

NORMINOR

MEDLEMSBLAD FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB



Nr. 4 · Juli - Oktober 2009 · 32. 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. 25 38 51 02
E-mail: jk@nmmk.dk

Redaktør Jens E. Hoff Kjeldsen
Nørholmsvej 67
DK-9000 Ålborg
Tlf. 25 38 51 02
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: larsm1703@gmail.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:
330 DKK, - 400 SEK, - 350 NOK, - 44 EURO

H-medlemmer:
100 DKK, - 130 SEK, - 110 NOK, - 13 EURO

Stof til bladet sendes til:
Redaktøren

Indleveringsfrist for stof til næste
nummer er den 1. oktober 2009.

Tryk: Mark & Storm Grafisk,
DK-5750 Ringe.



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 alle klubbens medlemmer om at huske på fremover, at give bestyrelsen besked ved eventuelle adresseændringer, da vi ikke får disse ændringer tilsendt automatisk. Så hvis du skifter adresse, så husk at maile din adresseændring til sekretær Harry Olsen på hbo@nmmk.dk eller kasserer Kim Kleis på kk@nmmk.dk

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: pmdk@skylinemail.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, Overjstal,
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,
DK-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.

Vestjylland

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

Als

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

**Fyn
og øerne**

Harry Olsen,
Vedtoftevej 10, Vedtofte,
DK-5620 Glamsbjerg.
Tlf. 63 45 00 40
Mobil tlf. 23 29 61 08

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

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
DK-2700 Brønshøj

**Nordvest
Sjælland** Asbjørn Stammerjohann,
Springstrup 27,
DK-4300 Holbæk.
Tlf.: 59 43 98 82

**Sydvest
Sjælland** Jan O. Laursen,
Gryderupvej 111,
DK-4242 Boeslunde.
Tlf. 58 14 04 75
Mobil tlf. 20 92 47 17
E-mail: minorkrogen@c.dk

Michael Mygind Lauersen
Sevedøvej 20, Østerhoved,
DK-4230 Skælskør.
Tlf. 40 14 36 32
E-mail: mkl_MorrisMinor66yahoo.dk
Klubmøde: 1. fredag i måneden kl. 19.00

Bornholm Svend Erik Nielsen,
Hammershusvej 74,
DK-3770 Allinge.
Tlf.: 56 48 17 50
E-mail:
mail@hammerknudenferie.dk



Så er Norminor nr. 4 på gaden, og det er igen fyldt med masser af spændende og forskelligt læsestof.

Der er reportager for forårs- og pinsetræffet. Noget om statistik og udviklingen af Morrisbestanden. Derudover en fortælling om SU-kaburatorens historie samt beretning om verdens sydligste Morris. Der er nok at gå i gang med.

I sidste nummer opfordrede jeg jer til at få nogle Morrisbilleder brændt over på en CD og så få de CD'er sendt til mig. Jeg mangler et billedlager at tage af til Norminor. Der er ikke kommet én eneste CD....!

Ellers så er træfsæsonen kommet godt i gang, og det er bare dejlig at komme ud og være sammen med klubbens medlemmer på den fornøjelige måde, som et træf jo er. Har du ikke prøvet det, eller det er lang tid siden sidst, så få pakket Morrissen

og kom af sted. Næste store begivenhed er Sommertræffet på Koppang Camping. Jeg skal derop med fruene og 2 børnebørn i den gamle Cabriolet fra 1953, og det glæder vi os alle rigtig meget til. Du skal være opmærksom på, at næste deadline for Norminor er den 1. oktober, da augustnummeret som bekendt er slettet. Så jeg ser frem til i løbet af sommeren og efteråret at modtage en masse billeder og indlæg. Da Norminor skal holdes på 32 sider, vil der af og til ske nogle redaktionelle forandringer fra blad til blad. F.eks. blev der i Norminor nr. 3 ikke plads til Køb & Salg siderne. Det er et valg, jeg bliver nødt til at træffe fra gang til gang, og de valg er helt og alene mit ansvar. Så finder du noget omkring Norminor forkert, så kontakter du bare mig, og vi kan få den sag afklaret på en god og positiv måde. Go' Sommer til alle.

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

Forsidebillede:

Johannes' Low Light - Snehvide

Bagsidebillede:

Kaj og Sonja's Saloon

Brugernavn = medlem
Password = pq7trs



Juni

19.-21. juni Fynstræf på Vejlbj Fed Camping (63450040/64472604).

Juli

7.-8. juli Hans Voldens Minneløb.

10.-12. juli Sommertreff på Koppang Camping

August

31. juli-2. august Minitræf på Anslet Strand Camping.

14.-16. august træf i Schweiz (Arbon TG am Bodensee). Se mere på www.morrisminor.ch

14.-16. august Eftersommertræf i Asferg.

29. august Surstrømming.

September

11.-13. september Fødselsdagstræf i Vedtofte.

Oktober

15. oktober Østjylland besøger en samler og tidligere Morris ejer i Højen – nærmere på tlf. 7649 8075.

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.

Ambåndsur

DKK 250.

NOK 260.

SEK 315.

Revers emblem

DKK 30.

NOK 30.

SEK 40.

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 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.

Hvis du vil se mere af klubvarerne kan du gå ind på: www.nmmk.dk.



Minor statistik

Simon Marsbøll

Så er det igen tid til en opdatering af tallene for antal indregistrerede Morris Minor i Danmark. Det er efterhånden svært at finde på nye ting at skrive om, for data er endevendt gennem de seneste 13 år... Der må også være grænser for, hvor mange af jer, der stadig gider læse om det, så denne gang er den del nedprioriteret. Til gengæld vil jeg koncentrere mig om de seneste år, og dermed samtidig få lejlighed

til at rette nogle småfejl i opgørelsen fra sidste år. Men lad os starte med det mest spændende: Der var den 6 januar 2009 indregistreret 906 personbiler og 79 varevogne, i alt 985 Morris Minor i Danmark. Det var igen en stigning i forhold til året før. Denne gang er der kommet 19 biler til! Faktisk er det kun gået fremad siden bundrekorden 5. januar 2006 med 949 biler. Det er en fremgang på 5 varevogne

De ældste modeller med todelt forrude er steget i antal siden 2005.

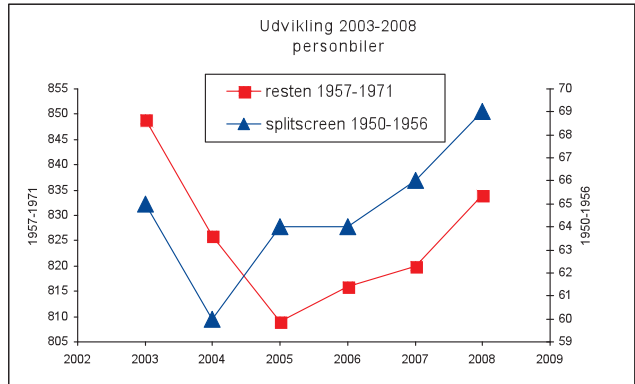




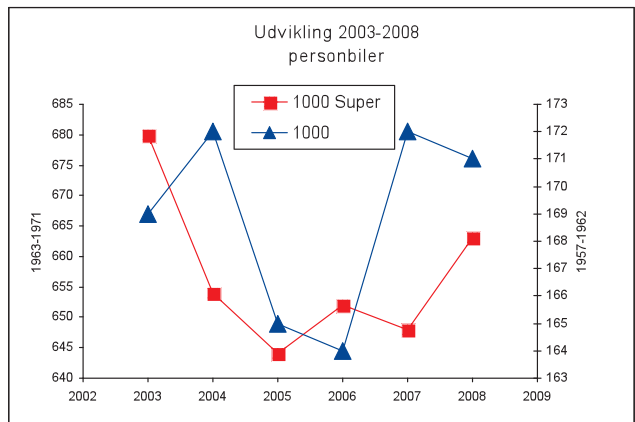
og 31 personbiler på de 3 år, og halvdelen af stigningen har altså fundet sted indenfor det seneste år. Med tanke på finanskrisen, arbejdsløshed og alt det der, så er det en bemærkelsesværdig udvikling. Nu må fremtiden vise, om fremgangen kan holde sig, men jeg forventer nu

ikke, at antallet af indregistrerede biler vil falde p.g.a. krisetider. Hvis man er nødt til at sælge sin Morris, så er der jo en eller anden, der køber den, og bilen vil stadig optræde i statistikken. Men det kan da godt være, at der ikke bliver renoveret og indregistreret helt så mange "la-

Figuren viser antal indregistrerede personbiler (Morris Minor) fordelt på dem med og dem uden delt forrude.



Figuren viser antal indregistrerede personbiler (Morris Minor) fordelt på dem med 948 ccm motor (1000) og dem med 1098 ccm motor (1000 Super).





defund" næste år. Det er lidt underligt, at de ældste personbil-Minors er "et år foran" udviklingen i forhold til resten. Bilerne fra før 1957 faldt i antal indtil et lavpunkt i 2004 hvorefter antallet steg igen. For de øvrige ses samme udvikling men et år forskudt, og de havde derfor deres lavpunkt i 2005. Det er sikkert bare en tilfældighed. Der er ikke data nok for varevognene til at lave en tilsvarende sammenligning.

Laver man en tilsvarende opdeling på dem med 948 ccm

motor (kaldet "1000" i Danmark) og dem med 1098 ccm motor (kaldet "1000 Super"), så ser det nærmest ud til, at der lige var ca. 8 1000'ere ude af cirkulation i 2005 og 2006, men ellers ingen udvikling. 1000 Super er så talrigt dominerende, at den viser samme mønster som alle med hel forrude, om end det er lidt mere rodet.

Og så lige den fejl, der skulle rettes. Sidste år skrev jeg, at der var 889 personbiler – det skulle have været 886. Beklager meget.

Modellerne med hel forrude begyndte først at stige i antal i 2006





De »gamle« biler

Mads Thyregod, formand, MhS

Redaktøren har været inde på Motorhistorisk Samråd's hjemmeside og fundet dette følgende interessante indlæg af Mads Thyregod fra deres nyhedsbrev nr. 5/2008. Motorhistorisk Samråd har med nogen undren fulgt debatten om de "gamle" køretøjer, herunder på synsvirksomheden Applus' hjemmeside og indlæg i fagtidsskriftet Motor-Magasinet. Arne Willerslev, direktør for synsvirksomheden Applus, har senest i Motor-Magasinet bl.a. gjort sig til talsmand for, at der indføres miljøzoner i samtlige større danske byer for alle typer af køretøjer -altså ikke kun lastbiler - og at ældre biler skal kontrolleres årligt for i det mindste korrektforureningsniveau. Når Arne Willerslev taler om ældre biler, gør han det ganske unuanceret og rammer derved også den kategori af køretøjer, der er mere end 35 år gamle og som efter lovgivningen kan registreres som veterankøretøjer. Arne Willerslev bruger i sin argumentation en række vel sagtens statistiske oplysninger om ældre bilers fejlprocent ved fremstilling til syn sammenlignet med nye-

re bilers. Men hvad ved Arne Willerslev egentlig om det, vi med et lidt bredt udtryk kan kalde de klassiske køretøjer, samlerobjekter og køretøjer, der passes og plejes? Tilsyneladende ikke ret meget, for de indgår helt på lige fod med alle de andre ældre køretøjer. I Danmark er der er der i dag ca. 27.000 indregistrerede biler over 35 år og ca. 21.000 motorcykler af samme alder. Af det samlede antal køretøjer altså en forsvindende lille del. Læg dertil at disse køretøjer kører et uhyre beskedent antal kilometer pr. år og konklusionen kan kun blive, at disse køretøjer ingen som helst betydning har for belastningen af det miljø, som vi alle skal værne om. Vi ved fra den store undersøgelse, der vedrører perioden 1.7.2004 til 30.juni 2005 og hvor alle veteranklubber tilsluttet Motorhistorisk Samråd deltog, at et historisk køretøj i gennemsnit kører 1.400 km pr. år. I undersøgelsen er et historisk køretøj defineret som et køretøj, der er mere end 25 år gammelt. Så set i forhold til den samlede miljøbelastning, er disse historiske køretøjer uden nogen som



helst betydning, og Arne Willerslevs generaliseringer helt urimelige. Om ældre køretøjer, der ikke er veterankøretøjer, har et væsentlig anderledes kørselsmønster end nyere køretøjer, har Arne Willerslev tillige forsømt at kaste lys over. Det billede, der entydigt tegner sig i Danmark for omfanget af brugen af de mange spændende veterankøretøjer, genfindes på europæisk plan. Det må da selv give Arne Willerslev stof til eftertanke, at i EU svarer brugen af de historiske køretøjer (her defineret som køretøjer over 25 år) til 0,07 % af det samlede antal kørte kilometer. Nu er vi jo ganske mange, der mener, at disse fine gamle køretøjer er en vigtig del af vores kulturarv, heriblandt lovgi-

verne i Danmark og EU. Netop fordi disse køretøjer anvendes som led i en hobby med begrænset brug og typisk er vel vedligeholdte, gælder der bl.a. 8 årige synsintervaller og fordelagtige forsikringsordninger. Og derfor gælder forbuddet mod kørsel med tunge køretøjer uden dieselpartikelfilter i de miljøzoner, der er indført i f.eks. København heller ikke for veterankøretøjerne. Vi skader ikke miljøet ved at lade veterankøretøjerne køre på offentlig vej, som det sker i dag. Der er intet behov for at indføre regler, der begrænser brugen i forhold til gældende regler. Og et veterankøretøj gør sig nu engang bedst i sit rette element, vejene, det er beregnet til at køre på.





Verdens sydligste Minor

Tormod og Olaf Engvig

De gamle medlemmer av NMMK kom forleden med ekspedisjonsskipet N. G. Endeavour til Stanley på Falklandøerne. Det første som møtte oss nede på kaien var synet av en 4-dørs Morris Minor. Dette var en stor overraskelse. Folk på kaia opplyste at eieren dro hjem til lunch kl. 12.00. Det passet oss utmerket siden styrmann Tormods vakt slut-

tet da. Vi stilte opp og traff en hyggelig kar fra Holland. Han het Joost Pompert og sa at bilen var en 1962 modell. Siden han skulle inn til byen fikk vi skyss innover. Joost fortalte oss at det bor 3050 mennesker på øygruppen og at 85% av disse befinner seg i Stanley som er hovedsete for alle britiske øyer og stasjoner i Antarktis. Mange av innbyggerne arbeider i fiske-

12

En 1962 modell 4 dørs Morris på kaia var det første vi møtte i Falkland.





Morrisen utenfor huset til Joost med vraket av barken Jhelum, bygd i England 1849, i bakgrunnen.

rinæringa som er viktigste inntektskilde. Falkland forvalter enorme havområder og deler ut konsesjoner til havgående fartøy fra en rekke land. Joost hadde familie i Stanley og jobbet som observatør og koordinator i fiskeridepartementet for Falkland. På turen til byen sa Joost at Morrisen hadde han tatt nedover fra England for en del år siden. Anskaffelsen var ikke spesielt billig. I tillegg kom den lange transporten. Men til gjengjeld var bilen i tipp topp stand. Joost kjente

biltypen gjennom klubben i Holland, hvor Rene Vinke er vår kontakt. Han sa at bilen passet ypperlig til hans formål og at den er i daglig bruk. Han fastslo også at dette var den eneste Morris Minor på Falklandsøerne. Dermed våger vi påstand at denne bilen er verdens sydligste Morris Minor. Vi er rimelig sikre på at det ikke finnes Morriser i Ildlandet, i Antarktis eller på Syd Georgia. Der finnes det verken permanent bosetting eller bilveier.



SU karburatorens historie

SU karburatorens turbulente historie begyndte i starten af det 20'ende århundrede da Georg Herbert Skinner, der var søn af en skotøjsfabrikant udviste usædvanlig interesse for automobiler. Uden at have nogen egentlig teknisk uddannelse havde han som 28-årig udtaget 3 patenter, der dækkede hans opfindsomhed.

1903 tog han til Frankrig for at lære at køre bil, og året efter forbedrede han sammen med sin bror Carl, deres Star automobil med en hjemmelavet karburator. De havde ved at studere benzinstrømmen fra dysen fundet ud af at de kunne forbedre karburatoren hvis strålerøret befandt sig i en kanal hvis størrelse kunne varieres efter motorens behov. Ved forskellige praktiske forsøg fandt de også ud af at strålerørets størrelse samtidigt kunne varieres ved hjælp af en konisk nål.

1906 blev SU karburatorprincippet patenteret af Skotøjsfabrikant Herbert Skinner. Brødrene Skinner gik i kompagniskab med et firma R. P.

Wailles, som fabrikerede og monterede karburatorerne. I starten blev karburatorerne tilpasset og monteret i privatejede biler. Herbert var meget påpasselig med at udtage patenter på sine opfindelser. Blandt hans patenter var bl.a. et hydraulisk variabel gear og en elastisk strop til damesko og slippers og senere en karburator til flyvemaskiner.

Oprindeligt var karburatorerne mærket med: "The Union Carburetter" og senere "The SU carburetter" hvor SU stod for "Skinner's Union".

1910 flyttede fabrikationen til en gammel hestestald i London og SU Company Ltd. blev dannet, og man fik Wolseley og Rover som kunder.

I starten blev der brugt en læderbælg til at styre nålens bevægelser, og Herberts kone fremstillede dem hjemme af imprægneret lammeskind. De blev fremstillet helt frem til 1928, på dette tidspunkt dog kun som reservedele. Da 1. verdenskrig brød ud i 1914 blev karburatorproduktionen indstillet til fordel for maskingeværdele, bomber og flyvemaskinekarbura-



torer. Der var ansat 250 mand til denne krigsproduktion.

Efter krigen blev karburatorproduktionen langsomt genoptaget men måtte lide under depressionen som gjorde automobilproduktion besværlig. Der var dog nogle automobilfabrikker, der påskønnede den gode kvalitet bl.a. Bentley, Napier og Invicta.

Omkring **1927** blev læderbælgen erstattet af et messingstempel.

I midten af tyverne blev en stor del Morrisbiler udstyret med SU karburatoren og William Morris foretog en "fjendtlig" overtagelse af SU fabrikken. Det var et valg imellem at gå fallit eller sælge ud. Efter overtagelsen rykkede fabrikken til den ligeledes overtagne Wolseley fabrik til Midland.

Carl Skinner blev som en del af handelen administrerende direktør.

Nu begyndte en ny periode med SU karburatorer monteret i alle Morris biler.

1929 blev SU-HV karburatoren introduceret med svømmerhus der tilførte benzin fra bunden og året efter blev den tilført fra toppen af

svømmerhuset. I 1931 fulgte OM og D karburatoren hvor D stod for Down Draught. Det blev nu nødvendigt at montere en fjeder til at sørge for at stemplet vendte tilbage til bundstillingen.

1931 døde Herbert Skinner uden at have oplevet den store succes hans opfindelser havde fået.

Samme år introduceredes en karburator til luftfart som blev brugt både til civil- og militær luftfart, bl.a. i den berømte Rolls Royce Merlin motor.

1932 blev den elektriske benzinpumpe introduceret og produktionen af denne fortsatte og er stadig i produktion i dag i sin oprindelige udførelse.

1937 blev firmaets navn ændret til SU Carburetters Ltd. og H karburatoren blev lanceret i varierende størrelser. Den blev fremstillet frem til **1950**.

1938 blev den hydrauliske dæmper indført som en form for accelerationspumpe.

1939 var så godt som alle Morris, MG, Riley, Wolseley,



Alvis, Bentley biler monteret med enten SU benzinpumper, SU karburatorer eller med begge.

Der var der 450 mand beskæftiget på fabrikken og man fremstillede 4000 karburatorer og 4000 pumper om ugen, foruden flyvemaskinemotordele. Samme år skiftede man fra Zink stempler til messing – en betydelig forbedring. Samme år opførte produktionen af HV karburatoren.

Under 2. verdenskrig forøgedes produktionen af flyvemaskine karburatorer og inden længe var man oppe på 1000 beskæftigede. Alle karburatorer i Spitfire og Hurricane maskinerne blev leveret af SU, og man måtte bygge en ny fabrik ved Riley fabrikken.

1940 blev fabrikken bombesamt, men karburatorfabrikationen kunne fortsætte uændret, dog måtte fabrikken flytte og det skete næsten uden produktionsnedgang. Der var nu 1500 mand beskæftiget på fabrikken og arbejderne arbejdede fra kl. 8.00 til 19.00 ofte med overarbejde hvilket medførte at mange sov ved maskinerne.

1945 genoptog fabrikken den almindelige karburatorproduktion og flyttede i 1947 til Birmingham.

1947 indkaldte Lord Nuffield Carl Skinner til et møde sammen med 8 andre direktører og fortalte dem at de alle sammen var fyrede. Det var den sørgelige ende på Skinner's medvirken ved fabrikationen af SU karburatoren som oprindeligt var Carl og Herberts værk.

Ved krigens slutning var der et overskud af aluminium fra flyvemaskineproduktionen, og det støbte zink og messing blev erstattet af aluminium.

1952 blev BMC dannet og der blev stadig mere brug for SU karburatorer samtidigt med at der skete mange ændringer.

1958 døde Carl Skinner samtidigt med at HS karburatoren introduceredes.

1963 kom nylonsvømmeren på HS karburatoren.

1969 lanceredes den fjeder-aflastede nål.

1976 under det hastigt hensygnende British Leyland



blev SU ændret til SU/Butec. Herefter mistede SU sin identitet og blev i den stærkt svækkede bilindustri til Austin Rover Fuel Service og det blev stadig vanskeligere at få dele til SU karburatorer.

Det blev stærkt overvejet helt at stoppe produktionen af dele til SU karburatorer til MGB, Midget, Spitfire mv., i begyndelsen af 80erne, men et firma: Burlen Services overtalte dem til at gemme værktøjsmaskinerne.

1986 blev Burlen Fuel Systems grundlagt med formål at videreføre produktion af karburatorer og dele. En del joint venture og sammenlægninger førte i 1986 til SU Automotive og ejes af et multinationalt Amerikansk selskab men har fuld uafhængighed.

1994 sluttede produktionen af SU karburatorerne og den 16. august blev de sidste karburatorer HIF og KIF produceret som direkte efterfølgere af de første Skinner karburatorer. En lang periode tilbage fra 1903 med samme princip.

Der er i dag et behov for reservedele og nye karburatorer til klassikerne. Og heldigvis fremstiller Burlen Fuel Systems alle SU elektriske pumper og karburatorer op til og med HS typerne og er i gang med forbedringer og flere modeller.

Kilde: The history of the SU carburettor by John Burnett/ Burlen Fuel Systems Ltd. Oversat og bearbejdet af Tommy Gjøel.

Surströmming

Förutom sommarträffen har vi endast surströmmingen 29. augusti 2009. Surströmming hos Trygve &

Kirsti Sandberg Skogn i Norge. Info och anmälan till : trygve.sandberg@nte.no

Ove



Forårstræf 2009

Der var igen i år inviteret til Forårstræf hos Jan og Yvonne i Gryderup. De har god plads dernede, og nu er der også søudsigt, så udsigten fra varevognen, der var mit domicil denne gang, fejlede ikke noget! Fredag bød som vanen tro på fællesgrill og almindelig hyggesnak efterhånden som deltagerne kom dryssende ind. Der kom også et par kraftige byger dryssende, men vi sad jo lunt

og godt inden døre i det der til indrettede lokale, så ingen bekymringer der. Hyggeligt at hilse på nye træfdeltagere. Lørdag var der udflugt. Først kørte vi ud og så en gammel mølle, der lå ved siden af "Kanehøj" hvor en af de sidste offentlige henrettelser i Danmark fandt sted i 1851. Det var en drabelig historie om en teenagedatter der tre gange forgæves forsøgte at tage livet af sin far med rot-

18

Kortegen linet op ved møllen.





tegift, fordi han ville gifte hende bort til en, han skyldte penge. Hun fik så sin kæreste – som hun hellere ville giftes med – til, sammen med en kammerat at aflive faderen. Det blev opdaget, og de tre blev et hoved kortere. Det blev overværet og beskrevet af selveste H.C. Andersen. Teenageproblemer er ikke et nyt fænomen... Derefter blev vi præsenteret for landsbyidyl i den store stil med adskillige gadekær, smalle veje med vejtræer og skæve bindings-

værkhuse. Samtidig blev vejret bedre og bedre, og de 15 deltagende Minors skinnede om kap med solen. Hjemme igen var det tid til hyggesnak og en pilsner inden aftenmåltidet, der traditionen tro kom udefra, og som altid smagte det pragtfuldt. Søndag skulle jeg tidligt hjem til en aftale med en langhåret græsp-læne m.m., men de sidste har sikkert haft en fin oplevelse søndag også. Tak til Jan og Yvonne for endnu et vellykket forårstræf.

Kortegen passerede adskillige idylliske steder, som f.eks. denne allé.





Ispause. Parkeringspladsen var fyldt, kan man sige...

Hygge hjemme hos Jan og Yvonne på Minorkrogen





Pinsetræf 2009

Søren Villadsen

Østjylland var i år gået sammen med Midtjylland om at arrangere årets Pinsetræf. Derfor blev placeringen også et for Morristræf helt nyt sted – nemlig på Djursland, nærmere bestemt på Elsegårde Camping ved Ebeltoft. Arrangørerne var vældig glade for de mange tilmeldinger f.eks. denne SMS fra Johannes: "Mjon mjon er der plas tæ mæ å æ træf i æ pins va få så kommer a ja mæ jj"!! Vi var over 50 personer til grill og stort amerikansk lotteri lørdag aften, hvor vi kunne sidde ude – midt mellem de mange biler (23 stk), telte og små campingvogne. Specielt bemærkelsesværdig var premiere-turene for Henriette's flot restaurerede Pickup og Thomas Skippers sjældne Domi Van – dem må vi se mere til i NorMinor!

Pinsetræffet blev i øvrigt afviklet med følgende program:

- Ankomst fredag den 29. maj 2009
 - Fælles grill fredag aften - medbring selv kød m.v.
 - Køretur lørdag – lidt nordpå helt ude langs stranden, ind over til selve Mols Bjerge og stop ved besøgscenteret og ind gennem et flot stykke af en af Danmarks nye Nationalparker.
 - Start kl 09:30
 - Turen er ca 55 km.
 - Der er indkøbsmuligheder i Ebeltoft. Vi slutter ved Fregatten Jylland, Glasmuseet og Ebeltoft. Bilerne parkeres i publikumsvenlig opstilling. Fri kørsel tilbage til campingpladsen når I har været turister. Fælles grill igen lørdag aften - vi har kul og I har kød! Amerikansk lotteri som vi plejer
- Afslutning i løbet af søndagen. Og det hele skete i flot Pinsevejr.

Husk næste deadline er den 1. oktober
Redaktøren venter spændt på dig indlæg...











KØB & SALG

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

KØBES

Lucas Sports tændspole. Jeg søger en af de gamle sports-spoler (dem med brun-oran-ge bakkelit) til en af mine bi-ler. Hvis du har en eller flere i overskud, er jeg måske kø-ber, hvis prisen er tålelig.
Mikael Kristiansen,
tlf. 40143564.

Jeg mangler 2 sidespejle i god stand, typen med 2 skruer i foden. 67' Saloon.
Jan Holm,
jbholm@jbholm.dk

SÆLGES

53 Morris, let adskilt her i vinter, alle dele medfølger. Original motor, meget lidt rust, grå maling samt rødt indtræk. Kan afhentes for 15.000 Dkr.
Finn Christensen,
tlf. 74651809
eller 40250038.

Morris Minor Super 1962. Lys blå, 2d, veteranreg., god stand, kører fint, står i gara-ge, istandsat i 90'erne, FDM-testet og alle fejl rettet i 2001. Har kølergardin, nye (små) blinklys. Div. småting medfølger, herunder helga-rage (overtræk) og brand-slukker (forsikringskrav). Pris: 35.000 Dkr.
Eva Holm.Jørgensen,
tlf. 20551201

Meget pæn Pick Up ,der er blevet brugt som blikfang. Har kun kørt i solskin efter is-tandsættelse. Motor renove-ret. Flere billeder mailes ger-ne. Pris 65.000 Dkr.
Jens Peter Palmblad,
tlf. 20489798

Flot original Morris Minor Traveller fra 1967 sælges. Stelnr.: MAW5D1195785 og motornummer H276212. Bi-len er importeret fra England i 2005 og er højrestyret. Far-ven er grøn. 1098 cc motor. Har gået ca. 78.000 miles. Motoren kører og trækker fint. Træværket skiftet i 2005. Bil og interiør er i flot stand. Der er stålskærme. Der er sideskyderuder. Bilen er på hvide plader (XM 35947). Der medfølger lidt historie. Næste syn er i 2015.



Bunden er ok, så der skal ikke laves noget rustarbejde. Vask og rengør bilen, og du har en køreklar Traveller i bedste stand. Hvis du sliber træværket ned og lakerer det, rengør motorrummet og ordner 3 mindre lakska-der på kølerhjelmene, så får du en virkelig flot bil. Det er det arbejde, der skal til. Bilen står i en garage i Blokhush (35 km nordvest for Aalborg). Pris 75.000 DKR.
Erik Lyngø,
tlf. 24285100.

Morris Minor 1964 med 4 nye dæk, nyrenoveret bremsesystem, kører godt. Mange reservedele medfølger, bl.a. dør, generator, tank m.m. Har lidt rust udvendigt og overfladerust i bund. Pris 24.000 Dkr.
Erik Verner Thomsen,
tlf. 98190103.

Morris Minor Super, personvogn, 1098 ccm, årgang 1967, står uden plader, står i Hedensted. Pris 4300 Dkr. Morris Minor Super Pick Up, 1098 ccm, 6 år til syn, årgang 1964, hvide plader,

står i Hedensted. Bilen kører rigtig godt og er i god stand. Pris 75.000 Dkr.
Louise Andersen,
tlf. 60445512.

Jeg har lidt forskelligt liggende til Morris 1000. Jeg har INGEN idé om, hvad det skal koste, så SMS eller MAIL er bud, da jeg faktisk aldrig er online på denne side. Billeder kan ses her, hvor der evt. også kan lægges bud. http://www.bilgalleri.dk/html/mar_alle.asp?UserID=1034
SMS: 2033 2034
MAIL & MSN:
skoust [a] gmail.com
Johnny Skoust

Veteran campingvogn, Sprite 400 fra 1964, sælges. Egenvægt 475 kg. Totalvægt 600 kg. Campingvognen er istandsat i 2003 med ny el- og gasinstallation. Interiør istandsat og vogn omlakeret. Til campingvognen hører Isabella fortelt fra 70'erne. Skal synes. Pris 9.500 Dkr. Ring for mere info.
Martin Jonø,
tlf. 26817957.

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



DDFFADDADATFDATFDTAFFDD -



Ved al henvendelse til klubben bedes du venligst oplyse dit medlemsnummer, som står på denne side ovenover dit navn og adresse.