80 år gamle fotos fundet

Ind imellem dukker der sjældenheder op på det store internet. I 2022 opdagede Andrew Elwood fra Nordirland en serie originale fabriksfotos af Minorens første prototyper sat til salg på Ebay. De er alle mærket med ”Morris Motors Cowley” på bagsiden.

Ubegribeligt, at de stadig eksisterer, for de er fra perioden 1. december 1943 til 26. oktober 1948, der er hhv ”dåbs-” og ”dødsdag” for prototypen, der fik den interne kode EX/SX/86. Koden betyder EX=eksperimental, SX=SiX horsepower, 86=løbenummer. I daglig tale omtalte Issigonis og hans arbejdsgruppe imidlertid bilen som ”Mosquitoen”, der betyder myg. Sikkert fordi den var meget lille med en meget lille motor, der sagde som en myg? Denne første prototype var det eneste, de havde at arbejde med indtil 29. august 1946, hvor de to næste prototyper var klar til videre tests. Alle prototyper inden produktionsstart i september 1948 blev kaldt Mosquito.

skalamodel2 (under Bog): Træmodel fra 1942. Rillerne i fronthjælmen skyldes Issigonis' ønske om at placere køleren bag motoren.

Arbejdet med vores allesammens Minor begyndte i det små med samtaler under brandvagter på fabrikken om efterkrigens optimale bil. De nåede frem til, at bilen burde have selvbærende karosseri af hensyn til økonomien i fremstillingsprocessen. Den måtte nødvendigvis også have en lille motor pga. de gældende beskatningsregler og ikke mindst pga. små motores bedre brændstoføkonomi. Så blev den billigere for forbrugeren og konkurrencedygtig overfor andre fabrikkers biler, især fordi man ikke forventede at benzinrationeringen ville bortfalde før adskillige år efter krigen. Af hensyn til komforten skulle den også have uafhængige hjulophæng foran og om muligt også bagtil og kunne rumme fire voksne personer. Det var forventningen, at verden ville efterspørge enorme mængder af biler umiddelbart efter krigen, så de skulle gerne ramme plet med deres nye bil.

Overvejelserne førte til Issigonis berømte stregtegninger og i 1942 efterhånden også til en lille model i træ i skala 1:12. Træmodellen blev brugt til at lave fuldskala modeller – såkaldte mock-

up's, og der blev lavet flere undervejs mod den endelige produktionsklare model. Iblandt de gamle fotos er der to fotografier af en sådan mock-up, der kan være fra perioden inden Mosquitoen blev køreklar, men det er umuligt at sige med sikkerhed.

Pdf: Cowley 1 (a)

Pdf: Cowley 1 (b)

Meget tidligt studie i fuld skala - en mock Up. Sandsynligvis baseret på skalamodellen 1:12 af træ fra 1942, men den har en anden front. Men stadig rillerne i fronthjælmen, der hænger sammen med luftgennemstrømning af køler placeret bag en 2-takts motor på kun 488 ccm. Mosquitoen skulle således konkurrere med de mindste biler på markedet, som f. eks. Fiat Topolino.

Cowley4 (b): Dette tror jeg er det ældste foto af Mosquitoen efter, den blev køreklar 1. december 1943. Den ligner stort set træmodellen 1:1. Fotoet er taget i gården udenfor Issigonis kontor på fabrikken. Lysindfald og vegetation i baggrunden giver indtryk af, at fotoet er taget i det tidlige forår. Det må så være i 1944.

Cowley4 (a)

Cowley5 (b)

Disse to fotos er taget indendørs på en rotérbar skive, der er benyttet i mange andre sammenhænge. Det er helt sikkert Mosquitoen, og de er taget på stort set samme tidspunkt som fotoet i fabrikkens gård. Bemærk, at der ikke er en udvendig bagagerumsklap. Fra sin fødsel 1. december 1943 havde den ratgear og bænksæde som på fotoet (mega svært at se, men den er go' nok).

I februar 1944 blev følgende besluttet på et bestyrelsesmøde: Der skulle lanceres 3 modeller efter krigen: Mosquito, Minor og Major. Vedrørende Mosquito : ”Selvbærende karosseri, 2-sædet, ikke-oplukkelig bagagerum. Design som Issigonis’ prototype. Motorstørrelse 750 ccm, type afgøres af igangværende forsøg”. Der er ingen bemærkninger om skæbnen for de eksisterende modeller. Her er der for første gang tegn på, at Mosquitoen havde potentiale nok til en større motor end den eksperimentielle 2-takter, de alligevel ikke kunne få til at gå ordentligt. Det var sandsynligvis stadig tanken, at Mosquitoen skulle konkurrere med de helt små biler, der kun lejlighedsvis skulle kunne rumme 4 personer. Men den kunne måske også ende med at afløse Morris 8 i stedet for den i referatet omtalte Minor? I hvert fald er der endnu et foto taget tidsmæssigt tæt på de andre ude i gården ved Issigonis kontor, hvor Mosquitoen står lige bag en Morris 8.

Cowley3 (b): Dette kunne være et sammenligningsstudie med Morris 8 og dermed et bilag til bestyrelsesmøde i februar 1944 eller evt en opfølgning på mødet?

Inden juli 1944 blev Mosquitoen omlakeret fra flot, blank sort til mat grå. Den skulle nemlig testes på vejene i Wales, og krigen rasede jo stadig, så mon ikke en diskret farve ville være et godt valg? Den nye motor på 750 ccm var ikke klar endnu, og testen blev udført med motoren fra Morris 8. Og det var jo den, det hele endte med i 1948…. Rillerne på fronthjælmen blev ikke lukket inden afgang til Wales.

Pdf: Cowley 2 (a)

Pdf: Cowley 2 (b)

Pdf: Cowley 3 (a)

Cowley2+3(a): *Mosquitoen klargjort til første testkørsel ude i virkeligheden. Bemærk den krigscamouflerede fabrik i baggrunden. Stadig intet bagagerum.*

Cowley5 (a)

Cowley6 (b): Fra testkørsel i Wales i juli 1944. Stedet er blevet identificeret af medlemmer i MMOC, den engelske Morris Minor klub. Det skulle være ved Bwlch yr Oerddrws på A470 når man kommer fra Dinas Mawddwy i sydøst Gwynedd. Så ved du det, hvis du skulle komme forbi…

Næste serie af fotos er alle af den samme mock-up, der blev fremstillet i 1945. Den blev i øvrigt også brugt som designstudie af Wolesley- og MG-modeller sideløbende med udviklingen af Minoren. På tidspunktet for fotooptagelserne er der kommet bagagerum til, og rillerne i motorhjælmen er væk. I sommeren 1945 blev den omtalte motor fra bestyrelsesmødet i februar 1944 klar til test. Det var en sideventilet boxer motor på ca. 800 ccm. Også en storebror på 1100 ccm var klar. Den var tiltænkt den omtalte Minor model, men blev også testet i EX/SX/86.

På billederne ligner mock-up'en en fuldt funktionsdygtig bil men bemærk, at den står på en kraftig ramme af træ eller evt. metalprofiler. Bemærk også på billedet af interiøret, at der mangler både gearstang og håndbremse (på EX/SX/86 var der ratgear og håndbremse af paraply-typen pga. bænksædet). Det er også tydeligt, at der nu satses på et fuldblods 4-personers karosseri.

Cowley 7 (a): Mock-up fra 1945.

Cowley9: Samme mock-up som ovenfor (bemærk siderudens nedrulningsposition). Bemærk: Ingen gearstang, ingen håndbremse!

Cowley 7 (b):

Cowley 8 (a)

Cowley8 (b)

Cowley8: *Mock-up'en fra 1945. Issigonis testede mange forskellige designs af frontgrillen. På dette tidspunkt var skærmforlængelsen ind i dørpladen næsten på plads. Den var lidt mere kantet end slutresultatet.*

De sidste to fotos er af EX/SX/132 – altså en helt anden bil end de øvrige fotos. Den blev færdig 21. januar 1947 og menes at have haft motoren fra Morris 8 og 4-trins gearkasse fra start. Den var den eneste cabriolet-prototype inden produktionsstart. Derfor må den også være blevet gennemsavet og udvidet med 10 cm (den historie kender du godt, ik'?), for den blev indregistreret med nummer NWL433 og flittigt fotograferet i gadebilledet i omegnen af Oxford. På disse fotos fra sommeren 1948 ses tydeligt den indsatte forhøjning på fronthjælmen. Et foto fra en meget tidlig brochure viser en skovtursscene sammen med en udvidet 2-dørs, men EX/SX/132 har stadig bageste kofanger i ét stykke, så det tyder på, at EX/SX/132 først blev gjort bredere i det sene forår eller tidlige sommer 1948.

Cowley10 (a)

Cowley10: EX/SX/132. Foto sandsynligvis taget i perioden december 1947 ti maj 1948. Det er stadig den smalle model.

Æ-839 Simon Marsbøll