

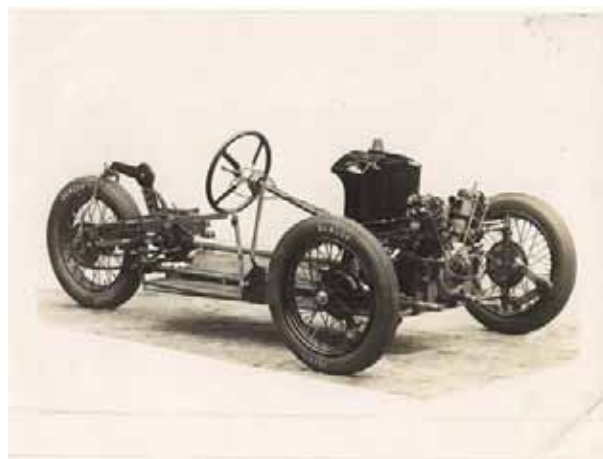
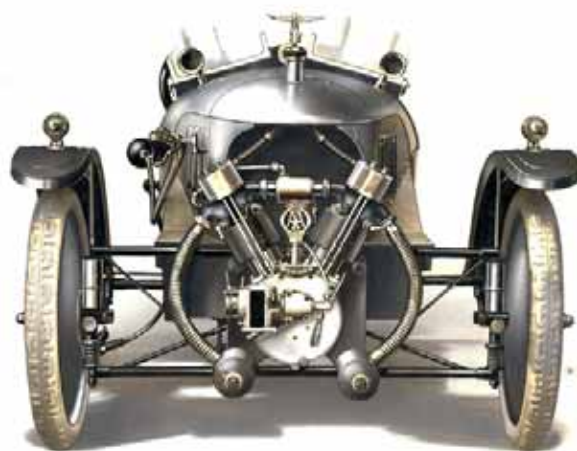
TRE RUOTE E TRE GENERAZIONI

È passato un secolo da quando Henry Frederick Stanley Morgan ha costruito la sua prima automobile – Oggi è Charles a dirigere l'azienda che è sempre appartenuta alla famiglia inglese – Nel 1936 la prima auto a 4 ruote

di Luca Gastaldi

Quello attuale non è un gran bel momento per l'industria automobilistica. Anche i colossi crollano. Ma momenti come questo ce ne sono già stati. E altri giganti dai piedi d'argilla sono già crollati. La storia automobilistica, in oltre un secolo di lungo e non sempre facile cammino, ha visto un vortice di fabbriche nascere, svilupparsi anche in maniera importante e poi scomparire a causa di perdite finanziarie da capogiro. Pensiamo alle grandi "sorelle" americane, pensiamo al nuovo che avanza prepotente dalla Cina e chi in Cina vorrebbe trovare fortuna. E pensiamo poi ad un piccolo costruttore inglese – conosciuto però in tutto il mondo – che da cento anni vive, produce, vende, entusiasma e fa sognare migliaia di appassionati. Risponde al nome di Morgan Motor Company. E dietro a questa denominazione ci sono tre uomini, nonno figlio e nipote, che non hanno mai perso di vista i valori-cardine dell'azienda. Henry Frederick Stanley (detto Harry), Peter e Charles: sono loro che hanno creato il mito. Il loro piccolo, grande segreto lo ha svelato tempo fa Peter, in un "talk show" (per dirla all'inglese) televisivo. Qualcuno prodigava consigli su come poter sviluppare la sua azienda. Magari investendo sulla tecnologia od ottimizzando alcuni processi produttivi. Ad ogni osservazione Peter Morgan domandava "perché?". Perché sviluppare le linee di montaggio? Per migliorare la produzione. Perché migliorare la produzione? Per poter costruire più vetture. Perché costruire più vetture? Per fare più soldi. Perché voler fare più soldi? "Ho il denaro per me e la mia famiglia – così ha svelato la sua filosofia Peter Morgan – pago regolarmente i miei dipendenti, i clienti sono soddisfatti. Perché volere a tutti i costi sempre di più, sempre di più?". È tanto semplice. Tutte le fiabe per bambini insegnano che essere avidi non porta a buoni risultati. Ecco, quindi, che a Malvern Link (piccolo paese nel Worcestershire, in Inghilterra) ancora oggi lavorano senza sosta 150 persone per sfornare ogni anno più di 3000 nuove Morgan.

In questa stessa cittadina (conosciuta anche per le sue terme) il 20 maggio 1905 è iniziata l'avventura di Henry Frederick Stanley, che installa il primo "Morgan & Co's Garage". Ma chi è Harry Morgan? Cosa ha fatto fino a quel momento? HSF nasce l'11 agosto 1881 a Moreton Jeffries, figlio del vicario Henry George e di Florence. Il giovane Harry svela presto una



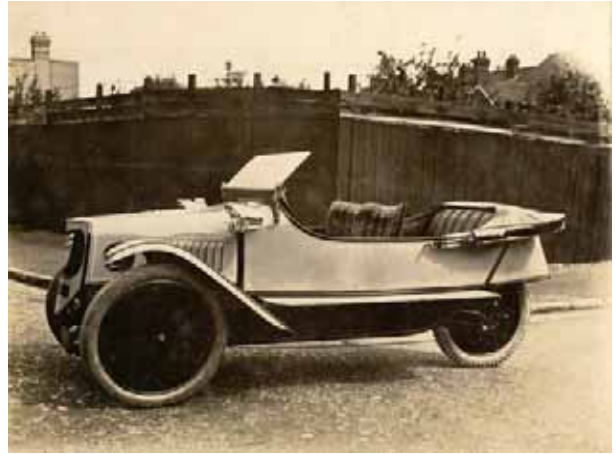
grande passione per la meccanica, che lo porta al suo primo impiego nella Great Western Union Railway di Swindon, la grande e rinomata fabbrica impegnata nel settore ferroviario. L'esperienza di Harry Morgan alla GWR dura dal 1901 alla fine del 1904.

L'anno successivo il padre lo aiuta prestandogli le 4.000 Sterline necessarie ad aprire il suo garage di Malvern Link, affacciato sulla trafficata Worcester Road. Harry Morgan vende, ripara e noleggia automobili, specialmente Darracq, Wolseley e Siddeley, e presto predispone i primi mezzi per il trasporto pubblico che collegano la stazione ferroviaria con il centro della città. Morgan è un talento tecnico, ma anche nel commercio si dimostra capace e lungimirante. Ma vuole qualcosa di più. Vuole un'auto tutta sua, creata dal suo ingegno e dalle sue mani. Nel 1909, finalmente, Harry Morgan inizia a progettare e costruire il suo sogno, con la collaborazione di William John Stephenson-Peach, professore del Malvern College che già aveva avuto esperienze di veicoli leggeri quando ancora insegnava alla Repton School nei primi anni del '900.

Economia e facilità di utilizzo sono le due regole di Morgan, che lo portano a concentrarsi su un veicolo a tre ruote. Si chiamerà Runabout, avrà telaio tubolare, sterzo a leva e come primo motore un Peugeot bicilindrico a V. I freni sono sulle ruote anteriori e le sospensioni sono tutte indipendenti. La produzione della Morgan Runabout inizia nell'estate del 1909 per terminare alla fine dello stesso anno. Morgan la presenta poi all'Olympia Motor Cycle Show di Londra nel novembre 1910. Nel frattempo ne deposita anche il brevetto, ufficializzato il 17 agosto 1911.

Il piccolo Runabout si evolve da monoposto a biposto, lo sterzo passa dalla leva al volante, Harry Morgan partecipa a numerose competizioni per dimostrare la validità del mezzo. L'espansione dell'azienda è abbastanza rapida. I tricicli come il Runabout hanno sempre maggiori consensi, nel garage di Malvern Link la produzione aumenta, tanto da spingere Harry Morgan ad acquistare una nuova struttura. È poco distante da Worcester Road, in Pickersleigh Road. Viene inaugurata nell'autunno del 1914 e qui vengono verniciate le carrozzerie, unite agli chassis, completate di alcuni accessori e rimandate in Worcester Road per le consegne ai clienti. Negli anni Trenta la produzione Morgan si sposterà interamente in Pickersleigh Road.

Nel 1915 il Runabout è disponibile nelle versioni Grand Prix, Sporting e De Luxe. Al termine della guerra, il 3 novembre 1919, nasce Peter. È l'ultimo dei figli di Harry e Ruth Morgan, insieme alle femmine Sylvia, Stella, Brenda e Bobbie. Nello stesso mese, all'Olympia di Londra, vengono presentati due nuovi modelli: la Aero (evoluzione della Grand Prix) e la Family a quattro posti. Una leggenda vuole che il nome Aero derivi da una speciale versione della Grand Prix allestita nel 1917 per il celebre pilota aeronautico Albert Ball. Insieme ai motori JAP sono ora disponibili



anche quelli di marca MAG.

Alla fine del 1927 nasce la Super Sport Aero, più potente e con carrozzeria più raffinata, sulla quale nel '32 si monta per la prima volta un cambio a tre marce con retromarcia. E' del 1934 un'ulteriore evoluzione delle "cyclecars" a tre ruote di marca Morgan. La F-Type ha un motore Ford 4 cilindri in linea a valvole laterali ed è disponibile in 3 versioni: F2 a due posti, F4 a quattro posti ed F-Super, più sportiva. Due anni più tardi, nel 1936, nasce la prima Morgan a quattro ruote: la 4/4.

Inizialmente monta un motore 4 cilindri Coventry Climax da 1122 cm³, poi una unità Standard Special a valvole in testa ed infine un Ford simile a quello utilizzato sul modello F-Type. Le versioni sono tre, 2 e 4 posti e drophead coupé.

Al termine della seconda guerra mondiale, Morgan vede il debutto della "seconda generazione": Peter entra nell'azienda di famiglia.

Per dare un nuovo impulso alle vendite, alla 4/4 si affianca la +4, più grande e con motore Standard Vanguard da 2 litri.

Nel 1952, dopo oltre quarant'anni di onorata carriera, cessa la produzione delle vetture Morgan a 3 ruote. Due anni dopo si rinnova il design della Morgan, che adotta il frontale che per tutti gli anni a seguire caratterizzerà queste sportive inglesi.

Harry Morgan muore il 15 giugno 1959, ma già dal 1957 Peter è amministratore delegato della fabbrica. Per contrastare un calo delle vendite, nel 1964 introduce la Plus 4 Plus. E' una coupé con carrozzeria interamente in vetroresina allestita su telaio della Plus 4. La linea è originale, ma l'abitacolo è molto angusto, rumoroso e caldo. E la Plus 4 Plus non ha successo. Sono solo 26 gli esemplari venduti e uno di questi viene gelosamente conservato in Pickersleigh Road.

Miglior fortuna, invece, per la Plus 8 del 1968, dotata di motore Rover 2500 V8 e con telaio e carrozzeria praticamente identica alla piccola +4.

Ed eccoci alla terza generazione del clan Morgan. Charles nasce nel luglio 1951. A 34 anni affianca il padre in azienda ed insieme entrano nel nuovo millennio. Il passaggio definitivo delle "consegne" avviene nel 1999. Il primo risultato della nuova gestione è la vettura Aero 8 presentata al Salone di Ginevra del 2000.

Nel 2003, pochi mesi dopo la demolizione definitiva dei fabbricati di Worcester Road - dove tutta la storia del Morgan's Garage è iniziata, anche Peter muore. Ed ora non resta che aspettare la quarta successione.



QUATTRO CILINDRI E QUATTRO RUOTE

Nella metà degli anni Trenta lo sviluppo dell'automobile ha già fatto grandi passi avanti. I fortunati veicoli a tre ruote di Harry Morgan cominciano a risentire di un drastico calo nelle vendite e così, nel 1936, la F-type scopre l'asse posteriore a due ruote ed un motore Ford 4 cilindri a valvole laterali. Il nome della nuova vettura Morgan è 4/4, in onore alle quattro ruote e ai quattro cilindri del propulsore. Nello stesso anno la Morgan 4/4 appare ai Saloni di Londra e Parigi nella versione due posti, seguita un anno dopo da quella a quattro e, nel 1938, dalla drop head coupé.

John Black, tecnico della Standard Motor Company che era già stato impegnato con le Morgan a 3 ruote, suggerisce a Harry Morgan l'utilizzo di motori Standard sulle 4/4. Nello specifico si tratta di un 4 cilindri a valvole in testa da 1.267 cm³. Insieme al cambio ed all'asse posteriore di marca Moss, questo motore sostituisce il Coventry Climax da 1.122 cm³ e verrà utilizzato fino al 1947.

Nel 1950 debutta la Plus 4 con motore Vanguard 4 cilindri valvole in testa da 2.088 cm³ e due versioni: drophead coupé e quattro posti. Rispetto alla precedente 4/4, la Plus è più larga, ha un cofano motore più lungo con radiatore più basso. Nel 1952 la Plus 4 gode di un primo "lifting": i fari anteriori sono incorporati nella carrozzeria tra cofano e parafanghi, il radiatore diventa curvo e rimane una sola ruota di scorta (al posto delle due montate in precedenza) "affogata" nella parte posteriore della vettura.

Un ulteriore passo avanti si ha nel 1954, quando la Plus adotta il motore Standard (1.991 cm³ e 90 CV) già utilizzato sulla Triumph TR2 ed i freni a disco sulle ruote anteriori. L'evoluzione meccanica successiva consiste nell'utilizzo del motore 2.138 cm³ e 105 CV che equipaggia anche la Triumph TR4. All'inizio degli anni Sessanta inizia poi la collaborazione con la Ford che fornisce i suoi motori 1.500 e in seguito 1.600 cm³. Nel 1985 nasce anche la collaborazione con la Fiat, dalla quale acquista i motori quattro cilindri da 2.000 cm³ ad iniezione.

Oggi la Plus 4 è ancora in produzione nei capannoni di Malvern Link. La meccanica è Ford, con due motori 4 cilindri, da 1.600 e 2.000 cm³ (110 e 145 CV), ed un V6 da 3.000 cm³ e 204 CV.