



▲ Morgan Three Wheeler, anni '30.



▲ Morgan Three Wheeler durante l'Evento Klausenrennen. © Foto: Peter Ackermann



# MORGAN

**Un vero pezzo di Old England,  
ormai un mito centenario**



► In questo 2009 costellato di anniversari di grandi case automobilistiche, vedi Bugatti, Audi e presto anche la gloriosa Alfa Romeo della quale ci occuperemo prossimamente, proponiamo in questo numero la cosa più anacronistica e strana che circoli su quattro ruote, anzi dapprima addirittura su tre ruote.

► Mentre tutte le più gloriose marche inglesi, vedi Rolls Royce, Bentley, Lotus, Austin, MG, Aston Martin, Healey, Sunbeam e Jaguar sono scomparse, vendute o svendute, a gruppi stranieri, la Morgan sopravvive rimanendo l'unico costruttore totalmente British.

► È pur vero che si tratta di una nicchia molto piccola nel panorama automobilistico e che le vetture sono prodotte con procedimenti assolutamente obsoleti, dove la manualità degli artigiani e la perizia dei collaboratori, vengono valorizzate come agli inizi della produzione. Sembra che, alla consegna di un nuovo veicolo, ci sia una certificazione autografata da coloro che hanno contribuito alle fasi di montaggio. A Malvern Link, i robot non esistono proprio. La Morgan o Moggie come viene affettuosamente chiamata, è una filosofia di vita, vita all'aperto nelle vaste campagne inglesi con i capelli al vento e incuranti del freddo o della pioggia, che solo i britannici sanno vivere così intensamente. Del resto i tempi di attesa sono nell'ordine dei 5 mesi e il prezzo non è esattamente alla portata di tutti. Resta comunque una cosa tipicamente British, che di più non si può, come il te, le cabine del telefono rosse, i bus doppiodecker londinesi.

► La storia della Morgan inizia nel 1909 con la produzione di veicoli a 3 ruote, aperti, a due posti e con il motore Peugeot dapprima e Jap poi, con potenze fino a 7

HP a 2 tempi, raffreddamento ad aria, sospeso davanti all'asse anteriore. Sembra che questa strana distribuzione dei pesi, sia l'artefice dell'ottima tenuta di strada di queste vetture. Bisogna dire che non erano molte le case automobilistiche che producevano auto a 3 ruote, mentre in precedenza moltissimi costruttori ci avevano provato con delle motociclette con 2 ruote basculanti all'avantreno, le antenate di quelle che circolano oggi.

► La prima Morgan, fu presentata all'Olimpia Motor Show nel 1910. Nessuna vettura dell'epoca. In questa categoria, aveva prestazioni e tenuta di strada simili e il nome di questa piccola azienda, cominciò a essere conosciuto nei ceti medio alti della popolazione inglese.

**Popolarità** ► Il successo commerciale fu comunque eccezionale per l'epoca. Molta popolarità arrivava dalle numerose corse Club che si svolgevano settimanalmente sui numerosi circuiti. Anche questi tricicli, come venivano chiamate con sufficienza dagli europei, per gli inglesi erano un modo per distinguersi da tutti gli altri. La produzione, negli Anni Venti, raggiungeva le 50 vetture a settimana, un successo incredibile dovuto forse alle eccellenti prestazioni, al basso costo e ai consumi ridotti, parametro ancora prioritario ai giorni nostri.

► Ricordo di aver visto queste 3 ruote alla Vernasca Silver Flag e di averle trovate piuttosto buffe, con questo sedere a siluro con una sola ruota in mezzo e un avantreno a carreggiata molto larga. Il motore bicilindrico sospeso all'esterno davanti al radiatore. In salita però, le prestazioni erano sorprendenti e venivano buttate letteralmente nelle curve da piloti esperti, con velocità rilevanti e prestazioni superiori a vetture ben più potenti.

◀ Roadster Aero Super Sport 8.



► La Morgan passerà alle quattro ruote nel 1930. Con una 1100 Rounabout, proprio in quell'anno, una 4/4 batterà il record sull'ora a Brookland. ► Una parte del telaio delle vetture Morgan, era ed è a tutt'oggi, costruito in frassino lavorato da abili falegnami e già qui c'è motivo di essere perplessi. Ma sembra che questo genere di chassis, con l'ausilio di una sospensione indipendente brevettata dalla Morgan, offra un'elasticità dell'insieme fuori dal comune. ► Col passare del tempo, vengono poi aggiunte parti in acciaio al telaio e le carrozzerie saranno prodotte in alluminio. Senza però mai stravolgere la filosofia di base. ► Nel '38 e '39 vengono addirittura iscritte delle vetture alla celebre 24 Ore di Le Mans. In quest'ultima partecipazione la Morgan si classificò al 15° posto, un grande risultato vista la durezza della gara. ► Nel '62 altro grande successo a Le Mans, dove si ottiene la vittoria nella classe fino a 2000cc con i piloti Chris Lawrence-Richard Sheppard-Baron con una Plus 4 Super Sport, un successo inatteso almeno da parte degli europei che hanno sempre un po' snobbato questi eccentrici inglesi. Molte le partecipazioni Ai Rally, Montecarlo, R.A.C., Tour de France ecc, con comportamenti sempre dignitosi.

**Celebrità** ► Più avanti vengono poi messi in produzione altri modelli, per esempio la Plus 4 con motore 2 litri. La meccanica era presa di volta in volta da Coventry Climax, Standard, Triumph TR3, Ford Anglia a seconda della disponibilità. Anche i personaggi celebri furono sedotti dalla Morgan come Brigitte Bardot, Boris Vian, Mike Jagger e tra i più recenti, Rowan Atkinson, Mr. Bean, solo per citarne alcuni. Del resto, il fascino di questa Roadster, è diverso da quello di una MG, di una Austin Healey o di una Triumph TR 2 o 3. Queste ultime vetture sono accumulate da una scomodità cronica, dovuta a sedili spartani, e posizioni di guida faticose, mentre gli interni della Morgan sono curati con sedili abbastanza comodi, in pelle di qualità, anche se le sospensioni sono piuttosto rigide, secondo la filosofia morganista.

► Anche qualche versione chiusa ha visto la luce a Malvern, come la Plus 4 Plus, piuttosto originale e anche qualche esperimento di cabriolet a 4 posti. Poi dopo anni di vetture motorizzate a 4 cilindri, la casa di Malvern Link (Worcestershire), decide di fare il salto di qualità, montando un motore V8 Rover da 3500 cc e con circa 200 HP in un nuovo telaio, sempre caratterizzato dalla struttura in legno e rinforzi in acciaio, ma ovviamente più adatto all'aumento di potenza. Spuntano anche le ruote in lega leggera che danno alla Morgan un aspetto più moderno. ► La Morgan Plus 8 vede la luce nel '68 e sorprende anche i puristi della marca. Sono andato a spulciare nel mio archivio alcune

recensioni dell'epoca. Per alcuni era un controsenso montare un motore V8 di quella potenza su un telaio concepito negli Anni Trenta e parecchi giornalisti che testarono la vettura, dissero chiaramente che si trattava di un'auto anacronistica e pericolosa, mentre altri la trovavano affascinante proprio per questo compromesso tra vecchio e nuovo. Anche un'inchiesta del '69, tra i pochi possessori della Plus 8 (tempi di consegna fino ad un



▲ Morgan coupé del 1965.

anno), ce ne furono alcuni, che dopo qualche grosso spavento, se ne sono sbarazzati subito, mentre altri ne decantavano le qualità ed effettivamente la vettura aveva un fascino particolare pur essendo difficile da tenere in strada. ► La Morgan comunque continuò con la produzione di questo modello, non senza apportare miglioramenti significativi al progetto iniziale.

**Sfide future** ► Siccome l'appetito vien mangiando, vennero di volta in volta, aumentate le cilindrata fino al 4500cc del '98. Ebbene sì, avete letto bene, questo modello è stato prodotto fino al 1998! Di che restare allibiti in un mercato che in 30 anni è cambiato completamente. Poi figuriamoci se era già pericolosa e costosissima, tanto da far scrivere all'autorevole



▲ Una spider inconsueta.

«Motor Classic and Sport Cars»: «Comprare una Morgan V8 può diventare un'espensive mistake», nel '69, figuriamoci l'ultima versione. A proposito, oltre ad attendere la Plus 8 da uno a due anni, bisognava sborsare cifre che superavano i 100'000 franchi. Ah questi inglesi, non solo vanno contromano, ma anche controcorrente. ► Oggi tuttavia, la Morgan Motor Company, si è lanciata in sfide ben più difficili sia come scelte tecniche, sia con l'avventura nelle competizioni ufficiali con vetture che hanno poco in comune con le vecchie roadster. Anzi proprio al contrario di ciò che era la vecchia filosofia della casa di Malvern. Ma dietro è spuntata la BMW con la sua possente e moderna meccanica.

► L'ultimo prodotto, presentato anche a Ginevra, si chiama Roadster Aero Super Sport 8, motorizzata con un V8 BMW di 330 CV e 4500 cc. È uno strano miscuglio di linee tra antico e moderno, secondo alcuni stilisti, un vero guazzabuglio, ma come in tutte le cose così eccentriche, gli estimatori non mancano. Rimane comunque una storia affascinante e sorprendente, quella della piccola Morgan, sopravvissuta finora all'invasione straniera nel settore auto inglese. Buon anniversario, Morgan.

A cura di Eros Pellanda



▼ La mitica Morgan Plus 4.