

Mc Cahill

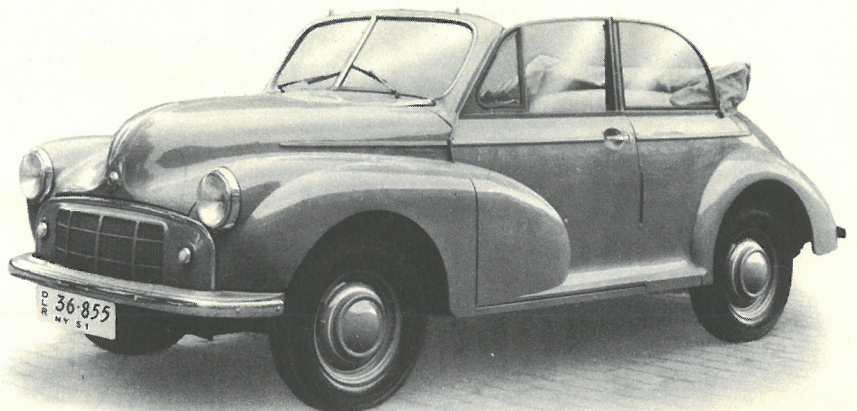
fra

det store amerikanske blad

MECHANIX ILLUSTRATED

prøvekører

MORRIS MINOR



eller lignende lørdag og søndag. Til dette brug bliver omkostningerne meget små, hvilket navnlig skyldes det ringe benzinforbrug og den lille garageleje.

Alt i alt, hvis Morris Minor opfylder Deres transportbehov, kan jeg anbefale den kraftigt. Service og reservedele fås i alle 48 stater. Sidst, men ikke mindst, det er en sand fornøjelse at køre den. Hvis De aldrig før har kørt en vogn med fin styring og vejbeliggenhed, vil denne give Dem en ople-

velse, som De aldrig vil glemme. Briggs Cunningham har, hvad jeg vil kalde verdens fineste udvalg i private automobiler, lige fra hans egen store Cunningham med Chrysler motor til Ferrari, Bugatti, Mercedes, Bentley og mange andre. Sidste gang jeg så ham på landevejen, strøg han af sted i sin Morris Minor og så ud til at være så glad som en musling ved højvande. Men måske skulle jeg ikke nævne, at han har monteret en kompressor på den!!



Denne artikel omhandler prøvekørslen med en MORRIS MINOR, model 1952. Den nye MORRIS MINOR, model 1953, er forsynet med en topventilet motor, hvorved vognen, iflg. det store engelske automobilblad „The Motor“, har opnået større tophastighed og 30% større acceleration, uden forringelse af vognens enestående benzinøkonomi.

DANSK OVERSØISK MOTOR INDUSTRI A/S

GLOSTRUP

AUTORISERET FORHANDLER:

RICHARD PETERSEN
AUTORISERET  FORHANDLER
Ringstedgade 88 . Tlf. 1584 . Næstved



Mc Cahill's prøvekørsel med **MORRIS MINOR**

Morris Minor er et af de bedste automobiler, der nogensinde er udbudt fra plumbuddingens hjemland. Den lille, engelske rulleskøjte, hvis prisseddel lyder på ca. \$ 1400 (samme pris for en sedan og en cabriolet), kører som et af de store »dollar-

grin«, får 17 kilometer ud af en liter benzin og manøvrerer som en sportsvogn til ca. 40.000 kr.

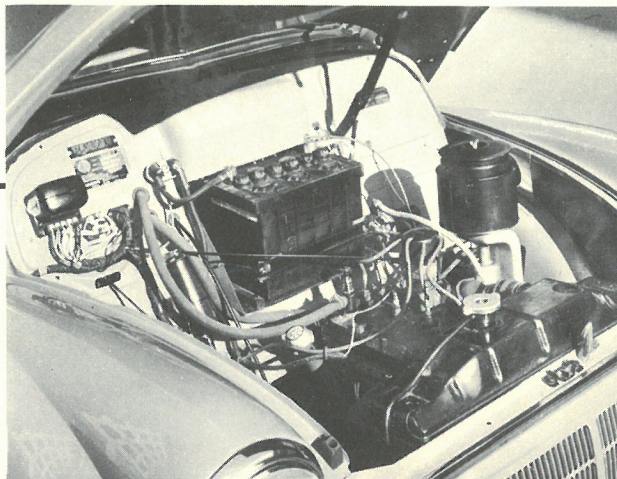
Minoren er en stor vogn indvendig og nærmest »af størrelse som et halvlitermålk« udvendig. Der er masser af plads til to

velvoksne personer på forsædet og god plads til yderligere to på bagsædet. Skønt den ikke har kræfter som en væddeløbsvogn, har den dog gjort sig bemærket indenfor sin klasse i flere væddeløb på grund af sin enestående manøvreedygtighed. Motoren, der er på lidt mindre end en liter, trækker let dette miniatrefartøj hen ad vejen, selv om den ikke bringer Deres puls til at slå oppe i stratosfæren. Alt i alt, 933 ccm cylindervolumen, 27 hestekræfter og 39 pundfods vridningsmoment, der skal trække 800 kg, kan ikke true hverken Penn Turnpike eller Pike's toprekorder. Til trods herfor kan den gå i timevis med en hastighed af godt og vel 95 km i timen, og dens kvikhed i trafikken vil få Chrysler V-8 og Cadillac til at gispe efter vejret under et forsøg på at følge med. Cliff Baker fra England, fabrikkens repræsentant i Amerika, kom hjem til mig med en Minor cabriolet, eller Tourer, som den kaldes i sit hjemland, for at jeg skulle prøve den. Der er en bakke i nærheden,

som er knap en kilometer lang og har en stigning på gennemsnitlig 20 %. Denne bakke plejer at kunne gøre det af med de fleste små vogne, så her foretog jeg den første prøve. Baker, som vejer omtrent 100 kg, og jeg med en del over 100 kg sad på forsædet, medens Joe og min kone sad bagi. Med denne belastning på betydeligt mere end 300 kg foretog jeg adskillige ture og fandt ikke det mindste tegn på overanstrengelse af motoren. På et sted, hvor stigningen er næsten 25 %, standsede jeg vognen helt og startede den igen uden besvær. En virkelig præstation af en motor på størrelse med et vækkeur.

Derefter satte jeg kursen mod en privat bjergsti, som er stærkt overgroet. Den fører over glat græs, våde blade og løse sten og er en af de bedste jagstier her østpå. Under omtrent en kilometers kørsel i det ujævne terræn, hele tiden opad, spandt

12-volts batteriet ser næsten ligeså stort ud som motoren, der giver MORRIS'en en tophastighed på over 100 km i timen.





Skønt den ikke fylder ret meget, får man indtrykket af, at MORRIS MINOR er en betydeligt større vogn. I modsætning til amerikanske modeller koster den åbne og den lukkede det samme.

Minorens hjul kun rundt en eller to gange, og vognen banede sig vej gennem det tætte krat som en miniaturretank, indtil vi nåede toppen. Inden De taber vejret og spørger, hvor gamle Cue Ball McCahill vil hen med det, må jeg forklare, at jeg bor i et bjergrigt land, hvor gode befordringsmidler er af stor nødvendighed, særlig om vinteren. Sidste vinter var jeg fuldstændig indefrosset i to dage, indtil jeg kunne ar-

rangere at få stjålet tilstrækkelig mange koks fra statens beredskabslager til at lægge på vejen, der på en strækning af et par hundrede meter stiger meget stærkt, så at dækkene på min vogn kunne få tag i den tilisede vejbane.

Der var imidlertid også en anden grund til, at jeg var interesseret i, hvordan Minoren kunne klatre op ad en bakkeskråning. Cirka to timer før Baker ankom, prøvede jeg at

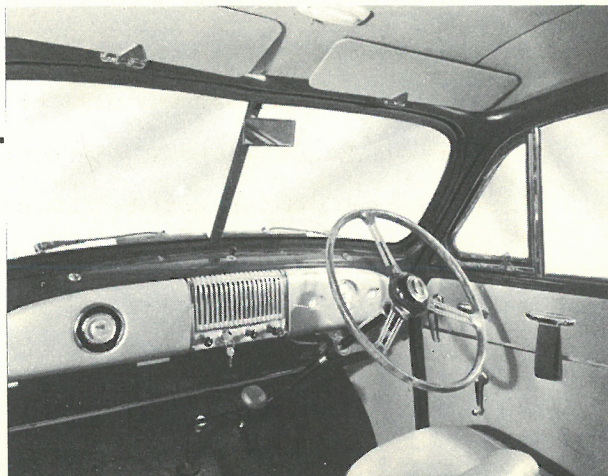
køre op ad denne sti med min Cadillac for at tilse jagtområdet. Omtrent halvvejs oppe mistede Cadillac'ens hjul taget i underlaget, der bestod af våde blade, og begyndte at grave et hjul ned til det røde Kina. Ved hjælp af nogle grene og stokke fik jeg den gravet ud, hvorved jeg kun opnåede, at den nogle få fod længere fremme begyndte at glide som en fedtet gris på en slidske. Da Cadillac'en til slut stod helt stille og bestemt afslog at kravle en eneste fod længere, var jeg tvunget til at bakke hele vejen ud. Senere på dagen gik Minoren lige over stedet, hvor Cadillac'en kørte fast, og fortsatte ufortrødent til toppen. En af de sikreste måder til at prøve, om en vogn har en god affjedring, og om den ligger godt på vejen, er at køre ned ad en rigtig hård, knudret bjergvej med gasspjældet helt åbent. Så snart en rigtig stejl vej begynder at sno og dreje sig, vil De, når De kører med stor hastighed, gøre en af to ting. Enten vil De opnå en total

udslettelse, eller også vil De komme hel-skindet ned.

Jeg prøvede med Morris'en, og den blev på vejen, som om den var sømmet fast. I de skarpe kurver og sving var der ikke det mindste spor af usikkerhed, selv om vi kom ned over de stejleste stigninger med åbent gasspjæld, og den lille spand holdt sin kurs som en kugle i en rende. I denne henseende mindede den mig om den tyske Porsche. Jeg steg ud og kikkede under vognen og fandt en ophængning af torsionsstænger, der meget ligner den på Dr. Porsche's Porsche med undtagelse af en af armene.

Før jeg går videre med den egentlige prøve på en rigtig landevej, vil jeg lige bemærke, i forbindelse med vognens manøvredygtighed, at den er lige noget for den, der har svært ved at parkere sin vogn. På grund af sin kun 86 tommers hjulafstand smyger den sig ind til kantstenen

Den har masser af plads til 2 granvoksne mandfolk „foran“, siger McCahill, som prøvekørte vognen.

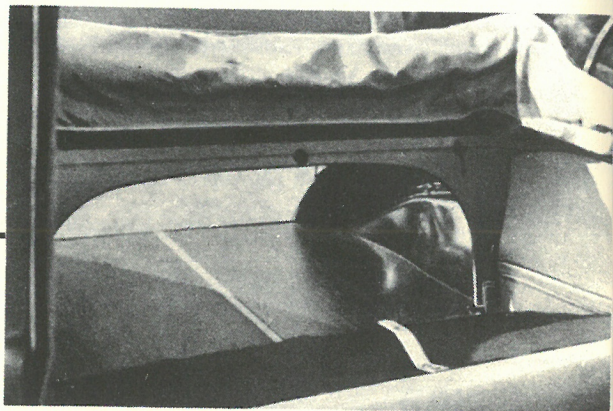




Billederne her viser, hvorledes bagsædets rygpølstring kan lægges fremover og således danner en plan flade og skaffer ganske usædvanlig stor bagageplads for en lille vogn.

lige så let, som det er at finde en smuk pige i Dallas — og det er næsten lige så morsomt, i særdeleshed når De foran Dem ser en herre, der er »blå i hovedet« af at forsøge på at vride en tanklignende pram ind på en plads, hvor der med lethed kunne parkeres tre Morris Minor. Og inden jeg glemmer det: en anden fordel (der

filmed er sjælden på så lille en vogn) er bagagerummet, der er stort nok til, at en hel familie kunne have alle feriekufferterne med. Vejen var fri, og der var tæt med politi, da jeg foretog vejprøven. Derved opdagede jeg en yderligere fordel ved Morris'en. I modsætning til M.G., Jaguar, Allards, Cunningham o.s.v. ser Morris'en branduskyldig ud. Så da jeg med »sømmet« i bund passerede en patruljerende betjent, der kørte i modsat retning, kunne denne ikke have skænket mig mindre op-



mærksomhed, end hvis jeg lige var blevet valgt til vicepræsident. Denne vogn ville selvfølgelig komme til kort ved siden af en Oldsmobile 88 eller en 6-cylindret Ford med hensyn til acceleration ved grønt lys,

men indenfor sin egen klasse er den enestående. Den accelererer fra 0 til 48 km i timen på 8,7 sekunder og fra 0 til 96,5 km i timen, hvad der næsten er tophastighed, på 39,2 sekunder. Tophastigheden viser sig i virkeligheden at ligge på ca. 103 km i timen, hvilket jo er noget mere, end du kan køre på cykle, brormand!

Som i alle vogne af denne størrelse og med en lignende motorstyrke, skal man bruge gearene flittigt for at få Morris'en til at følge med de større og hurtigere vogne på landevejen. Ved kørsel op ad bakker, der har en lidt stærk stigning, er det lige så nødvendigt at skifte ned i et lavere gear, som det er at få avisen søndag morgen. Hvis stigningen er virkelig lang og stejl, hjælper det på tålmodigheden at tænke på, hvor hurtigt vognen kan løbe ned ad en sådan bakke; så er man over toppen, før man ved af det. Bor man i et bjergrigt land og kun skal anskaffe een vogn, vil jeg næppe anbefale denne eller nogen anden vogn

med så lille en motor, men bor man i et land med moderate stigninger og er interesseret i en behagelig og økonomisk transport plus en vogn med usædvanligt fine køreegenskaber, så er det en Morris Minor, man skal købe.

Her i Amerika, hvor en dagsrejse på ca. 1000 km er almindelig, vil jeg foretrække en vogn med en større motor. Jeg tror, at Morris Minor er en ideel ekstra-vogn til indkøb og mindre ture i omegnen, hvor den langt overgår en almindelig sedan fra Detroit, da den køres og parkeres meget lettere. Og når trafikken virkelig er tæt, kommer De meget hurtigere frem ved at sno den lille, vævre bille ud og ind som en slange. Morris vil også være et godt køb for de tusinder, der bor i en stor by som f.eks. New York og sjældent bruger vognen til andet end et halvt eller helt hundrede kilometers kørsel til sommerhus

Enkelthed i detaljerne er en af grundene til, at englænderne kan sælge MORRIS i Amerika for kun 1400 \$ trods høj told og dyr transport.

