

Indigo Klubbens Englands Resa Maj 2005.

Första besöket var en verklig rivstart för bil entusiaster. Elva stycken välpolerade Indigobilar svängde in på Mercedes – Ilmore parkeringen och välkomnades av dess svenska VD Ola Kilenius.

Vad är MERCEDES – ILMORE ?



- Företaget levererar F-1 motorer till McLaren stallet som lämpligt nog hade tagit 2005- års första seger med Kimi Raikonen som förare helgen före vårt besök. Stämningen var därför mycket god inom gänget bakom alla hästkrafterna (gissningsvis ca 900 något som konsekvent INTE avslöjades trots Bengts tappra försök att lura ut det).
 - 1984 bildade Paul Morgan och en schweitsare vid namn Ilian firma ILMORE för att göra racingmotorer. Detta med pengasupport av USA racing legend Penske. Första uppdrag var för GM inom Nascar racing.
 - 1990 startades F-1 verksamheten med motorer till stall Sauber därefter kom Mercedes in i bilden som delägare och från och med 2005 är Mercedes 100% ägare av bolaget som nu helt servar McLaren med motorer inom F-1.
 - Under 2004 levererades även motorer till Honda för Indy-racingserien under ett gammalt kontrakt sen "före" Mercedes. Det resulterade i Honda segrar i 14 av totalt 16 race. Imponerande !
 - F-1 motorerna är i år V-10 maskiner med 3 liters slagvolym och max varvtal kring 18500 varv varje minut eller ca 300 varv varje sekund !!
- Nästa år ändras reglementet till V-8 motorer vilket innebär komplett nyutveckling av

dessa motorer. Som en officiell hemlighet mumlades det om ett målvarvtal på 20000 för de nya motorerna.

- Ca 300 F-1 motorer lämnar fabriken varje år varav hälften är komplett nya och andra hälften uppdaterade motorer av olika ursprung.

– Tidigare år förbrukades dubbelt så många motorer då det var tillåtet att byta motorer från träning till race. Nu skall samma motor användas hela racehelgen "för att minska kostnaderna" enligt FIFA, men det innebar självklart nyutveckling för att öka motorens tillförlitlighet.

– Vid fabriks turen visades vid ett flertal tillfällen cylinderblock och cylinderhuvuden av kommande V-8 motorn vilket visade en oväntad öppenhet.

– Enligt Ola så kostar det mellan 250 – 400 miljoner Euro/år att driva ett F-1 stall och hävdade samtidigt att det betraktas som lönsamma investeringar pga. den enorma publik "reach" som F-1 cirkusen har, upp mot en miljard människor.

– "Win on Sunday, Sell on Monday" är ett vedertaget uttryck inom branschen.

– Besök i en testrigg för motorerna imponerade storligen. Med fullständig loggning av motorn kunde dom där simulera ett komplett race på alla aktuella racerbanor som används.

Bara några få sekunder efter start glödde avgasgrenrören (av titan tror vi) så vackert, och det potenta högvarviga motorljudet gav vällustiga rysningar hos (vissa) av åskådarna, speciellt vid växlingarna.

Efter vederbörlig presentutväxling och Indigo inspektion slingrade sig Indigoormen vidare genom det vackra landskapet efter Indigovägar via berömda ortsnamn som Lemington Spa och Worcester, fram till Malwern där nästa höjdpunkt på resan väntade.

MORGANFABRIKEN.



I urgamla fabrikslokaler hälsades vi välkomna av grundarens barnbarn. En genuin engelsk gentleman i oklanderlig klädsel som självklart lystrar till namnet Morgan med förnamn Charles.

Detta var i sanning en upplevelse att på plats få se hur legenden Morgan fortfarande byggs på "Morgansätt" med trä (ask från Ryssland bl.a.) som bas i karossen överdragen med aluminiumplåt, detta på galvade plåtchassier med hjulupphängningar

och bromsar av mycket varierande slag.



Den billigaste traditionella Morgan med 1.8 liters motorn har t.ex. stel bakaxel med bladfjädrar och trumbromsar bak. Priset startar vid 20000 pund för en sådan i sitt enklaste utförande.



Top of the Line är Morgan Aero 8 med BMW V-8 och mer sofistikerat chassi och

kan fås mycket välutrustad. Den sades göra 0 – 60 mph på 4.5s och priset startade på 65000 pund.

Förlåt sa jag BMW? I slutet på "linan" såg jag tydligt skylten Morgan på motorn.

Att 160 man kan producera legenden Morgan med sådan kvalitet att det ständigt är en mycket lång väntelista, ca 1 år för närvarande, och detta i lokaler från sekelskiftet med ett så avancerat logistiskt system att ingen av oss besökare begrep hur det gick till är inget mindre än en bedrift inom en oerhört konkurrens utsatt bransch.



Morganbilarna exporteras över "hela världen". Dom har EU- och USA godkännanden som möjliggör exporten. Förra året krockades ca 30 st bilar (hemska tanke) för USA kraven.

Årsproduktionen är ca 700 bilar dvs. 3 - 4 bilar per arbetsdag. Senaste åren har Morgan ökat produktionen från 500 till nuvarande 700 och därmed kortat väntetiden för en nybeställd bil till nuvarande 1 år.

Vägen till England gick från många olika vägar och orter i Sverige via lämplig förbindelse med Danmark till Esbjerg där samtliga resenärer anlände i tid för avfärd med DFDS Harwich färja.

Det var en imponerande samling av 10 st Indigo bilar på kajen före ombordkörning. Redan här började vi ana att det fanns ett stort intresse för våra klenoder. Men vi anade inte då att intresset var mångdubbelt större i sportvagnstokiga England.



Nordsjön svallade och brusade som det sjungs om i visan. Färjor till Finland, Tyskland och övriga Östersjöstater verkar gå "inomskärs" jämfört med Englandsfärjan vilket visade sig i dålig aptit på flera håll som höll i sig lång tid efter landning i vissa fall.

Från Harwich till BRAY var det raka spåret via Londons "ringväg" och i Bray var det samling hos paret Eva och Gunnar Magnusson och Indigo nr 11. Eva och Gunnar hade lagt ner ett stort jobb på arrangemanget av vår Englandstripp och har allas vår beundran och tacksamhet för den uppoffrande insatsen. Under utspisning med god mat och dryck fick vi en briefing om de kommande dagarnas innehåll varvid allas förväntningar ytterligare höjdes.

Kvällen den första Englands dagen spenderades på en Michelin *** restaurang där kommentarer efteråt såsom himmelskt , som en hägring , och liknande ofta hördes och det speciellt om efterrätterna.



Dagen efter startade med fotosession i BRAY innan vi i två grupper gled fram på vackra engelska vägar mot Windsor där vi rundade Drottningens residens, det berömda, historiska och vackra Windsor Castle.

När vi paraderade genom staden väckte vi, lindrigt talat, ett mycket stort intresse. Människor pekade, vinkade, applåderade och gav mycket uppskattande kommentarer om våra vackra Indigo bilar.

En spontan "streetjury" utsåg på plats Björns TNT röda (?) bil till "best in show". Vi passerade sedan bl a. anrika Astor med sin berömda häst kapplöpningsbana och crusade vidare på typiska Indigovägar till den mycket gemytliga puben "The Three Horseshoes" för en härlig engelsk publunch.

Andra etappen på måndagen 9: e maj avrundades med ett besök vid Themsens slussar. Jo, faktiskt finns det sådana och vi fick se en slussning med de mycket speciella båtar som används där. Båtarna var gamla, mycket smala och långa, som manövrerades av skickliga skeppare som samtidigt höll liv i de gamla lågvarvande motorerna med olika trix.



Efter slussen letade vi oss in till centrum av Northampton för övernattnig.

Nästa morgon åkte vi direkt till våra intressanta Mercedes- Ilmore och Morgan besök.

På vägen till Morgan passade Hans Lundbäck på att fånga en fasan med den lägre frontöppningen så att nummerplåtshållaren lossnade och slog ett litet hål i kylaren.

Efter diverse förslag om att täta kylaren med bl a. råa ägg lyckades Hans hitta gammal hederlig kylarcement som visade sig fungera tillräckligt bra för fortsatt färd.

Fasanen blev mycket uppskattad av den Morgan anställda som villigt hjälpte till att plocka ut fasanen och sen kunde se fram emot en middag som säkert smakade fågel.

Efter besöket provade Charles Gunnars Indigo och kommentaren var " This is an extreamly comfortable car " och vid Bengts fråga om han kunde tänka sig att nystarta Indigo produktion blev svaret " I have enough problems of my own " och vi har förståelse för det efter vår fabriksgenomgång.

Den kvällen sov vi gott på genuina, gästvänliga och helt underbara Bed and Breakfast i Oakamoor med vacker engelsk högländsnatur.



Efter en traditionell engelsk frukost nästa morgon åkte vi genom fantastiskt vackra landskap på smala ringlande vägar till staden Barlaston. Där besöktes Wedgewood fabriken med sitt världsberömda porslin, särskilt det blåfärgade. Vid besök i utställningen och fabriksförsäljningen imponerades vi av stort produktutbud, smakfull design och rejäla prisnivåer. Ett mycket intressant besök som INTE handlade om bilar och motorer. Därmed skapades lite kulturell balans i det mycket välplanerade program som Eva och Gunnar åstadkommit. Vi är skyldiga er ett stort TACK.

Efter lunchen var nu det "officiella" programmet slut och den stora Indigo Flottan splittrades nu i en Harwichgrupp, en liten Dover – Calais och slutligen en Newcastle grupp. Den senare gruppen hade nu fyra dagar för touring i Sjödistriktet och Södra Skottland innan återfärd med färjan.



Sjödistriktet är mycket sevärt med otroligt lummig växtlighet, vackra sjöar, dalar och berg.



Södra Skottland har kargare natur med fantastiska ljunghedar och bergspass på ca 1000 meter.



I staden Moffat som bland annat har världens smalaste hotell enligt Guinness Book of Record kom en gammal krokig gumma förbi våra bilar stödd på käpp. Hon stannade till mönstrade bilarna noga och sa "Arn't they beautiful" innan hon fortsatte vidare på sin promenad.

Det tycker jag är en mycket bra sammanfattning på det enorma intresse som visades för Indigo bilarna under vår Englands resa.

Återfärden från Newcastle till Göteborg var om möjligt ännu "gropigare" än ditresan. Många resenärer var verkligen glada att återigen känna fast mark under fötterna vid avkörning i frihamnen och därmed hade ca 230 mil i England avverkats + de extra mil som behövdes till respektive hemort.