

NOR MINOR

Nr. 3/Des. 79

MEDLEMSORGAN FOR NORDISK MORRIS MINOR KLUBB

GOD JUL
og
GODT NYTT MINOR ÅR



Hvis du ikke har kjøpt desembernummeret av Wheels, så løp til nærmeste bladforhandler. Wheels er som sikkert alle vet Sveriges/Nordens beste motorblad!?

Denne gangen, i alle fall, har de flere sider med bare MINOR - MINOR-- MINOR - MINOR. Wheels er bladet som har artikler om alle biltyper, - ikke bare USA-biler. Tegn abonement!! De har tidligere hatt en lang serie om ombygning av Minor, - det vet dere vel?

Et annet tips: Motorbladet "Street Machine" fra England!

De tidligere annonserte artikler
Ombygning til vekselstrømsdynamo.
Ompolarisering av det el. anlegget.
-- kommer i neste NORMINOR.

Det er fremdeles Minor eiere/interesserte som ikke har betalt noen kontigent. Vi forstår med dette at de ikke ønsker medlemskap og dette er siste NORMINOR fra oss i så fall.

Vi minner nye og gamle medlemmer om kontigenten for 1980. Kroner 25.- (norske) betales over postgiro 2 35 16 25

Klubbens fine klebemerke (12x8 cm) i sort/sølv koster n.kr 10.- pr.stk. Bestilles over samme postgirokonto.

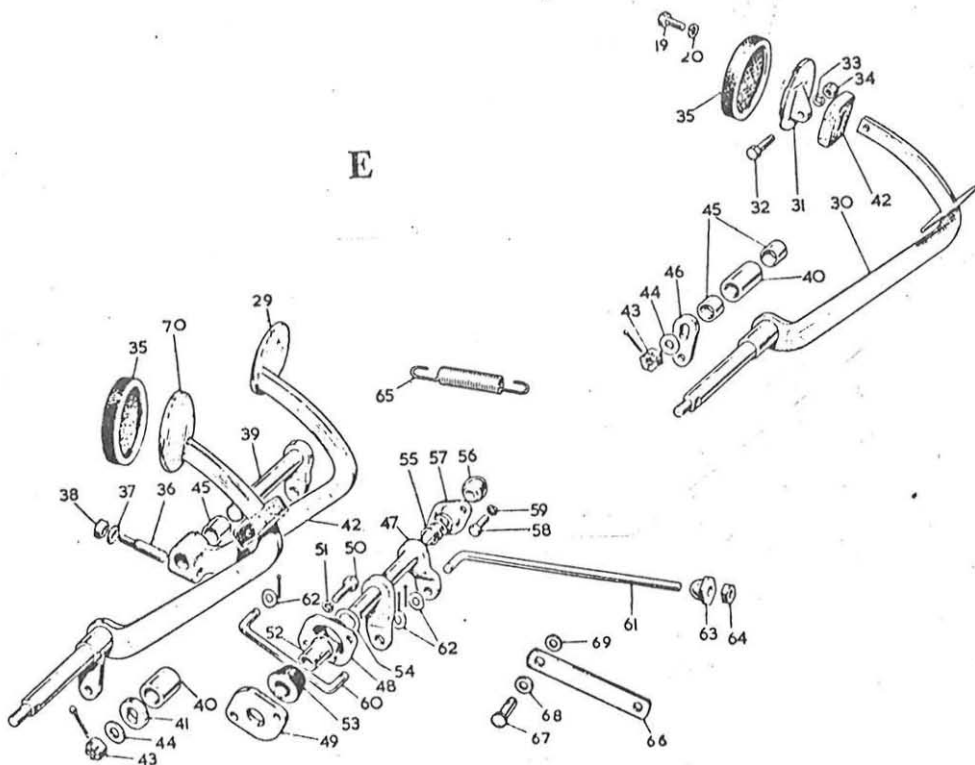
Vi har nye kontakter for å få laget stoffmerker (ca. 10x6 cm) pris 15-20 n.kr.
HVOR MANGE ER INTERESSERT ???

Nærmere 1/2 generasjon er gått siden Morris Minor var vanlig innslag i trafikken her i Norge, nå er bilen like sjelden som svarte veteranvogner fra mellomkrigstiden. At typen er populær kan vi som kjører bilen til daglig bekrefte, stadig stopper folk for å avlevere en bemerkning om den noe eiendommelige bilen med det runde, koselige utseende. Kvinner smiler og sier: "Rund og god" -- "en bil med sjel". Ungene kaller den "Donald Duck bil" eller rett og slett "rar gammel bil", mens mennene har mere nøkterne vurderinger og undrer på om lakken fortsatt er original. Særlig imponerer man når det er -20 grader eller mer, og alle de nye bilene må ha assistanse, da er det inn med sveiva og en god napp - dermed putrer og går Minoren til stor beundring for tilskuere. De eldste minnes gode gamle dager da bare fåtall biler ble levert med "selvstarter". Tidene forandres og stilhistorien med den. Allerede i dag synes Morris minor å bli en spesiell klassiker - typisk for den aller første etterkrigs-

tid. Liten, rask og enkel, en grei bil
 for travle folk i en knapphetstid hvor
 gjenreisning, sysselstning og økt vel-
 stand var samfunnets hovedmålsetning,
 - en veteran fra terskelen til massebil-
 ismens æra -.

Olaf T. Engvig

E



JULELEKTYRE

Minoren er konstruert av den kjente A Alex Issigonis, samme mann som kom med minien (hundkojan) noen år senere. Prototypen til Minor, kalt Mosquito var ferdig til test sent på sommeren 1947. Testen varte 10 dager, 10000 miles test. Like før produksjonen kom i gang syntes Issigonis at Minoren var for smal, han delte prototypen i to, - og skjøtet til 4 inches (10,16 cm). Men med støtfangerne var det en annen historie. Der var det ikke så greit å bare forandre tegningene. Verktøyet var laget, og ikke nok med det,, det var allerede laget en stor serie støtfangere. Disse ble da delt på midten, og en platebit ble skjøtet til. - Derfor den merkelige støtfangeren på de tidligste modellene

Den første 2dørs forlot samlebåndet i Cowley 8 okt. 1948 (bør ikke dette bli vår Minors fødselsdag - og den bør vel feires?) Tourer (cab.) kom en uke senere. Minoren ble presentert på Earls Curt i 1948. (samtidig med VW, bobla). Motoren var lånt fra den tidligere Morris 8, sideventilert 4'er på 918 cc- 28,5 hk anno 1934. Issigonis's plan var å levere Minoren med tverrstilt motor og forhjulsdrift, men den konservative ledelsen fikk utsatt dette til Minien, som kom ca. 10 år etter.

1948-49 modellen hadde hovedlyktene nede i frontplaten, og ble levert som 2dørs og tourer (cab.). 48-modellen hadde kun ett bremse/stopplys bak.

P.g.a. lysbestemmelsene i Nord Amerika ble 1949 modellen til Amerika forandret. Lyktene ble "flyttet opp" til forskjermene. Denne modellen ble produsert parallelt med europamodellen. Sistnevnte modell fikk også "Amerika-utseende". Dette skjedde først med 4dørs modellen i det den kom på markedet i okt. 1950 (51-modellen). Denne "frontødeleggelsen" irriterte Alex Issigonis i alle år senere. Forandringen gjorde $\pm 1 \frac{1}{2}$ mph av "top speed".

Forandringen til kombinert stopp- og baklys skjedde i 49, dermed ble det to stopplys. Minoren var den første engelske bil med skjermfasongen som fortsatte "inn i fordørene". Først var den også med 14" hjul, hvor ellers 16" var vanlig størrelse.

I jan. 1951 fikk også 2dørs og tourer modellene lyktene opp på forskjermene. I 1956 fikk 4dørs modellen den nye 803cc OHV motoren fra Austin A 30 (hvor den hadde sittet siden 1952). 4 måneder senere kom A30 motoren også i 2dørs og tourer modellen.

1950 modellen hadde "top speed" på 61 mph, 0-30mph/12,3 sec, 0-50mph/44,4 sec. 15mph pr 1000 omdr. - 40000 omdr. max. (1 eng. mile = 1609,34m).

I okt 1956 ble Minoren døpt til Minor 1000 (serie II) og fikk dermed 948 cc (35hk - 4800 omdr.) OHV A-serie motoren. Samtidig fikk den en hel frontrute og større bakrute.

April 1957: Bensintank opp fra 5 gallon til 6½ gallon (22,73 l til 29,551l)

Jan.1961: Minor nr. 1 million forlot samlebandet.Denne og 350 andre Minorer ble lakkert lilla og fikk eget Minor 1000000 merke på baklokket.Og som Svenske Minorregisterets tidning Bulletinen skriver:" Innredningen var i white cold lær.Fra Chassinr. 1000001 - 1000349 ble det bygd kopier av den millionte Minoren Finnes det noen her i Sverige?".Vi kaster ballen videre, - finnes det noen 1000000 i Norden?

Okt. 1961: Retningslys/armer byttet ut med blinklys (retningslys) .Vindusspyler på De Lux modellen.

Okt. 1962: Motor opp til 1098 cc
48 hk - 5100 omdr.
Synkronisert girboks (+ 1. gir)
Bakaksel 4,3 : 1.

Okt. 1963: Vinduspusserne byttet til "paralell arbeidene" istedet for "klapp hendene type".
Park- og blinklys i kombinerte lamper foran.

Okt. 1964: Startrelé tilkoblet tenningsbryter.
2 "eker" i stålfelgene.
Varsellampe for oljefilterbytte.

Okt. 1967: Standard med vindusspyler på saloon, stasjonsvogn, traveller og De Luxe modellene

Juni 1969: slutt med tourer (cab.)

Des. 1970: Saloon slutt.

April 1971: Traveller slutt.

? ? : Varevogn/pick-up slutt.

For 2dørs var basispris i 1948 £299 og i 1971 var den steget til £566.

Sitter du inne med flere opplysninger ?
Hva med årstallet til de forskjellige frontstykkene ?

La meg få høre i fra dere !



Ole J. Østby

TILSPENNINGSMOMENTER lbf/ft

Minor MM

Syl.head 44 Boltdia. 10mm

Connecting rods 27 Boltdia. 8mm

Main Bearing 42 " " 10mm

Flywheel 42 " " 10mm

Minor serie II&1000

Syl.head 40 (948cc) 40 (1098cc)

Conn. rods 33 " 35 "

Main Bearing 65 " 60 "

Flywheel 40 " 35-40 "

Sump 6 " 6 "

Rocker-shaft

bracket nuts 25 " 25 "

Oil pump 9 " 9 "

Oil filter bolt 16 " 16 "