



Sabía que la marca de coches MG

INTERESANTE RELACIÓN DE LA HISTORIA AUTOMOVILÍSTICA DE UNA CLÁSICA
MARCA INGLESA

O
C
I
O



**Alejandro
Lazcano
Arranz**

SUBDIRECTOR
GENERAL
DE PLANIFICACIÓN
Y COORDINACIÓN
INFORMÁTICAS

Ministerio de
Trabajo e
Inmigración

Antes de comenzar con la segunda parte de esta disquisición sobre los clásicos ingleses de BMC, quiero dedicar una breve reseña sobre el recientemente fallecido Jorge de Bagration que nos ha dejado recientemente a causa de una hepatitis, a la edad de 63 años.

Todos los que hemos seguido el mundo de la competición automovilística y especialmente el de los rallies hemos tenido en este piloto un claro referente como puntal de la escudería Calvo Sotelo en el campeonato de turismos y su periodo de sport prototipos junto a Alex Soler Roig y algún que otro intento de correr en Fórmula 1, si bien lo primordial fue lo relativo a los rallies, en el que no olvidamos su periodo con el Lancia Stratos ganando el campeonato de España de los años 79 y 81. En cualquier caso no olvidar su tesón, cuando en el Rally Luis de Baviera del 77 en Madrid tuvo un accidente que costó la vida a su copiloto Manuel Barbeito y sólo a través del apoyo de su segunda mujer, Nuria Llopis, que tomó el puesto de copiloto se proclamó

subcampeón en 1978 tras Antonio Zanini y su Fiat 131 Abarth, lo que permitió la obtención de los dos títulos mencionados.

En lo que respecta a su último periodo, dejó el mundo de la competición en 1990 y en la actualidad tras dejar su residencia en Marbella, dado que era hijo del príncipe Irakli de Bagration y de Mukhrani y la condesa María Antonieta Pasquini, así como primo segundo del Rey de España, don Juan Carlos de Borbón, fue nombrado aspirante al trono vacante de Georgia, tarea a la que se dedicó hasta su muerte en la ciudad de Tiflis, capital de Georgia.

A continuación vamos a proseguir con la historia de otro de los grandes constructores ingleses, que ponemos en segundo lugar, ya que su inicio fue posterior al de Austin.

La firma Morris Motor Company fue fundada en 1910 por un constructor de bicicletas llamado William Morris, que transformó la planificación de su negocio, en otro para la construcción de un automóvil y así en 1913 inauguró su factoría en Cowley, Oxford, Reino Unido, con el primer modelo de dos asientos, el Morris Oxford "Bullnose", del que se realizaba el ensamblaje final de componentes realizados externamente.

En 1914 se comenzó la construcción de un nuevo modelo en formato coupé y cuatro asientos pero se detectó que el motor de 1.018 cc era demasiado pequeño para impulsarlo, y que la cantidad que le solicitaban White and Popper por una nueva versión era excesiva, por lo que se decidió acudir a los servicios de la firma Continental en Detroit, Michigan (Estados Unidos)





significa MORRIS GARAGES (y 2)

para conseguir un nuevo propulsor de 1.548 cc, así como una nueva caja de cambios y un nuevo diferencial. Este nuevo equipamiento, permitió en 1915, la construcción de un nuevo modelo de dos y cuatro asientos conocido como Morris Cowley.

Después de la guerra mundial, la firma Continental no proporcionó más motores, con lo que se encargó a la firma francesa Hotchkiss una evolución del anterior motor para equipar a los modelos Cowley.

En 1924 se produce un hecho de suma trascendencia para el futuro de la firma, ya que el director de ventas de Morris en Oxford, Cecil Kimber, comenzó la construcción de los nuevos modelos deportivos de Morris, denominados MG (Morris Garages) en la factoría de Abingdon en Oxfordshire, lo cual es cabecera de estos artículos y además un suceso de enorme trascendencia, ya que la nueva firma se transformó en un fabricante de enorme importancia, especialmente con el modelo MGB.

En 1927 la firma Morris adquirió la empresa Wolseley Motor Company, y como fruto de esta adquisición surgió el nuevo modelo Morris Minor en 1928, con un motor de 847 cc que supuso una ayuda para la depresión reinante en aquel periodo, y a continuación en 1934 surgió el modelo Morris Eight como respuesta al modelo Ford Y.

En 1932 el director general de Morris, Sir Leonard Lord, cambió los métodos de producción introduciendo una nueva línea de ensamblaje, a pesar de lo cual en 1936 William Morris vendió su empresa comercial Morris Commercial Cars Limited a Morris Motors y en 1938 unió la empresa Morris Motor Company, que ya contenía la anterior empresa Wolseley y la fracción MG, con la



nueva empresa adquirida Riley, formando una nueva empresa conocida como Nuffield Organisation.

Después de la segunda guerra mundial, comenzó de nuevo la producción de los modelos Eight y Ten, para con posterioridad sustituir el Eight por el Morris Minor diseñado por Alec Issigonis, quien tiempo después diseñó el conocido modelo Mini. El modelo Ten fue sustituido en 1948 por el Morris Oxford que fue la base del modelo Hindustan fabricado en la India.

En 1952 La nueva organización Nuffield se unió con su rival Austin Motor Company, formándose la conocida BMC o British Motor

Corporation. En 1968 BMC fue absorbida por la nueva formación British Leyland Motor Corporation (BLMC) que en 1975 pasó a denominarse British Leyland Limited (BL).

En los años 80 la fábrica Morris en Cowley fue utilizada por el grupo Austin Rover, y su sucesor, el Rover Group, que fue adquirido por BMW y a posteriori por un consorcio que condujo a la creación de la firma MG Rover.

En la actualidad los derechos de la firma MG Rover han sido adquiridos por un grupo estatal chino (Nanjing Automobile Group), mientras que en la factoría de Cowley, que todavía posee el grupo BMW, se fabrica el nuevo MINI.

Una de las principales conclusiones que obtenemos de estos dos primeros artículos consiste en la similitud, tanto en Austin como en Morris, de obtener una rama de vehículos deportivos, y así surgieron las factorías Austin Healey y MG respectivamente, a las que dedicaremos nuestro tiempo en el próximo artículo. ♦

