



Algo más sobre



MORGAN MOTOR COMPANY

O
C
I
O



Alejandro Lazcano Arranz

**SUBDIRECTOR GENERAL
DE PLANIFICACIÓN Y
COORDINACIÓN INFORMÁTICAS
MIN. TRABAJO Y AS. SOCIALES**

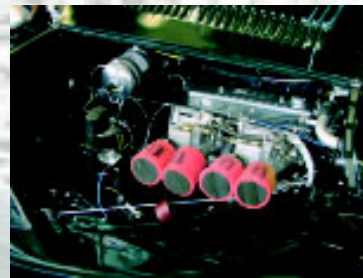
Según indicamos en el primer artículo, vamos a tratar de completar la trayectoria de la marca Morgan dentro del mundo de la automoción, así como sus últimas novedades en cuanto a modelos, con independencia del 4/4 setenta aniversario del que ya se trató en dicho primer artículo.

En cuanto a carrocerías se refiere, la básica responde al modelo conocido como 4/4 two seater, que dispone de dos asientos y del que se puede encontrar en la modalidad estrecha o la low line que es mas baja y un poco mas ancha. Además existe el modelo 4/4 four

seater que dispone de cuatro asientos y cuyo morro es algo mas alto que el del modelo de dos asientos con objeto de alinearse con la parte sobre elevada posterior que acoge los asientos posteriores.

En 1969 se construyen las 50 primeras unidades del modelo mas alto de la gama, el +8 (plus ocho), que respondía a la misma carrocería que el two seater pero era mas ancho que el previamente mencionado 4/4 low line, de manera que era capaz de incorporar el motor de ocho cilindros Rover a través de una caja de cambios Moss. Este modelo requería un radiador en la parte frontal de una dimensión mas amplia que el de los otros modelos, ya que el motor que montaba requería de una mayor disipación de calor, especialmente en recorridos urbanos, lo cual probablemente contribuyó junto a un cambio en la estructura del chasis para soportar de forma mas adecuada su enorme potencia a la aparición de su sustituto el Aero.

En cuanto a



motorizaciones además de la básica de 1600 cc, existe otra de 1800 cc y 2000 cc que es montada en el modelo plus 4, además de la de 3.946 cc del plus 8. Paralelamente y dentro de la franja intermedia de motorizaciones se dispone del modelo Runabout con

motor Ford Zetec de 1.800cc y del Roadster que responde al motor Ford V6 de tres litros y 235 hp.

En 1962 se construye uno de los modelos mas emblemáticos y mas perseguidos por los coleccionistas, se trata del Morgan +4 Supersport del que se cons-



truyeron inicialmente, tan solo 101 unidades para su homologación, con objeto de ganar la categoría de hasta dos litros en Le Mans. La diferencia de este modelo era su motor proveniente del Triumph TR4 y sus dos carburadores Weber de doble cuerpo

La carrocería clásica fue completada hace seis años en el tramo superior con el modelo Aero 8, sustituto del Plus 8, como ya hemos indicado, que montaba el motor BMW de ocho cilindros y cuatro litros, cuyo morro se caracterizaba por montar unos faros inclinados hacia

el radiador con lo que se conocía como el bizco, que además de su utilización en tráfico normal, inició una fulgurante carrera en circuitos gracias a su anchura, baja carrocería y gran potencia motriz.

Este modelo ha sufrido recientemente un reestiling, especialmente en lo que a la parte delantera se refiere, que monta los faros del nuevo MINI con lo que su presencia es más plana que la del modelo primitivo y olvida la sensación de estrabismo. Continúa contando con un motor V8 proveniente de BMW con 4,4 litros y 325 CV, lo que unido a su chasis de aleación que le hace no superar los 1145 kilos, le permite llegar de 0 a 100 km/h en tan solo 4,5 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 256 km/h.

Ha mejorado notablemente respecto al modelo primitivo, el aspecto de la electrónica que ha sido rediseñado ya que el inicial disponía de una caja de control en el vano motor que contenía todos los relés, fusibles y líneas de conexión pero disponía de poco espacio con lo que resultaba complejo de manipular. Asimismo dispone de airbags de conductor y pasajero, ABS, EBD, DTC, control de velocidad, cierre centralizado, lava faros y entre otras novedades, control de falta de presión de las ruedas y capota rígida para el invierno, lo cual conduce a un conjunto que

estará disponible a un precio anunciado próximo a los 90.000 euros.

La última novedad de la firma Morgan responde a la próxima aparición en enero de 2008 del modelo Aeromax, que ha sido presentado recientemente y del que se estima construir cien unidades. La carrocería no es descapotable, sino coupe, lo cual sorprende dentro de la trayectoria de la firma.

El único ejemplar construido hasta la fecha para su presentación, monta un motor BMW V8 de 4.4 litros y 333CV, lo que le permite conseguir una aceleración de 0 a 100 Km/h en 4,5 segundos y una velocidad máxima de 260 Km/h.

Indicar por último que el precio estimado es de 145.000 euros lo cual limitará considerablemente el grupo de posibles compradores del mismo.

Una vez hecho este primer repaso sobre coches clásicos, trataremos en los próximos artículos de abordar otros temas, como pueden ser vivir un gran premio de formula 1 desde «dentro», describir los pasos a dar para importar un coche desde otro país de la UE, ó estudiar las ventajas que nos puede proporcionar la asistencia a los cursos de conducción en circuito. En fin, un montón de temas que no nos deben hacer olvidar el contacto con la organización de «Retromovil» así como todo lo que rodea esta exposición anual de clásicos. ♦