

# NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



*Nr. 4 - Juli - August 2001 - 24. årg.*



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

World Wide Web:  
<http://www.nmmk.dk>  
E-mail: [info@nmmk.dk](mailto:info@nmmk.dk)

Stiftet i Oslo  
den 18. september 1978

Postgiro DK: 3 36 47 12  
Postgiro S: 456 90 67-4  
Postgiro N: 7877 08 12029  
Fax: 86 86 57 74

---

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

---

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

**Næstformand** Morten Westermann  
Tværgade 42  
DK-5750 Ringe  
Tlf. 62 62 26 32  
E-mail: [mw@nmmk.dk](mailto:mw@nmmk.dk)

---

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

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

---

**Kasserer** Kim Kleis  
Tobøl Mosevej 5  
DK-6683 Føvling  
Tlf. 75 39 86 56  
E-mail: [kk@nmmk.dk](mailto:kk@nmmk.dk)

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

---

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

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

---

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

Stof til bladet sendes til: Simon Marsbøll.  
Indleveringsfrist for stof til næste nummer er den 10. august 2001.

Tryk: Midt fyns Bogtryk, DK-5750 Ringe.



## NORGE

<b>Oslo</b>	Terje Sunnaas, Box 37, Hovseter, N-0705 Oslo 7, tlf. priv. 22 29 29 49, jobb 22 64 77 51.	<b>Klubmøde:</b> 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

<b>Norra Sverige</b>	Christer Wiberg, Nydalavägen 55, S-903 39 Umeå, tlf. 090 135 607.	<b>Jämtland</b>	Kåre Torfjäll, Kopparslagargränd 21, S-831 51 Östersund, tlf. 0046 663-109595, mobil tlf. +46 703 135050
----------------------	--	-----------------	--

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

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

## DANMARK

<b>Nordjylland</b>	Mogens Bjerre, Industrivej 40, DK-9690 Fjerritslev, tlf. 98 21 24 50.	<b>Midtjylland</b>	Svend Thorup, Egeparken 10, 1. tv., DK-8600 Silkeborg, tlf. 86 81 32 47. e-mail: <a href="mailto:svend.thorup@get2net.dk">svend.thorup@get2net.dk</a>
<b>Randers</b>	Anton Kamp, Østergade 17, Asferg, DK-8990 Fårup, tlf. 86 44 32 00.	<b>Klubmøde:</b>	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,  
Lindevej 8, Overjerstal,  
DK-6500 Vojens,  
mobil tlf. 40 55 27 02.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



**R**edaktøren har denne gang modtaget Rindtil flere indlæg, og det er jeg meget taknemmelig for. Selvfølgelig vokser træerne ikke ind i himlen, og det er da heller ikke sådan, at jeg allerede nu har lidt til næste nummer, fordi der kom enorme mængder. Der er derfor stadig grund til at overveje, om der ikke skulle være en eller anden historie, som DU kunne fortælle de andre medlemmer. Meget gerne ledsaget af et billede eller to, og meget gerne almindelige billeder, for elektroniske billeder bliver meget små, hvis de skal fremstå skarpe.

Urafstemningen er vel overstået og klubben har nu nye vedtægter. Det betyder blandt andet, at tre af klubbens 5 bestyrelsesmedlemmer skal på valg til næste generalforsamling. Vi har endnu ikke besluttet hvilke tre personer, det skal være, men det står klart, at vi er tre, der IKKE ønsker genvalg. Det er den nuværende formand, næstformand og redaktør. Der vil derfor være brug for mindst et nyt bestyrelsesmedlem og måske for hele tre nye ! Den nye bestyrelse finder selv ud af hvem der skal lave hvad, så man skal ikke holde sig tilbage, hvis der er et eller andet man bestemt ikke vil arbejde med. Ved at flytte rundt på opgaver kan det sikkert undgås.

Det kan også være, at en ny bestyrelse kan afhænde opgaver til firmaer »ude i byen« mod betaling. Vi har nu sammenlagt lukreret på Morten Westermann's professionelle evner og forbindelser i 17 år, så hvis klubben skulle til at betale et firma for at sætte NORMINOR op og gøre det klar til trykning, så kan vi vist ikke beklage os over det - man kan måske sige, at festen varede 17 år, men

nu er det forbi. Den værst tænkelige situation er selvfølgelig, at der ikke stiller nogen op til de ledige poster, og den siddende bestyrelse sætter tre på valg, som ikke ønsker genvalg. Så sidder der to tilbage, og hvis de ikke orker at føre klubben videre - så bliver den nedlagt og vores værdier doneres til et eller andet bilmuseum....

Efter planen skal næste generalforsamling afholdes i Norge. Det var et system, vi fik indført for at sikre demokratiet bedst muligt i vores geografisk vidtspændende klub. En bestemmelse i de gamle vedtægter sagde nemlig, at man skulle være tilstede ved generalforsamlingen for at kunne afgive sin stemme. Med de nye vedtægter er der åbnet mulighed for at deltage i afstemning ved hjælp af fuldmagter. Man behøver m.a.o. ikke være fysisk tilstede længere for at få indflydelse. Spørgsmålet er så, om vi skulle gøre op med den praksis, at generalforsamlingen går på skift landene imellem, for det koster en formue ? Vi kunne måske holde generalforsamlingen i Frederikshavn i Danmark hvortil der går færger fra både Norge og Sverige - så kunne bilen blive hjemme, og man kunne spare lidt på transporten... Tjaa, det var et par strøtanker, og hvis du har en mening om dem eller et endnu bedre forslag, så send det til bladet - tag del i debatten.

Simon



## KALENDEREN

6

## JULI

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

**Tirsdag d. 31.**  
Klubmøde ved havnen i Dragør - kl. 19:00.  
*København*

## AUGUST

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

**Lørdag den 4.**  
Veterantræf - kræmmermarked i Handest kl. 13.

**Week-enden d. 17.-19.**  
Eftersommertræf hos Anton Kamp i Asferg ved Randers. Tilmelding senest den 13. august på tlf. 86 44 32 95.

**Søndag d. 19.**  
Sortpladetræf kl. 11:00 - 16:00 ved Europæisk Bilmuseum, Fraugde Kærbyvej 203, 5220 Odense SØ, tlf.: 65 95 18 80, e-mail mor-polo@worldonline.dk.

## SEPTEMBER

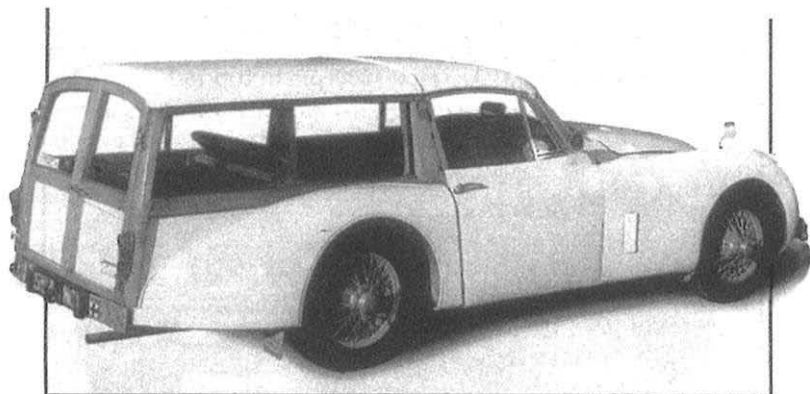
**Torsdag d. 27.**  
Klubmøde kl. 19.30, Nygadehuset, Nygade 23, Aabenraa  
*Als og Sønderjylland*

**Week-enden den 15.-16.**  
Oprydningssalg hos Oluf Søgård i Silkeborg.

## NOVEMBER

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

*Jørn Jakobsen har sendt os dette billede af en Jaguar XK 150 Coupé krydset med en Minor Traveller.*





## Resultatet af urafstemningen

*Simon Marsbøll*

**U**rafstemningen, der blev afviklet efter forrige nummer af NORMINOR, er nu afsluttet. Der blev afgivet

71 stemmer, heraf var 3 ugyldige. Af de resterende 68 stemmer stemte 66 for og 2 imod forslaget. Forslaget er hermed vedtaget, og de nye vedtægter er trådt i kraft.

## Oprydnings- salg

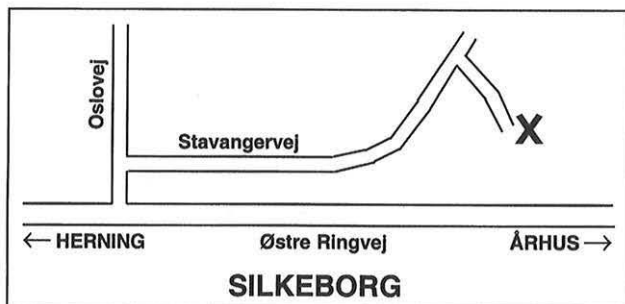
**Lørdag den 15. og  
søndag den 16.  
september 2001  
kløkken 10 til 16  
begge dage.**

**N**ordisk Morris Minor Klubb, MG Club og Dansk Vintage Motor Club's medlemmer samt andre bilinteresserede inviteres hermed til oprydnings salg. 800 m<sup>2</sup> lagerhaller skal tømme for brugte reservedele til hovedsagelig Morris Minor 1000. Stort set alle tænkelige dele plus nogle få urestaurerede Minormodeller vil

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

Med venlig hilsen  
Ruthy og Oluf Søgaard  
[www.morris.dk](http://www.morris.dk)

Tlf. 86 87 06 30  
Mobil 23 41 33 60  
Fax 86 87 07 30.





## Eftersommer- træf 2001

**17.-19. august  
ved Nordisk Morris  
Minor Lager i  
Asferg**

**P**rogram udleveres ved ankomsten. Foreløbig ser programmet således ud:

**Fredag den 17.** kl. 16 - ankomst  
kl. 19 fællesgrill. Tag selv med hvad du har brug for.

**Lørdag den 18.** kl. 10.30 køretur til Randers flyveplads og derfra videre  
kl. 11.30 til loppemarked i Gassum.  
kl. 14-17 åben hus og økonomiløb.  
kl. 19 middag m.m.

**Søndag den 19.** kl. 8 - lageret åbent  
kl. 10 uldværksted for børnene  
hyggeligt samvær og afrejse.

**Træfavgift** (til mad lørdag aften) 125 kr. pr. næse. Børn der spiser med 50 kroner. Tag selv drikkevarer med. Hvis du glemmer det kan det købes her.

*Danmarks flotteste hangar med marmor og tæpper på gulvet. Anders Hansen har her to flyvemaskiner, en helikopter og en MG.*

Af hensyn til opdækning og mad er tilmelding nød-

vendig, helst straks og senest den 13. august på tlf. 86 44 32 95

Hvis du ikke har deltaget før og gerne vil vide hvad og hvordan det foregår, er du velkommen til at ringe.

Køreturen bliver heller ikke særlig lang i år. Flyvepladsen ligger på denne side af Randers og Gassum er 3 km herfra.

De endelige aftaler med folkene på flyvepladsen er ikke på plads endnu, men indtil videre er det meningen at flyvepladsleder Gunnar







Møller vil fortælle og vise rundt.

Måske kan vi også få Danmarks flotteste hangar at se. Der bliver måske også mulighed for rundflyvning til Morris-pris.

Loppemarkedet i Gassum er lige som det vi besøgte

sidste år. Også i år vil de prøve på at lave plads så vi kan parkere mellem alle lopperne.

Vi glæder os til at se jer alle igen.

Venlig hilsen  
Anton

## Forårets begivenheder

**K**lubbens kasserer Bendt Rasmussen fiser rundt til alt muligt. Han har sendt en række billeder fra forårets begivenheder med et par kommentarer.

*Fra Vitus Bering løbet i omegnen af Horsens. Løbet arrangeres af Dansk Veteranbilkub.*

*Fra arrangement i Græsted.*



*Masser af skønne køretøjer fra Gjern Automobilmuseum.*



Morrisklubben var naturligvis repræsenteret ved det årlige Langelinie-træf, arrangeret af Dansk Veteranbilklub. I år var vi dog henvist til Kastellet på grund af flådebesøg.

Vi mødes altid hos en af gruppens medlemmer. Her er vi klar til udflugt fra Morten Kræmmers residens.

10

Der gøres holdt ved en arkæologisk udgravning. Oxforden er urestaureret



Mortens 53'er udviklede en sund, naturlig tørst på turen. Det var en slap ventilatorrem.

Folk fra Silkeborg og Århus kan godt finde ud af at køre en dejlig aftenur i Morriserne, Oxforden og Austinen, selv om Morten Kræmmer ser ud til at være rygende ligeglad - det var da også ham der havde tilrettelagt turen.





## Traveller & Graziella

Jens E.H. Kjeldsen

Vi har til flere morristræf set nogle små campingvogne, der passede fint til morrissen og dens trækraft. Vi har herhjemme i nogle år snakket løst om, at det kunne være skægt engang at få fat i en gammel campingvogn, der tidsmæssigt passede til vores Traveller. Ikke fordi vi er trætte af at sove i telt, men vi synes, sådan et lille »vogntog« ser skægt og charmerende ud.

Her i foråret begyndte vi så småt at gå på jagt efter det, vi ønskede. Via nettet kom vi i kontakt til et par i Århus, der havde en M.K.P. Petit-campingvogn til salg

for 11.000 kr. Vi blev lidt fyr og flamme. Det var lige det, vi godt kunne tænke os, men desværre var der en potentiel køber før os. Dagen efter fik vi besked, at han havde købt den, og vi var da noget skuffede. Nå, men på med vanten igen.

Så begyndte vi at ringe rundt til forskellige forhandlere her i landet, men her var der ikke megen hjælp at hente. De kunne ikke forstå, hvorfor vi ville have fat i en gammel vogn, når de havde mange, der var nyere, væsentlig bedre og mere moderne indrettet. Der var en forhandler i Randers, der kendte et telefonnummer på en veterancampingklub på Sjælland. Vi kontaktede formanden i denne klub, som hed Graziella Klubben, og hun var meget behjælpelig. Hun gav os 5 adresser på folk, der havde gamle vogne til salg, og samtidig ville hun sende os noget materiale om klubben.

Ved de fire første adresser var de gamle vogne solgt, og vi kunne langsomt mærke skuffelsen komme snigende igen, men ved den femte var der bid. Han ville godt sælge, og også her var prisen sat til 11.000 kr. Vognen skulle være i rimelig fin





stand, og den var på plader og behøvede ikke et nysyn, da den var synet inden for et år. Vognen stod på Nordsjælland, så weekenden efter begav vi os til »Djævløen«, og inderst inde var vi begge noget spændte, men nok også enige om, at vi helst ikke ville køre forgæves.

Inden vi tog afsted havde vi opsnuset en adresse her i Ålborg på en mand, der også havde en Graziella Levante, som campingvognen hedder. Vi kontaktede ham og fik lov til at komme ud og se vognen, som han var ved at restaurere. Da vi så vognen, var vi ikke i tvivl - sådan en ville vi også gerne have. Det lille »hundehus« var bare ikke til at stå for. Han fortalte om vognen, hvad vi skulle kigge efter, ligesom vi fik kopier af gamle anmeldelser samt om vognens oprindelige indretning.

Vi tog så morrissen til Nordsjælland, og det blev en god rejse gennem det sneklædte landskab. Vi fandt frem til bestemmelsesstedet og blev meget venligt modtaget, men da vi så vognen, kom vi godt nok i tvivl. Den så ikke speciel køn ud og taget, der oprindeligt kan løftes 15 cm for at øge højden indendørs, var fastgjort

og forseglet. Yderligere var der lavet et hul i taget og isat et »hjemmeproduceret« tagvindue. Det nærmede sig vandalisme i mine øjne. Men vi kunne også godt se mulighederne med lidt knofedt, og vi kunne da lave det meste selv, bortset fra en eventuel omlakering. Vi havde nemlig snakket om at få den malet i samme farve som morrissen. Og endelig, så stod denne type campingvogn altså ikke på ethvert gadehjørne.

Det endte med, at vi fik handlet over en kop kaffe, og så gik det hjemad via København, da vi lige så godt kunne besøge min lillesøster og hendes familie, nu da vi var kommet »udenlandsk«. Først på turen dertil kom vi til at snakke om, hvad det egentlig var, vi havde rodet os ud i. Nå, det ville fremtiden nok give svar på, og så var det heller ikke første gang, vi var på tynd is.

Vi knoklede med vognen i et par måneder, det vil sige malet indvendig, slebet og lakeret hylder og køkken, nyt tagvindue, gastestet, trukket nye ledninger til strøm, sætte nye lamper op, syet nye hynder og gardiner, lagt nyt tæppe osv. Til sidst fik vi den omlakeret til hvid med et



blev importeret til landet her i 1966/67. Den var i helstøbt glasfiber med et isolerende skumlag. Der er altså ikke noget træ, der kan rådne. Yderligere har vognen paløbsbremse samt støddæmpere på ved hjulene. Egenvægten er kun 300 kg, længden 298 cm, bredden 176 cm, så det er en let bette

13

sort »mavebælte«, så det sorte passede til vores sorte morris.

Vi er færdige nu, men engang kunne vi nok finde på at få taget åbnet igen, da højden indendørs kun er 1,68. Men vi har valgt at stoppe her, da sommeren står for døren, og vi vil gerne ud på landevejen til træf og andre campingoplevelser med vores lille vogntog. Vi er spændte på, hvordan det vil komme til at forløbe, og om vi kan finde os tilrette.

Til sidst kan jeg lige fortælle, at Graziella Levante er en italiensk vogn, der kun

sag. Jeg har læst en gammel FDM-anmeldelse, og her bliver vognen rost til skyerne. Bl.a. står der, at vognen er meget stabil at køre med, passer fint til en familie med et par små børn, og at enhver bil fra en Fiat 600 og opefter kan trække den med lethed. Campingvognen kunne købes hos A/S Auto i Odense, men prisen var hele 8500 kr. og det var excl. leveringsomkostninger. Det var mange penge dengang, så det er nok her, vi skal finde forklaringen på, at importen af denne campingvogn ret hurtigt holdt op.



## Hvad enhver motorkørende bør kende

Læs, lær og følg disse Raad.

### ENHVER MOTØRKØRENDE

skal for sin egen Skyld, for andre Motorkørendes og for Samfundets Skyld udvise Hensynsfuldhed og Forsigtighed under benyttelsen af Motorkøretøjet og maa aldrig glemme sit Ansvar. - Kgl. Dansk Automobil Klub opfordrer derfor enhver Motorkørende til :

- 1) at kende Motorlovens, Færdselslovens og Politivedtægtens Bestemmelser.
- 2) at kende Styre- og Bremseindretningerne nøje og stadig have dem i Orden.
- 3) at give Tegn i god Tid og give Plads til andre, der vil passere.
- 4) at køre langsomt ud fra Porte og Sideveje samt ved Jernbaneoverskæringer.
- 5) at holde Lygterne i Orden; blændende Lygter er ulovlige, neddæmp ikke deres Lygter ved møde, større Ulykker kan ske, naar man ikke kan se klart.
- 6) at stille Deres Køretøj saaledes paa en Parkeringsplads, at denne benyttes fuldtud, aldrig at holde nærmere et Gade- eller Vej hjørne end 6 Meter, og aldrig i et Vejsving.
- 7) at være høflig, opmærksom og imødekommende overfor andre Vejfarende.
- 8) at være maadeholden med Nydelsen af Spiritus, naar kørsel forestaar.
- 9) at undlade at køre udenom en Vogn i Vejsving og Vejkryds eller op ad en Bakke, hvor Udsigten ikke er fri.
- 10) at undlade at bremse op uden at give Tegn og huske, at Forkørselsretten kun gælder ved samtidigt Møde i en Vejskæring og aldrig berettiger til hensynsløs Fremfart.
- 11) at undlade at overstænke Fodgængere o.a. i sølet Føre.
- 12) at undgaa enhver unyttig Støj. Brug ikke Signalthornet uden Nødvendighed. Fri Udblæsning er forbudt.

Føler De Dem forurettet, da henvend Dem til Kgl. Dansk Automobil Klub, Raadhushusplads 77.

**Fra familien Kjeldsen har vi modtaget en sjov lille ting. Bedstefars kørekort fra 1929 dukkede op en dag. Til kørekortet hørte en lille »regelseddel« fra Kongelig Dansk Automobil Klub. Sedlen bar desværre meget tydeligt præg af sin alder, så vi må nøjes med en afskrift:**



## Hvad vores Morris også bruges til

Leif Nielsen

**V**i har en Morris 1000 fra 1957 - 948 ccm. Den har trillet 183.000 km og har været i familiens eje siden 1960, hvor min kones mormor og morfar erhvervede den og kørte i den indtil 1973. Da købte min far den for 1000 kr., og den blev synet for 250 kr. - men da var pengene jo mere værd end i dag. I 1997 arvede jeg bilen efter min far - den skal forhåbentlig blive i familien. Vi fik den synet, og så var

den klar til tredje generation.

Så en dag ringede min makker fra dengang vi kørte orienteringsløb, og spurgte om vi skulle prøve at stille op med Morris til noget, der hedder Goodyear Classic Car Rally 1999, hvor det kun er biler over 25 år, som kan deltage. Jeg slog straks til, men da min makker stadig er aktiv kører, skulle vi starte i klasse A - hvor de skrappe er placeret.

Jeg startede arbejdet med at støve en triptæller op - det lykkedes. Min søn's mester i Svendborg lå inde med en vi kunne købe. Så kom dagen

og vi drog ad Ringsted til, hvor løbet skulle starte, men først til maskinkontrol. Vi troede Morris var klar, men højre stop- og blinklys virkede ikke - så der var nerver på. Vi fik repareret en løs forbindelse i bagagerummet, og så gik det ellers afsted





med sekund-etaper og minutetaper. Placeringen i klassen taler vi ikke om, men generelt en 15 plads ud af 62 startende var vel heller ikke så ringe endda.

Så blev det år 2000, og vi måtte prøve at forbedre vores placering - nu havde vi jo erfaring ! Til start i Glostrup uden problemer og derefter ud på ruten, som var 270 km. med gennemsnitshastigheder mellem 40 og 52 km/t. Denne gang gik det meget bedre. Nr 4 i klassen og nummer 6 ud af 63 i generalklassementet - så var vi næsten tilfredse. Men en podieplads begyndte at trække, så vi var enige om at prøve at gøre det bedre i 2001.

Det var igen ved at blive St. Bededagsferie, hvor vi skulle til start i Glostrup. Seedningen fortalte hvad man forventede af os, for vi havde fået tildelt start nummer 4. Vi kom godt fra start - første etape kørte vi 4 sekunder skævt på 42 kilometer med 47 km/t i gennemsnitshastighed, derefter fik vi 1 minut (10 strafpoint)

for sent p.g.a. trafikproblemer - ialt 14 strafpoints ved middagspausen. Nu var der spænding ! Kunne Morris virkelig æde dem alle i år ?

2 etapt - 9 sekunder skævt og en regnefejl af observatøren på endnu et minut, i alt 33 strafpoint på 240 kilometer. Vi sluttede løbet på Dyrehavsbakken med et dejligt måltid mad. Her fik vi overrakt vores flotte pokaler efter en flot 2. plads i klasse A og nummer 3 generelt af 67 vogne. Vi har endnu ikke fået armene ned - for vi var stolte både af den gamle Morris og også lidt af os selv.

Næste år er det tiende år Goodyear Classic Car Rally skal afvikles, og det ligger lidt i luften, at der skal køres i to lande med en bro imellem, så jeg må sørge for at Morris ikke lugter for meget af brændte bremses. Men skægt er det, så vi er til start i år 2002 for at dyste med de herlige gamle biler, som er mere end 25 år, men det er der jo også mange af dem, der sidder mellem dørene, som er !





## Benzin til vores gamle biler

*Peder Mikkelsen*

**B**lyholdig 98 oktan benzin er på vej ud af markedet. I Danmark findes det stadig, men kun på få stationer, og det varer ikke mange år før det helt er forsvundet. Mon det er et problem for Morris'en? Peder Mikkelsen svarer på spørgsmålet.

Klubben har i den senere tid fået en del henvendelser angående kørsel med blyfri benzin. Benzinselskaberne er ved at afskaffe oktan 98 benzin, som jeg ved mange af klubbens medlemmer har kørt med. Det gælder både den gamle med erstatning for bly og blyfri 98 oktan.

Simon har derfor bedt mig skrive lidt om, hvad man kan gøre for ikke at risikerer at ødelægge sin motor eller i det mindste minimere risikoen for havari.

Jeg vil med det samme sige, at dette er et meget kildent emne, da det er næsten umuligt at skaffe dokumentation for, hvad det rigtige er for os at gøre.

Jeg bliver derfor nødt til at bede jer klubmedlemmer om hjælp i form af, at I vil delagtiggøre os andre i jeres erfaringer.

Kører du bare med blyfri

95 benzin? Hvis ja, hvor længe har du gjort det, og hvor mange kilometer kører du om året? Er der nogle af jer, der har erfaringer med tilsetningsstoffer, der erstatter bly? Hvad bruger I? Hvor skaffer I det, og hvad koster det?

Har du lyst til at delagtiggøre os andre i dine erfaringer (helst på skrift), kan du sende det til klubben eller til mig, meget gerne på min E-mail adresse (Peder-mikkelsen@mail.tele.dk).

Jeg vil i det følgende fortælle lidt om de erfaringer, jeg har gjort med kørsel på blyfri benzin i gamle biler, samt hvad mine kunder gennem årene har fortalt om deres erfaringer.

Som sagt er det svært at finde dokumentation for, hvad vi bør gøre. Ligeledes er det så godt som umuligt at få myndigheder eller organisationer som FDM til at give brugbare anvisninger, og kommer talen ind på garantier om, at motorerne ikke går i stykker, når vi gør det ene eller andet, er der overheadet ingen hjælp at hente. Det er måske forståeligt nok, da det er svært at bevise, at et havari skyldes netop brugen af blyfri benzin, eller ikke kan henføres til dette



(for man kan vel ikke gå hen og få den opfattelse, at den manglende hjælp i virkeligheden dækker over, at nogen ønsker vores gamle biler hen hvor peberet gror.....?)

Jeg har dog fundet et sted, hvor der er lidt hjælp at hente, det er på Motorhistorisk samråds hjemmeside på Internettet under adressen [www.motorhistorisk.dk](http://www.motorhistorisk.dk). Her er der for øvrigt mange gode oplysninger om alt, hvad der har med gamle køretøjer at gøre, og jeg kan varmt anbefale, at I gør flittigt brug af denne side, når I mangler oplysninger.

Min holdning har i mange år været, at man sagtens kan køre på blyfri benzin. Jeg gik allerede først i halvfemserne over til at køre blyfri 98 på vores bindingsværk, og helt tilbage fra sommertræffet i Ålesund i 1991, hvor vi havde vores første campingvogn med på hele turen der op, har jeg kørt på blyfri 95 benzin. Vi nåede at køre langt over 100,000 km uden nogen problemer med motoren. Volvoen, jeg bruger til daglig transport nu, er fra 1980 og burde derfor også kun kunne tåle at køre med gammeldags benzin. Den havde kørt 302,000 km,

da jeg fik den, og runder i disse dage 420,000 km. Den har aldrig fået andet end blyfri 95 benzin!

Derimod er jeg helt hysterisk med hvilken motorolie der bliver brugt på mine gamle biler, da jeg er overbevist om at dette er meget vigtigt. Jeg tror, at langt de fleste motorskader skyldes brugen af for dårlig motorolie, samt at der bliver kørt for langt mellem olieskiftene. Og jeg tror ikke personligt på, at brugen af blyfri benzin er skyld i særlig mange skader.

Så for at gøre en lang historie kort, er jeg overbevist om, at vi godt kan køre på 95 oktan blyfri benzin. Jeg kan bare ikke finde nogen dokumentation for, at det faktisk forholder sig således, så derfor vil jeg meget gerne høre fra jer om jeres oplevelser. Især er jeg interesseret i at høre om nogen har været ude for en motorskade, der 100 % sikkert har kunne tilskrives brugen af blyfri benzin, da jeg faktisk aldrig har hørt om det.

Grunden til at flere og flere benzinstationer ikke længere sælger benzin med okt-an 98 er i øvrigt på grund af et tilsætningsstof, der hedder MTBE, dette stof har vist



sig at være utrolig giftigt, og det er desværre fundet i grundvandet flere steder i landet.

Vi kan selv gøre en del for at undgå dyre reparationer på vores motorer. Mange af os kører kun ganske få km om året i vores biler, så her er problemet nok ikke så stort. Men der er stadig en del

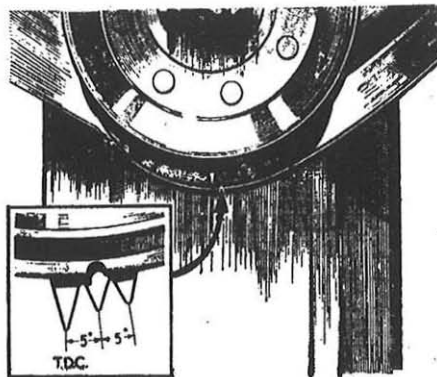
(heldigvis), der bruger deres Morris som dagligt transportmiddel, og for dem er det vigtigt, at de kan køre hver dag, uden at de skal frygte motoren går i stykker. Derfor er der nogle helt banale ting, man kan sørge for er i orden. F.eks. er det meget vigtigt at ventiler og tænding er stillet korrekt, og det er også meget vigtigt at ens kølesystem er i orden.

Tændingen bør være indstillet optimalt. Værkstedshåndbogen angiver at tændingen skal ske 3 til 5 grader før top, alt efter hvilken motortype I har i jeres bil, se derfor i værkstedshåndbogen.

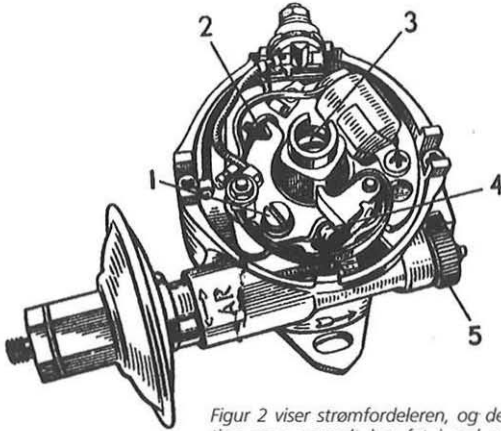
Tænder motoren for tidligt, vil der opstå for stort tryk i cylinderen inden stemplet begynder at gå ned, motoren vil få tændingsbanken og i værste fald beskadiges lejerne.

Tænder motoren derimod for sent, vil selve forbrændingen i cylinderen ikke være afsluttet, når udstødningsventilen åbner. Ventilerne vil blive meget varme med brænding til følge, og det er netop her, blyet i gamle dage hjalp med at køle ventilerne, så derfor er det meget vigtigt, at tændingen er korrekt indstillet.

Det er i øvrigt vigtigt at vide, at selv om I kun justerer/fornyer platinerne i strømfordeleren, så ændrer I altid selve tændingspunktet. Og i øvrigt er det således, at når platinerne slides naturligt, ændres tændingstidspunktet til senere tænding. Det vil altså sige, at man ved en reparation af tændingen altid skal justere platinerne før man stiller selve tændingstidspunktet.



Figur.1 viser tændingsmærkerne på den forreste remmeskive.



Figur 2 viser strømfordeleren, og de ting man normalt har fat i ved et tændingseftersyn.

1. er skruen, der holder platinerne.
2. er hakket, hvor man sætter en skruetrækker i, når man justerer platinerne.
3. her gives en lille smule olie, når man servicerer strømfordeleren.
4. viser platinernes kontaktpunkt, som ikke må være brændt. Det er også her man sætter sit søgerblad imellem, når man justerer platinerne, hvis man da ikke bruger en kamvinkelemåler.
5. er en lille skrue, som mange fejlagtig tror er til at finjustere tændingen med. Man stiller ganske rigtigt også på tændingspunktet, når man dre-

jer på skruen, men samtidig flytter man sin vakuumregulator frem eller tilbage. Hvis I ser på tegningen ved vakuumdåsen står der to små bogstaver »AR«, og der er en lille pil. Lige der glider vakuumregulatoren ind eller ud, alt efter hvilken vej man drejer den lille skrue. På selve regulatoren er slebet en række små riller. Den midterste rille er lidt længere end resten, og denne rille skal så vidt muligt stå lige ud for kanten af selve strømfordeleren, for at regulatoren virker optimalt. Så når man justerer tændingstidspunkt, løsner man selve strømfordeleren og drejer den. Men husk at stille vakuumregulatoren inden I stiller selve tændingstidspunktet, ellers flyttes tidspunktet igen.

Skal I ud på den lange ferietur med meget oppakning, og skal I køre lange træk på motorvejen, er det en god ting at få efterset kølesystemet - at slangerne er i orden, køleren ikke er tilstoppet, at I selv om det er blevet sommer ikke stadig kører med et stykke pap eller lignende foran køleren, som I monterede i løbet af vint-



ren for at få bilen til at varme.

Nogle har måske fået monteret en 92 graders termostat, da det var koldt. Få den pillet ud igen inden ferieturen og køр evt. uden termostat eller skift den med en, der har lavere gradtal, evt. 82 grader.

En gammel vandpumpe har heller ikke den kapacitet, der er nødvendig en rigtig varm sommerdag.

Endelig bør man køre med omtanke og holde pauser ind imellem - det har bilen godt af.

En anden god regel er, at en motor aldrig må yde mere end 70% af sin kapacitet i længere perioder, så det med at køre i timevis på motorvej med speederen i bund, bør aldrig praktiseres.

## Tekniske fiduser

**Klubben har fået en henvendelse fra Morten Poulsen, der gerne vil være medlem af NMMK selvom han endnu ikke har den Pick Up, han ønsker sig. Men han har tidligere kørt Morris, og han har nogle spændende tips, så vi tøвер ikke med at gengive hans henvendelse.**

Hej NMMK.

Jeg hedder Morten Poulsen - jeg er udlært mekaniker og har tidligere været medlem af klubben og havde på daværende tidspunkt en Minor 2-dørs saloon fra 1962 - som jeg lavede gearkasse på og renoverede motor på - og i den forbin-

delse har jeg nogle små fif, som jeg aldrig har fortalt videre til jer - véd så ikke om de allerede er kendte, men..men ..men

### Løst styretøj - tandstang

Styretøjet fyldte jeg op med skrueaksselfedt (brugt til både), for at undgå de sikkert velkendte knæklyde m.m. fra en halvtør tandstang - samtidig tog det en del af den »løse« fornemmelse man kan have med styretøjet på en ellers udmærket bil, som en Morris jo er.

### For stort olieforbrug

Oppe ved ventilerne på motoren sidder der originalt



en krave, som samtidig er underlagsskive for

låsene på ventilerne - disse kraver afmonterede jeg og sleb selve kraven væk - da den virker som en lille cykelpumpe og »suger« olien op langs ventilen for derefter at presse den tilbage igen - en såkaldt cykelpumpe-effekt, der gjorde, at motoren brugte olie, hvis man samtidig havde de originale olietætningsringe monteret (læs: o-ringe) så gik det helt galt.

Så væk med kraven og dernæst monteres der ventiltætningsringe (olietyve) fra en Morris Marina 1300 - de passer direkte på støbekanten rundt om ventil-hullet i topstykket.

Dertil skal siges, at jeg altid kørte med 20/50 olie.

Vupti - en 33 årig gammel vogn bruger 0 olie.

### **Klapren fra stødstængerne**

Der hvor stødstængerne ligger an nede i motoren, i en slags "kopper", dér er problemet tit, at stødstængerne faktisk er spidse i enderne, hvilket medfører, at de "klapper" imod bunden af koppen hver gang de går opad, for at åbne ventilerne. Lyden fremkommer simpelthen

ved, at der ingen olie er mellem stødstang og kop.

Dette problem kan afhjælpes ved, at man ganske forsigtigt sliber hver stødstang en lille smule flad i den ende, hvilket gør, at der altid vil stå olie mellem koppen og stødstangen. !

Godt nok træder stødstangen så i siderne, men det er SÅ lidt så det ikke er noget problem.

Set på en snittegning vil man kunne se, at det er rigtigt og jeg ved af egen erfaring, at min motor blev utrolig støjsvag ved denne forbedring og den kørte upåklageligt til den dag jeg solgte bilen.

Det er vist en mand i Græsted der ejer bilen idag og han har vist også været på Langelinie i den, til et af jeres træf og han er meget glad for den.

løvrigt vil jeg lige fortælle jer, at jeg stod i lære hos M.J. Automobiler i Nørreballe, der idag har Toyota, men i gamle dage var det et DOMI-værksted men jeg har desværre glemt indehaverens navn fra dengang.

Men min værkfører havde også stået i lære der under DOMI-tiden og han kunne og kan sikkert den dag i dag, de biler på fingrene - han



kunne huske den bil jeg købte i '93, for den var solgt fra den forretning fra ny af - det kunne jeg se i den originale bog og det mest sjove var, at min værkfører kunne huske manden der købte den - og han kunne endvidere fortælle mig, at min bil, som idag er rød, var hvid dengang i '62 og stod ude i deres udstilling som eksisterer idag, men som er bygget lidt om og fungerer som kontor.

Det var bare lige en lille sjov anekdote om min Morris, som jeg stadigvæk ærgrer mig over at have solgt i '97, for det var min første bil og den tjente mig trofast under min soldatertid og tiden efter.

Da jeg havde renoveret gearkasse og motor var jeg i Holland og Belgien i den og farede rundt i Ardennerne i snevej - men den klarede det bare og der sprang kun en enkelt sikring på ca. 3500 km på 12 dage, så det må siges at være flot.

Løvrigt har jeg lige tilmeldt mig klubben på ny, da jeg meget gerne vil have fingrene i en Morris Minor Pickup.

Jeg vil gerne meldes til som fuld medlem UDEN bil - snøft...

23

*Morten Poulsen*

*Buen 4, 3490 Kvistgård.  
tlf. 49139226, 20622636.*

## Morris Oxford serie MO,, Morris Minor's "storebror"

**V**i snakkede lidt om denne historie var beretiget til bladet men da det nu er morris's storebror så går det jo nok.

For ca. 12-13 år siden, da jeg kørte lastbil, kom jeg ud til et garnspoleri øst for Herning og der stod der, hvad der lignede en godt forvokset Morris Minor, men ved

nærmere tilsyn så jeg, at det var en Morris Oxford. Sådan en »karl« havde jeg aldrig før set. Ejeren kunne fortælle, at den var fra '53 og havde en 1500 ccm. sideventilet motor. De kørte som taxa - ja sågar som politibil i 50'erne - og man kunne få dem med 6 cyl. og 5 gear, men det har jeg kun fra ham. Han havde drømt om den bil, siden han var velvoksen knægt, og den skulle være original rød, for sådan en havde brugsudleveren!

*Mogens Kristensen*



Årene gik og en september dag i '85 kom han tulernde i hans gamle forslidte, lungesyge Opel Kadett ude på »æ nørreside af æ gallefit hede«, og der til hans store forskrækkelse så han ud af øjenkrogene nogle skarnsknægte køre markræs i en Morris Oxford så jord og sten fløj dem om ørerne. Han smed kadetten ind til siden, rendte over og fik dem standset og købte bilen på stedet! Han fik den bugseret hjem og begyndte at gøre den ren. Under flere cm. jord viste der sig en grøn Oxford i forbløffende god stand. Han renoverede den og malede den rød som brugsuddelerens. Han fik den synet og kørte lejlighedsvis i den til bryllup og lignende i en 3-4 år, og så af en eller anden grund kom den til at stå inde i laden helt nede i et glemt hjørne, måske bare fordi batteriet var gået død.

Og det var her at jeg mødte den for første gang, efter den havde været i avisen. Den stod bare der og hang lidt i fjedrene og så lidt

trist ud - godt støvet var den. Vi aftalte en dag, hvor han ville få den ud og prøve at starte den op. Jeg tog Jens og Henrik med som selvfølgelig også er morrisfolk. Vi fik gang i den og den sideventilede motor spandt som en missekate. Vi satte os alle 3 ind på sofasædet, satte ratgearet i 1 gear og rullede stille derud af med respekt, for hun var jo en gammel dame. Jeg må jo ligesom erkende, at vi var solgt. Vi købte simpelthen Oxforden sammen, vi renoverede den til husbehov, malede den lidt, fik den synet og selvfølgelig skulle fru Oxford have gamle sorte nummerplader på - det er det der med respekten. Den skal ikke ligne et glansbillede, for det gør en ældre dame heller ikke, hun har også lidt furer og rynker. Nu venter vi bare på at vor kære ven Morten Kræmmer får hans gamle '52'er ud at rulle, så den kan få lidt følgeskab. Vi regner med at vi tager hende med til sommertræf.





## Motorhistorisk Samråd

**N**MMK er medlem af Motorhistorisk Samråd i Danmark. Flere vil allerede vide, at det er en sammenlutning af mange danske bilklubber. Vi er også medlemmer af de tilsvarende norske og svenske organisationer, men dem modtager vi ikke materiale fra. Måske sidder der svenske og norske medlemmer med materiale, der kunne interessere andre? I givet fald vil jeg blot opfordre til at det bliver sendt til redaktøren. Fra den danske organisations nyhedsbrev har jeg snuppet et par indlæg, der er relevante for klubbens danske medlemmer:

### Ansvar for skader ved løb og arrangementer

En fælles forsikring for skader ved løb og arrangementer blev diskuteret på årsmødet i november 2000. Der var tilslutning til, at bestyrelsen arbejdede videre med problemet indenfor en nærmere bestemt beløbsramme.

Bestyrelsen har nu tegnet en fælles forsikring for alle de tilsluttede klubber under Motorhistorisk Samråd.

Forsikringen, der er tegnet i RUNA Forsikring A/S, dækker både den lovpligtige ansvarsforsikring og arrangeransvaret for klubberne. Arrangeransvaret omfatter alle medlemmer af klubber og foreninger i Samrådets medlemskreds, og den enkelte klub behøver derfor ikke at tegne en ansvarsforsikring selv. Forsikringen dækker ikke skader forvoldt af medlemmer fra andre klubber udenfor MhS, hvis de eventuelt er medarrangør til arrangementet, hvor skaden sker. Prisen er 13.100 kr. årligt.

Forsikringen er trådt i kraft, og bestyrelsen vil sende et skriftligt materiale om forsikringen til alle klubberne, således at I kan se, hvordan anmeldelse af skader skal ske. Vi vil også sørge for, at materialet kan læses på Samrådets hjemmeside snart.

### Hvis køretøjets registrerings- og toldattest er væk

Told- og Skatteregion, Høje-Taastrup, har i en vejledning om udstedelse af erstatningsattester gjort rede for, hvad man kan gøre, hvis man har mistet både registrerings- og toldattesten på





det køretøj, som man vil have indregistreret efter reovering. Først skal man ansøge Centralregisteret for Motorkøretøjer om tilladelse til at lade køretøjet indregistrere. Når man har fået denne tilladelse, skal man have en rimelig dokumentation for køretøjets oprindelige afgiftsstatus. Det kan være breve, gamle fotos af køretøjet med ejer, udskrifter af salgsbøger, testamenter og lign.

Hvis man på denne måde kan sandsynliggøre, at køretøjet tidligere har været indregistreret herhjemme med »klausulfrit« tolddokument, så kan man få udstedt en »afgiftsattest« med samme afgiftsstatus som den senest formodede hos sin egen told- og skatteregion. Man skal samtidig fremsende den dokumentation, man har, til regionskontoret.

Regionskontoret i Højetaastrup oplyser desuden, at hvis man er interesseret i at finde ud af, hvornår køretøjet blev indregistreret første gang, eller hvem der var den første ejer, så har man ikke tid til at hjælpe

med dette. Men alle interesserede er velkomne til efter aftale at besøge regionskontoret og selv gennemse de gamle arkiver og bøger. Det er dog en betingelse, at man aftaler en tid først. Det kan gøres ved telefonisk henvendelse til regionskontoret, Lise Lorentzen, på tlf. 43 58 73 00.

### Afgiftsberegning på importerede køretøjer

Et bredt udsnit af oppositionspartierne i Folketinget har nu for tredje gang fremsat et forslag til folketingsbeslutning om at indføre bindende forhåndsvurdering af importerede motorkøretøjer (beslutningsforslag B 191).

Skatteminister Frode Sørensen (S) har udtalt, at han ikke er i stand til at fremsætte lovforslag om dette før i næste samling, dvs. i efteråret 2001. Oppositionspartierne har anklaget skatteministeren for nøl og samtidig peget på, at når det handler om afgiftsforhøjelser, så kan man arbejde meget hurtigt i ministeriet!



Efter mange overvejelser er jeg nået den konklusion, at jeg pga overgang til firmabil, er nødt til at sælge min kære Morris, der trofast har fulgt familien i 12 år.

Det drejer sig om en Morris Minor 1000 Super Traveller fra 1970 - Trafalgar Blue. Den blev total renoveret i 1996 for ca. 70.000 kr. med bla. nyt træværk, der idag stadig fremstår som nyt - lyst og lakeret, resten af bilen er også stadig i meget flot stand og iøvrigt er den synet i februar 2001.

Pris : 48.000 DKK.

Henv.: Trine Lacoppidan

Tlf: 26221712/

39651512, E-mail:

lacoppidan@post.tele.dk

Morris Minor 1000 2 dørs årg. 1968. Old English White med sorte nummerplader og sort indtræk. Synet januar 2001. Pris 16.800 DKK

Henv.: Jørgen Hansen

Bygmarken 13,

Vindinge

4000 Roskilde

Tlf.: 46 35 99 38

2 stk gearkasser, gearstang mangler. Uden garanti. Pr. stk 300 DKK. Morris Pick Up, grøn med lad, årg 1969. Synet 07-1999. Pris 19.999 DKK.

Henv.: Mie Pedersen og

Bjarne Kristensen

Rybjergvej 54

7870 Roslev

Tlf.: 97 57 21 28.

Campingvogn MKP Grand, årg 1970. Synet 26.04.2001.

Fortelt, køl, varme, sorte nummerplader. 10.444 DKK.

Campingvogn MKP Grand 5 haves på lager. Nysynet 09.06.2001, 11.111 DKK.

Henv.: Karla og Erik Pedersen

Rybjergvej 76,

Kirkeby, 7870 Roslev

Tlf.: 97 57 16 00.

Morris Minor 1000 årg. 1962, smokegrey, meget flot stand. Billig forsikring og vægtafgift. Pris 50.000 DKK.



Henv.: Martin Jørgensen

Rungstedvej 4, lejl. 7

2970 Hørsholm

tlf.: 45764595



# KØB & SALG

Hvid Morris 1000 Super, 1969. Kørt 142.000, synet d. 18.02.2000 og ikke kørt siden. Bremses repareret for 10.000 (nota medfølger). Benzintank, paneler og understødning er udført i rustfrit stål. Lidt rust på højre dør og i lygtekransene. Pris 20.000 DKK.

Henv.: Hanne Skanderup  
Bøgevang 3  
7100 Vejle  
Tlf.: 75 83 38 74

Morris Minor 1000 super 1968 2-dørs, almond green, sorte plader, km. 140.000, 100% original (motor, interiør, tæpper, sæder, alt), lake-ret 1997, gennemrenoveret motor 1999, fuld historie med alt dokumentation. Aldrig skadet. Lettere rust i højre forskærm - bør udskiftes. Synet sep. 2000. Prisinde 37.000 DKK.

Henv.: Thomas Black  
39 20 22 11 /  
29 22 13 76

Morris Minor Cab. årgang 1957 i god stand sælges for DKK. 75.000.

Henv.: Ane Thomsen  
tlf. 2535 1550 eller  
ane.thomsen@omd.dk

Jeg mangler stadig plads i garagen:

Morris Minor 2-dørs årgang 1962. Rød med solskærm. Fin stand. Synet 19.4.2000. Kører søndagskørsel. Er holdt godt. Diverse dele medfølger tillige med værktøjsbøger. Pris DKK. 22.000,-

Henv.: Jørgen Frederiksen,  
Ravnstrupvej 19,  
3230 Græsted.  
Tlf.: 48 39 17 71.

Morris Minor 1000 Traveller '68 Trafalgar blå, fint træværk, skyderuder bag, nye gulvtæpper og sædeovertræk. Kører godt, mange reservedele medfølger, skal synes, kører dagligt. DKK. 15.000

Morris Minor Cabriolet 1952, Californiabil, adskilt for istandsættelse, kanonprojekt, rustfri døre, klapper, skærme, front, kofangere mm. Karossen er meget sund men ikke helt rustfri. De fleste pladedele til karossen medfølger. Ligeledes medfølger masser af nye og brugte reservedele. Motor/gearkasse: Vælg selv

4-dørs 1952 synet men uden plader. Fremstår som ny. 45.500 DKK.

Henv.: Villy Anderskov  
Skårupøre Strandvej 121  
Tlf.: 62 23 14 64



mellem 803, 948, 1098 eller 1275 med tilhørende gearkasse. Pris INCL. afgift DKK. 35.000

Morris Minor 1000 4-dørs 1959, Californiabil, superfint karosseri. Masser af nye dele, bl.a. helt nyt indtræk, gummilister, crom, o.s.v. Næsten klargjort til maler. Bilen har haft en MEGET sjælden farvekombination Turquoise med gråt indtræk og rustfri polerede dørrudeammer. Pris DKK 28.000

Morris Minor 1956 2-dørs m. delt forrude. Tomt karosseri m. papirer. En del pladearbejde er udført. bl.a. ny tværvange, længdevanger, motorrumsbunde, paneler, bund i v. side, mm. Skal væk, derfor DKK. 2000. Evt. kan der medfølge en hel årg. 1952 til reservedele for DKK.1000.

Desuden har jeg masser af reservedele til Morris, ring og spørg.

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

"TØFFE", alias Morris Minor 1000, årg. 1956, 2-dørs luxus med rød læderstue. Model med midtersprosse i

forruden og udvendig solskærm. Synsfri sammenkobling. Synet maj 2000. Sorte nr. plader/ historisk-geografisk korrekte. Der medfølger reperationsbog på dansk og engelsk, 2 ekstra hjul samt diverse originale værktøjer. Ny kobling må påregnes, da den gamle har sat sig fast. Prisinde DKK.42.000

Henv.: Vibeke & Peer  
Langborg, Ved Dammen 1A, 3480 Frensensborg  
tlf. 48484913  
e-mail: peer@langborg.dk

Morris Minor 2-dørs. Dueblå, 1968, nysynet. Synes igen 2002. Sorte plader, pæn og velholdt. 25.000 DKK.

Henv.: Svend Christensen  
Solskovvej 64,  
Hornstrup,  
7100 Vejle  
Tlf.: 75 85 20 52

2 stk Morris Minor 2-dørs 1967. En samlet, en adskilt. Mange gode stumper. Papirer på den ene. Det hele sælges samlet. Gi' et bud.

Henv.: John Nielsen  
Slotsgade 32 b  
4200 Slagelse  
Tlf.: (aften) 58 52 39  
70 / (9:00 - 14:00):  
21 24 39 70



# KØB & SALG

Reserve dele sælges : Morris  
1000 Pick Up fordøre  
200DKK/stk. Forskærm i  
glasfiber 125 DKK. Motor-  
hjælm DKK. 250. Motor  
1100 ccm DKK 650. Plus  
diverse andre dele. Sælges  
gerne samlet for DKK 1300.

Henv.: Johnny Juel

Tlf.: 75 33 60 63 /  
20 67 50 63.

---

## Fra hjemmesiden:

Tyskland:

Morris Minor 1000 Traveller  
1963. 16.000 DM. Flere  
oplysninger på e-mail thor-  
stenfranke@t-online.de.

---

## K Ø B E S

Morris 1000 cabriolet købes

Henv.: Lars Frydendal

Østergade 35,  
Hvide Sande

Tlf.: 40 14 68 11

---

Campingvogn MKP Midi  
ønskes. Skal være OK og  
nysynet, gerne med sorte  
nummerplader.

Henv.: Karla og Erik Pedersen  
Rybjergervej 76,  
Kirkeby, 7870 Roslev  
Tlf.: 97 57 16 00.

## Fra hjemmesiden :

Sverige :

Ring eller mail venligst hvis  
du har, eller kender nogen  
der har, følgende dele til før-  
krigs-Morriser :

Morris 8 :

Rattstång + styrsnäcka  
Generator, generatorfäste.  
Div. elprylar, relän Kablar och  
sådant, startmotor. Förde-  
lara, flexdisk till kardanen,  
motorfästen, amperemätare  
och tändspole. Den löstag-  
bara kragen som man fäster  
den övre kylarslangen på  
som går frön kylaran. (den  
sitter på ovansidan av  
motorns topplock)

Morris Minor :

Kylargrill (ej nyare än 1934)

Andet :

Gammal varvmätare. Halvcir-  
kelformade framrutor typ  
Brocklands. Samt övrigt  
sportigt till förkrigsracing.

Henv.: Per Kristav

Lund, Sverige

Tlf.: 046-39 70 94 /

070-36 56 247

e-mail: pkristav@hotmail.com



## SALG AF KLUBVARER

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

## Jakkemærke

Jakkemærke, som er fremstillet på fuldautomatisk broderimaskine, hvor klubbens logo er broderet i de sædvanlige flotte farver, på hvid bund.

Mærkerne tåler vask ved 60 grader.

**PR. STK. KUN  
DKR. 25,00**

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

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

Henv.:

*Klubbens sekretær,*

*Bendt Rasmussen (se side 2)*

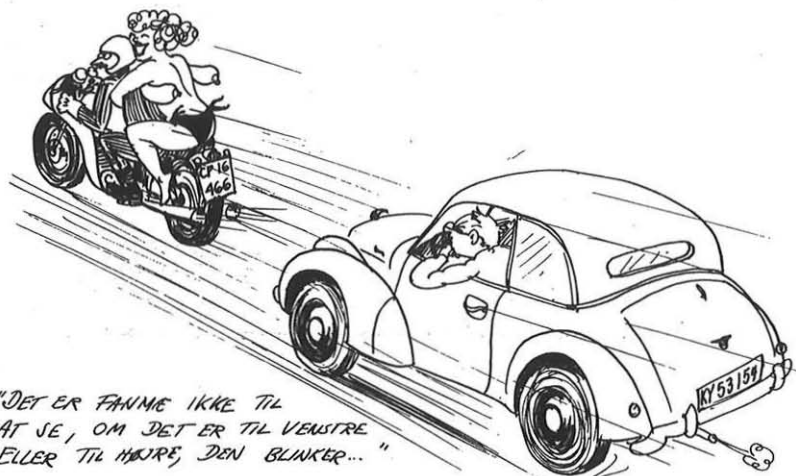
### Tilføjelse til værkstedslisten

Brian Bang Jensen  
Feggerørvej 5  
7900 Nykøbing Mors  
Tlf: 97721564

Har du kendskab til værksteder, der kan lave vore biler, så send adressen til redaktøren.

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

FØR I SER ÆLDRE BILISTER ER DET  
OPPE TIL STOR GENE, AT MOTOR-  
CYCLER MÅ BRUGE BLINKLYS.



"DET ER FANME IKKE TIL  
AT SE, OM DET ER TIL VENSTRE  
ELLER TIL HØJRE, DEN BLINKER..."