

NORMINOR

MEMLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Nr. 5 - Sept. - Okt. 2000 - 23. årg.



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

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

Stiftet i Oslo
den 18. september 1978

Postgiro DK: 3 36 47 12
Postgiro S: 456 90 67-4
Postgiro N: 0806 191 0841
Fax: 62 62 26 32

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

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

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

Redaktør Morten Westermann
Tværgade 42
DK-5750 Ringe
Tlf. / Fax: 62 62 26 32
E-mail:
morten.westermann@privat.dk

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

Kasserer Kim Kleis
Tobøl Mosevej 5
DK-6683 Føvling
Tlf. 75 39 86 56

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

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

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

Kontingent pr. kalenderår: A-medl.: 200 DKK, - 230 SEK, - 220 NOK
H-medl.: 50 DKK, - 61 SEK, - 59 NOK.

Stof til bladet sendes til redaktøren.

Indleveringsfrist for stof til næste nummer er den 10. november 2000.

Tryk: Midtfyns Bogtryk, DK-5750 Ringe.

NORMINOR



NORGE

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

SVERIGE

Norra Sverige	Christer Wiberg, Nydalavägen 55, S-903 39 Umeå, tlf. 090 135 607.	Jämtland	Kåre Torfjäll, Kopparslagargränd 21, S-831 51 Östersund, tlf. 0046 663-109595, mobil tlf. +46 703 135050
Dalarna	Thomas Eriksson, Kråkbergsvägen 4, S-792 00 Mora, tlf. priv. 0250-15445, arb. 13530. http://host.bip.net/nmmk-dalarna/	Göteborg	Matz Lundgren, Höganäsvägen 44, S-437 35 Lindome, tlf. 031-992 670.
Väst Sverige	Erling Holmin, Skoftebygatan 55, S-461 54 Trollhättan, tlf. 0520-72 907.		

DANMARK

Nordjylland	Mogens Bjerre, Industrivej 40, DK-9690 Fjerritslev, tlf. 98 21 24 50.	Midtjylland	Svend Thorup, Egeparken 10, 1. tv., DK-8600 Silkeborg, tlf. 86 81 32 47. e-mail: svend.thorup@get2net.dk
Randers	Anton Kamp, Østergade 17, Asferg, DK-8990 Fårup, tlf. 86 44 32 00.	Klubmøde:	1. tirsdag i måneden kl. 19.00, på skift hos medlemmerne. Ring til kontaktpersonen på forhånd for nærmere information.



DANMARK

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Dette nummer af Norminor er noget tykkere end de foregående 2 numre. Det er rart at nogle flere medlemmer har fattet pennen og skrevet til bladet. Jeg var ved at være bange for, at det ikke kun var bestanden af Minors der var for nedadgående, men at også interessen for at bidrage med materiale til bladet var ramt !

I dette nummer kan du læse en del om sommertræffet i Levanger og om Eftersommertræffet i Asferg.

Vi har modtaget et par læserbreve, som giver stof til eftertanke !

Månedens Morris, eller profil, er blevet genoplivet i dette nummer. Jeg håber nogle flere vil sende deres historie til mig, kort eller lang, det er ligemeget. Men gerne ledsaget af et par billeder.

Sidst i bladet finder du en boganmeldelse af en ny bog om LCV'ere. Du har mulighed for at deltage i lodtrækningen om 3 eksemplarer af denne bog - du skal blot svare rigtigt på 3 spørgsmål og sende dit svar til Simon Marsbøll. Se mere på side 29.

Ellers må jeg nok konstatere at

efteråret har sænket sin mørke skygge over aktiviteten i Morris-kredserne. Arrangementskalenderen bærer i hvert fald præg af, at det er årstiden for de indendørs sysler!

I bestyrelsen er der udskiftning under opsejling. Lars Westermann og Peder Mikkelsen forlader os, men istedet indtræder Dorthe Frier Hansen og Bendt Rasmussen. Vi rokerer samtidigt lidt rundt på opgaverne, så vi undgår at for meget arbejde hænger på for få personer.

Der er blot tilbage at ønske dig god læselyst - jeg er klar om et par måneder igen!

Morten Westermann

Forsiden

Jørn Jakobsen har fået sig en »ny« Minor. En grøn 53'er. Jørn har skrevet en lille historie - og er dette nummers »profil«.

Bagsiden

Ved årets sommertræf i Levanger var der arrangeret Minor-push specielt for børnene.



KALENDEREN

OKTOBER

Tirsdag den 31.

Klubmøde kl. 19:00 på Pilegården.
København

NOVEMBER

Tirsdag den 28.

Klubmøde kl. 19:00 på Pilegården.
København

Torsdag den 30.

Klubmøde kl. 19.30, Nygade 23, Åbenrå.
Als og Sønderjylland

Hello friends

One of our club member, he lives in Hamburg, send me your »medlemsblad« Nr.4 2000. It looks fine, but sorry, I don't understand danish. I'm surprised when i see the backside photo of the issue. That's my 70 Traveller in »highway yellow« on the »Golden Jubilee«. It's our allday-car since may '97 with two children and a little dog. I restored »Mrs. Polly« from an horrible wreck complete by myself. She has an 1275, 5-speed gearbox, disc-brake with servo.teledampers f+r. We drives 50.000 km with her and enjoy it every day.

Friendly regards
Jürgen Hönig
Technical Adviser
MM-Register Germany





Årets sommertreff

Kirsten og Trygve Sandberg

Nå er årets sommertreff natter en gang blitt historie. For Trygve og meg ble sommeren 2000 helt spesiell. Spenningen og forventningen vi hadde før treffet var ubeskrivelig. Vi skjønnte vel ikke helt hva det var vi sa ja til i Vårgårda -99. Heldigvis for Trygve at han er gift med en lærer, for det var jammen greit å ha ferie både før og etter treffet.

Treffet ga oss veldig mye. Opplevelsen av å se Minor etter Minor komme trillende inn på campinggen var enorm. Og menneskene som glade og fornøyde kom i mot oss, tross regn og vind, var bare helt topp. Våre venner som hjalp oss denne helga var veldig imponerte. Ikke bare av bilene, men aller mest av dere. De følte at de kunne snakke med dere alle sammen. Ja, »Morris Minor-familien« er noe for seg selv.

Spesielt trivelig var det med alle dere som bodde hos oss både før og etter treffet. Godt at Troels og Lykke slapp å kjøre med tre gir tilbake til Danmark. Girkassen ble skiftet på verkstedet til en kamerat av oss med hjelp av mange erfarne

»Minor-reparatører« (Troels, Urban, Göran, Lars og Trygve).

Troels og Lykke fikk æren av å innvie vårt siste hus, et lite tømmerhus, som har fått navnet »Lykke-bo«.

Det er mange episoder jeg kunne ha skrevet om og delt med dere. Det er i alle fall mange artige og gode minner fra denne sommeren. Og Metas danske honning er kjempegod å ha hvis jeg har problemer med å sove. Da tar jeg bare en stor kopp med varm melk med honning i.

Takk til dere alle sammen for et trivelig treff



Sommertræffet 2000

Lone og Herluf Knudsen

En stor tak til Trygve og Kirsten samt hjælpere for et godt og veltilrettelagt sommertræf, som trods sin nordlige beliggenhed var godt besøgt også af danskere.

Lone og jeg kørte over broerne (Lone har det ikke så godt med færger - og jeg ville gerne opleve den nye Øre-

sundsbro), så det blev en længere tur, fyldt med mange oplevelser - de fleste da heldigvis positive. Det eneste negative var 11 timers kørsel i regnvej. Morrissen må også have nydt turen, for godt nok kunne man dårligt se farven på den, for bare skidt, og 1 liter olie havde den også brugt - men kors hvor den gik godt da vi kom hjem. Små 3500 km blev turen på, og de eneste klagede lidt var chaufføren og den enlige passager !



Fotos: Herluf Knudsen



Vinderne i originalklassen

2-dørs

Ingrid og Bertil Anderson

4-dørs

Lissi og Bo-Göran Thorin

Cabriolet

Claes Krook

Van

Roar Bjørge

9



Vinderne i åben klasse

2-dørs

Maja Sandberg

4-dørs

Erling Holmin

Cabriolet

Egil Lundanes

Traveller

Herluf Knudsen

Pick-up

Egil Lundanes

Distance driver

Norbert Klinke med 1410 km

Peoples choice

Kent Lindberg

Van

Kent Lindberg



Levanger 2000

Simon Marsbøll og Dorthe F. Hansen

Det skal gå meget galt, hvis vi ikke kommer til sommertræf. Der er altid en masse oplevelser, og efterhånden har vi jo også fået mange gode venner. I år skulle vi afsted i vores Van, der er blevet indrettet til mobilt soveværelse.

Olav Bjørge skulle være guide på vejen derop, og allerede onsdag mødtes 11 biler lidt udenfor Oslo. Første stop var hos Niels og Gun, der meget venligt havde tilbudt os alle sammen logi den første nat. Hold da kæft, hvor blev der snakket meget Morris !

der ligger højt i terrænet - mælkebøtter og syrenerne blomstrede om kap der midt i juli..... Efter et par timer kørte vi videre samtidig med, at det begyndte at regne.

Nu skrev vi »regne«..... Det PØLEDE ned i lærfede stænger !! Vi opdagede 746 nye steder hvor en Van kan være utæt. Milde makrel, hvor det dog væltede ned - Det var i de dage, hvor det gik helt galt i Sverige. Og faktisk holdt vi en lille pause ved den svenske grænse.

Efter mange timers kørsel i regnvejrr var vi nogle, der besluttede at gøre holdt og slå telt op, men de fleste fortsatte nu helt til Trondheim. Det er egentlig underligt, men når det hele er ad helvede til, så er det nemmere at sætte pris på de små glæder. Det endte i hvert fald med at blive en hyggelig aften med grill og det hele. Og regnen, der trommede på taget af varevognen virkede som god sovemedicin - eller også var det øllerne og snapsen.....

Fredag kørte vi ud af regnvejret lige inden vi kom til Trondheim. Igen en masse Morris-snak. Når man er langt hjemmefra, er der altid nogle ukendte Morris'er der skal studeres, og alle detaljer

Optræk til råhygge hos Niels og Gun



Torsdag så vi først en fin gammel trækirke, og senere gjorde vi holdt i Røros. Det er en gammel kobbermineby,



Pause ved svenske-grænsen. I Guder hvor det dog væltede ned



skal selvfølgelig vendes og drejes.

Der var fælles grill og hygge fredag aften. Lørdagen bød på kortetagekørsel ud til en slags frilandsmuseum, hvor der blev taget træffoto, og hvor afstemningen fandt sted. Det var vældig spænd-

Man bliver kreativ, når maven knurrer og man kun har en grill samtidig med at det vælter ned



ende, og vejret viste sig oven i købet fra sin venlige side.

Om aftenen var der igen grill, men denne gang med underholdning og det hele. Der blev godt nok snakket og hygget til langt ud på den lyse sommernat. Og når man sover i sin bil ved sådan et træf, så er det helt underholdende, at tage fis på alle dem, der går rundt i den førnævnte lyse sommernat og kigger på bilerne. Vi overraskede flere den nat, heee, heeee, heeee.

Søndag holdt A-016 Jens Christian fra Hvidovre auktion over en trailerfuld stumper. Det var til stor glæde for Troels, der havde haft fornøjelsen af et ødelagt fjerde gear helt fra Nordkap og ned til Trondheim (det er lige 1800 kilometer.....), for Jens havde en gearkasse i prima kvalitet med. Venlige medlemmer hjalp Troels med monteringen efter træffet. Og Henning fra København havde en mere end almindelig defekt generator, som han lige fik skiftet.

Vinderbilerne blev også linet op til fotografering, men ellers var søndag hjemrejsedag, og pladsen var noget tyndt besat allerede efter middag - de fleste skulle jo køre langt. Vi var selv så



Svensk Pick-up. Volvo-motor og tophastighed på 30km/t. Det er en såkaldt A-traktor. Uha, den var fin

Bilerne opmarcheres til kolonnekørsel



Bilerne stillet op til fotografering og afstemningen godt igang





Go' morgen

heldige, at vi kort før afgang kom i snak med A-002 Olaf Engvig, der endte med at invitere os på visit i privaten ikke langt fra Trondheim, hvor vi alligevel ville ned og lege turister. Så efter sightseeing i den imponerende Nidarosdomen kørte vi på visit hos Olaf og hans familie, hvor vi blev luksuriøst indkvarteret - det var nu meget rart efter fire dage i varevognen. Der var også andre klubmedlemmer, og snakken gik livligt. Vores kilerem fik vi også strammet (turens eneste uheld).

Mandag morgen begyndte turen hjemad i ro og mag. Under en gå-pause langt ude i de norske fjelde mødte vi selvfølgelig en af Dorthes klassekammerater.....

Vi fik altså endnu en gang en god og spændende oplevelse med vores Morris, og vi vil gerne slutte af med at sige tak til Niels og Gun og til familien Engvig for overnatning og til Olav Bjørge, der førte os sikkert frem til træfpladsen, hvor familien Sandberg stod for et fint træf.



Også på hjemturen fik vi regn. Og igen var opfindsomheden stor.



Man tror det er løgn - men alt det skrammel havde vi med på de 2600 kilometer turen løb op i



Eftersommertræf 2000

Anton Kamp

I år var vi igen heldige med vejret. Den eneste gang det øsregnede var da vi spiste lørdag aften og der var vist ikke mange der bemærkede det.

Som sædvanlig havde vi en hyggelig og god weekend. Fredag ved middagstid ankom nordmændene og sidst på eftermiddagen var de fleste ankommet. Nogle få kom i løbet af aftenen.

Klokken 7 var grillen varm og vi kunne få noget at spise. Det er en fantastisk god grill Kaj har lavet til os, så det går kvikt med stegningen. Vejret holdt selv om det blev lidt køligt at sidde ude sent på aftenen.

Lørdag formiddag kørte vi en tur til Glenstrup Sø og

derefter til loppemarked ved Brugsen i Asferg. Efter aftale var der lavet plads til os, så vi kunne parkere mellem alle lopperne og adskillige fandt vej til en Morris. Der var 31 biler til køreturen.

Jeg var noget betænkelig før denne tur, da jeg syntes det kun var lidt der var at byde på, men det er mit indtryk at alle var glade for denne korte tur uden udgifter til entré nogen steder og uden ishus i nærheden hvor vi holdt. Nu må vi se hvad vi kan finde på næste år. Det er efterhånden svært, da vi har besøgt de mest oplagte steder her i nærheden.

Om eftermiddagen havde vi økonomiløbet. I år var der igen en rekord. Peter Bomholt kørte 21,3 km/l. Den bliver svær at slå. Gennemsnittet for alle 19 blev 16,2 km/l.

Middagen lørdag aften blev i år leveret fra Dalbyover Kro. Det blev den bestemt ikke ringere af. Kromanden er ved at lave en Morris og det bliver spændende at se om han kommer i den til næste år. Vi var 76 til middagen.

Søndag formiddag havde Kurt et par travle timer på lageret og Meta og børnene havde travlt med at filte. Det er en stor aflastning for mig,





at Kurt kan tage sig af alle spørgsmål om reservedele under træffet.

Søndag middag var de fleste kørt og det var dejligt at kunne se tilbage på endnu et godt og hyggeligt eftersommertræf. Tak til jer alle for at give en hånd med hvor det var muligt.

Allerede nu er vi begyndt at snakke om næste år. Efter et træf er der altid så meget vi kan se kunne gøres bedre. Gode idéer og forslag er meget velkomne. Næste år holder vi eftersommertræf fra den 17. - 19. august, så du kan allerede nu notere det i din kalender - også kromanden.

Der vil ikke blive de store ændringer i programmet, da det ser ud til at det fungerer godt som det er.





Det årlige træf i Asferg

er ubetinget et
af årets store
oplevelser

Jørn J. & Buster Brown

Her skal og må man bare være med . . . lige fra man ankommer mærker man her en helt utrolig dejlig stemning.

Denne uhøjtidelighed der hviler over dette træf, gør nok at så mange møder frem og medvirker til succes'en.

Og ikke mindst lørdag aften er noget helt specielt, afslutningen, evalueringen om man vil, med præmier o.s.v.

Med en buffet som siger spar to til alt . . . Hovmesteren var i år en sød, meget smilende ung dame, der også var go' ved dyr . . . spørg bare Buster, han glemmer hende sent !

Der er tænkt på alt her, selv en vandskål til hr. wowhund var stillet frem.

Amerikansk lotteri . . . og desserten, bare guff.

Til de som ikke var med, er kun at sige . . . gør det næste år !

Helt fra Norge var der mødt to Morris'er - den ene en meget fin Van i en usædvanlig smuk grøn farve og velvalgt skrift på siden. Den brugte han til at promovere sit firma med og han havde endda an Daimler double six (- en forklædt Jaguar). Det siger jo ikke så lidt sammenlignet med Minoren . . . men nu siger man jo også, man skal have to biler når man kører . . .

Faktisk var der mødt mange fine Minorer frem, og standarden virker på mig som stigende. De er mere originale i fremtoningen, hvilket jeg finder mere rigtigt, end disse pop-smarte fiduser i ækle farver.

En stor tak til dem som står for og medvirker til dette fine arrangement, det skal de have ros for, og jeg kan kun sige . . . der skal meget til før jeg ikke møder frem igen . . . yes, siger den ruhårede fra gulvet . . . vi glæder os allerede

Eftersommertræf i Asferg

Vi siger tak for en hyggelig lørdag med køretur, hygge og god mad.

Familien Pedersen, Kirkeby



Hallo - Ålesund og Bergen

En Morrisentusiast fra Shetlandsøerne har sendt en e-mail med en forespørgsel. Han hedder Andrew Morrison, og er medlem af Shetland Classic Car Club. Klubben planlægger for tiden en tur i juli 2001 til Ålesund og Bergen. Deres arrangement skal falde sam-

men med et træf for skibe (Cutty Sark Tall Ships). Han har et par Morris'er og vil gerne i kontakt med Morris-ejere i Ålesund og Bergen. Så hvis du bor i området - og har adgang til Internet - så kan han kontaktes på adressen: andrews.adventures@virgin.net.

Måske er der optræk til et fælles gammelbil-træf.

Hjælp til selvhjælp

Vi har fået en del henvendelser fra medlemmerne siden vi i sidste nr. efterlyste navne og adresser på privat-personer og værksteder, som reparerer og servicerer Morris Minor. Her er de:

Jeg vil godt hjælpe med at lave jeres biler i min fritid, men jeg kan ikke lave rust, fordi jeg har ikke en svejser. Jeg vil gerne lave bremses og styrtøj, og alt andet. I skal selv tage stumper med ellers efter aftale. Henvendelse til:

Lars Mikkelsen
Lundsgårdsvej 8
5463 Harndrup
Telefon 64 88 12 03
Mobil 28 30 52 97

Jørgen-bo Wedel Jørgensen i Guldborg anbefaler flg.:

Frank Malmquist
Torsøvej 1
4895 Errindlev
23 28 32 20

Jeg synes det er en glimrende ide at lave en liste over diverse værksteder og folk der gider lave noget privat.

Jeg har brugt følgende 2 værksteder:

F. Tolstrup & Co.
Hellerupvej 15 B
2900 Hellerup
Tlf: 39 62 30 06

De er gode og laver kun Morris, Mini Cooper, MG samt andre ældre engelske biler. De laver kun på regning.

Centrum Autoservice ApS
Classensgade 7
2100 København Ø
Tlf: 31 42 10 68

Han er OK, men jeg har ikke så meget erfaring med ham.

Han laver også kun på regning.

Med venlig hilsen
Søren Robenhagen
Mobil: 40 73 34 88

E-mail: soren.robenhagen@yahoo.dk



Ja - jeg spørger bare

Astrid V. Anderson

Som tilflytter fra Danmark her til Skåne, (gift svensk med et Morrisklub-medlem), må jeg lige sende et par ord til Jeres Morris blad.

Vi har været til træf i Danmark: Tåsinge og København og sidst i Norge (Levaner) 2000.

Det har været ret underholdende med forskellige indlæg og underholdning, salg, bytte og handel.

Det seneste træf hvor vi deltog, var nok ret så kedeligt. Den eneste opmundring var et salgsted (auktion), hvor vi var heldige og få nogle gode ting med hjem.

Kunne det ikke tænkes, at hvis flere deltog som arrangører, kunne der komme flere idéer og gøre et træf lidt mere interessant. Ja - jeg spørger bare !

Min mand vil nu vurdere sit medlemskab - måske er der andre, som har min mening og opfattelse?

Hvorfor fan'en ska' det være så surt

Jørn Jakobsen

Her sætter man alt ind på at få lavet en flot kalender, kører helt til Fyn, og bruger en masse tid to mand og hvad får man ud af det ?

Det var skuffende læsning hr. Harry Olsen kom med !

Morten og jeg har lagt et utroligt stort arbejde i dette at skabe en anderledes kalender, mere nutidigt, moderne - smart om du vil.

Denne type der kan stå dekorativt på bordet, oveni-

købet med biler på begge sider, har da en større anvendelighed !

Er alt nyt indenfor gammelbiler da af det onde, for det har jeg indtryk af ?

løvrigt kan den hænge det er da bare at gøre det!

Det krævede et surt svar.



Månedens bil er gået helt i stå - hvorfor ?

Jørn Jakobsen

Jow - I sender ikke noget materiale. Det er da ellers morsom læsning at se hvordan andre har restaureret, og hvad de har af biler . . . oplevelserne med disse o.s.v.

- Min opfordring lyder derfor: lav en lille historie eller en fotodokumentation

etc. om restaureringen . . . gerne en rigtig Pick-up med originalt lad / Varevogn eller en cabriolet . . . jeg ved der kører en rigtig smuk grøn med beige kalesche i København - ikke som taxa, det var vist ejeren der gjorde det ?

- Kom ud af busken, det kan ikke være så svært. Det er Jer der skal være med til at holde liv i bladet . . . Husk lige det.

New product

Iam contacting you to inform you of the availability of a new easy to fit product for the Morris Minor. We can be seen on page 8 of August's Minor Monthly. Below is some information on our product called DirectHits and a link to our website which features a story about a country estate owner, who has fitted our product to his vehicles which he uses as work vehicles. The directhits can be ordered online or by telephone/email and comes with a full 30 day money back satisfaction guarantee. Product cost is £46.96 inc. VAT. The link is www.celox.co.uk/Netley-Hall.htm

Celox Ltd, a Dorset based combustion innovation com-

pany are pleased announce the availability of the multi-patented DirectHits Ignition Upgrade for Morris Minors. DirectHits is a result of ten years' research and development by US Government owned Sandia National Laboratories and Amoco Polymers.

Morris Minor users consistently report that just by fitting DirectHits to their ignition systems they achieve:

- a Quicker acceleration
- b Better throttle response
- c More torque and horsepower
- d Increased fuel economy by up to 20%
- e Easier starting
- f Smoother running and
- g Greatly reduced emissions.



Tests and testimonials have proved the power of DirectHits, including long term benefits such as reduced carbon build up in the combustion chamber and extended service periods. These are all due to directing the ignition energy of the spark

500 times more efficiently than any other ignition system.

DirectHits are very simple to install and will work with all ignition systems. A typical installation will take no longer than 20 minutes and the results will last for the life of your vehicle.

To order online go to www.celox.co.uk/direct-hits.htm or telephone 01202 740981

Min korta teaterkarriär

FGP 205 Morris -59

Lena Bergström

Sommaren 1984 skulle ett stort teaterprojekt i cirkustält gå av stapeln med Folkteatern i Gävleborg. Det specialskrivna spektaklet av Lars Forssell hette »Makten och ärligheten«. Handlingen utspelar sig i ett fantasiland där presidenten just begravts och det är där jag kommer in på arenan! Presidentänkan Euphrosyne Lejontass, 102 år (spelad av salig Ulla Sjöblom) med begravningsgäster skulle återvända från begravningen i ståndsmäsig och publikfriande fordon. Teaterns rekvisitör tillfrågades om hon ville låna ut sin kära Morris. På den tiden var mitt yttre redan i förfall och därför gjordes en över-

enskommelse att halva jag - den sida som vette mot publiken - skulle få en ansiktslyftning. Så fick jag min splitternya vanstra framskarm och svartglansande lack på hela »publiksidan«! En lång slang till avgasröret införskaffades så att publiken inte skulle storkna av mina avgaser.

Sen vidtog repetitionerna (som tur var hade jag ingen replik). Vid ratten den 102-åriga änkan i vidbrättad svart hatt och bredvid henne en jättelik statsminister spelad av en utfylld Rolf Lassgård (se foto!) I baksätet tronade justitieministern Hieronymus Smart (Staffan Göthe) och partisekreteraren Beata



Andersson (Ewa Munther) i jätteperuker. Vilket sällskap!

Jag har inget att anmärka på Ulla Sjöbloms sätt att framföra mig men efter bara ett fåtal repetitioner och ganska nära premiär fick jag sparken! Min insats orsakade en LONGÖÖR i spelet menade storregissören Peter Oskarson. Ridå! Snöpligt slut på teaterkarriären innan den ens hade börjat! Men jag fick ju en snygg vänstersida.....

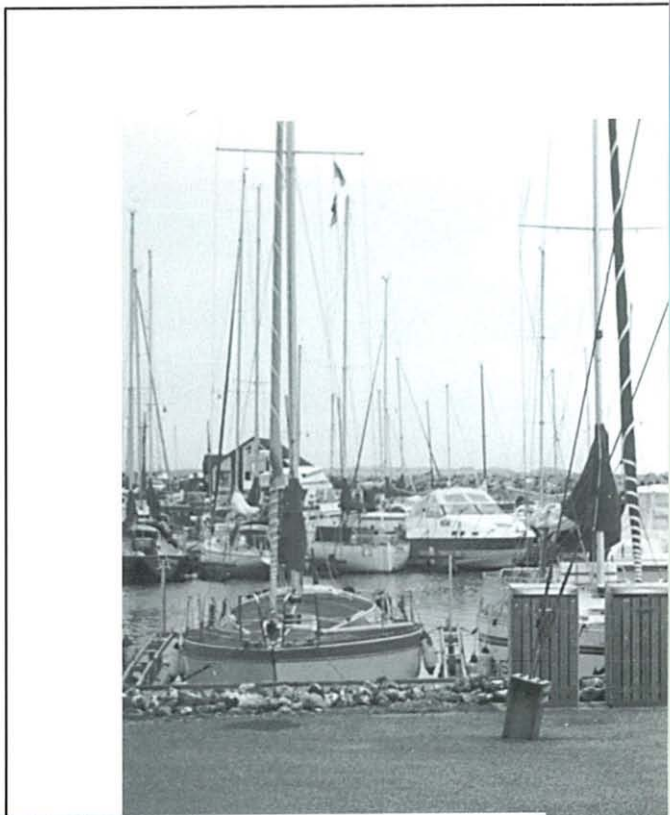
Fra venstre: Peter Oskarson, Ewa Munther, Gerd Hegnell, (okänd). Med ryggen mot kameran: Rolf Lassgård)

Jørn Jakobsen

Morris Minor

2-dørs

1953







Jow - det blev en lille Morris igen

..... alt er ved det gamle

Jørn Jakobsen

Når man pludselig står der, min lille sorte Morris også kaldet »Direktionsvognen« var blevet solgt . . . vi fik femten år sammen, det er lang tid, men . . . der skulle noget nyt til, og noget helt andet !

Indrømmet jeg havde været mere end tilfreds, den havde sjæl, den kunne aflæse ens lune . . . ville han nu sælge eller hvad, så kørte

den som bare . . . dens pålidelighed har været helt uovertruffet, den skulle næsten aldrig på værksted.

Hva' skulle man nu, jeg stavede gammelbilsannoncerne igennem, de uopnåelige blev vendt og drejet, for spændende var de jo. Men et var sikkert, at gå i gang med en restaurering ville være utopi, både økonomisk, og så min tekniske formåen der kan ligge på et meget lille sted, den skulle være køreklar.

I al min annoncelæsning stødte jeg pludselig på en lille grøn økologisk sag . . . en Minor fra -53 til salg lidt uden for Horsens.





- Man kunne da lige tage ned og besigtige den, beskrivelsen lød jo godt, det gør sådanne annoncer jo. Og fin det var den da også, det viste sig at være en Morris mand der skulle have rensset lidt ud, og som også gerne ville have noget andet. Det han kunne fortælle om vognen lød ikke så alvorligt, så handelen gik i orden. Den ville bare ikke tage gassen, syntes jeg, altså ikke så kvik som eks. den lille sorte, og det var samme motor en 1000'er.

Diagnosen var karbureringen, måske en ny karburator. Der skete imidlertid det sædvanlige for mig, manifoldpakningen gik, med en kedelig lyd til følge, bare en bagatel . . . men det viste sig

at manifolden var knækket, Og hva' så. Jamen gode venners hjælp er ubeskrivelig, her fik jeg ikke bare en manifold med karburator og oliefilter . . . det var dejligt skal jeg hilse at sige.

Og hvilket resultat til følge . . . en helt ny vogn, den spandt nemlig som aldrig før . . . kvik som bare.

- Når jeg skrev det sædvanlige, det skete nemlig også med den lille sorte, og nu skulle der en gentagelse til igen. I København stod gearbox'en af, og igen måtte jeg ty' til venners hjælp. Jow - vi ringede også lige til Kurt . . . som grinede, jamen så bliver det jo en lydpotte næste gang!

Efter nu at have set en gearbox indvendigt, har min

køremåde ændret sig, meget mere forsigtigt.

Det er en 53-model, med et meget fint og velbevaret indtræk, matchende i vognens grønne farve. Især er forsæderne meget smukke og formede så de støtter. Instrumenteringen er der ligeledes gjort mere ud af, end de senere modeller f.eks. forsænket askebæger.

Der udvises ikke den store interesse for gammelbilsannoncerne, jeg er mere end tilfreds. Selvfølgelig er der småting, som mangler at blive lavet . . . men ingen er fuldkommen vel, og det skal heller ikke være for kedeligt!

- men hvor er det svært at være tilfreds!



Veteraner og virkeligheden og lidt fra »de gode gamle dage«

Hans Barkum

En dag fik jeg lyst til at kigge i gamle numre af NORMINOR og standsede her ved nr.80 / nov. 92, hvori bl.a. omtales Liv og Levned for en bedaget Morris. Læsning af denne artikel, som jeg selvfølgelig havde glemt, forekom mig ret belejligt, da jeg jo også har en – mente jeg selv – gammel Morris. Jeg har tidligere sludret med Simon om veteranbiler og fået dessiner om min vogns fødsel.

Min vogn skulde til syn som alle andre og da det var overstået oplyste man, at nu var den blevet til veteranbil og jeg skulde blot henvende mig på motorkontoret for at få ændringen indført i registreringsattesten. Og ganske rigtigt fik jeg på motorkontoret besked om, at man vilde foretage den nødvendige ændring og sende attesten til mig efter at have kontrolleret, at vognen var mere end 40 år gammel og at det var vognens »fødselsdag«, der var gældende. Næste dag blev jeg ringet op fra motorkontoret, som nu oplyste, at man havde tolket

»veteranbestemmelserne« forkert og at vognen skulde have været registreret før 1.januar 1960 for at kunne kaldes veteranbil. Naturligvis blev jeg lidt mærkelig tilpas og besøgte igen motorkontoret for at få klarhed over, hvordan sagen nu stillede sig og det viste sig, at der virkeligt var tale om en fikseret dato, nemlig 1. januar 1960. Jeg så begge bestemmelserne, både den med at vognen blot skulde være 40 år og den, at der var denne magiske grænse. Fra kontorets foreslog man, at jeg skulde rette en henvendelse til Justitsministeriet for at få klarhed over sagen,

Herefter skrev jeg til Justitsministeriet, som videreeksperederede mit brev til Trafikministeriet, der var rette modtager. Fra ministeriet oplyste man, at ifølge Trafikministeriets »Bekendtgørelse nr. 916 af 8. december 1997 om registrering og syn af køretøjer m. v.«, § 1, stk.4 fremgår det, at at køretøj registreret før 1.januar 1960 kan registreres som veteran-køretøj. Man havde endvidere forespurgt i Trafikstyrelsen om mulighed for dispensation fra reglen og herfra fået afslag. I øvrigt mærkeligt for jeg havde ikke med en ene-



ste stavelse omtalt ønske om dispensation. Ministeriets svar var ledsaget af et svarbrev i kopi til en forespørger, hvis køretøj var registreret første gang 13. januar 1960 og som havde søgt dispensation fra gældende regler. I brevet henvises til Rådets direktiv 91/328/EØF.

Jeg mente stadig at mangle svar på alle mine spørgsmål og var bl. a. interesseret i at vide, om der var tale om en »Skrivebordsbestemmelse« ligesom jeg var uvidende om, hvem »Rådet« var. Den eneste mulighed for at få de ønskede oplysninger var naturligvis at skrive igen. Herefter skrev jeg bl.a. med forespørgsel, om jeg, hvis jeg f.eks. i år 2010 rettede en ny forespørgsel af samme art som i mit første brev igen vilde få oplysningen om 1 januar 1960 o.s.v.? Ligeledes forespurgte jeg, om eventuelle ændringer af dato o. lign. først vil finde sted, såfremt der kommer nye direktiver »udefra«.

I Ministeriets svar fremføres bl.a., at reglen om periodiske syn skyldes et direktiv fra EU's ministerråd og anfører rådets direktiv 91/328/EØF samt at reglen om veterankøretøjer er affødt af dette direktiv. Vide-

re anføres og jeg citerer:« *Det er således korrekt, at det følger af EU's Ministerråds direktiv, hvornår et køretøj skal anses for at være en veteranbil i relation til periodisk syn. Det er ligeledes korrekt, at det kræver en direktivændring, før man kan ændre betingelserne for, hvornår et køretøj kan anses for at være et veterankøretøj i relation til reglerne om periodisk syn..... Det skal dog bemærkes, at direktivet med jævne mellemrum bliver ændret og justeret.*« Definitionen af jævne mellemrum meldes der intet om.

De gode gamle dage

Når jeg nu alligevel har fat i pennen synes jeg, at det måske kunde interessere andre at læse lidt om »de gode gamle dage«

I december 59 købte jeg 3 Morris 1000 Combi til udlejning. Måske har der også dengang været leveringsvanskeligheder; i alt fald var de to første med fortløbende numre: KA 67.554 og 67.555, hvortimod den tredje var tre dage forsinket og fik nummer KA 67.571.

Vægtafgiften, som dengang hed motorafgift, androg kr. 26,00 pr. kvartal



og blev opkrævet af skattevæsenet. For december måned 59 betalte jeg pr. vogn kr. 8,67.

Instruktionsbogen for den sidste af disse biler har jeg endnu og har heri gjort nogle notater. Den tanke slog mig, at det kunde være interessant at undersøge, om der i Klubben var noget tilbage af disse tre biler. Da de blev født blev såvel stelnummer, som kaldtes chasisnummer, som motornummer registreret og i instruktionsbogen har jeg anført Chassisnummer M/AW3L/764587 og Motornummer H365531. Chassisnummeret lyder helt fremmedartet overfor de stelnumre, jeg har talt med Simon om, men måske – nej »selvfølgelig« – vil han sikkert være i stand til at komme med en længere udredning desangående. De to første biler har sikkert haft numre i nær tilknytning til den sidste.

Vi krydrer historien med lidt socialpolitik for at vise samhørigheden mellem de forskellige »væsener« den gang.

Som nævnt var det skattevæsenet, der administrerede motorafgiften og det må have været sådan gennem

flere år, hvilket kan ses af følgende: Omkring 1947 havde en af mine bekendte pga sygdom ansøgt om offentlig hjælp. (Det var jo i en tidsalder, hvor sygedagpenge udgjorde 1 krone pr. dag (eller var vi kommet op på 3 kroner?) og det halve under indlæggelse). Han fik efter »sagsbehandlingen« afslag med den begrundelse, at når han havde 3 motorkøretøjer var han ikke berettiget til hjælp.

Det viste sig, at disse 3 registrerede køretøjer var 1 Nimbusmotorcykel med sidevogn til varetransport samt en cykel med hjælpe-motor. (Knallerten var ikke født på det tidspunkt!) Motorcyklen og sidevognen var registreret hver for sig og det, der senere blev til knallert, var også registreret og forsynet med en lille trekantet nummerplade. Et paradoks var imidlertid, at min bekendte netop havde anskaffet sig varemotorcyklen i et forsøg på at tjene egne penge i stedet for at søge det offentlige om hjælp.

Som et kuriosum skal endelig nævnes, at min bekendte og jeg i samme periode startede ikke en knallertkøreskole, men en



køreskole for cykel med hjælpemotor. De daværende køreskolebestemmelser kendte jo ikke denne cykel med hjælpemotor. Vi ansøgte derfor og fik af justitsminister Helga Petersen tilladelse til etablering af den ønskede køreskole samtidig med, at vi fik anvist et par øvelsesområder ude på Vestamager. Det var i øvrigt ca. 10 år før jeg blev »rigtig« kørelærer, hvilket skete samtidig med, at politiet overtog køreprøverne, som tidligere havde

været varetaget af ingeniører. For ikke helt at diskriminalisere de gæve ingeniører vedtogedes det at lade dem forstå de »udvidede« prøver som f.eks. »stort kort«, erhvervsmæssig persontransport, (hyrevogn), invalide- og/eller handicapkort, generhvervelser m.fl. Alt dette skete i forbindelse med, at vi fik en ny færdselslov i 1956. Min »kørelærertid« strakte sig derefter fra 1956 til til 1988, hvor jeg stoppede.

Bog anmeldelse

Jeg fik et venligt brev fra et engelsk forlag, der hedder TEMPUS. De fortalte, at de nu havde udsendt en bog om Morris Minor varevogne skrevet af Russell Harvey. Og de håbede meget, at jeg ville læse og anmelde den. De ville donere nogle gratis eksemplarer til eventuelle konkurrencer, og hvis jeg ønskede at komme i kontakt med forfatteren, så skulle jeg endelig bare kontakte forlaget.

Meget venligt brev, men de vidste selvfølgelig heller ikke, at jeg kender Russell

personligt og endda selv har leveret en smule materiale til hans bog. Nogle medlemmer kan måske huske hans efterlysning af absolut alt vedrørende Vans og Pick Up'er i NORMINOR nr. 1 i 1998 ?

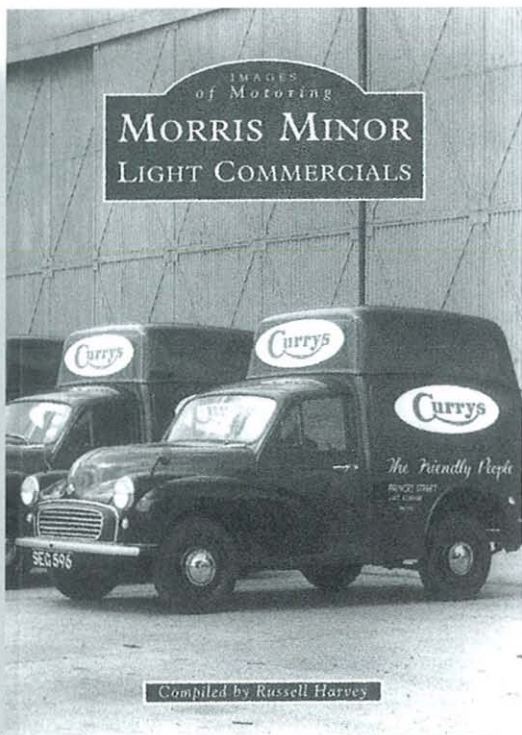
Russell's bog er engelsk. D.v.s. den er tilpasset det engelske publikum, og der er mest materiale om engelske LCV'ere, som Van og Pick Up modellerne kaldes under et (det står for Light Commercial Vehicle, altså noget i retningen af »let firmakøretøj«). Det er vel ganske naturligt, at bogen henvender sig til englændere, og det behøver ikke nødvendigvis være en hindring for en

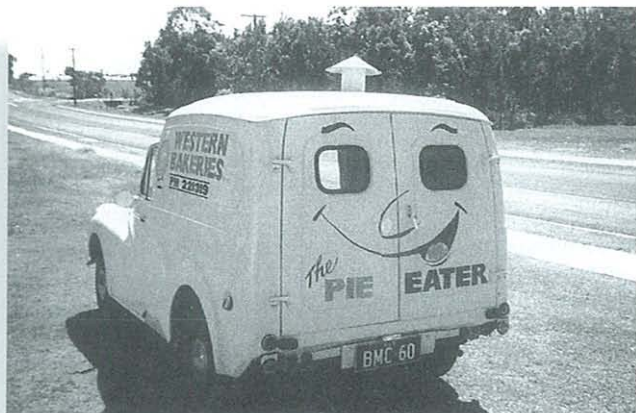


skandinavisk læser. Men han er altså til tider lidt slem til at benytte uforklarede forkortelser, der sikkert er hverdagskost for englændere, men hvor vi andre kan løbe ind i problemer. Man skal have været med en del år for at vide, hvad f.eks følgende forkortelser dækker over : MMOC, CKD, GPO, LHD og RHD. Til gengæld hyggede jeg mig over den ukommenterede forkortelse NMMK –

den er der nok flere skandinaviske end engelske læsere, der fatter.....hee, hee.

Nå, nu har han fået det hak i tuden til at starte med, så lad os lige se hvad bogen egentlig handler om. Bogen starter med en kort introduktion og en gennemgang af hvad stelnummerets mange bogstaver og tal egentlig dækker over, og hvor mange der blev produceret af de forskellige årgange. Nyttige oplysninger. Hvis man f.eks ønsker at restaurere en Pick Up med stelnummeret MAV5 299621 til de originale specifikationer, så kan man fra listen finde ud af, at det er en Morris (M) med Austins A-motor (A), som forlod fabrikken som en Van (V) Serie 5 (5) med stelnummer 299621, som blev tildelt sidst i 1970. Man skal så helst vide at serie 5 dækker dem med 1098 ccm motor og en række andre detaljer, men alligevel – man kommer da et stykke ad vejen. Der er ingen grund til at grine af det første bogstav i stelnummerets præfix, for LCV'ere kunne fra 1968 også fås i en Austin variant, som Russell også omtaler, og i øvrigt har utallige billeder af, men så var det første bogstav et A. Der er også en ultra kort liste





Frisk bagerbrød. Fra en Van med gasdriven bageovn, skorsten og det hele

over produktionsændringer gennem tiden, og selvom den kun dækker de mest markante ændringer, så kan den ligeledes være en hjælp til at finde ud af, hvordan ens bil så ud, da den forlod fabrikken. Han har i øvrigt også en liste over benyttede farver med tilhørende farvekode.

Nå, hvis man ikke synes sådan noget er særlig interessant, så kan man gå vide-

Den ældste kendte overlevende LCV bor i Canada. Chassisnr. 722, dvs. nr. 221 der løb af samlebandet



re til bogens egentlige handling, nemlig hvordan det utal af LCV-flåder, der har eksisteret gennem tiden, så ud. Den største flåde havde Post og telefonvæsenet (GPO – en af de uforklarede forkortelser) med mere end 50.000 LCV'ere! Der er en omfattende gennemgang af bilernes indretning og forskellig brug – de var ret meget anderledes i starten med skærme af gummi og instrumentbrædt af træ – men bogens styrke er det enorme billedmateriale, der ledsager teksten fint. Han har virkelig haft antennerne ude og skaffet et hav af billeder.

Der er et fint afsnit om specielt tilpassede Minors. Du altforbarmende, hvad folk dog har fundet på gennem tiderne. Der er ombygninger til isbiler, som man kan stå oprejst i; specielle monstre til kludehandlere, som Russel omtaler dem, hvor tøjet kan hænge fint på bøjler; et hav af mobil homes og der er fandeme også en bager-Van med ovn, skorsten og det hele.....Slet ikke noget kedeligt kapitel.

Bilerne har selvfølgelig også været benyttet af offentlige myndigheder, det kan enhver regne ud. Men når man læser hvor omfat-



tende brugen af vores alle-sammens Minor egentlig har været, så står det klart, hvor vigtig bilen har været i vor tids historie – intet mindre. Det var gasvæsen, skovvæsen, stat, amter og kommuner, civilforsvar, vandværker, militæret, brandvæsen, politi..... Apros pos politi og brandvæsen, så synes jeg det er morsomt at de valgte netop Morris Minor til disse formål. Kan man forestille sig en Van udstyret med hylene sirener og blåt blink fiiiiise afsted ind og ud mellem alle andre, over for rødt o.s.v. ? Der var faktisk Vans udstyret med førstehjælpsudstyr, som deltog i forreste linje, men ellers var det nu mest ledsagende og opfølgende opgaver, man brugte bilerne til. Politiet brugte bl.a. Vans til fartkontrol og overvågningsarbejde.

Der er også et kapitel om vejhjælp, hvor LCV'ere var meget populære, der er en omtale af hverdagssliderne (det skal tages helt bogstaveligt) på Malta og Cypern, og så er der lidt om LCV registret, som Russell er en af de drivende kræfter bag. Afsluttende er der en række billeder fra hele verden, og en del er fra vore kanter.

Alt i alt må jeg sige, at

sine kun 128 sider til trods, så kommer bogen gennem det meste, og det er ikke mindst i kraft af de mange billeder. Når der er gabt over så stort et emne, vil der også opstå fejl – og jeg har fundet en. Russell skriver om den danske DOMI-Van, at den blev fremstillet til det danske postvæsen. Men det gjorde den ikke, for den kunne købes af alle, der havde lyst – æv, bæv. Nå, men nu skal jeg ikke ødelægge den gode stemning, for det er selvfølgelig en bog ægte Morris fans bare må have. Og hvor kan man så købe den, og hvad koster den? Tjæ, bare jeg vidste det, men jeg kan oplyse, at den koster £9,99 i England, og LCV registret i deres klubblad har skrevet at de sælger den direkte derfra. D.v.s. man skulle være i stand til at skaffe sig et eksemplar ved at kontakte LCV registret på adressen : Russell Harvey, 17 Felbriggy Crescent, St. Edeyrns Park, Cardiff, CF2 7SE, ENGLAND. Eller på deres hjemmeside <http://lcvreg.tripod.com>. En hvilken som helst boghandler burde også være i stand til at skaffe den, hvis man oplyser følgende :



Anonym politibil. Her har ordensmagten siddet og luret og aflyttet skjulte mikrofoner



33

Titel: Images of Motoring. Morris Minor Light Commercial.

Forfatter: Russell Harvey.
ISBN: 0 7524 1735 5

Forlag: Tempus Publishing Limited, The Mill, Brimscombe Port, Stroud, Gloucestershire GL5 2QG.

Udgivelsesdato:
26 juni 2000.

Vi har modtaget 3 eksemplarer som præmier, hvis vi ville ledsage anmeldelsen af en konkurrence. Så det gør vi selvfølgelig. Send svarene på følgende spørgsmål til mig, så trækker jeg lod mellem dem, der har flest rigtige svar.

Min adresse er:
Simon Marsbøll,
Gammel Kongevej 16,
7442 Engesvang,
Danmark.

Spørgsmål 1:

Hvilket år blev LCV-modellerne introduceret?

Spørgsmål 2:

Blev der bygget mere end 400.000 LCV'ere i England?

Spørgsmål 3:

Er det rigtigt, at de sidste LCV'ere havde bredere fælge?

God fornøjelse.



KØB & SALG

SÆLGES

Morris Minor 1000 super, 2-dørs, årg. 70. Trafalgar Blue. Totalrenoveret af Peder Mikelsen i aug. 99. Synet i aug. 2000. Pæn og velholdt, træk. Div. reservedele og bøger medfølger.
Prisidé: 40.000 kr
Henv.: Jette Bjerre,
tlf. 75 57 71 24.

Morris Minor cabriolet, årg. 57. Synet i 99 - skal først synes igen i 2007. Anhængertræk. Kører godt.
Pris: 75.000 kr.
Henv.: Karl Ove Sønderby,
tlf. 97 37 29 42.

Morris Minor 1000 4-dørs, årg. 57. Grå med sorte nummerplader: MA 22 225. Kølerrullegardin, temperaturmåler m/advarelselampe ved 85°, amperemeter, olie-tryksmåler, 12 v ur, vacuummeter, el-motorvarmer, presenning. Dinitrolbehandlet. Ny motorblok isat ved 62.000 km i 1967. Km-stand i dag: ca. 1000. Nye røde gulvtæpper. Er synet i 1999. 1/4 vægtafgift. Pris: højeste bud over 60.000 kr.
Henv.: Henry Andersen,
Højvang 83,
5270 Odense N,
tlf. 66 18 13 31.

Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 69. Almond Green. Totalrenoveret i 99 for ca. 50.000 kr. Sælges p.gr.a. nyt projekt. Nysynet og registreret i købers navn.
Fast pris: 39.900 kr
Henv.: Peter Bomholt, Fuglebakken 3, Assentoft, 8900 Randers,
tlf. 86 49 69 20.

Køb min gode gamle Morris 1000 for 10.000 kr - eller lad os snakke om det. Dueblå, velholdt, let at syne, ekstra reservedele. 4 nye skærme, gl. nr. plader. Alt i orden, lidt rust i dørene.

Bilen kan bese i Svinningeområdet (4520). Bilen indeholder naturligvis i sig selv gode reservedele, men det ville nok være synd at skille den ad, når den futter så godt afsted.

Henv.: Kirsten Falther,
Bernstorffsvej 86,
2900 Hellerup,
tlf. 39 62 24 75.

Morris Minor 1000 super 2-dørs, årg. 70. Trafalgar Blue, kørt 130.000 km. Totalrenoveret i 97/98. Synsfrit træk, sorte nr. plader. Synet i januar 2000. Kr. 34.000. Byttes evt. med en Morris Minor saloon årg. 62-63, som ligeledes skal være i god og org. stand med sorte nr. plader.
Henv.: Karla og Erik Pedersen, Rybjergvej 76, Kirkeby, 7870 Roslev,
tlf. 97 57 16 00.

Morris Minor super med bindingsværk, 1100 ccm motor, bilen ligger adskilt og er klar til restuarering. Med følger diverse reservedele, som døre, skærme og 2 stk. 1000 ccm motorer. Ny udstødning. Bilen mangler kun to forsæder ellers er den komplet. Gammelt bindingsværk medfølger. Chassis ok og papir haves.

Afhentningspris Kr. 5.000,-
Henv.: Rikwin Jakobsen,
Dageløkkevej 12,
5953 Tranekær,
tlf: 20 23 10 59
Email:
Thysteri@post7.tele.dk

RESERVEDELE SÆLGES

1 højre bagskærm, glasfiber
2 venstre bagskærm, glasfiber

1 meget fin bagklap, med hængsler, håndtag etc.

Henv.: Søren Hee Johansen,
mobil tlf. 20 33 44 77

Diverse reservedele sælges p.gr.a. pladsmangel. F.eks. motor, skærme, døre og meget andet småt og stort. Priser fra 20,- kr

Henv.: Jan Vendelbo,
Gørdingvej 2,
7570 Vemb,
tlf. 97 48 13 16,
bedst efter kl. 17.00.



2 plader til bagdøre,
Traveller (brugte), stk. 25,-
1 varmeapparat
m/ hylde (1962) 555,-
Henv.: Karla og Erik Peder-
sen, Rybjergvej 76,
Kirkeby, 7870 Roslev,
tlf. 97 57 16 00.

4 stk. vinterdæk 145x14.
Kun kørt 2000 km.
Henv.: Jens Ole Christensen,
Poppelvej 10,
7441 Bording,
tlf. 86 86 13 25

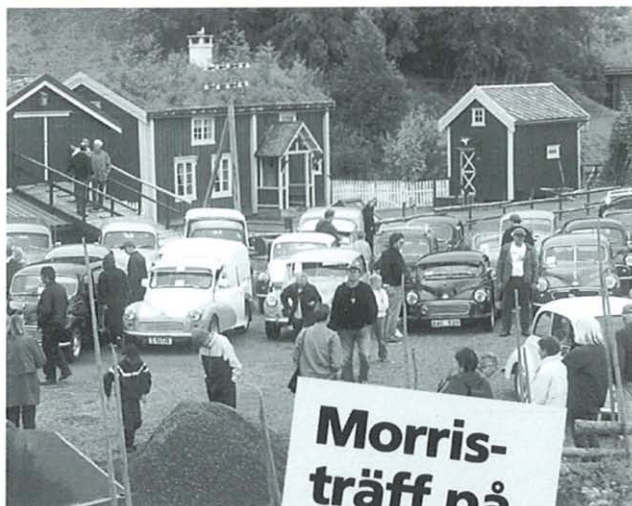
Adskilt Morris Minor, ældre
udgave. Kan afhentes gratis i
Bjergby nord for Hjørring.
Henv.: Helge Paulsen, e-mail:
hep@dfu.min.dk

RESERVEDELE KØBES

Kromfælde el. trådfælde.
Skal passe til Minor.
Henv.: Jesper Elsberg,
Ålborg,
mobil tlf. 20 48 61 98.

4 stk Brazil-fælde, malet el.
krom.
Henv.: Lars Skovgaard,
Slumstrupvej 15,
6900 Skjern,
mobil tlf. 22 52 02 32.

Morris Marina 1,8TC / GT,
årg. 71-78 i rimelig stand.
Henv.: Steffen Rud Nielsen,
tlf. 39 69 21 14,



Udklip fra Ulricehamns Tidning
lørdag den 23. september 2000

Morris- träff på Prången

■ ULRICEHAMN

Nu till helgen anordnar Nordisk Morris Minor Klubb sin årligen återkommande höstträff. Arrangörer i år är NMMK Västsverige och ansvariga för träffen är Sören och Maria Kallin. Träffplats är på Prångens camping. NMMK är en förening med cirka 2000 medlemmar från Sverige, Norge och Danmark. Klubbens syfte är att värna om den på 50-och 60-talen mycket populära bilen Morris Minor. Bilen finns i flera olika modeller såsom tvådörrars, skåpbil, herrgårdsvagn samt pickup. I klubben finns allt från fina originalbilar till mycket ombyggda. Huvudsaken är att det är en Morris.

Bilden är hämtad från årets sommarträff i Levanger, sju mil norr om Trondheim i Norge. Där samlades cirka 50 bilar. Nästa år anordnas sommarträffen i Danmark. Många andra aktiviteter anordnas i klubbens regi som cricketmatcher mot andra engelska bilklubbar. Normännen har sin så kallade Primusträff som innebär camping vintertid och då är bilarna utrustade med snökedjor. Till årets höstträff beräknas ett 20-tal bilar komma från de tre länderna. Dessa kommer att stå uppställda på järnvägsområdet ett par timmar på lördagsförmiddagen.

