



A MORGAN MÚLTJA, JELENE ÉS JÖVŐJE

Klasszikusok pop ritmusban



Melyik az az autógyár, amelyben asztalos részleg működik, és ahol szárított kőrifa gerendák találhatóak a raktárban? Melyik az a márka, amelyet a legjobban kedvelnek az angolok? Természetesen a Morgan.



Izgalmas sikertörténet a csöppnyi autógyáré, amely olyan szigetországi vállalat, amely 100 év után is működik, nincs külföldi tulajdonban és ügyvezetői székében az alapító utódja ül. A hagyományos járműveik mellett, ezért kedvelik annyira az angolok.

Hogy még érthetőbb legyen a rajongás, vissza kell tekinteni a múltba. A hajdani Brit Birodalom a Föld valaha létezett legnagyobb gyarmattartó birodalma volt. Nagyságát legjobban jellemzi az az 1900-as évek elején használt mondás, miszerint „az ország, ahol a nap soha nem nyugszik le”. Anglia az autóversenyzés őshazája, és az autógyártásban is mindig élen járt, jó márkákkal, különleges járművekkel. Ám változnak az idők, mára megváltozott a helyzet a gyarmatok és a legendás angol márkák területén is. Megjelentek a külföldiek, a Honda, a Nissan, a Toyota, melyek a szigetországi üzemekből látják el az öreg kontinens autókkal. A hazai márkák tulajdonviszonyai a következőképpen festenek: a remek sportkocsikat készítő MG gyártósorai a márkanévvel együtt kínai kézbe kerültek, de szerencsére értékesítenek az őshazában MG autókát. Az eladás előtt a MG együtt



A Morgan márka még mindig családi kézben van, az alapító Henry Fredrick Stanley Morgan 1959-es halála után, Peter Morgan vette át a stafétabotot, Peter 2003-ban távozott az élők sorából. Azóta Charles Morgan határozza meg a legendás márka jövőbeli terveit, formáit.

tevékenykedett a Roverrel, ma Kínában készítenek Rover alapú járműveket. A Mini a BMW tulajdonában virágzik, a bajor vállalat birtokolja a kiváló múltú, de autókát régóta nem gyártó Riley és a Triumph márkanéveket. A koronaékszerek, a sokáig azonos műszaki alapokon nyugvó Rolls-Royce és Bentley különvált, a sportos Bentley maradt a Crew-i gyárban, a Rolls-Royce pedig átköltözött egy teljesen új építésű üzembe, Goodwoodba. Mindkét, ultraluxus autók gyártó, patinás márka sikere töretlen, hála a németeknek, mert a Rolls-Royce a BMW kezében van, a Bentley pedig a Volkswagen birodalmat erősíti. A James Bond szolgálati autóját szállító Aston Martinnál a legfrissebb a változás: tavaly év végén, az indiai Mahindra előtt, az olasz PE befektetői csoport szerezte meg a márka fölötti irányítást, nagy valószínűséggel együtt fognak működni a Mercedes-Benz-zel, így a korszerű motorok, és a kiváló technikai háttér is biztosítva lesz. A másik két ízig-vérig Made in England márkanév a Jaguar és a Land Rover. Ezek is, talán létezésük legjobb formájában vannak, egyre jobb és izgalmasabb autókcal kápráztatják el a piacot, az





A Morgan dolgozik a következő modelljein, az egyik a 2010-ben bemutatott Eva GT, amely 1250 kilós, alumínium karosszériás kupé, amelyben 306 lóerős, hathengeres BMW turbómotor duruzsol. A 2014-ben szériagyártásba kerülő jármű 273-at megy és 4,5 másodperc alatt gyorsul százra. Ezen kívül készítettek elektromos Morgant és más környezetbarát kísérleti járművet is.

indiai Tata konszern tette sikeresé a két ikonikus márkát... JLR betűkkel rövidítik a közös vállalatot, a közeljövőben indítanak gyártóüzemet Szaúd-Arábiában, Kínában és Indában, szóval terjeszkednek. A nagy brit nevekből ezek maradtak életben és a Morgan. A gyár, egy 2009-es adat szerint, 163 fővel dolgozik, a gyártás ügyesebb szervezésének köszönhetően a korábbi években előforduló tízéves várólista manapság egy év körüli rövidült. Míg 2007-ben például 640 darab autót készítettek, addig most az átlag 700 körül van évente. Az autók vázának alapanyagaként még mindig megtalálható a kőrisfa, de hogy a szigorú törésvizsgéteket teljesíteni tudják, már sok alumíniumot használnak. A siker a hagyományokhoz való ragaszkodásnak és a különleges autóknak köszönhető.

Morgan sztorija 1881 augusztusában indult, mikor megszületett Henry Frederick Stanley Morgan, akit autós berkekben egyszerűen – a keresztnévei kezdőbetűi után – HSF-nek

hívtak. A mérnöki szakmát egy gyakorlati mérnöki tudományokat oktató iskolában tanulta, utána a vasút szolgálatába állt.

Első autózása igen kalandosra sikerült, egy lejtős szakaszon nem tudta uralni a három lóerős Benz autót és 28 font kárt okozott benne. Az apja megvette fiának a vasútállomás közeli Chesnut Villát, aminek elején több garázs volt. Családi, baráti segítséggel vállalkozást indított, amiben autókat árult és elindította buszjáratát, majd 1906-ban megvásárolta a worcesteri garázst. Itt készítette el első saját járművét, aminek a receptje a következőkből állt: erőteljes motorkerékpár motor, nagyon egyszerű erőátvitel, könnyű váz és karosszéria, mindez három keréken. A prototípus 1909-re állt össze, a Morgan Runabout csövázat kapott, amibe hét lóerős, kéthengeres Peugeot motor került és jött a nagyon egyszerű karosszériaborítás. Az angol sportkocsokra jellemző könnyű



A Morgan sem hagyhatja figyelmen kívül a világ legjobban fejlődő autópiacát, Kínát. Nemrégiben nyitottak szalon a Föld legnagyobb városában, a harmincmillióshanghajban. A belváros legjobb helyén tartottak bemutatót és nyitották meg a szalonjukat. A kínai elit kedveli a minőségi, kézi munkával készített különleges járműveket.

Az 1933-as esztendőben indult a Forddal való kapcsolat, ekkor került be a motorházba az amerikai márká négyhengerese. Ezzel már jobban ment a négyülékes és a teherszállító kivitel. Bár a II. világháború után Angliában is kezdték elveszteni a népszerűségüket a háromkerékű autók, a gyártás azért folytatódott, az utolsó Runabout 1953-ban hagyta el a gyárat. Ám a háromkerékű sztori közel hatvan évvel a búcsú után ismét folytatódott.

1936 fordulópont volt a márka életében, ekkor kezdték el tesztelni a Morgan 4/4 prototípusát. A számok utaltak a hengerek és a kerekek számára, az újdonságot párizsi és londoni kiállításokon mutatták be.

Az alapot a háromkerékűnél lefektetett elvek jelentették, és itt került bevetésre a gőzöléssel hajlított kőrisfa, ami a konzerválást követően hosszú évtizedekig ellátta a váz szerepét. Ezzel a típussal indultak el először a világ leghíresebb hosszú távú autóversenyén, a Le Mans-i 24 órás. Az első startja volt ezen a versenyen a 25 éves Prudence Fawcett kisaszonynak is, aki váltótársával az összetettben a 13. helyet szerezte meg, 1939-ben két hellyel hátrébb és a kategória második helyén ért be az autó, a korábbi másodpilóta Geoff White vezetésével.

súly és erős motor kombináció versenyképesé tette az utakon. A háromkerékű műfajban (cyclecar) a legjobb paraméterekkel a Morgan rendelkezett. A hivatalos bemutató 1910 novemberében történt, a Londonban tartott Olympia Motor Show-n, ahol az egyszemélyes háromkerékű zajos sikert aratott. A négy és nyolc lóerős motorokkal kapható masina szó szerint is versenyképes volt, különféle túra, megbízhatósági és gyorsasági viadalokon sorra nyerte az érmekeket, olyan kultikus helyen is győzedelmeskedett, mint Brooklands, ami a világ legelső épített versenypályája (1907).

A következő évi Olympia Show-n már a kétülékes verziót mutatták be. A Runabout népszerűségéről annyit, hogy Mr. Burbridge, a londoni Harrods luxusáruház vezetője azzal kereste fel Morgant, hogy világhírű üzletének kirakatába szeretné kiállíttatni a háromkerékűt. Ezzel Morgan volt a legelső jármű a Harrods legendás kirakatában. Mindezen felül a luxusáruház lett az első kereskedőjük, és egyedi Harrods karosszériát is készítettek nekik! (A Morgan csak a mozgó vázat szállította, más építette rá a külsőt. Ez a módszer a II. világháborúig működött az autóiparban.) A technika odáig fejlődött, hogy a kétsebességes váltóval (gyors és nagyon gyors fokozat) felszerelt gép a maga műfajában szinte minden versenyt megnyert, pl. több mint két perces előnnyel nyerte a brooklandsi viadalt. 24 aranyérmét nyertek a Morgan háromkerékű járművei. Közben a választék is bővült, kijött a négyülékes, az áruszállító verzió, az alapot a *Standard Runabout* képezte, a luxust a *DeLuxe*, a *Family* a négyülékes volt. Jött az *Aero*, amely egy versenygépnél az utcai kivitele volt, ez áramvonalas és sportos külsejével hódított. A kedveltséget mutatja, hogy 1919 októberében átadták az új gyárat, később licenc alapján gyártották Franciaországban és forgalmazták Egyiptomban is a háromkerékűeket. A sportsikerekről annyit, hogy Gwenda Stewart sebességi világrekordot állított fel a Párizs déli részén lévő Monthlery pályán: a mérész hölgy 188,2 km/órás sebességgel száguldott! 1931-ben új váltó érkezett, amelyben már három fokozat és a rég várt hátramenet állt a sofőr rendelkezésére, ezeken felül a lánchajtás volt még az újdonság. (Addig a könnyű gép hátrahajtásával oldották meg a hátramenetet.)



A Morgan 4/4 az autópár egyik legnagyobb túlélője. 1955-ben kijött a 4/4 második szériája, és azóta a motor és a technika modernizálását követően folyamatosan ezzel a külsővel szerepel a kínálatban a kétüléses. Ma a Morgan választéka a következőképpen néz ki: az alapmodell a 110 lóerős *Morgan 4/4*, a kissé sportosabb *Plus 4* követi a sorban, majd jön a 280 lóerős *Roadster*, a sort a kétféle nyitott négyüléses zárja. A *Plus 8* a nyolchengeres motort jelenti, a Range Rover luxusterepjárókban duruzsoló 3,5, majd 3,9 literes motorokat használták, egy ideje a Plus 8-nál is a BMW 367 lóerős, 4,8 literes nyolchengeresét alkalmazzák, a bajor erőművel együtt érkeztek a korszerű kézi kapcsolású és automata sebességváltók. Ezzel már egy osztállyal fentebb is léptünk, a hasonló motorú *Aero Supersport* végsebessége 273 km/óra és 4,4 másodperc alatt éri el a százast. Az oldalról igen érdekesen mutató első lámpájú autónál már szilárd alumínium vázat használnak, ráadásul a karosszéria-elemek is az ezüstös könnyűfémekből készültek. A gyönyörűségnek létezik zárt kivitele is, *Aero Coupé* néven. A vevők egyedi igényeinek is eleget tudnak tenni, a karosszéria színválasztéka elég széles, közel ötven ezer szín közül lehet választani!

A következő típusnak a története sem mindennapi, mutatja a vevők hűségét, jó értelemben vett örültségét és nem utolsósorban a gazdagságát. A 2005-ös Genfi Autó-

A Morgan visszatért a sportkocsi versenyzésbe, a jubileumi évben (2009) indultak a szigetországi sportkocsi bajnokságban, ahol a hatalmas szárnyal felszerelt Morgan jól szerepelt. Érdekessége a dolognak, hogy a versenyautót fejlesztő és üzemeltető csapat francia, aminek a tulajdonosa két hajdani F1-es pilóta, Jacques Laffite és Jean-Pierre Jabouille!

szalonon mutatták be az *AeroMaxot*, a zárt tetős, felfordított csónakra hasonlító hátsórészszel készült egyetlen példányban legyártott különlegességet. Ezzel a Morgan megmutatta, hogy mit tud a formatervezésben. A megrendelő Prince Eric Sturdza, akinek munkahelye a genfi Banque Baring Brothers Sturdza. Az autós szaksajtó és a közönség fellelkesült a gyönyörűségen, és mindenki irigyelte a jó ízlésű bankárt. A nagy érdeklődésnek köszönhetően, az *AeroMax*-ból 2008 és 2010 között legyártottak egy száz darabos mini szériát. A 110 ezer fontos különleges tulajdonosai között a nagy sportkocsi rajongó Mr. Beant alakító Rowan Atkinson is megtalálható.

A sort a háromkerekűvel zárjuk. A hagyománytisztelő márka elkezdte újra gyártani azt a gépet, amivel minden kezdődött. Az USA-ban motorkerékpárként forgalomba helyezett kétülésesben természetesen Harley-Davidson blokk található (Screaming Eagle V2), amely 115 lóerővel viszi előre a kétülést. A világ Észak-Amerikán kívüli részén S & S motort használnak, amely 96 km/órás sebességre 4,5 másodperc alatt gyorsítja fel a többféle színben és jó pár dekorációval elérhető 25 ezer fontos járművet. A másik háromkerekű, a tehetősek gyermekek játékszerre, ami szó szerint értendő, mert pedálos autóként kapható az első modell!

Benedek Attila



Kiváló minőségű termelői mézek.

Vegyes* és Akácméz* folyamatos ellátásának biztosítása.
Élelmiszeripari gyártók kiszolgálása.
4 | 20 | 25 | 27 | 45 | 175 | 300 kg-os
vagy igény szerinti kiszerezésben.

Keressen bennünket elérhetőségeinken:
BioNectar Kft. | 8000-Székesfehérvár, Rimaszombati u. 6.
info@bionectar.hu | www.bionectar.hu

* Mézeink élelmiszervizsgáló laboratóriumi jegyzőkönyvvel rendelkeznek.