

我們的快樂歲月

1967 MORRIS MINOR CABRIOLET &
1970 MORRIS MINOR TRAVELLER

戰後的英國摩利士 (Morris) Minor 小型家庭房車，是由迷你之父
艾斯高理斯 (Alec Issigonis) 設計，它比 Mini 要早面世，由 1948
年第一代推出，到 1972 年結束生產。在這廿四年間，產量超過
一百三十萬輛，成為第一款累積銷量過百萬的英國車，是英國汽車
史上最成功的家庭車之一。

撰文 = 張家俊 攝影 = 梁智輝
協力 = CAR CITY MOTOR LTD.

人稱「咪摩仔」的 Morris Minor 1000，對於每一位有咁上下
「牌齡」的車迷來說，沒有人會對它陌生。原來早於
六、七十年代，香港作為英國殖民地，英國車享有稅務優惠，因此價錢相宜、體積
細、慳油兼實用的英國車，深受大眾歡迎，當中以「磨地雞」Austin 1300 和「咪摩仔」
Morris Minor 1000 所佔的比例最多。與此同時，當年的教車師傅，部分亦以 Minor
1000 作為教車座駕，除了因它在市場普及，其泊位靈活亦是其中一個因素，當年
不少女士學車，亦指定要學「摩利士」，所以 Minor 1000 亦有「學神車」稱號。

至於我呢，在學神年代，英國車熱潮已經過去了，日本車冒起，當年所駕駛的
已是豐田小福星了，不過 Minor 1000 對我來說，是我重要的童年回憶。記得當年只有
幾歲，是我人生第一次，亦是唯一一次坐父親駕駛的 Minor 1000，到鯉魚門軍營，
即現時的鯉魚門渡假村內，遊車河去。雖然印象已經模糊，但 Morris 的樣子仍然不時
在腦海浮現。

破百萬紀錄

Minor 1000 在 1956 年正式投產，在整個 Morris Minor 車系中屬於第三代，亦
是最後一代。第一代的 Morris Minor MM 在 1948 年推出，第二代 Morris Minor
Series II 則於 1952 年面世，至於為何第三代不跟隨上一代而叫做 Minor Series III？
原因很簡單，因為推出第三代時，引擎的排氣量從原有的 803cc，改為 948cc，所以
索性取其型號為 Minor 1000，同時亦代表其引擎容積，是當時英國 BMC (British
Motor Company) 集團常用的做法。到 1961 年 Morris 憑 Minor 1000 創造了奇蹟，
以累積銷量衝破了百萬大關，成為首款售出超過一百萬台的英國車。

隨後，車系在 1962 年進行一次小改款，車廂設備升級，同時改用馬力更大的
1,098cc A Series 引擎，雖然排氣量提升，但仍然維持 Minor 1000 這個名字，避免與
姊妹車「磨地雞」的 Morris 1100 名字混淆，並一直採用至 1972 年車系完結。以累積
銷量計算，單是 Minor 1000 這代，合共售



RETRO // MORRIS MINOR 1000 CABRIOLET & TRAVELLER



SPECS

● 引擎：直4汽缸 ● 氣門操作：OHV，每汽缸2氣門 ● 排氣量：1,098cc ● 最大馬力：48bhp/5,100rpm ● 峰值扭矩：8.3kgm/2,500rpm ● 缸徑 x 衝程：64.6mm x 83.7mm ● 壓縮比：8.5:1 ● 驅動形式：前置引擎，後輪推動 ● 波箱：4前速手排 ● 懸掛：前~A搖臂 / 後~硬軸式配葉片彈簧 ● 制動：前/後~鼓式 ● 輪胎：前/後~175/70R14 ● 車身長 x 闊 x 高：3,760 x 1,550 x 1,520mm (3,785 x 1,549 x 1,537mm) ● 前後軸軸距：2,180mm (2,184mm) ● 重量：766kg (797kg) ● 查詢：Car City Motor Ltd. / 2893 6126



出接近八十五萬輛，是三代之中最暢銷的一部。

眼前這兩部 Morris Minor 1000，並不是常見的硬頂 Saloon 款式，而是一部 Cabriolet 開篷版及一部 Traveller 旅行版，均屬後期型，即配備了 1,098cc A Series 引擎版本，馬力 48bhp。

開篷版與旅行版

Minor 1000 Cabriolet 的開篷設計，有別於當年福士開篷甲蟲、開篷 Mini 及 MGB 般採用的全開放式設計，卻與 Citroen 2CV 或現代版 Fiat 500C 的「罐頭頂」形式有點相似，即打開軟篷之後，由 A 柱到 C 柱仍保留了部分的车身框架，感覺上較全開放式安全。外面望過去，Minor 100 的身形不算龐大，但坐進去卻是感覺異常闊落，比 Mini 或「磨地雞」舒服，特別是前座首飾箱的位置較高，就算一個六呎高的巨人，都不會出現頂膝的情況。擋風玻璃面積細，而且傾斜角度不大，再加上門窗框架和 A、B 柱頗幼，所以開篷後的 Minor 1000，無論是前座或後座，開揚感都是一流的，不比任何一部全開式開篷車遜色。

至於另一部旅行版 Minor 1000 Traveller，只看車尾，一時間難以與 Morris Mini Traveller 或 Mini Traveller 分辨開來，大家同樣在 B 柱打後框上原木圍邊，當然只要細心留意，Minor 的圓拱沙板是向外拋的，車尾兩扇車門設計得較為挺直，車頂亦比

Mini 高大和圓渾得多。Minor Traveller 是 Minor 車系之中最實用的一部，從車尾開啟一對對開式車門，間格與 Mini 的 Traveller 相似，只是 Minor 在行李艙地台上多了一層暗格，用作收藏後備輪胎、拆胎工具及汽車電池之用。要存放兩三個大型行李篋，沒問題。

遇上知音人

拍攝當日，我們在油麻地果欄附近，除被一班老、中、青三代的街坊包圍之外，還遇上了一位上了年紀的阿叔，目瞪口呆地駐足欣賞兩部 Cabriolet 和 Traveller，為時超過五分鐘，他的眼神告訴我，年輕時他們必定交過一手。我上前旁敲側擊，果然，他在七十年代初學車的時候，駕駛的便是一部硬頂版本 Minor 1000，至於 Cabriolet 和 Traveller，他說在當年是非常罕見的，特別是 Traveller，真車是今次才第一次見，估不到四十多年後，它們仍然保持得有如一部新車。

談起這部「咪嗰仔」，這路人甲更是滔滔不絕，大讚當年的英國車仔好好玩，車身細，掙起彎來非常靈活，不過當他有能力買車的時候，最終卻沒有選擇它，反而揀了一部 998cc Mini Cooper S，他笑言：「年輕時血氣方剛嘛！咪嗰仔太斯文了！」A

