



Wilbert Huls
16 september 2011

Handenarbeid

Op een willekeurige feestdag staan de afritten naar de Ikea™s in ons land bomvol met de gemiddelde Nederlander. Op Ã©Ã©n middag worden er wat kastjes bekeken, eentje gekozen en direct gekocht. â€™s Avonds wordt het â€" eventueel met de nodige problemen - in elkaar gezet zo is het hele proces in een halve dag geklaard. Je hebt echter ook mensen die niet gemiddeld zijn. Die hebben een eigen idee en gaan met een meubelmaker om tafel, en nog eens, en nog eens... Uiteindelijk staat er na een proces van maanden een prachtig stuk handenarbeid dat precies aansluit op de wensen van de koper. Niet veel mensen weten dat dit bij een nieuwe auto ook kan. Stap in de wondere wereld van Morgan.



Uniek

Een Morgan bestel je namelijk niet vanuit de brochure. In samenspraak met de dealer " al klinkt dat eigenlijk te oneerbiedig voor de verkoper van een nieuwe Morgan " kunnen natuurlijk de bekende keuzes worden gemaakt met betrekking tot de motorisering en dergelijke, maar evengoed komt er dikke klapper op tafel met tig kleuren leer. Waarbij desgewenst voor de afwerkende bies weer een andere kleur gekozen kan worden. Voor de lak geldt hetzelfde. Morgan heeft een paar verantwoorde kleurstalen in de showroom liggen, maar waar premiummerken het over Individualuitvoeringen hebben is het voor het Britse merk nog normaler dan een aangevinkte airco-optie om een gepersonaliseerde lakkleur te leveren. Zo staat er uiteindelijk een auto die helemaal is afgestemd op de wensen van de klant. Daarnaast wordt een Morgan op die manier zo uniek, dat er dikwijls maar " in die uitvoering is op deze aardkloot. Een heel bijzondere optie bij de bestelling is een fotoreportage

Morgan Roadster 3.0 v6

van de bouw van je eigen auto. En inderdaad, dat is geen beeldmateriaal van overwerkte lasrobots. Integendeel, noeste handenarbeid ligt ten grondslag aan het eindproduct.



De tijd staat stil

Een kenmerkend aspect van een Morgan is de verwerking van hout in de auto. Nu hebben we het niet over een stukje notenhout in het dashboard, maar over een compleet frame van essenhout. Waar de meeste Britse merken vlak na de oorlog stopten met het gebruik van hout in de constructie van de auto, of uiterlijk in de jaren 50 van de vorige eeuw voor de laatste keer de houtzaag gebruikten, gebruikt Morgan het op dit moment nog steeds. Niet alleen het getoonde frame in de showroom laat dat zien. Wanneer de vloermat opgetild wordt, kijk je zo op het natuurlijke materiaal. Ook het plaatwerk is in zestig jaar nauwelijks veranderd. In de showroom staan de

Morgan Roadster 3.0 v6

verschillende generaties Morgan gebroederlijk naast elkaar en je moet goed kijken om de verschillen te ontdekken, aangezien die voor zo'n lange periode minimaal te noemen zijn. Voor de buitenstaander zal het zelfs lastig zijn om de 4/4 en Plus 4 van de Roadster te onderscheiden, aangezien het belangrijkste verschil onder de kap ligt. Het verschil tussen een Sport- of standaarduitvoering is beter te zien vanwege de toegenomen breedte van de wielkasten en treeplanken. Het bijzondere van de Sportuitvoering is dat hier juist de keuzemogelijkheden met betrekking tot bijvoorbeeld de lakkleur juist weer beperkt zijn. Slechts acht lakkleuren zijn leverbaar bij deze extra dikke uitvoering. Tot slot is er nog een optie die grote invloed heeft op het exterieur. Wanneer er namelijk gekozen wordt om de Morgan als vierzitter te bestellen, wijkt de achterkant behoorlijk af om de zitruimte binnenin te creëren.



Klassieke ergonomie

Morgan Roadster 3.0 V6

Hoe dan ook is de Morgan natuurlijk een auto die het moet hebben van zijn klassieke uiterlijk. En dat zit met het vele chroom, de spaakwielen, en de ronde koplampen wel goed. De lage deurtjes, brede treeplanken en de ventilatieopeningen over de lange motorkop geven het geheel daar bovenop nog een sportieve schwung. Overigens is het uitlaatsysteem met dubbele dempers van de testauto niet standaard, maar het klinkt wel heel erg lekker. Ook het interieur past daar helemaal bij met het notenhout en de klassieke Smiths gauges, zoals we dat bijvoorbeeld ook in de 60 jaar oudere Jaguar XK140 zagen. Op de testauto is nog het Motolita stuur als accessoire geïnstalleerd, een welkome aanvulling om het geheel nog meer uitstraling te geven. Helaas lijkt de ergonomie van het interieur ook klassiek te zijn. Het contactslot zit op een onhandige plek, waardoor de sleutel lastig om te draaien is. Ook zit de snelheidsmeter op een plek schuin achter het stuur, waardoor het zicht erop matig is. De toerenteller, die vanuit het sportieve perspectief natuurlijk belangrijkste is, staat overigens wel goed in je gezichtsveld. In deze Morgan waren sportstoelen besteld die wat meer steun zouden moeten geven dan de standaardstoelen. Dat geeft ons echter niet veel vertrouwen daarin, want zelfs van de sportstoelen vonden we de steun zeer matig. Ja, er waren opstaande randjes die je zijdelings tegen kunnen houden, maar de ondersteuning van met name de onderrug is zeer matig en daarbij is de rugleuning als enige onderdeel van de stoel verstelbaar. Bij voorkeur rijdt je de Morgan natuurlijk open, maar mocht je met het dakje aan de slag moeten, dan moet je wel even de tijd hebben. Zeker de eerste paar keer. Alle knoopjes en borgpennen moeten in de juiste volgorde los- dan wel vastgemaakt worden en dat is een bewerkelijk klusje. Maar wie kan nu zeggen dat hij zelfs de zijramen kan demonteren? Als je de Morgan eenmaal open hebt, rijdt je ook echt volop met je neus in de buitenlucht.



Magistraal

Al met al weegt de Roadster slechts 938kg. Dat is niet veel, maar als je daar dan bij bedenkt dat de Roadster voortgestuwd wordt door de drieliter V6 die we ook kennen van de Ford Mondeo ST220 – al spreekt Morgan liever van een Jaguar herkomst – dan zullen de prestaties niet verrassend zijn. In minder dan vijf seconden snel je met deze moderne klassieker naar de honderd. De stugge pedalen en de mechanisch aanvoelende versnellingsbak die zich met korte klappen laat bedienen, geven je daarbij een gevoel van pure sportiviteit. Bij het versnellen komt een heerlijk geluid vrij, dat ondanks het relatief moderne blok, toch een klassieke toon heeft. Bij het loslaten van het gaspedaal, komen er heerlijk gorgelende plofjes uit het uitlaatsysteem ten gehore. Even ongemerkt een dorpsstraatje door schuifelen is er dan ook niet bij, want mensen moeten gewoon even opkijken wat er aankomt. Gevoelsmatig wil je met deze auto eerder cruisen dan racen. Dat gaat ook prima, want de Morgan laat zich laidback rijden

Morgan Roadster 3.0 v6

en pakt vanaf 1.000 toeren al makkelijk op en kan zelfs dan versnellen als dat nodig is. Toch is het af en toe magistraal om het gaspedaal diep weg te trappen. Het blok trekt nog lang door als je gevoelsmatig al lang hebt willen schakelen en het mooie is dat je de yup in de stoere GTI het snot voor de ogen rijdt met je "klassieker". Het bochtenwerk is helaas niet zo straks als je hoopt bij een auto met een laag zwaartepunt als deze. Het is zeker niet behelpen, maar het had best een snaartje strakker gemogen. Dat je daarbij wat meer moet werken, mag geen probleem zijn, aangezien dat bij de pedalen het schakelen ook al moet. Een leuk item van de Roadster is de handrem uit de racerij. Bij het aantrekken moet je hem met je duim vergrendelen, terwijl je bij het loshalen juist niks hoeft in te drukken. Precies het tegenovergestelde van de normale handrem dus. Ideaal om de bocht door te glijden, aldus Morgan, maar dat hebben we maar ter kennisgeving aangenomen.



Charme

Er zijn in totaal drie motoren beschikbaar voor de Morgan. Het begint bij de 4/4 met een 1.6 die 110 pk lever, de volgende stap is de Plus 4 met een 145 pk 2.0 en het eindigt bij deze 3.0 Roadster die in onze uitvoering nog over 204 pk beschikte, maar inmiddels is dit 220 pk. Wie nog wat van de luxe kan ontberen, kan het allemaal optisch nog wat dikker laten ogen met een Sportuitvoering. Wat uiteindelijk de beste keus is, ligt in dit geval helemaal aan de klant. Logisch, dat is altijd het geval, maar het mooie is dat je hier heel duidelijke prijs- en prestatieverschillen hebt, maar dat het karakter van de auto gelijk blijft. Je kan dus puur op de sportiviteit de afweging maken. En of je dat nodig hebt en hoeveel je dat waard is, is voor ieder verschillend. Wij zouden het misschien niet eens nodig hebben, want hoe heerlijk is het om gewoon zoals wij door de Betuwe tussen de volle boomgaarden te cruisen en helemaal tot rust te komen. Het merk Morgan is de belichaming van klassiek karakter in een modern jasje. Dat klassieke karakter houdt wel in dat er met name op ergonomie behoorlijke concessies gedaan moeten worden, maar als je van deze auto houdt, kunnen we dat gelukkig gauw onder de noemer charme schuiven. En gezien het plezier dat wij hadden, maar ook gezien de vrolijke gezichten van mensen die ons aankeken, is charme geen optie op deze Morgan; dat zit in de standaarduitvoering.

Plus

- + Klant is koning
- + Klassiek karakter
- + Serieus snel

Min

- Ergonomie
- Matige stoelen
- Besturing kan strakker