

# Dos aniversarios ingleses:

## *Morgan y Mini*

Este año se ha celebrado el centenario de la firma Morgan en su versión inicial, es decir la de fabricante de vehículos de tres ruedas, así como el cincuenta aniversario de la aparición del Mini primitivo, es decir el inglés y no el de BMW que sigue actualmente su estela.

Comenzaremos con el aniversario de Morgan, ya que la veteranía es un grado, y en este caso hay mucha veteranía acumulada, que incluso le permitió a esta marca superar una guerra mundial sin cerrar sus instalaciones como les ocurrió a muchas otras.

Este centenario se ha celebrado, en cuanto a coches se refiere, con dos productos denominados SuperSport, si bien uno de ellos, el Junior es una reproducción del *three wheeler* inicial pero a pedales, del que se van a fabricar 500 unidades que disfrutaran los hijos y nietos de los afortunados que están en lista, mientras que el otro modelo el Aero SuperSport es similar al Aero 8, y se basa en un chasis de aluminio que se mueve con un motor BMW V8 de 4,8 litros y una caja de cambios de seis velocidades. Este modelo empezará a fabricarse en 2010 al módico precio de 127.000 libras.

Realmente parece imposible que una fábrica de automóviles surgida hace cien años, cuyo precursor fue un ministro evangélico reconvertido a ingeniero (H.F.S. Morgan), se mantenga bajo el mismo criterio de hacer los coches a mano, de tal manera que cuando solicitas la compra de uno de ellos, te pueden presentar al responsable de su fabricación, que te podrá informar de ésta y podrás visitar su evolución, (yo conservo el álbum con la construcción del mío), cuestión

que sólo se puede dar en un negocio familiar como éste. No olvidemos que su fundador la presidió hasta 1959, luego siguió hasta su fallecimiento en 2003 su hijo Peter, y ahora continua Charles.

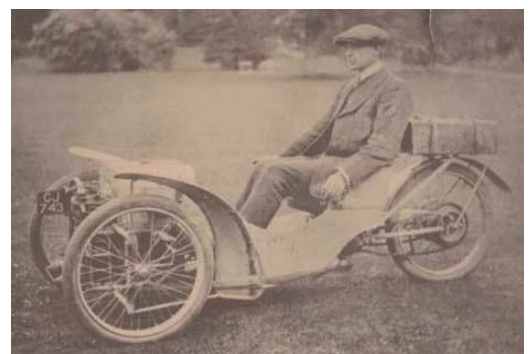
La factoría de Malvern (Worcestershire) da trabajo a 167 personas de alta cualificación, y de la que salen anualmente 650 coches aproximadamente, es decir algo impensable en las cadenas de montaje de las multinacionales de la automoción.

Sorprendentemente el aniversario de esta pequeña firma, ha movido a lo largo de este año a miles de personas, entre el mundo de los aficionados, pero especialmente de sus clientes y concesionarios, que han disfrutado de reuniones privadas con el actual propietario Charles Morgan. Todo empezó el pasado siete de febrero con la cena anual en el hotel Abbey de Malvern. Con posterioridad ha habido sucesivos eventos de los que destacamos las sesiones de quince minutos para recorrer el viejo circuito de Castle Combe, cuya historia está muy unida a la marca Morgan, ya que este circuito que se inauguró en el verano de 1950 (18



**Alejandro Lazcano Arranz**

Subdirector General de  
Planificación y Coordinación  
Informáticas  
Ministerio de Trabajo  
e Inmigración





meses después del de Silverstone) tuvo como ganador de su primera carrera a Jeff Sparrow a los mandos de un Morgan 4/4 supersport, lo cual originó, entre otras cosas, la formación del club Morgan.

Todos estos eventos a los que ha acudido un reducido número de españoles dueños de Morgan, tuvo su máximo apogeo a finales de julio y principios de agosto, con la celebración de distintos actos que congregaron a un sinnúmero de Morgan de los distintos modelos, provenientes de distintos países, cuyos clubes quisieron sumarse a la celebración.

La culminación de este centenario ha sido el 14 de noviembre, en el que se realizó un desfile con la presencia del alcalde de Londres.

Respecto al otro aniversario, aunque sólo abarca el medio centenario de años, tiene su importancia por lo que de revolucionario fue en su día, es decir el 26 de agosto de 1959, la aparición de este nuevo concepto de automóvil que diseñó Alec Issigonis.

Quiero destacar, entre sus características, su pequeño tamaño que lo hace ideal para ciudad, pero que admitía cuatro personas y además disponía de un maletero de 195 litros, su motor transversal y tracción delantera que favorece su conducción y agarre, pero sobre todo, me voy a detener en las mejoras que el ingeniero John Cooper logró en este pequeño automóvil, ya que lo alzaron hasta el podium en el rally de Montecarlo los años 1964, 1965 y 1967, si bien quedaron en las tres primeras posiciones del que se celebró en 1966, pero fueron descalificados, tras una revisión técnica, por no adaptarse su batería de faros supletorios delanteros, a la reglamentación francesa, es decir "tongo".



Pues bien el primer Mini tenía un motor de 848 cc y 34 CV, pero Alec Issigonis pensó en contar con la colaboración de John Cooper que era el constructor de los coches de la fórmula junior partiendo de motores Morris, por lo cual BMC le encargó una serie especial de mil Minis que no superasen 1.000 cc.

Para conseguir este objetivo, John Cooper aumentó la carrera del cilindro desde 68,3 a 81,3 mm, redujo el diámetro de 62,9 a 62,4, con lo que obtuvo un nuevo motor de 997 cc y por último aumentó la relación de compresión de 8,3 a 9, logrando 56 CV y una velocidad punta de 140 km/h. Con esta serie del Mini participaron en el Montecarlo de 1963, pero para el año siguiente, es decir el de su primera victoria, se sustituyó el motor por uno de 1.071 cc que proporcionaba 70 CV y lograba una velocidad punta de 160 km/h y hacía de 0 a 100 km/h en 13 segundos.

Este Mini del Montecarlo 64, se conocía como 33 EJB, ya que era la matrícula del coche con el que ganó Paddy Hopkirk, junto a sus compañeros Rauno Aaltonen (LBL 6d) y Timo Makinen (AJB 44B).

En el año 2000 cesa la producción tras haber fabricado 5,3 millones de minis, y en 2001 la BMW Group que había adquirido los derechos de MINI, presentó en el salón de Frankfurt el nuevo Mini Cooper Concept, diseñado por Frank Stephenson que obedece a una carrocería más amplia y mecánica más moderna, pero con una similitud sobre el modelo original.

Se dispone de tres modelos básicos, el Mini One, el Cooper y el D, con motor de gasoil, pero nos quedamos con el último modelo presentado, el John Cooper Works de 211 CV.

Nuestra felicitación a ambas empresas y esperamos que sigan durante muchos años con el actual nivel de innovación, pero sin olvidar sus orígenes.