. Disse lejes direkte af campingpladsen, så hvis du vil sikre dig en er det nok en god ide at reservere i god tid. Dette gøres på telefon 86 46 34 27, for øvrigt kan der læses mere om pladsen på deres hjemmeside www.bamsebo.dk.

Programmet er ikke endeligt fastlagt, men vi mødes fredag eftermiddag. Om aftenen er der fælles grill og hyggeligt samvær. Lørdag er der køretur, med indlagte prøver, eftermiddag forskellige aktiviteter, om aftenen er der så festmiddag, som er tænkt leveret af den lokale kro. Søndag er der almindelig afslapning og opbrud ved middagstid. Men det endelige program er ikke endeligt fastlagt, men så snart det er, vil det blive lagt ud på vores hjemmeside. Dem der ikke har adgang til denne kan rekvirere programmet hos sekretæren. Med håb om stor tilslutning og et rigtigt godt træf, ønskes en god sommer og et godt sommertræf i Norge.

Nordisk Morris Minor Lager



**Salg af reservedele til Morris Minor, Mini, Triumph
og andre BMC biler fra 1950 til 1975.
Over 10.000 varenumre på hylderne
Vores varekundskab er uovertruffen og vi gør alt
for at betjene dig bedst muligt.**

Nordisk Morris Minor Lager Østergade 17 Asferg 8990 Fårup

86 44 32 00 - John - Triumph og Mini
86 44 32 95 - Kurt - Morris Minor og Mini
Åbningstider Mandag til Fredag Klokken 8 til 16.

E-mail: Mail@morrismminor.dk
<http://www.morrismminor.dk>



SÆLGES

3 stk. Morris 1000, 2 dørs Saloon, årg. 2. stk. 1965 og 1970, alle tre adskilt, plus alle dele fra fire andre 2. dørs. Rigtigt mange gode dele.

Pris: 12000 kroner

Henvendelse:

Medlems nr. A 2360

Jens Lauridsen

Museumsgade 51 C st. 1

7400 Herning

Tlf. Nr. 21428840

Gamle klubblade ønskes

Hvem har gamle klubblade tilovers ?

Vi mangler 2000 blad 3.

Derudover mangler vi alle blade fra 1994 og tidligere. 2760 Helle & Peder S. Nielsen

morris@nielsen.tdcadsl.dk

97 209 209

SÆLGES

Morris Minor 1000,

årgang 69, hvid. Kørt ca. 170.000 km.

Den skal forbi en pladesmed og have foretaget andre små reparationer, men kører godt og stabilt. Kom med dit bud.

Marianne Bredesgaard

Tel: 35 42 30 33

Mail: marianne@bredesgaard.com

SÆLGES

Morris 1000 Super 2 dørs.

Old English White. 1967 Meget velholdt. Sorte Nr. Plader.

Leveres nysynet. Bilen har været renoveret og vedligeholdt her på værkstedet Sælges kun på grund af at ejeren er nået en alder hvor han ikke tør køre mere.

Pris. Inc. Omregistrering.

33200.00 kr.

Derudover sælges mange brugte reservedele næsten alt haves. Ring og hør om Jeg har hvad du mangler. I disse uger adskiller vi 4 Morris Minor og 1000 biler som jeg har købt hos en lokal

Autoophugger. Desværre har de stået mindst 10 år i et gammelt Militær telt, så de er meget medtaget af rust og kan derfor ikke redes. Men der er mange gode dele. Blandt andet kan nævnes.

Pæne røde sæder (Super) røde sæder med hvide stikninger (Minor)

Peder Mikkelsen.

Pejrupvej 30 5560 Aarup.

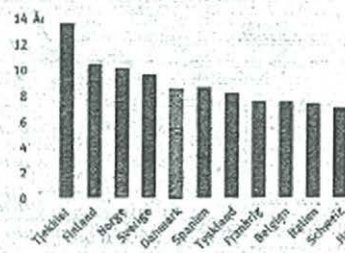
Tlf. 64472604.

Gamle biler med sjæl

De lever endnu, mange af de gamle biler, som blev fremstillet for mere end 20 år siden. Men nogle lever længere og bedre end andre. Volvo og Volkswagen er blandt de mest selvlavede biler på de danske veje.



Generationsfølger på personbiler i 2000



Åldersfordeling af bilbestanden pr. 31.12.2000



Antal biler i Danmark over 20 år gamle

1	Folkevogn	11.971
2	Opel	11.181
3	Ford	10.841
4	Volvo	8.512
5	Mercedes	4.491
6	Toyota	2.399
7	Mercedes	2.197
8	BMW	1.966
9	SAAB	1.963
10	Mazda	1.685

TILBUD

Morris motorer 2 stk skal væk, om de er noget værd vides ikke står i vores forhave.

Lone Nørgård

Tlf. 27 12 80 12 eller

25 26 73 88



Velkommen til nye medlemmer

A-2835 Rolf Lövgren
Viksryd 7026
441 91 Allingsås
Sverige

A-2836 Thomas Thiel
Rolighedsvej 12
7600 Struer

A-2837 Susanne Holm Pile-
gaard
Troense Strandvej 2, Troense
5700 Svendborg

A-2838 Mikkel Poulstrup
Helgolandsgade 62, 3. tv.
9000 Aalborg

A-2839 Tore Boge
Koren Wibergs Pl. 1
5003 Bergen
Norge

A-2840 Lars Peter Raun
Professor Ostenfeld Kollegi-
et
Rævehøjvej 36, - 1506
2800 Kgs. Lyngby

A-2841 Lotte Christina Bre-
engaard
Emmasvej 13
2820 Gentofte

A-2842 Martin Birch
Tøjhushavevej 22, st. th.
8900 Randers

A-2843 Ole Nørgaard
Gl. Munkegade 8 B
8000 Århus C

A-2844 Winnie Christiansen
Tåsingegade 38, st. th.
2100 København Ø

A-2845 Arne Bosse Meier
Norderstraze 33
4939 Flensburg
Tyskland

A-2846 Bo Terkelsen
Åmarksvej 5
8250 Egå

A-2847 Bente Ellingsøe
Regissevej 1
5871 Frørup

A-2848 Erik Skals
Smedelinien 4
8900 Randers

A-2849 Kenneth Solberg
Simonsen
Sundby Allé 63, Sundby L.
4800 Nykøbing F

A-2850 Naja Breuning
Gyldenløvesgade 19, 2. tv.
5000 Odense C

A-2851 Finn S. Hansen
Skråvejen 11
6851 Janderup



SALG AF KLUBVARER

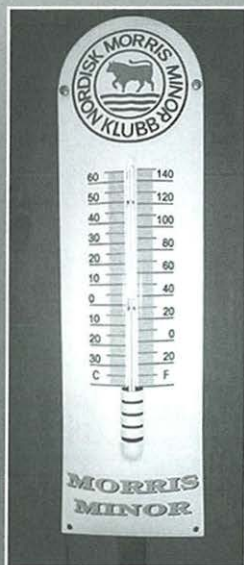
Jens.E.H.Kjeldsen. Skilte kan bestilles hos Bendt Rasmussen. Pris 5.00 Dkr.



Vi har fået fremstillet nye grilleblemer og reveremblemer med klubbens flotte logo.

Grilleblemet er i størrelsen 58 mm Ø, i forgyldt metal, ilagt hård emalje og forsynet med to skruerhuller, en ting der vil pynte på enhver Morris. Grilleblemet kan blive dit for kun DKKR. 125,-. Reveremblemet er fremstillet i samme fine kvalitet og udformning som grilleblemet, men dog i en lidt mindre størrelse, nemlig ca. 20 mm Ø. På bagsiden er det forsynet med en sommerfuglelås.

Dette smukke reveremble kan erhverves, altså blive dit for kun Dkr. 30,-



Termometer til ude eller inde. Smukt emallieret med Klubbens logo øverst og teksten Morris Minor nederst. Det er fremstillet i metal hvorpå der pålagt emalie, logo og tekst i de sædvanlige farver. Termometeret måler H.43 cm. B 12 cm. Begrænset oplag. Pris DKR. 650.00.



SALG AF KLUBVARER

MORRIS VÆGUR

Vi har fremstillet et fint Morris vægur, af gamle Morrishjul-kapsler. Uret er monteret med et ægte Junghans Quartz urværk til 1.5 volt batteri.

Viserne er 95 mm junghans visere, time og minut.

Da urene tidligere har kørt et vis antal ukendte timer, kan kvaliteten godt variere lidt, men vi har bestræbt os på at bruge de bedste eksemplarer, de allerbedste kører dog stadig.

Væguret vil pynte på ethvert hobbyværksted, kontor eller lignende.

Uret sælges for kun 125,00 DKR. pr. stk. excl. batteri.



Kasket m. Morris bil, ny model m. læder skygge Dkr.60,-



Kasket m. Morris bil, gl. model Dkr.50,-

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,-

Hvidt askebæger m. Morris Minor skrift 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 96 32 09, 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.

Klubbens sekretær,
Bendt Rasmussen
Silkeborgvej 142
DK 8000 Århus C



**OBS. PRISERNE ER I
DANSKE KRONER
+ FORSENDELSE**

