



Las marcas deportivas de Austin y

UNA BREVE REFERENCIA A LAS RAMAS DEPORTIVAS DE ESTOS CONSTRUCTORES INGLESES

O
C
I
O



Alejandro Lazzano Arranz

SUBDIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y COORDINACIÓN INFORMÁTICAS

Ministerio de Trabajo e Inmigración

Según indicamos en el artículo sobre la firma automovilística Morris, vamos a tratar de hacer una breve referencia sobre las ramas de carácter deportivo que generaron, tanto Austin como Morris, con lo que se crea una nueva iniciativa en las empresas constructoras de automóviles, que luego ha sido continuada por otras iniciativas tan conocidas como AMG en Mercedes, Motorsport en BMW o RS en Audi.

Comenzaremos con la marca Austin Healey que se crea en 1952 como rama para la construcción de vehículos deportivos de la marca Austin, y así Sir Leonard Lord director de Austin, nombró al ingeniero Donald Healey como responsable de esta nueva factoría que se mantuvo activa hasta 1972, si bien en 1968 su responsable Donald Healey, dejó la compañía cuando ésta fue absorbida por la British Motor Company (BMC).

Su primer modelo nace en 1955 bajo la denominación Austin Healey 100/4, y se trataba de un roadster de dos plazas con motor de cuatro cilindros 90 cv y 2,6 litros.

En 1958 se sustituye el motor cuatro cilindros por otro de seis cilindros, dando

lugar al modelo Austin Healey 100/6. En 1959 se presenta el modelo más completo y potente, el Austin Healey 3000 que disponía de un motor de 2.912 cc que llegó a dar 148 CV en su versión MK III.

En cuanto a la segunda de las referencias de este artículo, es decir, la firma MG "Morris Garages" fue fundada en 1924 por William Morris, dueño de la empresa Morris Motor Company, y por el director comercial de dicha compañía Cecil Kimber que permaneció al frente de la compañía hasta 1941 en que tomó las riendas Lord Nuffield, que fundó un nuevo grupo bajo esta denominación absorbiendo también a la propia Morris, para en 1952 ser absorbida la marca MG por la British Motor Corporation y posteriormente en 1968 por British Leyland.

La firma MG surge con el fin de construir los modelos deportivos de la marca Morris, para lo cual se instala en

la factoría de Abingdon a 10 millas de Oxford. Esta producción de modelos deportivos de dos asientos, ha tenido la excepción, entre otros, del MG 1300, que respondía a una carrocería de cuatro puertas, que se reprodujo en su último período de existencia en los serie Z.

La producción en Abingdon ha tenido varias etapas, y así en 1980 cierra la fábrica cuando se producía el modelo MGB, si bien en 1982 se reinicia el trabajo con la producción de los modelos de Austin Metro, Maestro y Montego, hasta 1991 en que cierra de nuevo.

Tras un año de inactividad, se inician de nuevo las tareas con la fabricación del MG RV8, que suponía una actualización del antiguo modelo MGB pero con el motor del Range Rover V8, si bien la fabricación fue muy escasa, hasta que en 1994 la firma es comprada por el grupo BMW, y en 1995 se comienza la fabricación del MG F, un modelo roadster de dos asientos con lo





Morris, “Austin Healey” y “MG”

que se volvía a la tradición de la marca y se recuperaron los niveles de ventas de los años 70.

En el año 2000, MG se hace parte de MG Rover tras la venta del grupo por parte de la firma BMW, situación que se mantiene hasta 2005 en que cesa la producción ante la bancarrota del grupo, vendiéndose los derechos al grupo chino Nanjing Automobile Group que continua la producción del modelo MG TF y ZT en la factoría de Longbridge, mientras que los nuevos modelos (MG 3, MG 5 y MG 7) se ensamblan en aquel país y se abre una factoría cerca de la Universidad de Oklahoma en EEUU, en la que se fabrica la nueva generación del MG TF.

Una vez revisadas las vicisitudes comerciales de la marca, que casi consiguen romper la idea inicial de producción de modelos deportivos bajo la tradicional calandra vertical, vamos a centrarnos en los principales modelos que han salido, desde sus inicios, de la factoría “Morris Garages”.

Comenzamos en 1924 y 1925 con el modelo MG 14/28 que se construyó sobre el chasis del Morris Oxford primitivo, y apuntaba unas formas similares a las del Bentley, con cuerpo central, dos puertas y aletas continuadas desde el tren delantero al trasero.

A continuación en 1930 se comienza a fabricar el 18/80 que tiene la mayoría de elementos propios de la marca, y se va asemejando más a una estructura deportiva, y más ligera que la de su antecesor.

En 1933 se comienza la construcción de una serie de pequeños deportivos conocidos como M-Type que han devenido con el paso del tiempo en los Midget, pero que siempre me han resultado los modelos más bonitos y ligeros. Pues bien el primero de ellos conocido como MG K1 Magnette, L2 Magna y NA Magnette.



Después de la segunda guerra mundial, se continúa la fabricación de esta serie de modelos y así en 1947, se presenta el MG YA y en 1953 comienza la serie T con el TC, TD y TF que se fundamentaron en el modelo MG TB previo a la guerra. Estos modelos tienen una alta cotización y se conservan en muy buen estado, no sólo en UK, sino en USA.

En 1955, gran año por cierto, en él se produce el nacimiento de grandes personajes como el campeón del mundo de Fórmula 1 Alain Prost y yo mismo (ambos el 22 de febrero), se presenta el MG A que mantiene la línea de sus predecesores, pero que es un poco más alargado, y sustituye las aletas laterales por una carrocería en la que quedan embutidas las ruedas, si bien en la parte trasera se marca su perfil.

En 1962 comienza la producción de la serie MGB, que comienza con una carrocería roadster, pero que en 1965 se amplía al coupé denominado MGB GT, cuya fabricación continuó hasta 1980 y



representó la serie con más éxito, no sólo en UK sino especialmente en EEUU, país al que se exportó un gran contingente de este modelo.

En 1961 se presenta el modelo Midget que retornó al sistema de carrocería corta que tenían los distintos modelos MG T previos, y que compartió diseño con un modelo de la otra marca dedicada a los modelos deportivos de la que hemos hablado, y que fue el Austin Healey con su modelo Sprite. Tanto en la serie MGB como en la serie Midget, se mantuvieron los parachoques metálicos hasta que en 1974 debido a la legislación americana y por consiguiente, por la importancia de las exportaciones de estos modelos al continente americano, se transformaron ambos modelos incorporando parachoques de poliéster, lo cual hizo caer la personalidad de estos carismáticos automóviles.

Como hemos indicado previamente, a partir de que se cerrase la fábrica de Abingdon en 1980, se pasa por una serie de situaciones precarias, si bien podemos destacar el modelo roadster MG TF y tres modelos que transformaban a los primitivos Rover 25, 45 y 75 en modelos deportivos y que se conocieron como serie MG Z.

Quiero destacar que entre toda la marabunta de ventas y absorciones, hay un criterio digno de resaltarse, y es que cuando BMW vende el grupo Rover al Phoenix Consortium, quedan excluidas las marcas Land Rover y Mini, y por eso la imagen del nuevo consorcio se basa en MG y Rover.

En cuanto a la competición, indicar que los primeros modelos en participar en carreras fueron el C-Type en 1931 y el Q-Type en 1934, pero quizá la mayor gesta fue superar las 200 mph cuando el piloto Goldie Gardner lo consiguió en 1939 con el modelo EX 135 de 1.100 cc. ♦