

SAVSMULD en gammel knibtang og den TIKKENDE PARTNER

AF KRISTIAN HAAGEN

DESIGN

Klassiske bilmærker og urfirmaer finder sammen. Også lidt uden for Birmingham, hvor verdens ældste familieejede bilfirma, Morgan, er præget af gammeldags håndværk og topmoderne tankegang. Vi har besøgt bilfabrikken.

En markant duft af savsmuld var det første, der mødte mig, da jeg besøgte den lille, legendariske bilfabrik, Morgan. Det er ikke ligefrem savsmuld, man forbinder med moderne bilproduktion, med mindre der er tale om en fabrik, der laver sæbekassebiler. Vidste man ikke bedre, kunne man dog godt fristes til at tro, at det netop var sæbekassebiler, der er Morgans primære indtægt. Dette skyldes, at Morgans biler opbygges af asketræ – og dette vel at mærke i hånden. Der er vitterlig ikke en monoton robot at se nogle steder. Til gengæld er der en masse mennesker, som med en motiveret ro og finesse bøjer træskærme, klipper aluminiumkarosseriet til, håndsyer kalecher og trækker læder på sæder til små 700 biler om året. Det lyder gammeldags – og det er gammeldags på en nærmest romantisk facon.

MORGAN ER NOGET så sjældent som et 100 år gammelt familieejet bilfirma, der ikke er blevet opkøbt af udenlandske koncerner eller pludselig blevet genoplivet på grund af russiske oligarkers trang til at eje et stykke klassisk engelsk bilhistorie. Faktisk har det altid gået godt for Morgan.

»I de 90 år, hvor vi har kunnet følge regnskaberne, har 20 været præget af underskud, og 70 af overskud,« fortæller den nuværende direktør, Charles Morgan, der overtog ledelsen af firmaet, da hans far døde i 2003.

Faderen, Peter Morgan, var anden generation af den innovative engelske familie, der startede sin succes på de engelske veje med en snedig – og lynhurtig – trehjulet kombination af en bil og motorcykel. Den første Morgan var udstyret med en syv hestekræfters Peugeot MC motor. Denne lille lette, innovative »cykelbil«, som pressen kaldte Morgans vidunder, blev en øjeblikkelig succes og forblev, i sin trehjulede form, i Morgans produktion i over 30 år.

I dag er Morgan stadig præget af traditionelt håndværk, hvor værktøj med op til 115 år på bagen, i visse tilfælde, stadig benyttes af de motiverede ansatte. Produktionsfaciliteterne er fulde af værktøjskasser med værktøj, som vi almindelige mennesker bruger i hverdagen: Hammer, saks, knibtang.

Det er dog ikke kun de klassiske modeller, så som 4/4, +4, Roadster og den langt mere produktionskrævende Aero 8, der kører ud fra Pickersleigh Road i den lille by Malvern Link uden for Birmingham. Morgan arbejder også på en futuristisk udseende elektrisk bil, LIFECar. Morgan LIFECar ligner, ligesom AeroMax, en blanding af en vintage Bugatti og Batmobilen, blandet med moderne teknik – og britisk asketræ, naturligvis. Det retrofuturistiske udseende gemmer på en innovativ motorkonstruktion, der er udviklet i samarbejde med Oxford og Cranfield universiteterne, samt Linde og Qinetiq. Morgan mener selv, at de er milevidt foran General Motors og Ford med deres innovative LIFECar, og viser med denne bil, at de sætter en ære i den grønne bølge, der påvirker alle bilmærker for tiden.

Morgan havde dog ikke behøvet at udvikle LIFECar, idet Charles Morgan kort tid før vores besøg havde modtaget en rapport, der slog fast, at en anden model, Morgan 4/4 1800, ligger på samme niveau som Toyota Prius med hensyn til diverse miljømæssige kriterier. Dette til trods for Morgans gammeldags tilgang til bilproduktion. De positive tal skyldes blandt andet, at en Morgan er en meget let bil med sit aluminiumkarosseri og økonomiske Ford eller BMW-motor. Eksempelvis vejer Morgan 4/4 1800 880 kilo, hvilket kun er 150 kilo mere end eksempelvis Smart ForTwo – men hvem vil ikke hellere både være »grøn« og samtidig køre i en top-løs, engelsk klassiker? Undertegnede er i hvert fald ikke i tvivl.



En blanding af vintage Bugatti og Batmobil. Morgan AeroMax er en bil ud over det sædvanlige. Og så er den endda økonomisk!



Hublot AeroBang's rotor er ustyret med Morgans logo.



Hublot AeroBang med skeletteret skive, og tydelig hilsen til Morgan. Modellen er limiteret til 300 styk.

MORGAN ER EN unik historie i bilsammenhæng, og deres manuelle produktion, blandet med en epokegørende historie, er helt sikkert genstand for meget opmærksomhed fra eksempelvis schweiziske urfirmaer. De tikkende firmaer ved godt, at deres produkt anses som et luksusprodukt, der ikke længere dyrkes for sin primære funktion, tidvisning. Mobiltelefonen viser jo tiden langt mere præcist og koster typisk en brøkdel af et mekanisk schweizerur med svingende præcision. Man kan selvfølgelig også bare tage bussen eller S-toget, i stedet for at smyge sig ned i sin håndlavede, læderbeklædte Morgan. Men så ville livet jo ikke være lige så sjovt, vel?

I forbindelse med lanceringen af Morgan AeroMax har urfirmaet Hublot indledt et samarbejde med Morgan, og dette i form af deres Big Bang Aero Bang. AeroMax produceres kun i 100 styk, og Morgan regner med at kunne levere de sidste i 2009.

»Vi producerer tre-fire styk om ugen for tiden,« fortæller Charles Morgan – det tager typisk 10-13 dage at lave en Morgan, og over 70 procent af alle bilerne eksporteres.

Og der findes flere alliancer mellem bil- og urfirmaer. Ferrari er også tilknyttet et urmærke, der hylder de lynhurtige biler med den stejle hest som logo. Det er rent faktisk et urfirma, der deler flag og nationalsang med Ferrari, nemlig Panerai. Panerai overtog denne ærefulde rolle fra den tikkende kollega, Girard-Perregaux, og producerer i dag to kollektioner, Scuderia og Gran Turismo. Tro dog ikke, at der er tale om ure, der ligger i samme prisklasse som de røde Ferrari-tøfler, badekåben eller solbrillerne. Et Ferrari-ur med Panerai indmad koster nemlig fra cirka 35.000 til 285.000 kroner.

Når man nævner Ferrari, bør man også nævne den tyske kollega, Porsche. Porsche nyder utvivlsomt lige så meget respekt som Ferrari, men har dog en bredere målgruppe, grundet et større





Den danske Ferrari-importør løftede sløret for en blå California. Modellen fås naturligvis også i rød.



Ferrari California uret har skivelay-out, der er inspireret af bilens instrumentering.



Porsche Design Dashboard-kollektionen bruger samme typografi, som den firehulede kollega.

På trods af, at 911-designet stammer helt tilbage fra 1963, har den aktuelle Cayman-model (herunder) mange ligheder med Ferdinand Alexander Porsches originaldesign.

modelprogram, og derfor en langt større årlig produktion. Den mest populære model, der nogensinde er blevet bygget af Porsche, er 911. 911 blev tegnet af Ferdinand Alexander Porsche, og lanceret med enorm succes i 1963. De småbuttede bløde former findes stadig i Porsche-produktionen i dag, og vidner om F. A. Porsches fantastiske fornemmelse for formgivning. En fornemmelse, der i 1972 resulterede i Porsche Design Studio, der i dag ligger i østrigske Zell am See. Tre år senere introducerede F. A. Porsche sit første armbåndsur, der med sin sorte PVD-belægning var »a world's first«, og dermed en øjeblikkelig succes for det nystartede designfirma. Ganske få år senere indgik han et frugtbart samarbejde med IWC, der sørgede for indmaden af hans ure. Et samarbejde, der først stoppede i 1990'erne, og resulterede i adskillige legendariske modeller, ikke mindst Ocean 2000, der var verdens første ur af titanium, der ydermere var konstrueret til at virke på 2.000 meters dybde.

I dag er det Eterna, der i øvrigt er ejet af Porsche Design, som laver værkerne i Porsche Designs ure, men designmæssigt er det stadig Ferdinand Alexanders eminente streg, der dominerer urene. Hele den tikkende kollektion er præget af et stringent design, der absolut tåler sammenligning med danske B&O, og derfor giver samtlige produkter, der forlader Porsche Design Studio, en designmæssig rød tråd.

m-s@berlingske.dk

www.morgan-motor.co.uk
 www.hublot.com
 www.ferrari.com
 www.panerai.com
 www.porsche.com
 www.porsche-design.com

