

NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Nr. 1 · Jan. - Feb. 2008 · 31. årg.



Nordisk Morris Minor Klubb
Gl. Kongevej 16
DK-7442 Engesvang

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

Stiftet i Oslo
den 18. september 1978

Postgiro DK: 3 36 47 12
Postgiro S: 456 90 67-4
Den Norske Bank
Postgiro N: 7877 08 12029

Medlem af: Motorhistorisk Samråd (MHS)

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

**Næst-
formand** Jens E. Hoff Kjeldsen
Nørholmsvej 67
DK-9000 Ålborg
Tlf. 98 18 12 28
E-mail: jk@nmmk.dk

Redaktør Jens E. Hoff Kjeldsen
Nørholmsvej 67
DK-9000 Ålborg
Tlf. 98 18 12 28
E-mail: norminor@gmail.com

Sekretær Harry Olsen
Vedtoftevej 10, Vedtofte
DK-5620 Glamsbjerg
Tlf. / Fax: 63 45 00 40
E-mail: hbo@nmmk.dk

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

**Bestyrelses-
medlem** Lars Mikkelsen
Vesterlaugstvej 16
DK-5690 Tommerup
Tlf. 64 88 12 03
E-mail: lmnmmk@hotmail.com

**Teknisk
redaktør** Peder Mikkelsen
Pejrurpvej 30
DK-5560 Årup
Tlf. 64 47 26 04 / 21 26 40 52
E-mail: dr-morris@hotmail.com

PR udvalg Karen Thomsen, tlf. 28 89 22 93
Harry Olsen, tlf. 63 45 00 40
Søren Villadsen, tlf. 76 49 80 75
Per Madsen, tlf. 75 65 04 09
Henriette Hartvigsen,
tlf. 21 43 58 88

Kontingent pr. kalenderår:

A-medlemmer:
325 DKK, - 390 SEK, - 340 NOK, - 43 EURO

H-medlemmer:
100 DKK, - 126 SEK, - 105 NOK, - 13 EURO

Stof til bladet sendes til:
Redaktøren

Indleveringsfrist for stof til næste
nummer er den 1. februar 2008.

Tryk:
Midtfyns Bogtryk, DK-5750 Ringe.

NORMINOR



NORGE

Oslo Terje Sunnaas,
Seterhøyvejen 17,
N-1176 Oslo.
Tlf. priv. 22 29 29 49,
jobb 22 64 77 51
Mobil tlf. 90 83 43 98

Bestyrelsen er nødt til at bede vore norske og svenske medlemmer om at huske en særlig henvendelse til klubben ved adresseændring. Desværre gælder de automatiske ordninger hos postvæsenet ikke uden for landenes grænser, og resultatet er, at vi mister kontakten, og vi har ikke mulighed for at finde frem til medlemmet igen.

SVERIGE

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

Jämtland Kåre Torfjäll,
Bagarvägen 12,
S-831 52 Östersund.
Tlf. +46 63-109595,
Mobil tlf. +46 703 135050
E-mail: kare.to@telia.com

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

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

Väst Sverige Erling Holmin,
Siviken 336, Enebo,
S-462 91 Vänersborg.
Tlf. 0521-25 82 43
erlingholmin@hotmail.com

Midtjylland Svend Thorup,
Egeparken 10, 1. tv.,
DK-8600 Silkeborg.
Tlf. 86 81 32 47
Mobil tlf. 28 94 07 42
E-mail: svendthorup@webspeed.dk
Simon Marsbøll
Gl. Kongevej 16
DK-7442 Engesvang
Tlf. 86 86 57 74
E-mail: sm@nmmk.dk

DANMARK

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

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

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



Østjylland	Per Madsen, Frederikslystvej 18, DK-8723 Løsning. Tlf. 75 65 04 09 Mobil tlf. 40 78 97 59 E-mail: nmmk.ostj@get2net.dk	Klubmøde: Sidste mandag i måneden kl. 19.30 Ring for nærmere info, eller se akti- vitetskalenderen i bladet.
Sdr. Jylland	Johannes Juhl, Lindevej 8, Overjerstal, DK-6500 Vojens. Mobil tlf. 40 55 27 02 Per Sørensen Industrivej 22 DK-6070 Christiansfeld. Tlf. 74 56 33 07 Fax: 74 56 33 06 Mobil tlf. 40 56 33 07 Marie Mætzke, Storegade 18, Bovrup, 6200 Aabenraa Tlf. 74 68 00 31 Mobil tlf. 40 23 10 83 Klubmøde: Als & Sønderjyllandsgruppen holder klubmøde den sidste torsdag i de ulige måneder, klokken 19.00, på adressen: Storegade 18, Bovrup, 6200 Aabenraa. Tilmelding til Marie Mætzke senest et par dage før.	Lolland- Falster & Møn Dennis Hansen, Skovtoften 19 DK-4800 Nykøbing F. Tlf. 54 85 93 43
Vestjylland	Jens Kirkeby, Skolesvinget 31, Snejbjerg, DK-7400 Herning. Tlf. 97 16 26 27 Mobil tlf. 40 50 40 13	København Flemming Kristensen, Sundholmsvej 52, 2. t.v., DK-2300 København S. Tlf. 20 23 26 11 E-mail: fl@kristensen.mail.dk Klubmøde: Sidste mandag i måneden kl. 19.00 på adressen: Medborgerhuset Pilegården Brønshøjvej 17, indg. B 2700 Brønshøj
Als	Poul Iversen, Mosevænget 5, DK-6440 Augustenborg. Tlf. 74 47 16 95 Mobil tlf. 40 34 54 62	Nordvest Sjælland Asbjørn Stammerjohann, Springstrup 27, DK-4300 Holbæk. Tlf.: 59 43 98 82
Fyn og øerne	Harry Olsen, Vedtoftevej 10, Vedtofte, DK-5620 Glamsbjerg. Tlf. 63 45 00 40 Mobil tlf. 23 29 61 08	Sydvest Sjælland Jan O. Laursen, Gryderupvej 111, 4242 Boeslunde. Tlf. 58 14 04 75 Mobil tlf. 20 92 47 17 E-mail: minorkrogen@c.dk Michael Mygind Lauersen Sevedøvej 20, Østerhoved, 4230 Skælskør. Tlf. 40 14 36 32 E-mail: mkl_MorrisMinor66yahoo.dk Klubmøde: 1. fredag i måneden kl. 19.00
		Bornholm Svend Erik Nielsen, Pyttegårdens Ferielejligheder, Kjeldsebyvej 3, DK-3760 Gudhjem. Tlf.: 56 48 56 80 E-mail: gudhjem@pyttegaarden.dk



Så er årets første nummer landet i din postkasse, og jeg håber du vil tage godt imod dit klubblad. 2008 er jo et jubilæumsår, ikke kun for vores fælles interesse, den kørende legende Morris Minor, der har 60 års jubilæum, men også for vores fælles klub, Nordisk Morris Minor Klubb, som til september fylder 30 år. Så det bliver en sæson præget af både jubilæumstræf samt almindelige træf, hvor der, som altid, bliver sat både det sociale samvær og bilerne i højsædet. I dette nummer er der spændende læsning om tændings-systemet, Englandstræffet med fælles afgang torsdag den 19. juni, debatoplæg om originalklasser, indkaldelse til generalforsamling samt andre gode indlæg. Jeg er løbet ind i et lille problem. Jeg mangler simpelthen billeder. Du må meget gerne sende digitale morrisbilleder til redaktørens emailadresse, så jeg kan få opbygget et lille la-

ger, som jeg kan tage af. I øjeblikket har jeg intet lager, og det giver problemer for Norminor og mig, da der desværre ikke kontinuerligt kommer så mange billeder fra medlemmerne til de enkelte numre af Norminor. Så rod lidt i dine billedarkiver, og få noget sendt af sted til mig. I skal også lige kigge nærmere på datoen for vores kommende generalforsamling på Hvidsten Kro og efterfølgende få jer tilmeldt. Mens jeg har jer, vil jeg lige gøre opmærksom på en artikel i VeteranPosten nr. 9/2007 (www.veteranposten.dk), som omhandler opbevaring af veteranbilen, hvis den står stille i vinterhi. Det kan altså give alvorlige problemer, hvis dette ikke er gjort korrekt, og fugten kan gå sin sejrsgang.

Sluttelig vil jeg gerne ønske jer alle et rigtig Godt Nytår.

Jens E.H. Kjeldsen, redaktør
norminor@gmail.com

.....

Forsidebillede:

Vinderbiler Sommertræf 2007

Bagsidebillede:

Familen Bjørge i 60'er tøj

6
KALENDEREN**Januar**

8. januar arrangement/
Midtjyllandsgruppen

Maj

23.-25. maj Forårstræf hos
Jan og Yvonne i Boeslunde.

Februar

12. februar arrangement/
Midtjyllandsgruppen
16. februar Østjyllands-
gruppens arrangement
hos Kjeld's Autolak

Juni

10. juni arrangement/
Midtjyllandsgruppen.
13.-15. juni Morristræf Fyn
21. og 22. juni "Minors
are forever" i England

Marts

1. marts generalforsamling
på Hvidsten Kro.
8. marts stumpemarked
i Fredericia.
29. marts stumpemarked
i Herning

Juli

11.-13. juli NMMK's
Sommertræf i Sverige

April

12. april arrangement/
Midtjyllandsgruppen

Månedlige klubmøder

Under lokalgrupperne på
side 3 og 4 kan du se om
der er en lokal gruppe i
dit område som afholder
klub-møder hver måned!



Et par linier fra formanden

Simon Marsbøll

I 2008 fylder Minoren 60 år, og det skal fejres. Bestyrelsen har arrangeret en fællestur til England i forbindelse med den engelske klubs kæmpe fødselsdagstræf i juni. Men det er ikke alt. PR-udvalget er ved at planlægge en udstilling på Sommers Bilmuseum i Nærum, Danmark. Udstillingen skal vare fra efterårsferien og året ud. Der bliver plads til en del biler, så det kan være DU får mulig-

hed for at udstille din bil. Hold øje med PR-udvalgets aktiviteter. 2008 bliver et spændende Morris-år! Til sidst vil jeg lige gøre jer opmærksom på, at I allerede har modtaget Morriskalenderen 2008. I det brev fulgte der også et girokort med til betaling for jeres medlemskab af NMMK for 2008. Husk venligst, at kontingentet for 2008 skal være betalt **senest den 1. februar.**

7

Majtræf på Vestsjælland

Vi holder igen forårstræf på Vestsjælland den 23.-24.-25. maj på Gryderupvej 111, Boeslunde, 4242 Skælskør
Træfavgift 150 kr.- incl. mad lørdag aften.
Børn under 12 år 50 kr.
Øl, vin og vand kan købes eller medbringes.
Campingvogne og telte kan være på pladsen.

Strøm kan klares mod en afgift på 25 kr.
Tilmelding senest den 19. maj (a.h.t. maden) hos Jan og Yvonne Laursen på tlf. 58140475 eller mail: minorkrogen@c.dk
Vi håber at se så mange som muligt.

Godt Nytår
Klub Vestsjælland



Englandstur

Bestyrelsen

8

Som beskrevet i de seneste numre af NORMINOR, så bliver der arrangeret en fællestur til England i anledning af Morris'ens 60 års fødselsdag i 2008. Datoen for arrangementet blev ændret efter deadline til sidste nummer, og det gav kun mulighed for panikkrettelser inden trykning af bladet, men denne gang får vi det hele med. For det første har vi aftalt med rederiet (DFDS), at I selv kan arrangere, hvis I ønsker en anden hjemrejse end den, vi har foreslået. Det bliver samme pris, men I skal selv ringe og give oplysninger til kassereren, Kim Kleis. For det andet er vi nødt til at sætte en deadline **1. februar**, hvor der er bindende tilmelding. Man kan sagtens springe på senere, men da må man selv afregne med rederiet, og dermed går man glip af de fordele, vi har været i stand til at handle os frem til. Arrangementet bliver som følger: Afgang Esbjerg: torsdag den 19. juni kl. 18:45. Mødetid senest kl. 17:45. Ankomst Harwich: fredag den 20. juni kl. 12:00. Vi forventer at ankomme til træfpladsen sidst på eftermiddagen efter godt 200 kilometers kørsel. Træffet slutter søndag, og indtil hjemrej-

se tirsdag er der mange muligheder, som vi kan vende tilbage til senere. Afgang Harwich: tirsdag den 24. juni kl. 18:00. Mødetid senest 17:00. Ankomst Esbjerg: onsdag den 25. juni kl. 13:00. Pris: 1300 Dkr. tur/retur pr. person incl. Morris og køje i 4-sengs kahyt. Mod en merbetaling på ca. 650 Dkr. pr. person kan man få en køje i en 2-sengs kahyt, men denne pris må I selv undersøge, da den afhænger af bestillingstidspunkt. Tilmelding kommer til at foregå ved henvendelse til kasserer Kim Kleis, tlf.: +45 75 39 86 56, mail: kk@nmmk.dk **SE-NEST 1. februar**, og I skal angive jeres medlemsnummer, der står bag på NORMINOR. Tilmeldingen er bindende. Ved senere tilmelding risikerer I en kraftig prisforhøjelse i forhold til vores tilbud, så sørg for at få tingene bragt i orden hurtigt! Bemærk, at der afregnes pr. person og ikke pr. bil. På den måde kunne vi få det bedste tilbud. Det er en fordel, hvis man er single, men det har selvfølgelig den ulempe, at der ikke er noget sparet ved at fylde bilen op med folk. Misbrug ikke dette ved at komme i flere biler end nødvendigt, og bemærk, at vo-



res tilbud kun gælder Morris'er! Vil man have påhængsvogn med koster det i skrivende stund 315 Dkr. pr. påbegyndt meter tur/retur. Denne pris stiger jo nærmere man kommer afgangstids-

punktet, så når du læser dette, vil det allerede være blevet dyrere. Vi håber rigtig mange af jer er friske på denne fællestur, for der er ingen tvivl om, at det bliver en STOR oplevelse!

Se biler du ellers aldrig ser; f.eks. 8 Morris Minor Million på række som her fra 1998.



Der venter mange gode oplevelser i England...



Debatoplæg om originalklassen

Bestyrelsen

Vi har nu i mange år haft en tradition for at præmiere vore biler ved sommertræffet i hhv. en åben og en original klasse. For at opstille i originalklassen stilles der krav om et certifikat fra British Motor Industry Heritage Trust, eller dokumentation derfra om, at arkiverne er gået tabt. Det koster penge og ulejlighed at skaffe sådan et, og så skal man kommuni-

kere på engelsk. Måske er det derfor, der ikke stiller ret mange biler op i originalklassen, for kendsgerningen er, at der ofte kun er en enkelt bil eller eventuelt slet ingen i de forskellige klasser. Og så er en afstemning jo ikke længere særlig spændende. Sikkert er det, at der i dag er rigtig mange biler, der sagtens kunne stille op i originalklassen, hvis de ville. Vi



De 10 vinderbiler ved sommertræffet i 2007. I to originalklasser var der slet ingen opstillet. Bjørge_07: Afstemningen er altid svær – især 2-dørs åben klasse, men familien Bjørge hyggede sig i tidstypisk tøj – Måske skulle vi kåre årets mest tidstypiske ensemble....?.



stiller nemlig kun beskedne krav til bilernes originalitet:

1. Model skal stemme overens med stelnummeret
2. Farven skal være en original Morris-farve
3. Interiøret skal være originalt
4. Motor og transmission skal være originalt til model og årgang

Kravet om certifikat opstod, da der ved et træf var en ombygget 2-dørs, der vandt originalklassen for cabriolet. Det var ejerne af original-cabriolet'erne mildt sagt ikke tilfredse med. Det endte med krav nummer 1, der normalt kan dokumenteres med certifikatet. Hvis arkiverne er gået tabt, får man besked herom i et brev fra British Motor Industry Heritage Trust, og dette brev skal forevises ved opstilling i originalklassen. Herefter skal et uafhængigt "ekspertpanel" gennemgå bilen, og de udsteder et "Certifikat for originalitet". Denne gennemgang kan være tidskrævende, og træfarrangørerne skal selv sørge for at få det gjort. De øvrige krav opstod også som en følge af cabriolet-sagen. Man kan jo sagtens få et certifikat, selvom bilen er pink, har sæder fra en Formel 1 bil og en afsindig mo-

tor o.s.v. Men sådan en bil hører til i den åbne klasse, så certifikatkravet måtte suppleres med de øvrige. Læg mærke til, at der ikke er krav om den oprindelige farve, det skal blot være en, Minoren engang i tidens løb kunne leveres med. Interiøret behøver heller ikke være det oprindelige, bare det er magen til og i en original farve. Det gør heller ikke noget motor, gearkasse og bagtøj er skiftet, bare det er udskiftet med noget magen til det oprindelige. Nu er det efterhånden mange år siden, og man kan spørge sig selv, om vi gør det sådan, fordi det plejer vi, eller fordi der er en god grund til det? Interessen for at restaurere til original stand er i hvert fald steget markant siden 1990, hvor kravene optrådte første gang, så det kunne da være spændende, hvis vi kunne lave et system, der lokker lidt flere over i originalklassen. Bestyrelsen vil derfor lægge op til en debat om dette emne. Er du glad for det eksisterende system? Har du ændringsforslag? Er du ophøjet ligeglad? Det er sådan set lige meget, men vi vil gerne høre din mening. Som inspiration kunne følgende ideer måske starte debatten:



- Kravene fastholdes, men der skelnes ikke mellem modellerne i originalklassen. D.v.s. kun én præmie for mest originale bil.
 - Certifikatkravet droppes – de øvrige krav fastholdes.
 - Klasserne droppes helt, og der præmieres åbent efter Serie MM, Serie II, Minor 1000 og Minor 1000 Super (1098 ccm motor).
 - Originalklassen droppes, og der præmieres for mest oprindelige Minor.
- Originalklassen droppes.
 - 4-dørs, 2-dørs og Traveller fritages for certifikatkrav, da de sjældent er ombygget fra én model til en anden.
 - ?
- Bestyrelsen håber du vil sende din mening til NORMINOR's redaktør, så vi kan finde ud af, om der er stemning for at ændre på tingene.



Afstemningen er altid svær – især 2-dørs åben klasse, men familien Bjørge hyggede sig i tidstypisk tøj – Måske skulle vi kåre årets mest tidstypiske ensemble....?



Tændingssystemet

Simon Marsbøll

Nedenstående er Simon Marsbøll's oversættelse af et indlæg fra vores hollandske medlem, Eelke van Teijens. Indlægget, teknisk information om Morris Minor's tændingssystem, findes på engelsk på hjemmesiden (www.nmmk.dk). Der er mange fagtekniske termer i artiklen, og de er sikkert forskellige i Norge, Sverige og Danmark. Derfor har jeg suppleret Eelke's artikel med en tegning fra en dansk værkstedshåndbog, der kan hjælpe med at finde ud af hvad de forskellige gloser dækker over.

Forklaring og sammenligning af tre muligheder:

1. Originalt system med platin og kondensator
2. Aldon's (Petronix) IGNITOR
3. 123-IGNITION; innovativ tændingsenhed af hollandsk oprindelse

Velkendte problemer med tændingssystemet.

Montering, brug og måling af tændingssystemernes egenskaber.

Sammenlignende karakteristisk og priser

A. Forklaring og sammenligning af tre muligheder.

For alle forbrændingsmotorer gælder det, at tændingssystemet skal levere en højspændings-gnist på det rigtige tidspunkt, for at få en luft-benzin blanding til at eksplodere. Tidspunktet ligger ikke fast: For at starte motoren må det ligge "sent" (umiddelbart før stemplet når helt i top, også kaldet top dead point, TDP). Når motoren kører i drift, må det ligge tidligere for at sikre en gnist i tændrøret på det optimale tidspunkt, d.v.s. når stemplet skal trykkes ned fra TDP og give den maksimale kraftoverførsel. Ligesom alle BMC-biler fra 1950 – 1970 har Morris Minor et LUCAS tændingssystem, monteret med platin, kondensator og tændspole. Platin og kondensator er monteret inde i strømfordelerhuset. Strømfordeleren er af typen DM2P4 eller (på de senere årgange) 25D4. Gnisten ved de høje volt, der får tændrørene til at antænde luft/benzinblandingen, dannes ved at afbryde strømmen i tændspolens primære kredsløb. Dette foregår ved at pla-

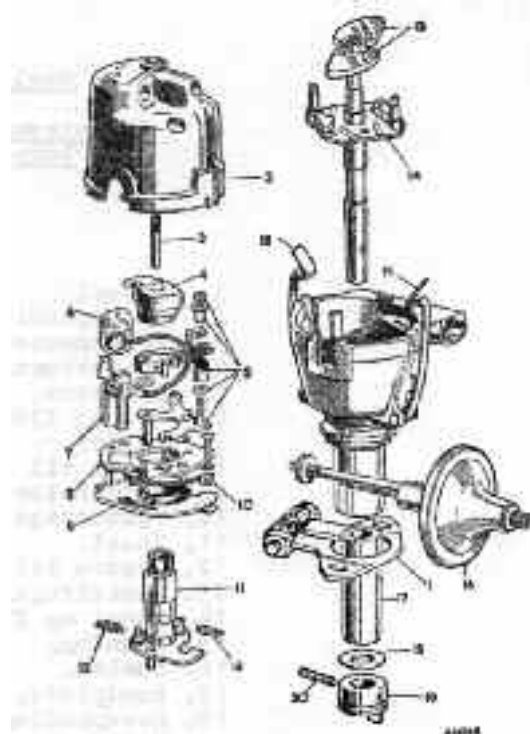


Fig. C.3

25D4 strømfordelerens komponenter.

- | | |
|---------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Spændeplade. | 12. Fjedre til tændingsindstilling. |
| 2. Støbt dæsel. | 13. Centrifugalvægte. |
| 3. Kul og fjeder. | 14. Aksel og funktionsplade. |
| 4. Rotorarm. | 15. Spændebojler til dæsel. |
| 5. Kontaktsæt. | 16. Vakuumregulator. |
| 6. Kondensator. | 17. Bøsning. |
| 7. Klemkrue og ledning (lavspænding). | 18. Trykklive. |
| 8. Bevægelig kontaktplade. | 19. Drivklo. |
| 9. Bundplade. | 20. Paralleletift til klo. |
| 10. Stelforbindelse. | |
| 11. Knast. | |



tinerne åbner, og kondensatorens opgave er at sikre en optimering af denne proces. Disse enheder har en fremskydningsmekanisme bestående af to uafhængige kontrolsystemer. Den første er den automatiske mekanisme der, ved hjælp af svingklodser og fjedre i bunden af strømfordelerhuset, udnytter centrifugalkraften til at justere tændingstidspunktet frem proportionalt med motorens omdrejninger. Det gøres ved at flytte knastakselen med uret i forhold til drivakselen. Den anden er en vakuumreguleret kontrol, hvorved tændingen justeres frem afhængig af motorens belastning. Dette gøres ved at bevæge kontaktpladen (hvorpå platiner og kondensator er monteret) med uret. Vakuum opsamles tæt ved gasspjældet, så lufttrykket afhænger af trykket på speederen. Aldron's (Petronix) IGNITOR erstatter platiner og kondensator med en meget effektiv halv-leder anordning. En plastikkraue, der bærer 4 magneter på indersiden, presses ned over knastakselen. Når den roterer, vil den aktivere en (magnetfelt følsom HALL-effekt) føler i IGNITOR-modulet, og derved afbryde strømmen i den pri-

mære kreds i tændspolen. Fordelene er: intet mekanisk slid på platiner, ingen oxidering af platiner, ingen belastning på knastakselen og bedre ydelse af højspænding. 123-IGNITION erstatter hele systemet; både platiner, kondensator og begge automatiske tændingsjusteringssystemer. Det er samme princip som IGNITOR: 4 magneter roterer på knastakselen og giver signal til tænding på det rette tidspunkt. I dette tilfælde er det ikke det præcise tændingstidspunkt, men blot en indikation af stemplets placering i forhold til TDP. En masse Hall-effekt sensorer, der sidder indvendigt, vil give komplet information om motorens tænding, omdrejningshastighed og hver enkelt cylinders bidrag til motorens ydelse. En mikroprocessor med indbygget software beregner det ønskede tidspunkt for tænding for hver enkelt cylinder individuelt ud fra sensorernes inputdata. En tændingsregulering ved svingklodser bliver erstattet elektronisk med dette system. Vakuumreguleringen har heller ingen bevægelige dele. En sensor, der måler lufttrykket i karburatoren sender data til processoren, og gør det derved muligt



for softwaren at beregne det rigtige tændingstidspunkt. Man kan vælge mellem 16 forskellige kurver over tændingsforskydning. Man kan forsøge at finde den originale kurve, eller den der er bedst for motoren, hvis man bruger blyfri benzin. Alle dele, sensorer, mikroprocessor, softwarens hukommelse og indstillingskontakt findes i strømfordelerhuset.

Billedet viser 123IGNITION-fordeleren og en original Lucasfordeler. Fordelerdækslet på 123IGNITION-fordeleren og rotor er BOSCH og kan fås i almindelige biltilbehørsbutikker, hvis det skulle blive nødvendigt. Der er tydelig afvigelse fra det originale udseende. Ikke kun p.g.a. BOSCH-delene, men også fordi huset er slankere og har en mere skinnende fremtoning. Og så mangler den karakteristiske kineserhat-formede vakuumreguleringsenhed.





Velkendte problemer med tændingssystemet

For det første forudsættes det, at du har den originale strømfordeler på din motor. De ligner alle hinanden – selv dem der er designet til at rotere med uret – og nogle af dem kan slet ikke bruges på din motor. Med de originale dele er der to typer af problemer, der kan optræde i BMC's A-motorers tændingssystem.

Mekanisk

Strømfordeleren sidder på motoren ved hjælp af en spændeplade. Det er vigtigt, at denne plade fungerer problemfrit, og ligeledes skal strømfordeleren være intakt, hvor pladen fastspændes. Som de fleste mennesker, så får strømfordelere mange problemer, efterhånden som de bliver ældre:

- a. slidt drivaksel eller bøsning
- b. forstrakte fjedre ved slyngklodser
- c. fastgroet knastaksel forhindrer tændingsjustering
- d. fri bevægelse af kontaktplade hæmmet, f.eks. p.g.a. lang skrue ved platinen.
- e. defekt vakuumenhed.

Ud over vakuumenheden kan reservedele ikke længere

købes, og den eneste løsning ved defekt er, at erstatte hele strømfordeleren med en renoveret. Indtil for nyligt var kvaliteten af disse renoverede ombytterenheder udmærket, men efterhånden er det blevet stadig sværere at finde et ordentligt eksemplar. Nogle firmaer sammensætter enheder af alle mulige LUCAS-dele. Nogle gange ser man "nye" strømfordelere, der sidder helt mærkeligt på motoren p.g.a. uoriginal bundplade.

Elektrisk

Ud over de mekaniske dele, vil en ny strømfordeler have følgende nye elektriske dele:

- Fordelerdæksel
- Rotor
- Platiner
- Kondensator
- Fleksibel stelforbindelse til bundplade

Hvis du beslutter at bruge din egen, gamle strømfordeler, så sørg for at ovenstående dele er i god stand. Nogle øvrige elektriske dele er ligeledes vigtige:

- tændrør
- tændrørskabler
- tændspole
- elektriske forbindelser i lavspændingskredsløbet



Udskift altid tændrør og tændrørskabler, hvis der er tvivl om deres tilstand. Efter min opfattelse er NGK tændrør, type BP6ES gode. Tændrørskabler af silikonetyper er bedst. Vedrørende tændspoler: Dette synes enkelt, men i virkeligheden er det et meget kompliceret emne, og det er meget svært at blive klog på, hvad man bør gøre. Jeg har studeret dette emne, og diskuteret det med adskillige venner, der alle har godt kendskab til elektro-tekniske komponenter, og vi har lavet en artikel om emnet, men den er kun egnet for hollandsk talende elektro-tekniske fagfolk. Hvis du alligevel gerne vil læse den, så send mig en e-mail. I denne sammenhæng vil jeg begrænse mig til konklusionerne: Næsten alle originale tændspoler er dårlige eller endda meget dårlige, selvom din Minor starter let og går godt! Er det sket blot en enkelt gang i tændspolens levetid, at bilen har haft tændingen slået til, men motoren er ikke startet, så er tændspolen defekt. Måske kan den stadig udføre sin opgave, men den er ikke desto mindre defekt. Den har over 8000 viklinger, og måske er kun nogle få hundreder funktionelle. Deres le-

vetid synes at være 50 år. I det forgangne år har adskillige Morris-kørere oplevet driftstop p.g.a. dårlige tændspoler. Skift dem ud – de er færdige/kaput/døde! Kører man med plus til stel og platinen, som oprindeligt designet, så kan man nemt skifte den gamle spole ud med en LUCAS DLB101. Den ligner den gamle fuldstændigt. Den er nem at få fat i, og den er billig (i Holland ca. 20 €). Den benyttes også i moderne biler (Citroën, BMW). Når din Morris Minor har negativ stel eller elektronisk tænding, så kan du vælge mellem tre alternativer: LUCAS sportsspole DLB105 eller BOSCH ("den blå"), begge til ca. 35 i Holland. ALDON anbefaler Petronix Flame Thrower (pris i Holland ca. 60). Set ud fra specifikationerne er dette faktisk den bedste, men den yder reelt ikke bedre end de andre. Uanset hvilken type elektronisk tænding du køber, og uanset om du har plus eller minus til stel, så skal du altid vælge en af disse. Det er der en god grund til, for elektroniske tændings-systemer vil altid tænde de primære viklinger i tændspolens minus-ledning. På biler med minus til stel og traditionelle platinen samt på alle bi-



ler (både med plus eller minus til stel) med elektronisk tænding bruger jeg den blå BOSCH. Til sidst skal du tjekke lavspændingskredslobet med en forlygtepære i stedet for tændspolen. Den skal give et klart lys, og et voltmeter skal vise ca. 12 volt mellem forbindelserne. Dette gøres for at sikre, at intet beskadiget kabel eller en løs forbindelse skaber modstand i kredsløbet.

Montering, test og måling af egenskaber for de forskellige systemer

Forsøg aldrig at løse problemer i tændingssystemet med elektroniske enheder. Faktisk kræver de et system, hvor alle mekaniske og elektriske komponenter er 100% i orden. For at kunne sammenligne systemerne, monterede jeg dem alle en efter en i den samme bil. Vores udgangspunkt var en god brugt (d.v.s. ikke renoveret for nylig) 948 ccm Morris motor, hvor vi kontrollerede eller udskiftede alle vigtige dele, så de fungerede perfekt: Forkæden blev erstattet med en dobbeltkæde og derfor også nye tandhjul (kan købes til MINI, pris ca. 65 € for et komplet sæt). Topstykket blev renoveret og hærdede ventil sæder blev

monteret. Bilen blev skiftet fra positiv til negativ stel. For at sikre en fair test, blev IGNITOR monteret på en renoveret LUCAS 25D4 strømfordeler. Tændrør og tændrørskabler af silikonetypen var nye; en blå BOSCH tændspole blev monteret. I artiklen herunder vil jeg behandle følgende emner:

- montering
- justering
- indtryk ved start og kørsel med bilen
- måling af elektrisk præstation

Installation af 123-IGNITOR

1. Først skal man vælge fortændings-kurve. En kontakt med 16 indstillinger sidder på undersiden af huset. Mit valg til 948 ccm motoren var nummer 8.
2. Tjek og juster om nødvendigt positionen af drivkloven. For at gøre dette drejes motoren med håndsvinget indtil stemplet i cylinder 1 er i TDP, og herefter sammenlignes rotorens position såvel i den gamle som i den nye strømfordeler.
3. Stadig med stemplet i cylinder 1 i TDP monteres 123-IGNITION, og den drejes indtil LED-lampen i bundpladen lyser.



4. Montér befæstelsespladen, men spænd ikke boltene.
5. Lav et mærke på fordelerdækslet til markering af rotorens position.
6. Brug mærket til at montere tændrørskablerne korrekt.
7. Forbind en stroboskopisk tændingspistol og start motoren.
8. Justér strømfordelerhuset ved at dreje det indtil den tænder 8° BTDP ved 800 omdr./min
9. Stram alle bolte, men ikke for hårdt. Pas på ikke at deformere befæstelsespladen.

Resultat:

Nem og hurtig start, perfekt drift og ydelse og perfekt tomgang. Især bemærkede jeg det meget hurtige omdrejningsfald, når speederen slækkes. Producenten kalder dette fænomen for "Gearskifte forsinkelse". Det kan måske bruges ved kørsel ned ad bakke. I en Morris Minor skal man vænne sig til det ved dobbelt udkobling, når den skal i et gear med ægte Morris synkromesh.....

Disse to billeder viser en reoveret original Lucas strømfordeler; øverst med platin



og kondensator og nederst med en IGNITOR-enhed monteret. Nogle gange er drivkloen på disse renoverede enheder fejlmonteret. Kontroller derfor om den er monteret 180° forkert og ret fejlen om nødvendigt. Installationen foregår på din originale strømfordeler eller på en (korrekt monteret) renoveret enhed.

Montering af IGNITOR:

1. Afmonter platiner og kondensator fra kontaktpladen
2. Montér IGNITOR på kontaktpladen v.h.a. de medfølgende skruer
3. Montér og justér strømfordeleren på motoren med mikrometerjusteringskrue i ca. midterposition





4. Montér befæstelsespladen, men spænd ikke boltene
5. Forbind en pære (21 W) i stedet for tændspolen
6. Drej håndsvinget indtil markøren på remskiven står ud for 5° BTDP-mærket
7. Drej strømfordelerhuset mod uret indtil pæren går ud
8. Stram alle bolte, men ikke for hårdt. Pas på ikke at deformere befæstelsespladen
9. Forbind en stroboscop tændingspistol og start motoren
10. Finjustér tændingstidspunktet med mikrometerjusteringsskruen til BT-DP ved 800 omdr./min

Resultat: Nem og hurtig start, perfekt drift og ydelse og perfekt tomgang. Begge elektroniske systemer er en markant forbedring. Platiner og kondensator er de svageste punkter i Morris'ens tændingssystem. Det var vanskeligt at finde forskelle på bilens drift efter ombygningerne. 123-IGNITION har en software reguleret individuel justering af tændingen for hver enkel cylinder og en software kontrolleret gnist balance. 948 ccm motoren havde en fin tomgang med

platiner, perfekt med IGNITOR og bedre end perfekt med 123-IGNITION. Producentens løfte om en software styret jævn omdrejning af svinghjulet blev indfriet. Hvis ellers strømfordeleren er i perfekt stand, så er monteringen af IGNITOR let, og ikke sværere end at skifte platinen. De fleste Morris'er har gamle strømfordelere, og de er næsten alle sammen dårlige. Eneste løsning er at udskifte med en renoveret, for det giver ingen mening at investere i og montere en IGNITOR i en slidt strømfordeler. Jeg brugte min Crypton Motorscope (1965) til at måle egenskaberne af disse tændingssystemer i et forsøg på at afsløre forskelle. Det er et oscilloskop af en type, der ofte blev brugt i værksteder i 1960'erne og 70'erne, men den blev overflødig efterhånden som specifikke måleværktøjer til de forskellige mærker kom på markedet. Det har den fordel, at det kan bruges på alle typer veterarbiler, men til gengæld den ulempe, at man selv må tolke resultatet og stille diagnosen.

1. Test af tændspoler. Jeg undersøgte ydeevnen af de tre ovennævnte tændspo-



ler i det originale Morris Minor tændingssystem. Tændspolerne blev testet efter hinanden i et system med platin og kondensator. Bilen var en godt vedligeholdt 948 ccm Minor, der både startede let og havde fin motorgang. For at finde den korrekte værdi for ydeevne, skal man:

- lade motoren arbejde med 1000 omdr./min.
- afmontere det ene tændrørskabel ved tændrøret
- aflæs volt på Motorscopets display på hvert tændrør

Det afmonterede tændrør viser tændspolens ydeevne. Fire re spoler blev testet:

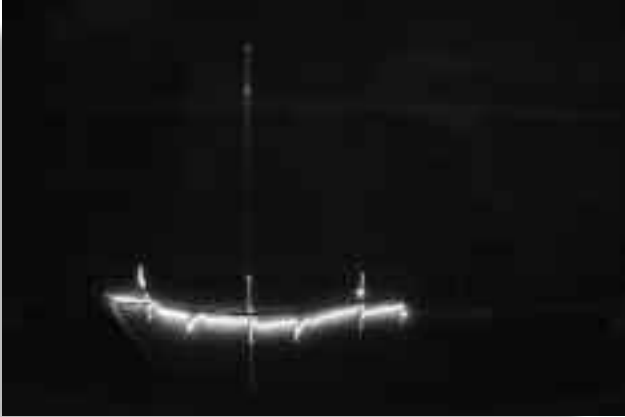
Type	Volt-produktion (x1000 volt)
Original gammel	
LUCAS; 1961	22
LUCAS DLB105	40
Blå BOSCH	42
Petronix Flame Thrower	38

Den gamle LUCAS er designet til positiv stel, men bilen havde negativ stel. På en positiv stelforbundet bil ville den gamle LUCAS sandsynligvis have ydet bedre, går jeg ud fra. Målingerne var ikke specielt nøjagtige, for jeg måtte tælle antallet af linjer på skærmen, men forskellene var tydelige, og vi besluttede at bruge den blå BOSCH

i de efterfølgende eksperimenter. På billedet (øverst side 24) ses et skærmbillede fra testen.

2. Måling af op/afladning cyclus på tændspolen. Sammenligning af platin/IGNITOR/123-IGNITION. Motorscopet giver mulighed for at se sporet af spændingen i det primære kredsløb i tændspolen. Det viste billede vil altid starte med tændrøret, der tænder, og slutte med platinerne, der lukker, mens tændspolen oplader. Visning af flere af disse billeder kan afsløre systemets stabilitet. Selvfølgelig skal linjerne ligge nøjagtig oven i hinanden, hvis alt er stabilt, og billedet vil kun vise en enkelt linje. Hvis linjerne ikke dækker hinanden fuldstændigt, er det udtryk for, at tændrørene tænder ujævnt, hvilket vil give en urolig motorgang. Den ujævne tænding er et resultat af slitage i strømfordelerens bevægelige dele, slappe fjedre ved svingklodserne og slidte (ujævne) platin. Disse forhold fremgår tydeligt af billedet (nederst side 24).

Montering af IGNITOR i en renoveret strømfordeler eller montering af en 123IGNITION enhed eliminerer fuld-

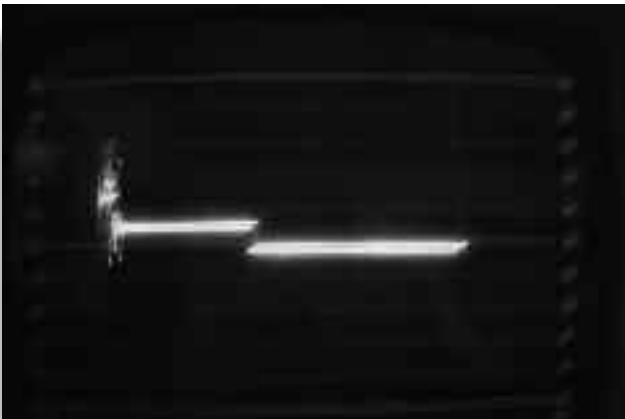


med platiner og kondensator. Jo hurtigere aktivering, jo bedre yder tændspolen. Derfor vil en hurtigere aktivering af tændspolens lavspændingskredsløb forbedre gnisten ved tændrøret. Det var ikke muligt for mig at måle den præcise spænding, da det overskred kapaciteten på mit motorscop. Både med IGNITOR og 123IGNITION ydede BOSCH tændspolen langt over 45.000 volt ved den ikke forbundne cylinder. Med disse karakteristika står det helt klart, at start og tomgang vil forbedres markant ved at montere et af de to systemer.

stændig det svingende tændingstidspunkt. Der ses kun en enkelt linje på motorscopet. 123IGNITION yder bedst, men IGNITOR er også helt udmærket på dette punkt. Den elektroniske måde at aktivere strømmen på i det primære kredsløb i tændspolen er ekstremt hurtig sammenlignet

D. Sammenligning af karakteristika og priser

Kørsel med platiner og kondensator er gammeldags – selv for en klassisk bil! Rensning, udskiftning og justering af platiner hører 1900-tallet til. På <http://www.123ignition.nl/downloads/video> kan du se forskellen på systemernes stabilitet. Videoen er baseret på brug af en stroboscobisk tændingspistol. Det er unfair af Albertronics Compagny at bruge en meget slidt LUCAS strømfordeler til at demonstrere ustabilitet ved IGNITOR. Jeg kunne ikke påvise en forskel i stabilitet, da jeg brugte





en renoveret enhed. Der var heller ingen væsentlig forskel på kørsel med de to systemer, men omhyggelige målinger med avanceret udstyr viser forskelle i 123IGNITION's favør. IGNITOR kan fås til både positiv og negativ stel. Prisen er ca. 150 € Serie MM med sideventilet motor, positiv stel og DKY4A strømfordeler er dyrere. Til Marina motoren med 45D4 strømfordeler og negativ stel kan man få en billigere model. Jeg har monteret 45 IGNITOR gennem de seneste 10 år, og de fungerer alle godt. Der er kun en årsag til en defekt IGNITOR, og det er kortslutning af kredsløbet forårsaget af ledninger, der er i fysisk kontakt med bevægelige dele eller beskadiget ved at komme i klemme ved strømfordelerdækslet. Ledningerne er svagheden ved dette system. De må nødvendigvis være lange nok til at kontaktpladen kan bevæge sig i forbindelse med den automatiske tændingsjustering, og korte nok til ikke at komme i klemme ved montering af strømfordelerdækslet. Fordelen ved IGNITOR er, at man har mulighed for at justere tændingstidspunktet statisk, fordi det kan findes v.h.a. en simpel pære samtidig med at motoren drejes med hånd-

svinget. Montering af IGNITOR er grundlæggende det samme som at udskifte platinen. 123-IGNITION gør Minoren til en moderne bil, statisk tændingsjustering og kontrol af kamvinkel er ikke længere muligt. Gem din gamle LUCAS-enhed i reservehjulet – for en sikkerheds skyld! Prisen på dette system er ca. 300 € Jeg kan ikke udtale mig om systemets holdbarhed. Vi må bare prøve og se, hvordan det går. Montering er ikke så nem som med IGNITOR. Prisniveauet er det samme, hvis du køber både IGNITOR og en renoveret strømfordeler. I det tilfælde ville jeg selv vælge 123-IGNITION. Der er alt-i-et, og der er ingen mekanisk fortændingsmekanisme. Kan du montere en ny strømfordeler korrekt, d.v.s. selv finde den rigtige placering i forhold til rotor og montere tændrørskabler ved de rigtige tændrør? Har du en stroboscopisk tændingspistol? Svarer du ja til begge spørgsmål, så kan du sagtens selv montere 123-IGNITION! Svarer du nej, vil det være en god idé, at få et værksted til at montere den. Og så må du lægge lidt til den pris, jeg har oplyst. Mere information på: eelkevanteijens@minorel.nl



Læserquiz

I sidste nummer af Norminor blev der i MorrisQuizen stillet spørgsmålet, hvilket årstal begyndte vinduesviskerne at arbejde parallelt sammen på forruden. Det rigtige svar er 1963 (oktober). Blandt de rigtige indsendte svar blev der trukket lod, og den heldige/dygtige vinder blev A-0924 Henning Jensen fra Hørsholm, som nu vil få tilsendt præmien i form af en meget fin læderkasket til en værdi af 150 kr. Et stort til lykke til Henning.

Dette nummers nye spørgsmål i MinorQuizen er:

Hvilket årstal stoppede man produktionen af cabriolet-modellen?

Svaret sendes senest den 25/1-2008 til lmnmk@hotmail.com og husk at opgive tydeligt navn og adresse i svarmailen til Lars Mikkelsen. Vinderens navn og svaret på spørgsmålet vil blive offentliggjort i Norminor nr. 2/2008. Bestyrelsesmedlemmer kan ikke deltage i quizen.





Besøg på DKW Museet i Løsning

Søren Villadsen

Søndag den 28. oktober 2007 var østjyderne samlet til rundstykker hos Per Madsen og kørte derefter i kortege til DKW Museet i Løsning.

Den stolte indehaver, Vagn Skals Nielsen, gav en introduktion og svarede beredvilligt på mange spørgsmål. Den ellers flotte samling er kun åben 2 gange om året.

Nye 'tyske' ord - som os englændere slet ikke kender - blev føjet til vort ordforråd: Autounion, 2-takt, skylleport, Monga ... Foruden hallen med de restaurerede biler, var der også en hal med ca. 30 projekter. For os med sommer-køre-licens, var det en flot efterårstur som afslutning på sæsonen 2007."









Spørgeundersøgelse

Søren Villadsen

GF Forsikring udgiver bladet Gode Bilister til sine medlemmer. På bagsiden bruges altid en Morris 1000 som logo til rubrikken Frigear - flot logo! I efterårsnummeret bringes under denne rubrik et sammendrag af en spørgeundersøgelse inden for NMMK's område(!) Det fortælles således at: "Danskerne rejser mere og mere - året rundt - men hvorfor egentlig? Skal man tro en undersøgelse fra rejsebureauet lastminute.com er svaret lige til: Hele 71% af de adspurgte danskere fremhæver eventyret som det vigtigste, når de skal på ferie. Danskerne vil have 'en på opleveren', hvilket ofte kom-

mer til udtryk ved, at vi bruger flere lommepege på ferien end vores skandinaviske naboer. Ifølge undersøgelsen rejser vores broderfolk i Norge og Sverige hovedsageligt, fordi de er trætte af hverdagen og bare vil væk fra det hele.

På spørgsmålet om, hvem der er flottest på stranden, er danskerne og nordmændene enige: De flotteste strandløver er italienere. Svenskerne mener til gengæld, at de selv er de flotteste. Alle adspurgte skandinavere er dog enige om, at englændere - tæt fulgt af tyskerne - er de grimteste på stranden."



FRIGEAR



Generalforsamling 2008

Generalforsamlingen vil blive afholdt på Hvidsten Kro (www.hvidstenkro.dk) lørdag d. 1. marts 2008.

Dagsordenen er i følge klubbens vedtægter denne:

1. Valg af dirigent, referent og stemmetællere
2. Formandens beretning
3. Lokalgruppernes beretning
4. Fremlæggelse af revideret regnskab for godkendelse
5. Valg af styremedlemmer og suppleanter
6. Indkomne forslag og emner
7. Eventuelt

Der gøres opmærksom på, at forslag til eventuelle vedtægtsændringer skal indsendes til bestyrelsen senest den 10. december 2007. Vi star-

ter mellem kl. 9.30 og 10 med et rundstykke og en kop kaffe. Herefter er der løs snak og hygge. Kl. 11.30 er der frokost, og kl. 12.30 begynder selve generalforsamlingen. Under generalforsamlingen vil der være kaffe og et stykke kage. Prisen for alt dette er kun 100 Dkr pr. medlem. Du kan selvfølgelig også bare møde op til generalforsamlingen uden at deltage i spisningen. Tilmelding sker til næstformand Jens E. H. Kjeldsen på tlf. 98181228 eller norminor@gmail.com senest fredag den 22. februar 2008. Husk at give besked, ved jeres tilmelding, om I ønsker spisning eller ej. I øvrigt så har bestyrelsen vedtaget, at vi fremover hvert år vil afholde generalforsamlingen på Hvidsten Kro, men mindre en eller anden lokalgruppe brændende ønske at arrangere et alternativt.



Mand begravet i vintage Morris Minor

Simon Marsbøll

En indisk bonde elskede sin vintage Morris Minor så meget, at han blev begravet i den. Narayanswami, der døde i en alder af 64 år, købte sin elskede Morris Minor i 1958. De efterlodte, heriblandt hans tre børn, besluttede at indfri hans sidste ønske om at blive begravet sammen med bilen. En

enorm grav blev udgravet med en maskine, og der samledes et stort opløb for at se herre og maskine blive stedt til hvile sammen. Morris Minoren var dekoreret og hans afsjælede legeme placeret i den, før den blev sænket ned i graven i landsbyen Sivapuram, Tamil Nadu.

Morris Træf Fyn 2008

Det bliver afholdt på Bøsøre Strand Feriepark den 13.-15. juni. Der kan lejes hytter. Adressen er Bøsørevej 16, 5874 Hesselager eller gå ind på www.bosore.dk

Tilmelding er inden den 10. maj. Tlf. 64881203 eller 64751078. Venlig hilsen Kaj, Sonja, Jytte og Lars.



Hvordan gør vi bedst bilen klar til maler?

Østjylland har et spændende før-forår arrangement i Brædstrup lørdag den 16. februar 2008 kl. 14-16. Vi besøger Kjelds Autolak, hvor Allan Sternberg vil give gode råd - og måske spare ham og os for arbejde og ær-

gelses! Vi mødes på malerværkstedet Industrivej 9, Brædstrup. Tilmelding til Søren Villadsen, villadsen@mail.mira.dk eller 76 49 80 75. Der serveres kaffe/the og kage. Mødegebyr som sædvanlig 20,- kr.





KØB & SALG

Sidste nyt med annoncer - se på www.nmmk.dk under Stumpemarked

KØBES

Skydesiderude til Traveller købes.

K.Nielsen -
pkf@nielsen.mail.dk

Er der nogle, der har nogle gode forstole i blå, og som er orden til en 2-dørs Saloon fra 1966?

Kai Larsen,
tlf. 40311202

Til en Saloon fra 1958 købes en, god og brugt, bagerste forkromet kofangerskinne. Forkromningen skal være ok. Søren Sterregaard,
tlf. 40817549

4 stk. original fælge, af den brede slags, købes, med eller uden dæk. Eller er der nogen der kender en der modificere dem? Så giv mig et praj.

Lars J. Nielsen,
tlf. 86911092

Komplet sorte sæder til Morris 1000, 2 dørs 1968 købes. Ligeledes sort sidebeklædning samt evt. tæppe til bun-

den. I oktober ringede et medlem til mig, og vi blev enige om en handel om omtalte stue. Jeg hørte desværre ikke mere til vedkommende, der er vognmand fra Midtjylland, og som skulle til at køre til en base i Bjæverskov. Skulle du stadig have sæderne, så kontakt mig venligst igen.
Sven-Erik Pedersen,
tlf. 20216707.

SÆLGES

Bagside af førerhus til Pick Up. God stand. Pris 1200 Dkr. Renoveret gearkasse til Morris 1000 Super sælges (demo, brugt ved udstilling i Fredericia). Pris 3500 Dkr.
Peder Mikkelsen,
tlf. 64472604.

Morris Minor 1000, årg. 1967, km 110914, dueblå. Pæn og velholdt kabine, kører godt, kører dagligt, sorte nummerplader. Der føl-

ger en extra motor med, der kun har gået 80.000 km. Har en lille skade foran. Skal synes. Hurtig handel, afslag i prisen! Pris Dkr 20000.
Rikke, tlf. 28119049.

Div. morrisdele sælges, bl.a. 2 stk. Pick Up døre og 2 stk. Saloon døre årgang 69. 500 Dkr. pr.stk. De er ikke pæne, skal males. Har også mange andre morrisdele. Evt. bytte med andre morrisdele (extra-udstyr), originalt og ikke originalt.

Claus Rasmussen,
claus.karina@nrdc.dk

BYTTES

Haves 2 røde forstole pæne - ønskes 2 sorte forstole.
Henning Jørgensen -
henning.filler@mail.dk



SALG AF KLUBVARER

Askebæger

DKK 60.

NOK 65.

SEK. 75.

Caps i læder

DKK 150.

NOK 160.

SEK 190.

Caps (røde)

DKK 50.

NOK 50.

SEK 60.

Caps med læderskygge

DKK 60.

NOK 65.

SEK 75.

Nationalitetsmærke

DKK 5.

NOK 5.

SEK 6.

Klistermærke (1 stk)

DKK 4.

NOK 4.

SEK 5.

Klistermærke (5 stk)

DKK 20.

NOK 20.

SEK 25.

T-shirts - 1 stk.

DKK 80.

NOK 80.

SEK 95.

T-shirts - 2 stk.

DKK 150.

NOK 150.

SEK 180.

Armbåndsur

DKK 250.

NOK 260.

SEK 315.

Revers emblem

DKK 30.

NOK 30.

SEK 40.

Jubilæumsemlen

DKK 40.

NOK 40.

SEK 50.

Grill emblem

DKK 125.

NOK 130.

SEK 160.

Postkort (9 forskellige)

DKK 10.

NOK 10.

SEK 12.

Postkort + 2 klistermærker

DKK 20.

NOK 20.

SEK 25.

Stofmærker

DKK 25.

NOK 25.

SEK 30.

Morris pude

DKK 125.

NOK 130.

SEK 160.

Model bil

DKK 40.

NOK 40.

SEK 50.

Morris nøglering

DKK 10.

NOK 10.

SEK 12.

P-skive til forrude

DKK 20.

NOK 20.

SEK 25.

Morris magnet til f.eks. køleskab

DKK 12.

NOK 12.

SEK 14.

Morris nøglering med lys i (farver rød, grøn, blå, gul)

DKK 100.

NOK 100.

SEK 125.

Ekstra batterier til nøglering

DKK 10.

NOK 10.

SEK 12.

Badges med Morris logo

DKK 10.

NOK 10.

SEK 12.

Morris klods i glas med Morris motiv

DKK 200.

NOK 200.

SEK 250.

Afsender:

Nordisk Morris Minor Klubb
Vedtoftevej 10, Vedtofte
DK-5620 Glamsbjerg

B



Returneres ved varig adresseændring



Ved al henvendelse til klubben bedes du venligst oplyse dit medlemsnummer
(det 6 cifrede tal i prikket tekst her på bagsiden)