

ANDERS S. BIRKELAND VAR EN AV DE FØRSTE I YTREBYGDA SOM ANSKAFFET SEG BIL, EN MORGAN 1917. BILDET ER TATT UTENFOR YTREBYGDENS MEIERI I 1918.



Morgan i Norge

Det skulle ta omkring 25 år fra starten til Morgan for alvor ble forsøkt markedsført i vårt land. I 1936 ble to trehjulinger registrert. Det sies at onkelen til Knut Hallan eide en trehjuling, det kan ha vært en av disse to. Kanskje var denne bilen inspirasjonen til Norges største Morganentusiast.

Det var Jac.Hansen, en velkjent motorsykkelfører, som solgte Indian og Morgan på slutten av 30-tallet. Han fikk nok ikke solgt mer enn 2 Morganer, begge antagelig av typen Family. Den ene kjøpte Oslo Politikammer og registrerte den på A-224. Deler av denne bilen er sporet til staten Maine i USA. Delene kom dit via Danmark, og har blitt brukt til å komplettere en 33 model. Den andre som ble først

registrert på A-19541, hadde flere eiere i 50-årene, en av disse var Lilleba Størmer som var NVKs sekretær i mange år. Den sies også å ha havnet i Danmark, også denne i demontert stand.

At det ble med disse to 3-hjulene, forstår vi bedre når vi ser på prisene Jac. Hansen hadde i sin prisliste. For kr. 4.000

kunne du få en FIAT 500, og for kr. 5.000 en 6 seters, 4 dørs Plymouth montert på Kambo.

-10-
OSLO POLITI KLØRER MORGAN I 1936.
Morgan 3-hjulere

Family model, Sidevent-Vannkjølet, uten utstyr, full 4-seter	Kr. 2980.
Family model komplett, Sidevent. vannkjølet, full 4-seter	Kr. 3200.
Sports Family, komplett, Sideventiler-Vannkjølet	Kr. 3500.
Toppventiler-Luftkjølet	" 3650.
Toppventiler-Vannkjølet	" 3800.
Sports 2-seter, komplett, Sideventiler-Vannkjølet	" 3350.
Toppventiler-Luftkjølet	" 3550.
Toppventiler-Vannkjølet	" 3650.
Super Sports, komplett, Toppventiler-Luftkjølet	" 3950.
Toppventiler-Vannkjølet	" 4250.
Model " F " Standard, Vannkjølet,	" 3650.
Super, " " "	" 3800.

Sports 2-setere lages uten dører. Disse kan leveres med et tillegg av Kr. 175.00
I Morgan-biler innbytter vi fortrinnsvis Indian og Harley Davidson

Jac. Hansen A/S.,
Sjøfartsbygningen,
Kongens gt. 6, Oslo
Tlf. 23268.
Telegr. adr. "Jacmotors"

PRISLISTEN TIL JAC. HANSEN.

Under første verdenskrig havnet det imidlertid 3 Morganer i Norge, alle med luftkjølte MAG motorer. Det vil si at i 1917 kom det 3 biler i transit til Bergen, disse hadde adresse Murmansk i Russland. De var ikke lakkert i militære farger, men skulle gjøre krigstjeneste som ordonans og speiderkjøretøy ved fronten. Krigens gang og revolusjonen i 1917 førte til at bilene ble holdt tilbake i Bergen og solgt lokalt. En befinner seg fortsatt i Bergen, faktisk i restaurert stand. Hvor det ble av de to andre vites ikke, men vår redaksjon er mottagelig for tips.

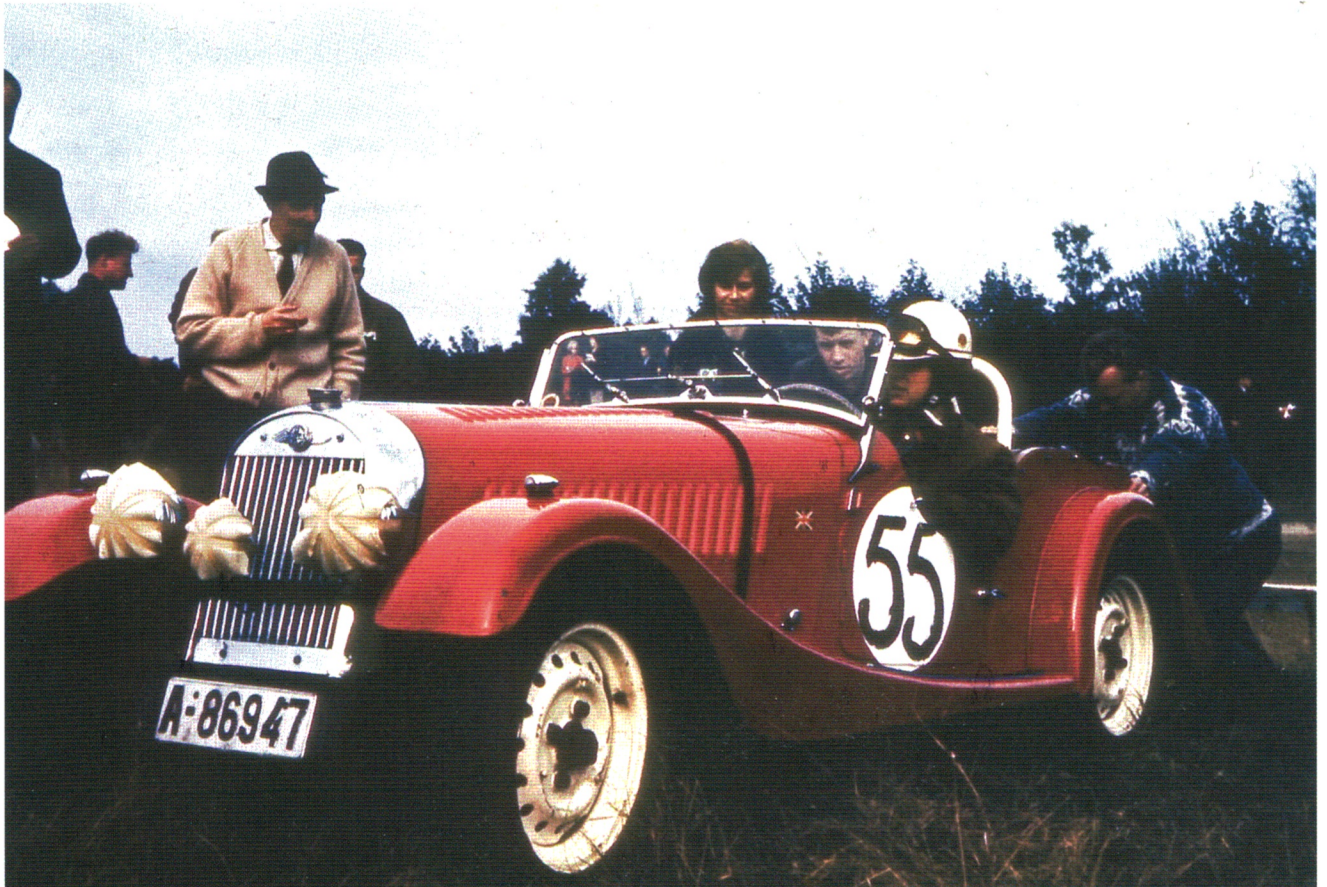
Registreringsprotokolene for 1922 viser følgende Morgarbiler på veien i Norge:

- L-1400 Gunnar Backlund
- O-126 G. Wichne as
- O-303 Bartz Johannesen
- O-518 Finn Andersen

I 1922 var alle Murmanskbilene i bruk i Bergen. Bilen i Stavanger vet vi ingenting om, tips mottas med takk også om dennes skjebne.

Etter siste krig var biler rasjonert i 15 år, og ingen ville finne på å bruke en kjøpetillatelse til å kjøpe en rar, liten engelsk toseter.

Unntaket het Erik Hellum, han importerte to i 1953 til bruk i løp på grus og isbane. En "flat rad" og en med den nye fronten. Flat rad modellen, faktisk en av de siste med den



"HELLUMRACEREN" VARMER OPP FØR START Å KARLABANEN I SEPTEMBER 1963, HER MED B-E. SÆTHER BAK RATTET.

flate, gamle kjøleren, ble valgt til løpsbil. Den var en velkjent vinnerbil i 50 og 60 årene. Bilen med den nye fronten var utstyrt med den nye TR-2 motoren, og var raskere enn "flat raden" som hadde Standard Vanguard motor. I og for seg samme motor, men med forskjellig trimmingsgrad. Et motorbytte ble raskt foretatt, Hellum foretrakk den eldre versjonen som løpsbil. Etter flere eiere kom den i 1976 til Knut Hallan, som har holdt den i god hevd og deltatt flittig i historiske løp. Den andre Hellumbilen havnet etterhvert hos Morten Larsen, en kjent mann i Sportvognklubben.

en tid på 60tallet. Firmaet Oslo Bil prøvet seg, det samme gjorde Edgar Haugen. Felles for disse var at Morgan var et biprodukt og fikk liten oppmerksomhet i en travel bilselgers hverdag. Fart i sakene ble det først da Knut Hallan og hans Morganvenner etablerte Roadster Square og fikk agenturet i 1989. Han kom raskt inn i leveransekoen for nye biler på fabrikken, og skaffet i tillegg brukte Morgan i stor stil og med stil. Bare atmosfæren i lokalene på Rodeløkka var sterkt salgsfremmende. Idag er det registrert over 400 Morganer, 270 av disse har Hallan importert. Det vil jeg tro



NORGES FØRSTE MORGAN PLUS 8. EIER:XXXXXX

I 60 årene ble det privatimportert noen biler, mest kjent er vel en av de første Plus 8erne, denne havnet ny hos en bokhandler på Raufoss. Etter noen år ble den erstattet av en ny Lancia Stratos. Morganen ble overtatt av Bjørn Øwre, som ble en kjent entusiast for merket gjennom mange år. Han hadde også en 1950 4/4 som gjenoppsto etter en grundig restaurering av Arne Thorsrud i Øyer. Denne 50 modellen startet sitt liv i Sverige, og ble importert brukt til Norge i 1962.

Flere har prøvet seg som Morganimportører. Svært tidlig var Øivind Selvig engasjert i merket, han eiet også Hellumbilen

er verdens beste markedsdekning per innbygger. Det skal også nevnes at Hallan har samlet Morganer. Disse spenner fra verdens eldste Morgan, som fungerer (1912), til den nye Aero fra 2000, forøvrig fabrikkens prototype.

Selv ble jeg smittet av Morgan feber i 1962, da en god venn eide Hellumbilen i 5 år. I 1986 fant jeg min Morgan i England, det er en original, urestaurert 4-4 fra 1938. Det hører med til historien at jeg i disse 23 år har skrudd mer enn jeg har kjørt, det er en del av sjarmen med engelsk bil, blir jeg fortalt.

Sven Erik Bjørnrud