

Morgan Three-Wheelers

The Runabout

Artikel införd i Bulletinen nr 1/2000. Av Staffan Engström

För jämmt nittio år sedan presenterade HFS Morgan sin första Trehjuling, the Runabout.

Tekniskt sett var det en motorcykel med koppling och styranordning hämtad från automobilens värld. Med dagens vokabulär skulle den betraktas som High Tech. Ramen var en fackverkskonstruktion, space frame kanske någon skulle säga, bestående av rör av cykelramstyp hopfogade med fastlödda gjutjärsmuffar. Ett tjockare rör, i vilket "kardanaxeln" gick från fronten till en liten låda för vinkelväxeln, tog upp ryckpåkänningarna. Enkelt, billigt och lätt.

Framhjulen fick individuell fjädring, något som var mycket ovanligt på den tiden. Bakhjulet var fastsatt i en fjäderupphängd gaffel. Fjädrarna var kvartseliptiska bladfjädrar. Var Morgan månnro först med detta? Amerikanska Indian fick 1913 ett liknande arrangemang.

Bakhjulet var försett med dubbla kedjor, en på vardera sidan, antingen drev kedjan som gick över det stora kugghjulet eller så var det den andra som gick över det lilla kugghjulet. Då var det nästan unikt på en motorcykel med växlingsanordning. Humbers motorcyklar var nog den enda med den möjligheten. Resultatet var att man fick ett billigt fordon var snabbt, starkt och hade goda vägegenskaper. Morganen var år 1910 ojämeförilig!

Trehjulingarna

Av Staffan Engström. Infört i Bulletinen nr 1/1994.

"... up she starts, sweet as a nut". Den trehjulinga Morganen hade just startats upp efter att ha fått nya high tension leads. Lord Peter Wimsey hade upptäckt att skurken hade kortslutit de gamla tändstiftskablarna. I romanen HAVE HIS CAR CASE låter Dorothy Sayers trehjulingen spela en viktig roll.

Vilken roll spelade trehjulingen i bilismens historia? Det är faktiskt inte så lätt att läsa sig till, ity det har skrivits få böcker i ämnet. Om Morgan har det dock skrivits en hel del, men då mest om fyrehjulingarna. Den kände morganisten Ken Hill har även skrivit en liten bok om trehjulingar i allmänhet. Bokens titel är kort och gott "Three-Wheelers".

Trehjulingsfabrikanterna

Ken har i slutet av sin bok listat upp ca 300 olika fabrikanter som under årens lopp tillverkat trehjulingarna och angivit när dessa har varit verksamma. Jag tog och gjorde statistik på detta för att få en greppbar översikt över trehjulingarna.



MORGAN RUNABOUT 1913 - ett av de allra äldsta bevarade exemplaren av Morgans trehjulingar. Luftkyld J.A.P. motor, inga framhjulsbromsar (endast på bakhjulet!) samt ramrör även tjänstgörande såsom avgasrör är anmärkningsvärda tekniska egenheter från den tiden



(Bilden är från 1924, med 1:e ägaren.)



Trehjulingens historia kan uppdelas i tre perioder:

1. Tiden fram till andra världskriget
2. Tiden efter kriget fram till 90-talet
3. 90-talet

Den andra perioden karaktäriseras av bubbelbilarna. Den tredje perioden, alltså nutid, karaktäriseras av elbilsprototyper å ena sidan samt Triking och Grinnall i England, å andra sidan.

Den första perioden är den intressantaste för oss morganister eftersom Morgan då fullständigt dominerade trehjulingsmarknaden. Denna period omfattar 232 (alla här angivna siffror är ungefärliga) stycken fabrikanter som tillsammans producerade trehjulingar under 771 år. De flesta firmorna blev kortlivade: 87 stycken höll igång ett år eller mindre. Endast 11 firmor blev mer än tio år gamla. England hade sammanlagt 89 fabrikanter, Tyskland 49, Frankrike 38, USA 21, Italien 12 samt i övriga länder fanns det 23. Vi skall titta på utvecklingen i de tre första länderna.

1700-talet. Ångfordonen introduceras

Som kuriosa skall nämnas att världens första självgående vagn var en trehjuling, konstruerad av den franske artilleriofficeren Joseph Cugnot år 1769.

1880-talet. De första bilarna

Världens första "massproducerade" bil blev en trehjuling. Det var en Benz, som för första gången provkördes den 3 juli 1886. I Frankrike licenstillverkades dessa trehjulingar under namnet Roger-Benz.

1890-talet. Biltillverkningen kommer igång.

Benz upphörde med trehjulingstillverkningen 1895. Nu dök det upp en rad andra fabrikanter istället. Under senare hälften av 90-talet var det 6 st fabrikanter som under kortare perioder fabricerade trehjulingar i England. I Frankrike var det 9 st som prövade lyckan och lyckades hålla sig kvar något längre än sina engelska kollegor. I Tyskland verkar inte ruljansen varit så stor. Endast en fabrikant fanns att axla Benz trehjulingstradition. Dock startades 1899 en lång och framgångsrik produktion av märket Phänomen, ett av de få trehjulingsmärken som hittade till Sverige.

Sekelskiftet. Full fart på biltillverkningen

Vid sekelskiftet fanns det fortfarande väldigt få bilar i Sverige. I Stockholm bara några stycken, varav hälften lär ha varit trehjulingar. Vägarna var dåliga, ofta bara två hjulspår med en av hästhovar väl uppluckrad mittsträng. Långt ifrån idealiskt för trehjulingarna. Men i England måtte vägarna varit bättre ity under det nya seklets fem första år etablerade sig över 20 fabrikanter. Av dessa fanns bara 2 stycken kvar 1907. I Frankrike blev det en likande utveckling. I Tyskland mellan 1900 och 1909 verkar det ha varit en mer jämn fördelning på tillverkningen, fördelat mellan ett tiotal fabrikanter, varav 6 stycken med en livslängd på ett par år.



Bilderna ovan visar trehjuliga Morgans i aktion på en tävlingsbana. Ingen kan förbli oberörd av att se dessa små ettriga fordon i full fart tävla mot varandra - och mot betydligt motorstarkare bilar. "They where all over me" lär en svettig jaguar-förare ha utbrustit i mål efter ett close-race på Nürnberg Ring för några år sedan. Trehjulingarna hade då försökt köra om i kurvorna både på ut- och insidan SAMT över!

1910-talet. Första världskriget

1910 startade H.F.S. Morgan upp sin trehjulingstillverkning. Men han blev inte ensam. Mellan 1910 och 1914 startade ytterligare 16 stycken andra fabrikanter upp, men bara 2 stycken fanns kvar efter första världskriget. Under samma period fanns då 5 fabriker i Frankrike och 6 i Tyskland. Ingen av de franska fanns kvar efter kriget, men väl 3 av de tyska. Morgan hade sin nya Pickersleigh-fabrik klar 1919.

1920-talet. Trehjulingarnas guldålder

Under kriget hade många fått chansen att, och smaken på bilkörning. När bättre tider stundade blev det en enorm efterfrågan på motorfordon, inte minst på trehjulingar.

I England fanns bara tre fabrikanter vid krigets slut, men inom den närmaste femårsperioden startades ytterligare 24 fabriker upp. 1921 infördes ett nytt bilskattesystem i England, vilket kom att gynna trehjulingarna. Den årliga skatten för en Morgan blev £4, medan för en Austin Seven blev det £8. Skillnaden £4 var avsevärd på den tiden.

I Tyskland, liksom i England, startades mängder av trehjulingsfabriker upp efter kriget, men de flesta var nedlagda innan mitten av 20-talet. Att så skedde berodde dels på konjunkturen, dels på att produkterna var dåliga i förhållande till konkurrenternas samt att folk blivit mer kräsna.

I Frankrike var det inte alls lika många fabriker som startades upp, även om efterfrågan var stor. Så pass stor att Morgan exporterade trehjulingar dit. 1923 kom man igång med en licenstillverkning under namnet Darmont.

I slutet av tjugotalet hade Morgan bara två konkurrenter: BSA och Coventry-Victor. I Tyskland fanns det bara en fabrik kvar och i Frankrike fyra.

1930-talet. Trehjulingarnas fall

De tre fabrikanterna i England fick efter depressionen konkurrens av ytterligare ett par fabriker under några år. Och det är nu som produktionssiffrorna börjar dala. Konkurrensen från Austin och de andra "riktiga biltillverkarna" börjar bli för svår. Dessutom ändrades bilbeskattningen 1935 till trehjulingarnas nackdel. BSA upphörde med sin trehjulingstillverkning 1936, Coventry-Victor 1938. Men Morgan hade kvar sin trehjulingsproduktion ända fram till andra världskriget.

I depressionens Tyskland måste det ändå funnits en viss optimism för inte mindre än tretton nya fabrikanter dök upp på trehjulingsmarknaden. Men omkring 1936 var alla kaputt och inga mer trehjulingar kom att tillverkas i Tyskland innan kriget.

I Frankrike tillverkade Darmont och Poitier sina trehjulingar fram till kriget, Sandford till 1936 och Villard till 1935.

Morgans produktion av trehjulingar

Darmont byggde Morgans på licens i Frankrike. 1923 hävdade man i en annons att det hade byggts 40000 Morgan- och Darmontvagnar. Denna siffra omnämns ofta i litteraturen och verkar aldrig eller sällan ifrågasatt. Men den verkar väldigt hög. Låt oss göra en addition med ledning av diverse lösryckt information och se vart vi hamnar.

1910: PA hösten premiärvisade H.F.S. Morgan två av sina trehjulingar på Olympia i London.

Han lär då ha fått 30 st beställningar

1911: Gissningsvis: Det sägs att fabriken kommit upp i en produktion av 1.000 trehjulingar per år innan första världskriget. I november uttalade sig George Morgan i "The Cyclecar". Då sade han att under det första halvåret av 1914 var produktionen dubbelt så stor som för motsvarande period 1913 och nästan fyra gånger så stor som 1912. Alltså: 150st

1912: $125 + 125 = 250$ st

1913: $250 + 250 = 500$ st

1914: $500 + 500 = 1.000$ st

1915-18: Under första världskriget fanns en viss produktion av trehjulingar, men antagligen väldigt liten. 100st

1919: Den nya Pickersleigh-fabriken var nu klar och hade en kapacitet av 2.500 trehjulingar per r. Dock var der fortfarande problem med att få tillräckligt med motorer. Ca 15 vagnar per vecka producerades 700st

1920: Produktionen hade ökat till 20 st i veckan

1921: Nu var man uppe i en produktion av 30 st i veckan. Morganisten Martyn Webb (som ämnar bygga en replika av den allra första trehjulingen) säger att firman John Smith & Co i Derby, som levererade rattar och nummerskyltar till Morgan har en siffra på 4.398 mellan 1912 och 1922. Mina siffror fr.o.m. 1913 t.o.m. 1921 ger 4.650. Storleksordningen verkar vara rätt. Nu kommer vi till fabriken guldålder som varar fram till depressionen. 1.400st

1922-29: Jag gissar att man körde med maximal kapacitet under dessa åtta år, d.v.s 8×2.500 trehjulingar/år. Depressionen bör ha reducerat efterfrågan ordentligt. Sedan ökade konkurrensen från Austin och andra småbilfabrikanter och slutligen ändrades bilskatten till nackdel för trehjulingarna. 20.000st

1930: Gissningsvis 2.000st

1931: Gissningsvis 1.500st

1932: Gissningsvis 1.000st

1933: Gissningsvis 800st

1934: Exakt antal 659st

1935: Exakt antal 286st

1936: Exakt antal 137st

1937: Gissningsvis 70st

1938: Gissningsvis 50st

1939: Exakt antal 29st

Antalet producerade trehjulingar fram till andra världskriget skulle med ovanstående siffror vara 31.611 st. Antagligen råkade man ut för diverse avbrott i produktionen då och då, varför jag gissar på totalt 30.000 st. Efter kriget tillverkades endast ett mindre antal trehjulingar. Gissningsvis finns idag kvar 1.400 stycken av de man tillverkat sedan 1910.