Morris Commercial

Morris MORRIS-COMMERCIAL

England
1924-1968

MORRIS

NUFFIELD PRODUCTS

Importert av:
Morris Automobiler, Oslo
Scappel & Robsahm, Oslo
Norsk Bilimport, Erling M. Rød A/S, Oslo
C. Paaske A/S, Oslo
Northern Auto Import Co. A/S, Oslo
Brødrene Wigand, Bergen
C. E. Sontum & Co., Oslo
A/S Autoindustri, Oslo
Oscar Skotvedt Automobil A/S, Oslo
British Leyland Norge A/S, Oslo

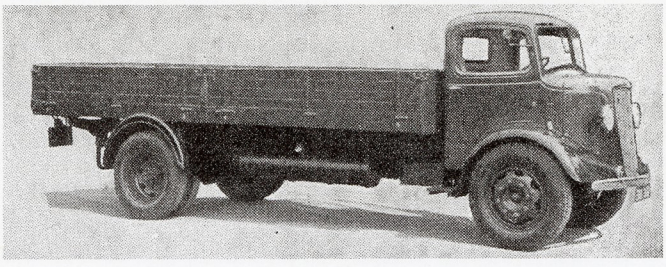
I skyggen av Austin

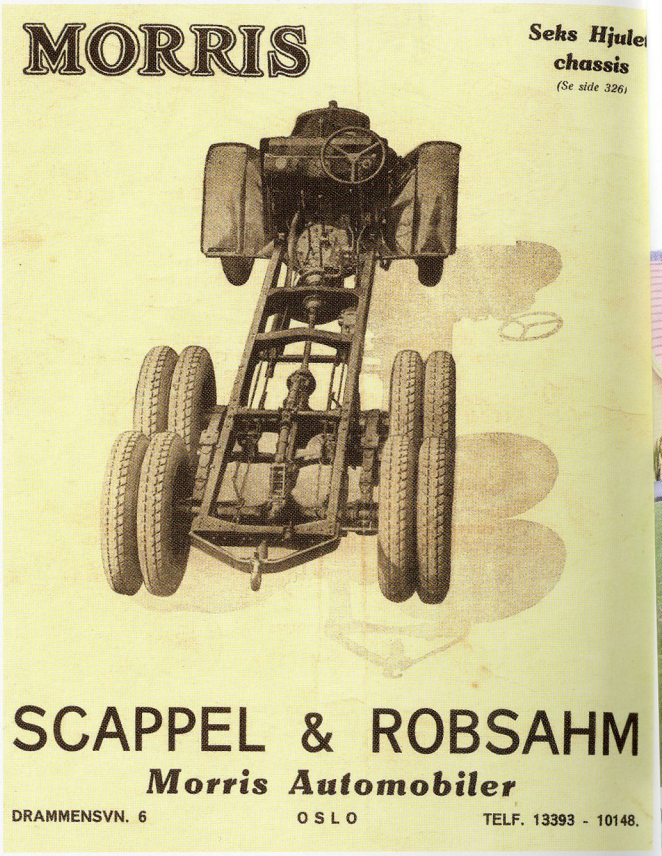
Morris produserte små og store yrkesbiler under navnet Morris Commercial fra 1924, men det var først på 1950-tallet at lastebilene for alvor fikk fotfeste på det norske markedet. Etter at Austin og Morris gikk sammen og etablerte British Motor Corporation i 1952, ble de forskjellige modellene markedsført under begge merkenavnene. I Norge solgte Austin lastebiler betydelig bedre enn Morris.

Siden Morris ikke var omtalt i første bind, tar vi en gjennomgang av hele historien her.

William Richard Morris (1877-1963) var et av de store navnene i britisk bilhistorie. William, som vokste opp på en bondegård og var eldst i en søskenflokk på syv, startet som læregutt i et sykkelverksted da han var 14 år gammel. Gutten hadde både pågangsmot, forretningssans og talent for mekanikk, derfor tok det bare ni måneder før han startet sitt eget sykkelverksted. Siden gikk det stort sett bare jevnt oppover for William Morris, som bygget seg opp til å bli masseprodusent av rimelige familiebiler og fikk tittelen Lord Nuffield som belønning for sin innsats for britisk industri.

Morris Commercial CV-serie 5-tonner fra 1938 var konstruert med kort snute, en løsning som var populær på det britiske markedet. Modellen ble levert med en 4-sylindret sideventilmotor med 3,5-liters slagvolum og 75 hk. ("The Export Trader", November 1938)





"Seks hjulet chassis" der "alle 4 bakhjul deltar i vognens fremdrift" var beregnet på "cross country transport", sto det i omtalen av Morris Commercial 6x4 da biltypen ble lansert på det norske markedet i 1927. Bakhjulsopphenget med halvelliptiske bladfjærer snudd opp ned var konstruert etter militær oppskrift. For "vognens fremdrift" var det neppe noen fordel at Morris Commercial, i motsetning til de større 3-akslede brøytebilene som ble tatt i bruk i Norge, hadde tvillinghjul.
("Motorjournalen" nr. 10, 1927)

Løpebanen gikk fra å reparere tråsykler til å selge dem, så til å produsere motorsykler, deretter til å selge biler og fra 1913 til å produsere egne biler. I 1925 hadde Morris avansert til å bli bestselger i Storbritannia med en markedsandel på hele 41 prosent. Morris sto også bak bilmerket MG. Suksessen gjorde William Morris i stand til å kjøpe opp flere av sine underleverandører pluss bilprodusentene Wolseley og Riley. Virksomheten omfattet til slutt 16 datterselskaper, som ble samlet under konsernnavnet The Nuffield Organisation.

De store inntektene fra virksomheten ble også brukt til veldedige formål. William Morris var en gavmild filantrop og donerte i årenes løp mer enn 30 millioner pund til helse- og undervisningsinstitusjoner. Selv levde han forholdsvis sparsommelig, og hadde heller ingen arvinger å tenke på.

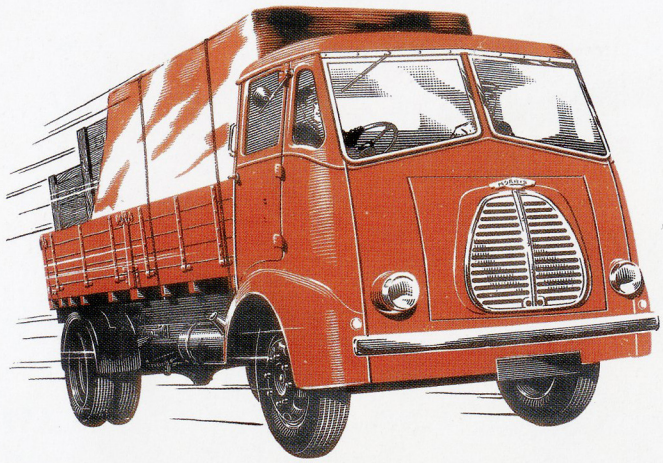
Fra midten av 1930-tallet engasjerte William Morris seg stadig mindre i driften av Nuffield-konsernet. Han ble også mer og mer negativt innstilt til moderniseringer og modellendringer. Salgssuksessen Morris Minor, som ble lansert i 1948, hadde han for eksempel svært lite til overs for. Kanskje var han mer fornøyd med utseendet på lastebilene, som så ganske "førkrigs" ut også på 1950-tallet. Selv kjørte han standhaftig en 1939 Wolseley som privatbil helt til han døde i 1963.



ver: *1939 Morris Commercial C4 er en typisk representant for ere varianter som ble produsert for militær bruk fra 1934 og ennom 2. verdenskrig. Bilen på bildet ble brukt som lastebil av n snekker i Setesdal etter krigen. Den er nå restaurert i original førelse av Rogaland Krigshistoriske Museum og står i skrivende und utstilt på Rogaland Bilmuseum.* (Foto: Sigve Amdal)

Under: *En ubeleilig trafikkontroll på 1960-tallet fikk en Morris Commercial av LC-serien (1952-1960) til å steile i protest. Bilen blottlegger hele understellet, til gjengjeld er kjennemerket hensynsfullt retusjert.* (Foto: Norsk vegmuseums fotoarkiv)





Morris hadde sin egen bulldogmodell med seg inn i ekteskapet med Austin. Den stammet fra 1948, og så fortsatt gammeldags ut selv med dette nye førerhuset fra 1953. Modellbetegnelsen var FVS.12/5, men bilen ble bare kalt "Five-Tonner" i reklamen. 4,2-liters 6-sylindret bensinmotor med 100 hk var standard, med en 4,5-liters dieselmotor som alternativ. Denne motoren ble produsert på lisens fra Saurer i Sveits.
(Salgsbrosjyre 1954, forfatterens samling)

Satsing på nyttekjøretøyer

Den første yrkesbilen fra Morris var en liten varebil på personbilchassis, som ble lansert i 1913. William Morris fikk en sjanse til å utvide produktspekteret med større varebiler og lastebiler da en av underleverandørene, akselprodusenten Wrigley, innstilte sin virksomhet i 1923. William Morris kjøpte da den ledige fabrikken og etablerte selskapet Morris Commercial Cars Ltd. i 1924.

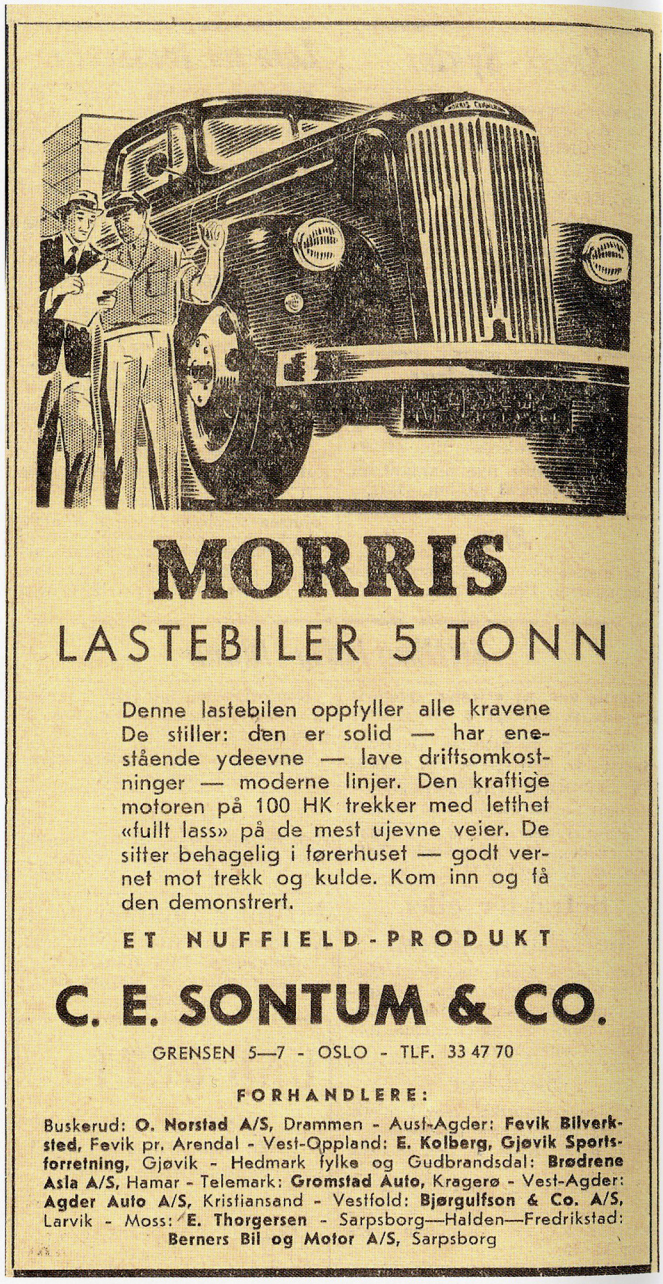
Den første modellen fra Morris Commercial var en 1-tonner, deretter fulgte større modeller etter hvert. Etterspørselen var god, noe som gjorde det nødvendig å ta i bruk en ny og større fabrikk i 1932. Dette økte årsproduksjonen til 12 000 lastebiler. Samtidig ble det innført et strukturert modellprogram med gjennomført bruk av felles komponenter. 4- og 6-sylindrede modeller dekket vektklassene til og med 5 tonn, både tradisjonell snutebil, snutebil med kort front og en bulldog-skapvogn. Morris Commercial hadde en linjeføring som ikke skilte seg særlig ut fra konkurrentene Austin, Bedford og Commer.

Etter 2. verdenskrig videreførte Morris Commercial snutebilserien LC fra 1938. Utseendet ble lettere modernisert med overgang fra frittstående frontlykter til frontlykter i skjermene i 1952. LC-serien gikk ut av produksjon i 1960. Morris Commercial hadde også en bulldoglastebil, FV, som ble lansert i 1948.

Fusjon med Austin

Nuffield-konsernet fusjonerte med Austin og dannet British Motor Corporation i 1952. Ut i fra styrkeforholdet mellom de to partene var det i praksis slik at Austin overtok Nuffield. Administrerende direktør hos Austin, Leonard Lord, ville helst avvikle alle Nuffield-merkene og standardisere merkenavnet Austin. Lord hadde et horn i siden til Lord Nuffield fra tidligere, da han måtte slutte i selskapet på grunn av uoverensstemmelser med konsernsjefen. Men forhandlernettet for Nuffield-merkene var så omfattende at bortfall av agenturer ville medføre enorme erstatningskrav. Hensikten med fusjonen var jo å spare kostnader, så løsningen ble isteden å selge de samme bilmodellene med ulik dekor og forskjellige merkenavn. Denne doble markedsføringen, som gjaldt både personbiler og nyttekjøretøyer, ble kalt "badge engineering" og var ganske vellykket.

For nyttekjøretøyene medførte denne politikken at ikke bare nye modeller, men også eksisterende Morris Commercial-modeller ble solgt med Austin-logo og omvendt. Betegnelsen Morris Commercial ble forkortet til Morris fra 1956. Etter at British Motor Corporation fusjonerte med Leyland i 1968, ble merkenavnene Morris og Austin erstattet av merkenavnet BMC på lastebilene. Fra 1970 het alle lastebilene Leyland.



Fordelen med å bruke tegninger i bilannonser er at det ikke er noen grenser for hvor kjempemessig lastebilen kan fremstilles. Morris kunne riktignok levere en 5-tonner i LC-serien, men den var ikke så imponerende i virkeligheten.
("Aftenposten", 3. oktober 1952)



D-24720 er en 1956 Morris Commercial LC5 med 4-sylindret 52 hk dieselmotor. Jens Kåre Grini i Brumunddal kjøpte bilen ny hos forhandleren Brødrene Asla A/S på Hamar, brukte den som servicebil i anleggsfirmaet sitt til 1972, satte den så vekk og registrerte den på nytt i 1990. I 1996 deltok bilen i "Vognmannen". Bilen eies i dag av sønnen Per Grini, som holder den i funksjonell stand. (Foto: AR)

Morris Commercial i Norge

Morris Commercial hadde ubetydelig salg i Norge før 2. verdenskrig. Stadige importørskifter var en medvirkende årsak til dette. Den første satsingen på lastebiler kom etter at Morris i 1926 introduserte et 2-tonns 6x4 chassis. Importøren Scappel & Robsahm – som var en fortsettelse av den forrige importøren Morris Automobiler – gjorde et tappert forsøk på å få gjennomslag for denne bilen på det norske markedet fra 1927. Veivesenet prøvde Morris 6x4, men konkluderte med at bilen med en 4-sylindret 45 hk motor var for motorsvak og spinkelt konstruert for tung brøytetjeneste, der det var behov for større og kraftigere "6-hjulere" (datidens uttrykk for 3-akslede biler). Det hjalp ikke at to slike biler ble brukt på en ekspedisjon i Kalahari-ørkenen, en bragd som det ble skrevet bok om.

Allerede i 1928 gikk firmaet Scappel & Robsahm i "frivillig likvidasjon". I resten av mellomkrigsårene vandret Morris-agenturet fra den ene til den andre, mens lastebilsalget hanglet i vei med et 10-talls enheter årlig utover 1930-årene.

Morris gjorde en bedre figur på det norske lastebilmarkedet etter 2. verdenskrig, men det var først og fremst varebilene som sørget for volumsalget. Importen hadde allerede før krigen blitt splittet opp mellom Northern Auto Import Co. A/S i Oslo og Brødrene Wigand i Bergen. Etter krigen delte Wigand importen først med C. E. Sontum (fra 1946), deretter A/S Autoindustri (fra 1957), og Oscar Skotvedt Automobil A/S (fra 1962), før British Leyland Norge A/S overtok det hele i 1970. Mens Sontum var importør, ble Morris lastebiler ofte solgt gjennom de samme forhandlere som Studebaker, som Sontum også importerte.

I perioden 1955-1968 lå salget av Morris Commercial Morris lastebiler gjennomsnittlig på rundt 30 biler per år. Bortsett fra LC-serien, var det snakk om Morris-versjoner av Austin-modeller. Siden salget av Austin var betydelig høyere enn Morris her i landet, er de enkelte modellene omtalt i kapitlet om Austin. Det gjelder også den svært spesielle FG-serien, som blir kreditert konstruktørene fra Morris selv om den ble utviklet etter fusjonen.

Det eksisterer bare et fåtall Morris Commercial og Morris lastebiler i Norge i dag.

Morris hadde dekning for teksten "Stor lastebilnyhet" når det gjaldt FG-serien, for noe lignende hadde ingen sett før – og ikke senere heller. Annonsen er fra 1960. Se kapitlet om Austin for nærmere omtale av FG.

(Fellesannonse fra importørene A/S Autoindustri og Brødrene Wigand)

