

MORGAN MOTORIN AUTOT
VALMISTETAAN 110 VUODEN
JÄLKEENKIN KÄSITYÖNÄ.



Puuseppien ja metallimiesten autotehdas

AUTOTEOLLISUUS Perinteinen käsityö paistaa kättä huipputekniikan kanssa, kun Morganin autonrakentajat tekevät autoja puuta, alumiinia ja modernia moottoritekniikkaa yhdistellen.

MARKKU HONKALA, TEKSTI JA KUVAT



◀ Saarnipuista ohjaamon apurunkoa viimeistellään perinteisin puutyökaluin. Käsihöylä ei yleensä kuulu autotehtaiden vakiovarustukseen.



Tekniikan *Maailma* kävi tutustumassa 110-vuotiaan brittiläisen Morgan-autotehtaan toimintaan Länsi-Englannissa sijaitsevassa Malvernin pikkukaupungissa. Morganin tunnettu erikoisuus on käyttää klassisesti muotoiltujen autojensa rungoissa perinteiseen tyyliin saarnipuuta.

Runko ei kuitenkaan valmistu pelkästään fiilatan ja höyläten, vaan puukäsityö yhdistyy autoissa kantaviin alumiini- tai teräsrankenteisiin, joiden päälle saarnipuuseen kehikkoon sovitaan keveät alumiinikuoret. Kun niiden alle piilotetaan modernit moottorit takavedolla, ilman nykyaikaisia ajoavustinjärjestelmiä, saadaan aikaiseksi Morganin filosofian mukainen rehellisen konstailematon brittispordi.

110-vuotinen historia

Morganin tarina alkaa vuodesta 1909 jolloin **Henry Morgan** alkoi rakentaa pulaa-aajan tarpeisiin, yhden hengen pajasaaan, edullista kolmipyöräistä 3 Wheeler -mallia. Maailmansotien jälkeen tuotanto laajeni nelipyöräisten autojen valmistukseen, ja moottoripyörän moottoria käyttävä 3 Wheeler pysyi mallistossa lähinnä erikoisuutena.

Morganien perinnemalliston muotoilu on uskollisesti noudattanut näihin päiviin saakka 1950–1960-luvun kaksipaikkaisten brittispordtien klassisia piirteitä. Vasta vuonna 2001 esiteltiin modernisoitu, erikoisen mulkosilmäinen huippumalli Aero 8 ja muutama vuosi myöhemmin sen hillitympi päivitysversio Aeromax. Kaiken kaikkiaan Morgan on ottanut hämmästyttävän varovaisia askelia mallistonsa ulkoasun päivityksissä vuosikymmenten saatossa.

Nyt juhlavuotensa alussa Morgan julkisti Geneven autonäyttelyssä maalisi-

kuussa pari merkittävää uudistusta. Autoharrastajien kannalta odotettu uutinen oli aivan uuden Plus Six -mallin esittely. Auto vastaa ajoneuvotekniikan kehitykseltä edellytettyihin vaatimuksiin, perinteisellä ilmeellä.

Mutta uuden mallin rinnalla julkistettiin vielä historiallisempi uutinen. Morgan-perheyritys nimittäin ilmoitti myyneensä autotehtaan enemmistöosakkuuden italialaiselle Investindustrial-pääomasijoittajalle.

Puritaanit saattoivat vain huokaisista haikeasti: viimeinenkin kokonaan brittiosastuksessa ollut automerkki tehtäin myytiin nyt ulkomaiseen omistukseen.

Ciao, sir!

Investindustrial ei ole ensimmäistä kertaa brittispordiä kyydissä. Se on ollut merkittävä osaomistaja myös Aston Martin Lagondassa, jonka negatiivisten tulosten pitkän kierteen se onnistui kääntämään kannattavaksi toiminnaksi muun muassa tuotantoinvestointien ja Mercedes-AMG:n moottoriyhteistyön avulla.

Brittimerkkien myynnissä ulkomaille ei olekaan mitään uutta, päinvastoin. Nimekäs lista kuuluu brittimerkkejä – Rolls Royce, Bentley, Mini, Lotus, Jaguar, Land Rover, MG ja Aston Martin – on kaikki myyty ulkomaiseen omistukseen, pääosin 2000-luvulla.

Morganin muotoilujohtaja **Jon Wells** kertoo uuden investoijan ennen kaikkea turvaavan Morganin tulevaisuutta. ”Tutkimus- ja kehittämistiimille on luvassa lisää resursseja joiden avulla sekä malliston teknisen kehityksen että myynnin ja markkinoinnin panostukset voivat edelleen kasvaa.”

Wellsin mukaan henkilöstöä sitoutetaan uuteen omistuspohjaan. Jokainen tehtaan noin kahdestasadasta työntekijästä saa pienosuuden Morganin omistuksesta, ja Morgan-perhe pysyy edelleen vähemmistöosakkaana. Tällä operatiivilla uusi omistaja haluaa korostaa perinteiden säilyttämistä, ehkäpä rauhoitella muutospelkojakin.

Morgan-brändin kulmakivi on käsin tehtävä valmistus tehtaan lattialla

Englannissa, eikä siihen olla tekemässä muutoksia.

Rullaava runko kiertää pajalla Morganien valmistusprosessi vaalii käsityötä. Tehdas koostuu tavallaan toisiinsa yhdistetyistä verstaista, joiden metelissä ja paukkeessa Morganit saavat klassiset muotonsa. Tehtaalla ei ole käytössä ainoatakaan robottia. Sen sijaan perinteisiä sorveja, tasohöylä, metalliprasseja ja puutyökaluja näkyy sitäkin enemmän. Modernein kone vaikuttaa olevan tietokoneohjattu sorvi.

Lähes kaikki pienetkin autossa käytettävät metalliosat, palkkirunkoa lukuun ottamatta, valmistetaan itse. Puuverstas tuottaa saarnisista raakalankuista malleihin sopivat apurungon palaset ja ovien rungot, jotka höylätään ja hiotaan käsin kuhunkin yksilöön sopivaksi.

Ulkoisena alihankintana teetetään valmiiksi muotoon puristetut alumiiniset taka- ja etulokasuojat, sekä uusimman Plus Six -mallin kevyt itsekantava alumiinikori.

Alkuvaiheessa runkoon pultataan kiinni renkaat, ja pikku hiljaa valmistuva auto siirtyy pyörillään osastolta toiselle. Tehtaan verstashallit viettävät loivasti tehdaskiinteistön mäkeä alaspäin. Matkalla auto saa runkoonsa kunkin mallin mukaisen moottorin voimalinjoineen ja apulaitteineen, saarnipuiset korirakenteet, alumiiniset ulkoaksojen osat, sisustuksen ja hallintalaitteet, korin maalauksen ja kustomoidut lisäosat. Jokainen pinta saa tarkan loppuviimeistelyn.

Kaikkeen tähän kuuluu mallista ja asiakkaalle räätälöidyistä yksityiskohdista riippuen aikaa viikosta puoleentoista. Tuotantoprosessia on hiottu sujuvammaksi myyntimäärien tasaisen kasvun myötä.

➤ Morgan 3 Wheelerin ohjaamon kevyen puurungon ympärille kiedotaan alumiiniverhous. Saumoja ei jää näkyviin.

**MORGAN-PERHEYRITYS
ILMOITTI MYNEENSÄ
AUTOTEHTAAN.**





➔ Maalaamossa korin osat irrotetaan ja hiotaan ennen käsin maalausta. Lisähinnasta saa aivan minikä värin tahansa, mukaan lukien täyskromauksen.



➔ Ompelimosassa leikataan ja ommellaan valmiiksi kaikki nahka- ja kangasosat. Jopa tikkauskuviot ovat räätäläitävissä asiakkaan toiveen mukaan.



➔ Lopputarkastus ja kaikkien pintojen perusteellimen puunaus tehdään kirkasvalojen paljastavassa loisteessa. Sen jälkeen Roadster vietään vielä koeajolle ja puhdistukseen.



➔ Viimeistelypa-
jalla auton sisustus
ja varusteet
asennetaan
tilauskirjan mukai-
seksi. Asentaja on
lukuisia, ja tahti on
rauhallinen mutta
määrätietoinen.



**MORGANIN KÄSITYÖPERINNETTÄ
ESITELLÄÄN AVOIMESTI
KIERTOKÄVELYILLÄ.**

Aikoinaan oman Morganinsa valmistamista joutui odottamaan tilauksen tehtyään jopa kuusi vuotta, joten tilausjononumeroista käytiin pahimmillaan mustan pörssin kauppaa. Nykyään auto luvataan asiakkaalle kuudessa kuukaudessa.

Tehtaalta rullaa ulos vuosittain noin 850 asiakkaiden toiveiden mukaisesti räätälöityä autoa. Reilu puolet tuotannosta on perinnemallistoa, joista suosituin on Plus 4 Fordin kaksilitraisella moottorilla. Samalle rakenteelle tehdään myös nelipaikkainen versio 4/4 ja suuremmalla Fordin 3,7-litraisella V6-koneella ryyditetty Roadster.

Ulkoisesti Morganin perinnemalliston autot ovat liki identtisiä; isoimmat muutokset ovat konehuoneen puolella. Vastikään tuotannosta poistuneessa Plus 8 -mallissa oli käytössä pitkään Roverin V8-moottori, jonka loppuvuosina korvasi BMW:n V8. Vapaasti hengittävien isolohkojen aikakausi loppui suurten CO₂-päästöjen nostaessa verorasitteen useilla markkinoilla yli ostajien kipukynnyksen.

Morganin valmistuksessa käsityön osuus on korostettu osa ”brändin tarinaa”. Autot valmistuvat näennäisen rauhallisessa tahdissa laatua vaalien. Työntekijöitä koulutetaan tehtaalle mestari-kisälliperiaatteella, jossa vanhempi työntekijä neuvoo alalle aikovalle työvaiheet ja vaaditun laatuksen.

Morganin käsityöperinnettä esitellään avoimesti kiertokävelyillä. Tehtaalla käy vuosittain noin 30 000 vierasta, jotka seuraavat valmistusmenetelmiä oppaiden johdolla pitkin tuotantopajojen lattialle maalattua ”pu-naista lankaa”.

Retrofilosofiasta tulevaisuuteen

Muotoilujohtaja Wells korostaa, että Morganin brändin ytimessä on aitouden ja rehellisyyden sekä nostalgian ja uuden teknologian saumaton liitto.

Tehtas verstaainen on avoin kävijöille, eikä autoissa ole piilotettuja rakenteita. Materiaaleina puu, nahka ja alumiini ovat kestäviä ja kierrätettäviä. Valmistustapa on vähän energiaa kuluttava, ja valmiit tuotteet kestävät käytössä vuosikymmeniä.

Konepellin alta löytyy nykyaikaiset vähäpäästöiset voimalinjat, jotka on helppo huoltaa määräajoin. Omistaja saa nauttia uudesta klassikosta, jonka ylläpitokustannukset eivät merkittävästi poikkea tavallisen auton tasosta.

Myyös ilmastohuolet ovat hyvin tiedossa Morganilla. Fossiilista polttoainetta käyttävien uusien autojen kieltopuheet viittaavat jopa 2030-luvun alkupuolelle. Sähkömoottori, vaikkapa tultua BMW:ltä, voisi olla yksi ratkaisu,

mutta eniten haasteita keveissä perinnemalleissa tuottaisi tarvittavan akuston vaatima tila ja massa. Morgan on jo toteuttanut koemielessä muutama vuosi sitten sähkömoottorisen 3 Wheelerin prototyypin, nimeltä EV-3. Samoin alustavia polttokennoihin liittyvää yhteistyökuvioita on tunnusteltu.

Kehitystiimi seuraa tiivistä alan edistymistä ja uusia innovaatioita, joista poimitaan Morganin brändille sopivat ratkaisut. Pienvalmistajienkin on varauduttava kohtaamaan massatuottajia jo koskevat vaatimukset esimerkiksi uusimpien ajoavustinjärjestelmien tai turvallisuusvarusteiden pakollisuudesta.

Sellaiset nykypäivän itsestäänselvyydeltä tuntuvat varusteet kuin turvatyyny tai vaikkapa luistonesto eivät toistaiseksi koske Morganin kaltaisia pienvalmistajia. Myös ajonvakautuksen tai muiden kehittyneiden avustejärjestelmien vaatimukset saadaan ohittaa. Lukkiutumattomat jarrut ovat pakolliset, ja ne ovatkin tällä hetkellä Morganeissa ainoa käytössä oleva moderni ajoavustin.

Teoriasta maantielle

Suunnittelujohtaja Wells kehuu Morganin ajotuntumaa rehelliseksi ja analogiseksi. Siinä yhdistyvät Morganeille leimallinen keveys ja mutkaton yhteys ripeän voimalinjan kautta maantiehen. Näiden puheiden todenperäisyyden tarkistamiseksi saimme tehtaalta koeajoon Morgan Roadsterin 3,7-litraisella V6-moottorilla.

Ilta-ajelu mureasti väentävällä Morganilla teki tehtävänsä. Pääsuunnittelijan filosofiset puheet tuntuivat käyvän tien päällä toteen. Autosta välittyi sellainen entisajan välitön tenho ja tunne, joka nykyautoista on pitkälti suodattunut pois. Morganissa muotoilun nostalgia ja käsityöperinne kohtaavat modernin teknologian, ja ajossa kuljettaja ja auto kohtaavat toisensa, saumattomasti mutta tunteella.

Morganin omistajaksi pääseminen keventäisi lompakkoa mallista riippuen noin 50 tuhannesta eurosta ylöspäin, plus autovero. Upouusi Plus Six on lähes tuplahintainen.

Morganin pressipäällikön neuvo Morgan-kuumeeseen oli harkita arki-ajojen siirtämistä moderniin pikkuluokan autoon. Säästyvät rahat voisi sitten sijoittaa klassiseen Morganiin, jonka arvo säilyy markkinoilla.

Näitä nostalgisia sijoitusoppeja jaetaan Malvernin tehtaalla kiertokävelyillä, noin parin tunnin ajomatkan päässä Lontoon lentokentiltä. Tehtaalta voi myös etukäteen netistä vuokrata Morganin koeajoon. Lämmin suositus molemmille!

»

Plus Six – Morganin uusi sukupolvi

Lähestynyt 110-vuotisjuhlaa ennakkoiden Morganilla ryhdyttiin suunnittelemaan kokonaan uutta perusrakennetta ja valmistusteknologiaa, jonka varaan rakentaa tulevaa vuosikymmentä. Aiemman V8-moottorisen lippulaivan valmistus lopetettiin vuonna 2018, ja merkittävää roolia siinä näyttelivät ison BMW-moottorin tuomat korkeat CO₂-arvot.

Malliston huipulle jäi tilaa uuden sukupolven modernimmalle korirakenteelle ja vähäpäästöiselle mutta tehokkaalle moottorille. Näiden peruspilareiden varaan rakennettiin uusi Plus Six. Se on muotoiltu aiempia Aero-malleja selvästi konservatiivisemmin, mutta kyseessä on kaikkien aikojen tehokkain Morgan. Perusrakenne on nimetty juhlavuoden mukaan roomalaisittain CX:ksi.

PERINTEINEN MORGANIN teräspalkkirungon korimitoitus oli jo 180-senttisille kuskeille jalkatilan puolesta ahdas, eikä leveyttäkään ollut ohjaamossa liikaa. Uusi malli on selvästi tilavampi, mutta kokonaan alumiinista liimaliitoksien ja

hitsaamalla tehty itsekantava korirakenne painaa vain karvan alle sata kiloa. Valmiin auton omamassakin on vain 1 075 kiloa. Perinteinen saarnipuinen apurunko on totta kai edelleen käytössä.

Keulaan on varattu tila entistä tehokkaammalle mutta vähäpäästöiselle moottorille. Yhteistyökumppanina tutun BMW:n turboahdettu kolmilitrainen rivikuuton löytyy myös BMW Z4:stä ja uudesta Toyota Suprasta.

Vaihteistoksi on ensi alkuun tarjolla vain ZF:n kahdeksanvaihteinen automaatti, ja ainakin ensimmäisissä autoissa vaihdevalitsinkin on BMW:n yltimeoderni puikula. Myös ohjauspyörä näyttää eripariselta muuhun sisustukseen verrattuna.

MALVERNIN TEHTAALLA vieraillesamme Plus Sixin ensimmäistä piennä tuotantosarjaa oltiin kasaamassa pääosin merkkiliikkeiden esittelykäyttöön. Vain prosentti osista on samoja kuin muussa mallistossa, joten tehtaalla valmisteltiin samalla työkaluja ja jigejä uuden mallin tuotantoon. Ensimmäiset asiakasau-



Ensimmäisten Plus Six -mallien puuosia istutetaan alumiinirungon päälle, ja samalla valmistellaan työkaluja sarjatuotantoa varten. Puuosien asentaminen ottaa päivän tai vähän toista.

tot luovutetaan kuitenkin vielä kuluvan kesän aikana. Koeajoreportit uuden Plus Six mallin osalta toistaiseksi uupuvat.

Uuden pääomistajan resurssien avulla Morganin tarun odotetaan jatkuvan suosiollisesti taas seuraavan vuosikymmenen päähän, jonka aikana pienvalmistajienkin täytyy olla valmiita mukautumaan autoteollisuuden isoihin trendeihin. Montakohan sähköautoa tai sähkökolmipyörää Morganilla on mallistossaan vuonna 2030? **TM**



VAIN PROSENTTI OSISTA
ON SAMOJA KUIN MUUSSA
MALLISTOSSA.