



## Morgan Plus 8

### Dit is geen oldtimer

**Morgan is een bijzonder automerk. Terwijl alle andere fabrikanten steeds modernere auto's maken, lijkt de tijd bij deze kleine Britse fabrikant stil te staan. Anno 2005 lijken de nieuwste Morgans als twee druppels water op de modellen die 50 jaar geleden te koop waren. Zelfs de tot 2004 geproduceerde "Plus 8" ziet er uit als een "nieuwe oldtimer". Wat is de aantrekkingskracht van Morgan?**

Om het Morgan-gevoel te krijgen, was het mogelijk de recent geïntroduceerde Roadster te rijden. Die is voorzien van een hypermoderne Ford-motor en een verfijnd onderstel. Maar om Morgan echt te beleven, geven liefhebbers de voorkeur aan een ander model: de "Morgan Plus 8". "Plus 8" wijst op de 8-cilinder motor die afkomstig is van Land Rover. "Morgan" staat voor een klassieke auto in de meest pure vorm.

#### Handgebouwd

Het meest kenmerkende daarvan is wel dat het chassis van metaal is, maar het skelet van de opbouw van esenhout. Alhoewel de fabriek best kan overschakelen op moderne materialen, heeft hout (ook na de proefrit) geen merkbaar nadeel en wordt daarom op verzoek van de klanten nog steeds toegepast.

Het interieur van de testauto is geheel volgens traditie opgetrokken uit walnoothout en leder. Alleen het hoogst noodzakelijke is aanwezig. Zelfs deurhendels zijn een optie. Een bagageruimte, hoofdsteunen, een klok en een rechterbuitenspiegel behoren allemaal niet tot de uitrusting. Het is voor Morgan-fans vloeken in de kerk, maar volgens ondergetekende gaat het gemis van een radio net een stap te ver. Dan nog liever een zwengel in plaats van een startmotor of kaarsen in plaats van koplampen.

Alhoewel deze handgebouwde Plus 8 in de loop der jaren steeds beter is aangepast aan uiteenlopende posturen, is het hier gereden 13 jaar oude exemplaar ongeschikt voor de testrijder. Het dunne houten stuurwiel is (uiteraard) niet verstelbaar en ligt daarom letterlijk op de knieën. De spiegels zijn nauwelijks verstelbaar en bieden daarom slecht zicht naar achteren. Met gesloten kap (iets wat geen liefhebber ooit in het hoofd haalt) is het zicht in de spiegels zelfs nul. Tenslotte is er geen plek voor de linkervoet en worden zowel de middentunnel als de linker zijkant van de cockpit onaangenaam warm door de achterliggende delen.



## Ontgroening

---

Nog belangrijker dan het uiterlijk, is een puur en eerlijk mechaniek. Stuur- of rembekrachtiging zijn daarom uit den boze, want de Morgan-rijder wil volledige controle en een optimaal gevoel met de auto. Als gevolg daarvan vraagt dit zwaarst gemotoriseerde model flink wat spierkracht om zelfs maar in beweging te komen.

Het koppelingspedaal laat zich zo zwaar bedienen, dat het eerst lijkt alsof dit het verkeerde pedaal of wellicht een voetsteun is. Bovendien is de slag zeer kort waardoor de belangrijkste feedback de auto zelf is: rijden of niet rijden. Het rempedaal kent juist een lange slag en vraagt veel mankracht om de 900 kg wegende auto daadwerkelijk tot stilstand te brengen. De versnellingspook vraagt al even veel spierkracht en ook nu lijkt het in eerste instantie alsof er iets blokkeert. De eerste kilometers geven daarom meer het gevoel van een ontgroeningsritueel dan een kennismaking. Het harde werken zorgt ervoor dat een eerste korte rit voldoende is om met een bezwete rug op de bestemming aan te komen.

## Donderwolk

---

Het maakt meteen duidelijk waar het allemaal om gaat bij Morgan: echt autorijden zoals het bedoeld was. Daarom is iedere Morgan een cabriolet. Alleen op die manier beleven de inzittenden de auto en omgeving volledig. Maar Morgan gaat een stap verder, want zelfs de zijruiten en een deel van de portieren kunnen worden verwijderd (rijdt prettig tot ongeveer 80 km/u). Terwijl een moderne cabriolet vaak nog metaal tot aan de schouders heeft, beleven de inzittenden van de Plus 8 nog meer vrijheid.

Het verschil tussen een gesloten auto en een cabriolet is als het kijken naar noodweer van achter het glas van een warme huiskamer of zelf naar buiten gaan en er midden in staan. Daarbij is het alsof Morgan de donderwolk precies onder de bestuurdersstoel heeft gemonteerd, zo indrukwekkend klinkt de motor. Niet zo vreemd, want onder de lange motorkap ligt een 4-liter 8-cilinder.

Toch is het geluid ervan heel anders dan bij een geciviliseerde zakenauto met een vergelijkbare krachtbron. Tijdens het rijden klinkt de helft van het geluid uit de uitlaat, terwijl via de vele luchtopeningen in de motorkap precies hoorbaar is hoe het mechaniek z'n werk doet. Het maakt de belevenis intens, compleet en uniek.

De forse motorinhoud maakt de Plus 8 als vanzelf sterk en daarom is het niet nodig veel toeren te maken om te presteren. Het motorkarakter wordt daarom geheel door de bestuurder bepaald. Deze Morgan kan met 1.500 rondjes per minuut in de vijfde versnelling kalm over binnenwegen toeren om te genieten van het landschap. Maar met het gaspedaal (zelfs dat gaat zwaar!) op de vloer verandert de Plus 8 in een razendsnelle volbloed sportwagen die vriend en vijand doet verbazen.



## Muntstuk

---

Hoe langer de test duurt, hoe meer de auto weet te overtuigen en hoe meer van de "donderwolk" in het vooronder wordt gevraagd. Terwijl het de eerste dag nog uiterst onwennig was dat de bestuurder op een plek zit waar normaal gesproken de achterbank is te vinden, is dit nu de ideale plaats om de auto aan te voelen. Bij voluit accelereren is via de billen te merken hoe de achterwielen naar grip zoeken en die al dan niet vinden.

De reactie op iedere stuurbeweging is ook anders wanneer de bestuurder "achterin" zit, maar ook dit komt de controle over de auto ten goede. In korte scherpe bochten mag de achterkant uiteindelijk een stapje opzij doen en wordt de wegligging ten volle benut. Bovendien is het onderstel kei-en-kei hard. Zoals een Morgan-kenner het omschrijft: "als ik over een muntstuk rijd, wil ik kunnen voelen of ik over kop of munt reed". Zo hard is het onderstel. Overhellen in de bochten is er daarom niet bij.

## Recreatieverkeer

---

Hoe meer de testrijder de auto leert kennen, hoe duidelijker het wordt dat de buitenstaander het merk Morgan totaal niet kent. Op een zonovergoten testdag worden de binnenwegen louter bevolkt door cabrio's, motorfietsen en ander recreatieverkeer. Terwijl bestuurders van moderne cabrio's strak voor zich uit kijken, groeten bestuurders van oude cabriolets de Plus 8 met een enthousiast handgebaar. Toch is dit wel degelijk een moderne auto die nu nieuw te koop is.



De verwarring bij het publiek blijkt ook tijdens fotosessies, waar de Plus 8 steevast een compliment krijgt omdat de auto er nog zo goed uitziet voor een oldtimer. Dit is dus geen oldtimer, maar de jaren gaan wel tellen voor de gebruikte techniek. Er zijn meer auto's zo puur als de Morgan en die zijn scherper en nog beter controleerbaar. Dat zijn echter stuk-voor-stuk raceauto's. De Morgan Plus 8 is vooral een genietauto.

## Conclusie

---

Een nostalgische auto is leuk, maar alle problemen die bij een oude auto horen zijn minder aantrekkelijk. Zeker wie niet zelf kan sleutelen, heeft met een oldtimer veel zorgen en/of grote uitgaven. De modellen van Morgan hebben het uiterlijk van een oldtimer, maar zijn nieuw te koop en als jonge occasion beschikbaar.

Deze Plus 8 is bij liefhebbers favoriet omdat deze Morgan het puurst is. Dat komt niet alleen door de gebruikte materialen die zo stevig zijn dat de auto lijkt te zijn gebouwd van leger-surplus. Ook de techniek is elementair en eerlijk. Niets

is bekrachtigd zodat de bestuurder echt moet werken, wat uiteindelijk wordt beloond met een unieke rijervaring. Wie dat eenmaal heeft meegemaakt, is in veel gevallen voor het leven verknocht aan het eigenwijze Britse merk.

Het grootste nadeel van dit exemplaar is de slechte zitpositie en dat ging zelfs op de lange termijn niet wennen. Kromgevouwen achter het stuurwiel wist de Plus 8 toch het hart te veroveren. Dus morgen weer Morgan? Reken maar!  
(Ivo Kroone)



## Techniek

### Morgan Plus 8 4 litres

#### Maten en gewichten

<b>Lengte</b>	396 cm
<b>Breedte</b>	160 cm
<b>Hoogte</b>	115 cm
<b>Wielbasis</b>	249 cm
<b>Gewicht</b>	940 kg
<b>Aanhanger</b>	n.b.
<b>Aanhanger geremd</b>	n.b.
<b>Tankinhoud</b>	50 l
<b>Bagageruimte</b>	n.b.

#### Motor en prestaties

<b>Motorinhoud</b>	3946 cc
<b>Cilinders / kleppen</b>	8/2
<b>Vermogen</b>	190 pk @ 4800 tpm
<b>Koppel</b>	312 Nm @ 3500 tpm
<b>Aandrijving</b>	achterwielen
<b>Acceleratie 0 - 100 km/u</b>	6 sec.
<b>Topsnelheid</b>	206 km/u
<b>Verbruik gemiddeld</b>	12 l / 100 km
<b>Verbruik stad</b>	17 l / 100 km
<b>Verbruik buitenweg</b>	9 l / 100 km
<b>CO2 uitstoot</b>	n.b.



#### Prijs

<b>Prijs</b>	€ 78.995,-
<b>Prijs instapmodel</b>	€ 78.995,-

