

100 LET ANGLEŠKIH VOZIL MORGAN

Viri: Po Internetu, Beaulieu Museum, New Hampshire, UK
British Heritage Museum, UK

Priredil in prevedel: Vladimir Perkič

Leto 1909 se smatra za rojstno leto Morgan športnih avtomobilov. Bilo je v letu 1909, ko je Harry F.S. Morgan izdelal prvi enosedežni tricikel, predvsem zaradi veselja do izdelave in vožnje z lastnim vozilom. V letu 1908 se je lotil izdelave vozila v delavnicah v »Malvern Colege«, kjer so bili pogoji dela in strojno oprema najboljše v tej angleški pokrajini. Imel je tudi prijatelje, ki so to omogočili in ga podprli. Nabavil je Peugeotov 2 cilindrski pogonski »V« agregat z močjo 7hp *, s katerim je nameraval prvotno izdelati dvokolo. Ker so bile tovrstni agregati kot nalašč za pogon lahkih avtomobilov imenovanih »cyclecar«, ki so se v tem času rojevali, se je odločil za izdelavo lahkega enosedežnega tricikla.

Nosilno šasija je bila izdelana iz cevi, celotna cevna konstrukcija pa je bila zelo napredno izvedena in cevi spojene med seboj s trdim spajkanjem. Glavna nosilna cev povezuje sprednji in zadnji del vozila, na sprednji strani pa je povezana z dvema prečnima nosilcema, kjer je bil vpet Peugeotov pogonski agregat. Med prečnima nosilcema na vsaki strani pa je vpeto kolo preko vmesnih vzmeti, kar je predstavljalo najnaprednejše neodvisno vzmetenje sprednjih koles med dvema prečnima nosilcema prednje preme, princip, katerega uporabljajo pri vozilih Morgan še danes. To izvedba je bila tudi patentirana leta 1910.

Pogonska os je speljana skozi glavno cev do zadnjega dela, kjer se nahajata dve objemne sklopke in dva verižnika, vsak par za eno od prestav - brez vzratne prestave, predstavlja pogonski sistem. Zavora se nahaja na nasprotni strani zadnjega kolesa in je povezana preko dveh vzvodov, eden od obeh na nožno, drugi pa na ročno. Krmilo se upravlja preko ročice ob enojnem sedežu, karoserije pa prototip tricikla ni imel.

Prototip enosedežnega tricikla in Charles Morgan, ustanoviteljev vnuk in trenutni upravljalec podjetja. Fotografija je nastala letos, ob praznovanju 100. obletnice v Malvern-u.



Ko so Morganovi kolegi videli prototip, so bili izjemno navdušeni nad konstrukcijo, saj je vozilo med prvimi na otoku, imelo neodvisno vzmetenje spredaj in bilo je zaznamovano kot Morganovo: Imelo je namreč izredno ugodno razmerje moči in teže, 90 bhp na tono teže, vozilo je bilo takoj okvalificirano kot Morganovo športno vozilo.

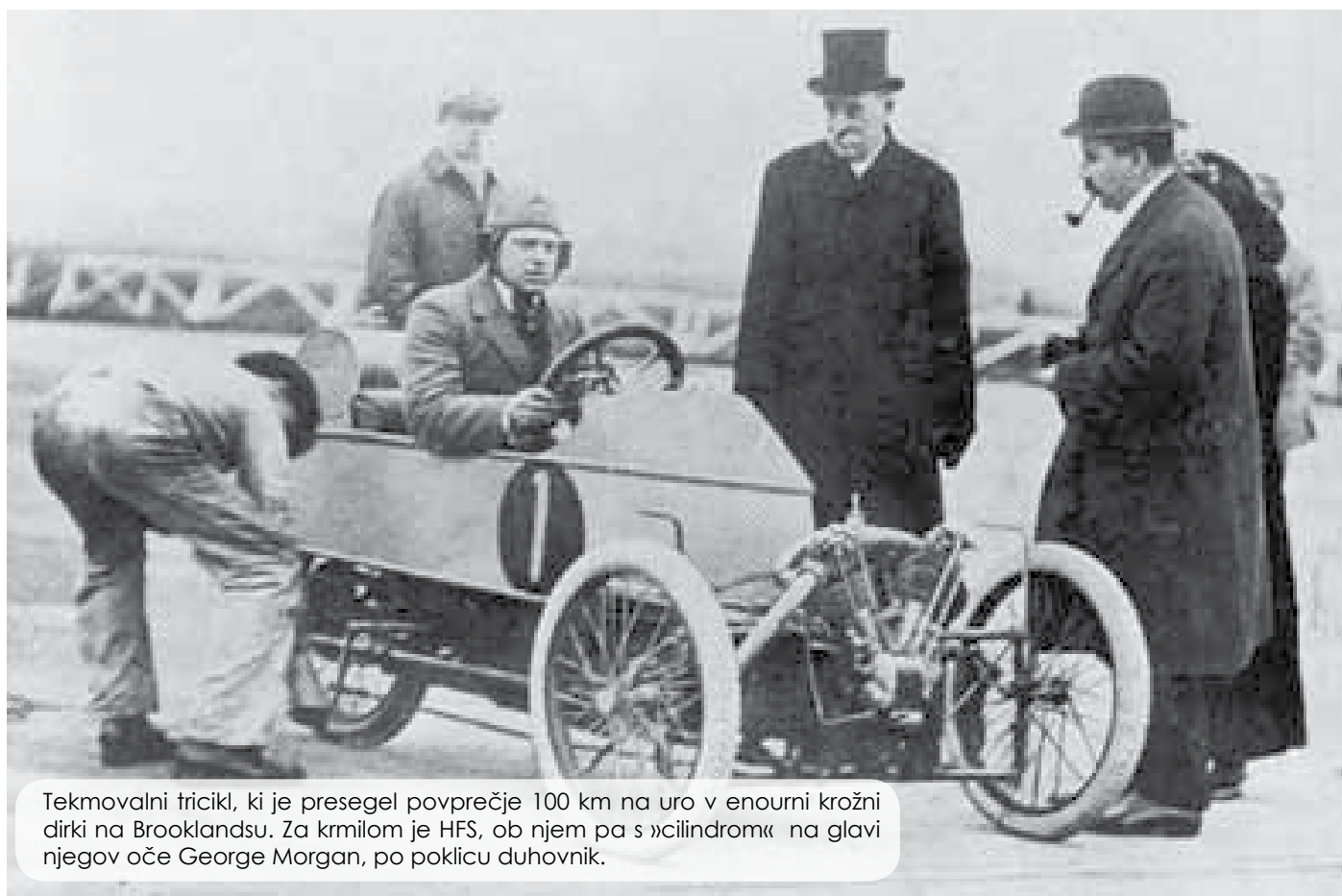
Naslednje leto – 1910, ko je stekla proizvodnja s finančno pomočjo očeta, pa se je HFS Morgan predstavil z delno izpopolnjenim Triciklom na motornih koles v »Olympiji« v Londonu, kjer pa izvzemši entuzijastov, ni požel večjega zanimanja, razloge pa je pripisal naslednjim dejavnikom: Tricikl je bil enosedežnik in ni bil še trajnostno preizkušen na terenu.

V antični dobi avtomobilov so ljudje bistveno bolj oklevali z nakupom kot danes, če vozilo ni bilo prethodno preizkušeno. HFS je ti dve pomanjklivosti nameraval čimprej odpraviti.

Leto 1911 je bilo zaznamovano s povečanjem prodaje na račun izdelave dvosedežnega tricikla.

Leta 1912 pa je sledil velik uspeh na tekmovanju, prvi dirki »cyclecarjev« na ovalnem dirkališču Brooklands, kjer je Morganov tricikl zmagal med sedmimi konkurenti s

Povprečno hitrostjo 97 km na uro. Novembra istega leta pa je HFS postavil enourni hitrostni rekord na istem poligonu s hitrostjo preko 100km na uro.



Tekmovalni tricikl, ki je presegel povprečje 100 km na uro v enourni krožni dirki na Brooklandsu. Za krmilom je HFS, ob njem pa s »cilindrom« na glavi njegov oče George Morgan, po poklicu duhovnik.

Sledile so zmage na hitrostnih preizkušnjah, ena odmevnejših je bila v Franciji, domovini »cyclecarjev«, GP dirka pri Amiens-u v severni Franciji, leta 1913!

Proizvodnja vozil se je vsled tekmovalnih uspehov povečevala, kupci pa so bili predvsem entuzijasti in mladi po srcu, cena dvosedežnega vozila je znašala samo 92 GBP, kar bi v današnjem času znašalo 7.200 GBP (8.000 EUR). Tricikli so bili v tem času oproščeni plačila taks za avtomobile, ker so jih uvrščali med motorna kolesa. Zato so uspešno prodajali tudi družinske štirisedežnike. Nekaj tipov triciklov je razvidnih iz oglasnih in reklamnih brošur iz tedanjega časa. Vgrajeni pogonski agregati V2 so bili od naslednjih proizvajalcev: J.A.P, Matchless, Anzanni, Blackbourne,..., zračno ali vodno hlajeni z različnimi močmi, od 25 do 55bhp. Konec dvajsetih in v tridesetih letih so nastali zelo zmogljivi in izpopolnjeni tricikli. Najbolj zmogljiv med njimi je bil Aero super sport.



Morgan GP tricikl iz leta 1913



1928 Aero super sports z agregatom J.A.P. 55bhp, preko 160 km/h 3

Nekaj ostalih tipov triciklov iz ponudbe, je razvidno iz oglasnih in reklamnih brošur iz tedanjega časa:

IV. ADVERTISEMENTS

THE MOTOR CYCLE^{3D}

OCTOBER 22ND, 1931



**THE CAR
WE ALL
CAN
AFFORD**



FROM

£75

FAMILY MODEL

If you can afford a motor cycle, why not go a step farther and have the comfort of a Morgan—it costs no more! The "Family" model seats four, two adults and two children, and a coverall collapsible hood guarantees your comfort wet or fine. The price is only £75. Tax is only £4 per year. Petrol averages 50 m.p.g., and high speeds can be maintained over long journeys. Never before has such astounding car value been offered—write for a Morgan Catalogue NOW. Terms can easily be arranged with your local dealer.

The Morgan

MORGAN MOTOR COMPANY LTD.
PICKERSLEIGH ROAD MALVERN LINK

Printed for the Publishers, TAYLOR & SON LTD., Devon House, 7, Pall Mall Street, London, W. 1, by The Commercial Press Ltd., Park Lane, Grosvenor Gardens, London, W. 1.

Agents: Messrs. The Commercial Press Ltd., 101, Park Street, New York. Philadelphia: Messrs. G. W. Smith & Co., 100, N. 4th St. Boston: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Chicago: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Dallas: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Denver: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Detroit: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Houston: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Indianapolis: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Kansas City: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. London: Messrs. G. W. Smith & Co., 100, N. 4th St. Los Angeles: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Manchester: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Milwaukee: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Minneapolis: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Montreal: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. New Orleans: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. New York: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Philadelphia: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Portland: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. San Francisco: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Seattle: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. St. Louis: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Toronto: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Vancouver: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Washington: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St. Wichita: Messrs. C. A. Stone & Co., 100, N. 4th St.



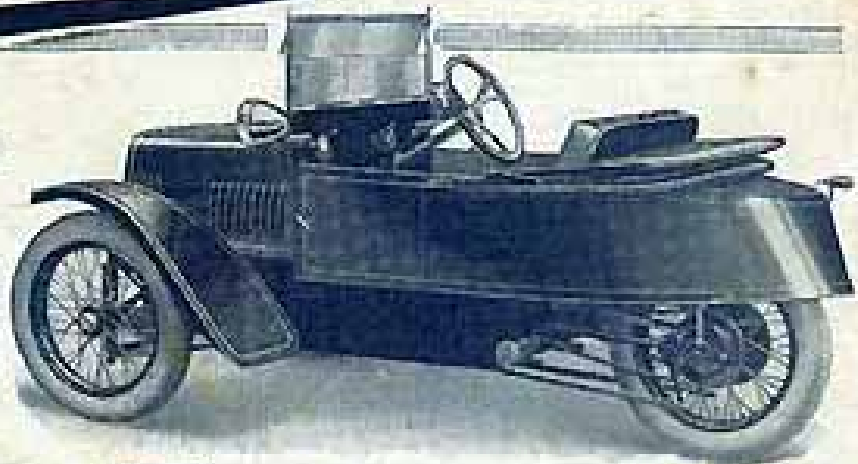
Morgan Runabout

A Model to suit Everyone

You could not run a motor cycle combination for less than it costs to run a Morgan! You could not get more comfort from a car—the Morgan is neither, though it has the best qualities of both—“Economy of the economy movement and still performance”—the Morgan is the vehicle for the man who must consider cost carefully.

Catalogues Free and Post Free from the Maker.

MORGAN MOTOR Co. Ltd.
PICKERSLEIGH ROAD,
MALVERN LINK, WORCS.



The STANDARD Model

A general utility model eminently suited to the world-in question who needs a car in all weathers, at all times, but must also study economy. It has a short wheel base, is thoroughly reliable and sturdy. An 8 H.P. J.A.P. engine is fitted, and the price includes electric lighting set, double windscreen and hood.

£85

Supplied in Dark Red only.

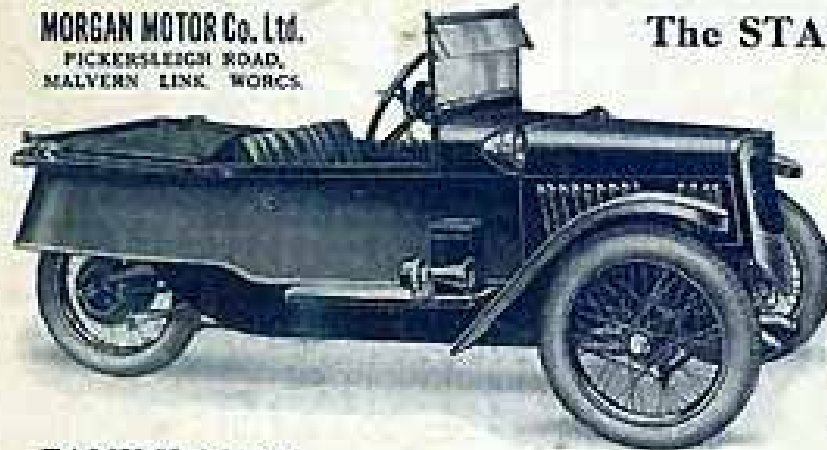
AERO Model

(Illustrated below)

Extraordinarily fast and attractive—the joy of the speedsters—the ideal for the long-distance tourist to 70 m.p.h. and a wonderful climber. Fitted with Side Valve J.A.P. engine it costs

£119

for water-cooled O.H.V. Vauxpine (Aston) Engine £121 or £132 fitted with 16/45 J.A.P. O.H.V. Engine and large exhaust pipes and silencers.



FAMILY Model

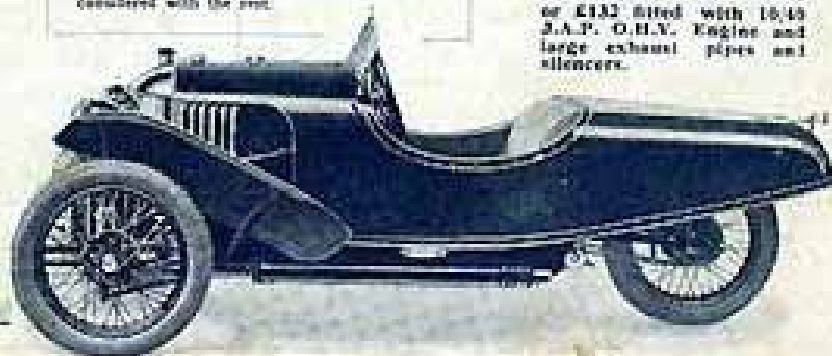
A model designed to carry three children in the rear in addition to its front-seat passengers. Adjustable front seats are fitted and a hood provided to cover all occupants. Will carry 40 stone, average 20 m.p.h., and cover 20 miles to the gallon. The price with an 8 H.P. J.A.P. air-cooled engine is

£102

or £112 with water-cooled J.A.P. engine. Brakes on all wheels.

NOTE RE TAX

All Morgan models are taxed only £4 per annum—just another Morgan reason to be considered with the rest.



8

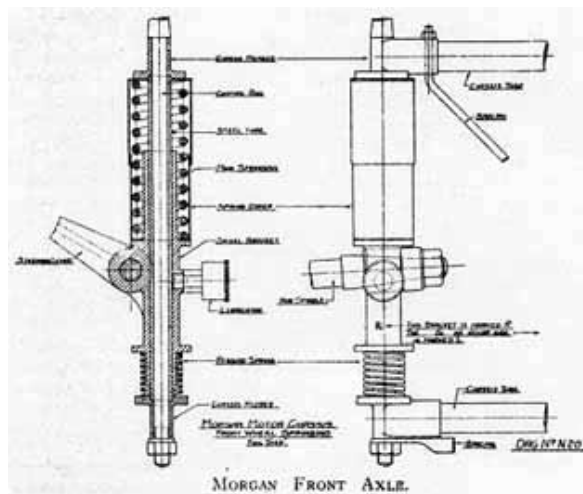
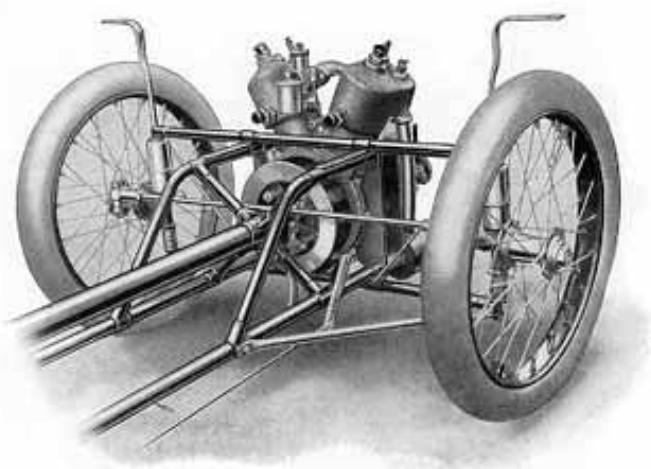


Printed for the Publishers, Hurst & Sons Ltd., Onevet House, Tenby Street, London, E.C.4, by The Crowell Press Ltd., Park Garden, Stamford Street, London, E.C.4.
Export Agents—The International News Co., 115, York Street, New York. France—W. P. Smith & Son, 245, Rue de la Paix, Paris. Madras—The Sun Bazaar, Park, Bangalore. W. M. Smith & Son, 75, Market Street, Bombay. India—A. N. Wheeler & Co., Bombay, Allahabad and Calcutta. Mexico—Mexico—United News Agency Ltd. Argentina—Gardner & Green, Ltd., Buenos Aires (Victoria, Sydney, N.S.W.), Brisbane (Queensland), Adelaide (S.A.), Perth (W.A.) and Melbourne (Victoria). Canada—The Atlantic News Co., Ltd., Toronto, Winnipeg, Vancouver, Montreal, Ottawa, St. John, Halifax, Hamilton, Quebec & Oshawa, Ltd., Toronto. (Importers) London, Bristol, Glasgow, Vancouver, Victoria. New Zealand—Gordon & Gotch, Ltd., Wellington, Auckland, Christchurch and Dunedin.

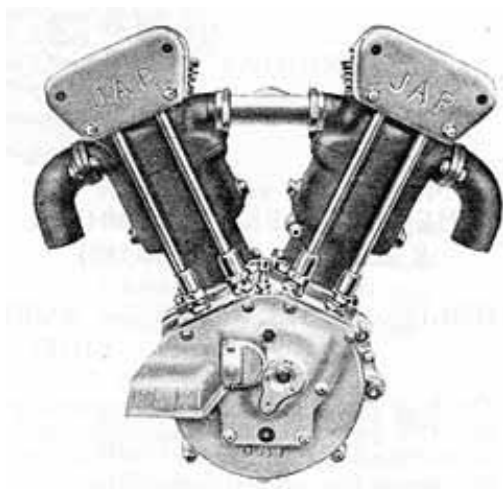
Iz reklamnega oglasa revije izhaja, da so tricikle prištevali med motorna kolesa, čeprav so jih uvrščali tudi med lahke avtomobile »cyclecars« predvsem kot tekmovalno skupino.

Firmo Morgan motor company, ki je bila ustanovljena leta 1912 s prostori na Malvern Road v Worcester-ju, kjer je imela svoje pogone, so preselili leta 1918 na Pickersleigh Road v Malvern, kjer se nahaja še danes. Pred prvo svetovno vojno so v glavnem izdelovali dvosedežne tricikle z J.A.P. ali Matchless pogonskimi agregati, zračno ali vodno hlajeni »V2«, prostornine do 1100 ccm, kar je bila »klasa« za »cyclecar« vozila. Med trajanjem I. svetovne vojne so na novi lokaciji proizvajali predvsem dele in opremo za vojaške namene, izdelali so le nekaj vozil in prototip štirikolesnega avtomobila, ki je zapeljal na ceste šele leta 1936, ko se je spremenil zakon o davku na osebna vozila, ki je privilegiral 4 kolesna vozila. Tricikle so nehali izdelovati v 50-tih letih, ko so jih v celoti nadomestili štirikolesni športni

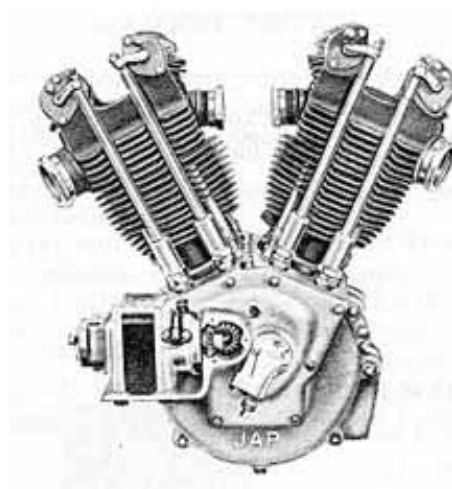
Konstrukcija prednje preme Morgan-a z neodvisnim vpetjem sprednjih koles, ki je bila patentirana takoj ob nastanku vozila.



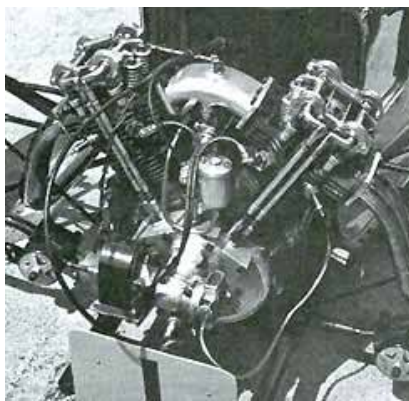
Nekateri pogonski agregati triciklov



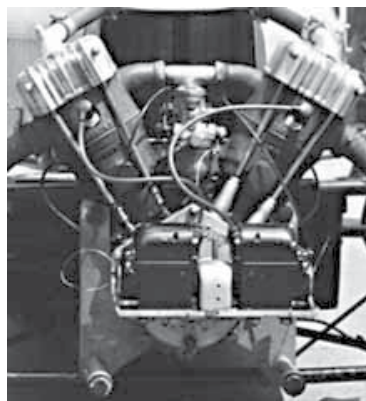
Vodno hlajeni »V2« JAP z 1096ccm in 40 bhp moči



Zračno hlajeni »V2« JAP z 1096 ccm in 56 bhp moči



Zračno hlajen »V2« Anzani z 4. ventili
Na valj, 998 ccm in cca 60 bhp – agregat
za hitrostne tekme!



Vodno hlajen »V2« Blackbourne,
1098 ccm, 40bhp



Morgan 4-4 izdelan leta 1936

Konstrukcija tega avtomobila je klasična. Na nosilni cevni konstrukciji je izdelan okvir karoserijskih delov iz jesenovega lesa (ash frame), ki ga obdaja jeklena ali aluminijasta pločevina. Ta način izdelave vozil, ki izhaja iz časov gradnje kočij in antičnih avtomobilov, so ohranili do današnjih dni. Delno oblikovno posodobitev modela 4-4 in bolj zmogljivega +4 so izvedli koncem petdesetih let, ko je bila spremenjena maska hladilnika, blatniki in žaromete so vgradili v blatnike. Obe 4 valjni izpeljanki so izdelovali kot dvosedežni roadster ali štirisedežnik. V letu 1968 je sledil najzmogljivejši osemvaljnik plus8, ki je bil samo dvosedežnik, pogonja pa ga V8 agregat prostornine 3,5 litre od firme Rover. Morgan ni imel nikoli lastnega pogonskega agregata, v 4 valjne izvedbe je vgrajeval naslednje pogonske agregate:

Coventry Climax, Standard, Vanguard, English Ford, Triumph, - tudi Fiat! . Vsa vozila imajo vgrajene disk zavore spredaj od leta 1960! Prav tako imajo vsi tipi ročne menjalnike, sinonim za klasični športni avtomobil!

V povprečju je bilo izdelanih 400-500 vozil letno, čakalna doba v Angliji pa je do 5 let ker jih večino izvozijo. Model 4-4 pa so izdelovali celih 70 let in je najdalje časa proizvajani model avtomobila! Izdelali so jih preko 10.000 kosov.

Morgan 4-4 izdelan leta 1980



Morgan Aero 8

