Wilbert Huls
20 april 2012

Eeuwling

Een aantal decennia oude auto uitbrengen in een nieuw jasje is niet meer bijzonder. Enkele volumemerken hebben op die manier succes, maar Morgan blaast die projecten helemaal van de kaart met hun eigen resurrectie. Een auto die letterlijk een eeuw oud is opnieuw op de markt brengen, dwingt respect af. Als dan nog blijkt dat het apparaat een dak en fatsoenlijke ramen ontbeert en het met een wiel minder moet doen dan blijft er maar Ã©Ã©n ding te doen: dat bijzondere apparaat moeten we rijden...

Onvergelijkbaar

Nu is het natuurlijk zo dat de meeste bekende ontwerpen van Morgan sowieso al opvallen door hun klassieke uiterlijk, maar de 3 Wheeler is een exponent daarvan. Niks aan het model is conventioneel te noemen. Vooraan zien we twee grote, maar smalle spaakwielen met daartussen een motorblok van S&S Cycle. De machtige tweeliter tweecilinder staat vol in het zicht te glimmen en laat zijn uitlaatgassen via twee meter verchroomde pijp aan weerszijden van de auto naar achteren leiden. Hier tussen bevindt zich de carrosserie die de meest elementaire vorm heeft om twee mensen te herbergen. Het doet zelfs wat denken aan de romp van vooroorlogse vliegtuigen. Het is dan ook geen toeval dat voor Morgan-begrippen opzichtige aankleedmogelijkheden kent met Royal Air Force-emblemen of een haaienbek rond het front. Open betekent in dit geval echt open, want een dakje is niet mogelijk en de halve raampjes zijn net groot genoeg om de vliegen uit je mond te houden. Tot slot is er natuurlijk dat bijzondere

derde wiel achteraan. Doordat het midden onder de achterkant zit, lijkt de 3 Wheeler met zijn kleine bodemvrijheid achteraan haast te zweven.

Ambachtelijk

Ook niet geheel conventioneel is het ontbreken van portieren. De instap vraagt enige handigheid doordat je over de zijkant in de Morgan moet stappen en je als het ware in de auto moet laten glijden. Voor de minder behendige medemens kent het stuur de mogelijkheid om eenvoudig gedemonteerd te worden, zoals in de racesport. Je zit vervolgens op het klassiek gevormde leer in de kleur â€˜Saddle Brownâ€™ gevangen tussen de carrosserie en de middentunnel. Waar marketingmannetjes vandaag de dag een prachtig woord als ambachtelijk op alle mogelijke manieren misbruiken, mag Morgan er met recht van spreken en is dat goed zichtbaar. Het zit hem soms in kleine dingen, zoals de leren afzetting op de rand of de riempjes die de bagageruimte extra

vergrendelen. Het is wel jammer dat de klokken dat eigenlijk als enige niet echt uitstralen. Het is een soort kunststof blok dat in het dashboard is gehangen. Het was mooi geweest als er wat meer charisma vanuit was gegaan zoals bij de Roadster wel het geval was. Maar laat dat de pret niet drukken, want tussen de tellers bevindt zich het belangrijkste onderdeel voor ons: de startknop.

Nukkig

Al wil je zelf heel graag direct gaan rijden, de twee kloeke cilinders voorop moeten altijd even zin maken. Zeker in het begin moet er met het zware pedaal even wat gas bijgepompt worden om het blok tot leven te wekken, maar zelfs met warme motor is wat hulp gewenst. Wanneer het nukkige stukje techniek eenmaal aanslaat, kan het niet anders dan dat er een dikke grijns op het gezicht van de bestuurder verschijnt. De ploffende, diepe geluiden geven een flinke extra sensatie en werken extra opzwepend

wanneer je de motor bij het wegrijden flink toeren laat maken. Maar daar blijft het niet bij; al je zintuigen worden geprikkeld, wanneer je in minder dan vijf tellen naar 100 kilometer per uur snelt. Dat betekent dat je de eerste tellen aardig gelijk opgaat met een nieuwe Porsche 911, maar wel praktisch met je achterwerk op het wegdek zit en je snuit vol in de wind hebt. Een waanzinnige ervaring waarbij het enigszins dampige weer het plezier op geen enkele manier kon onderdrukken.

Veiligheid

Het bracht zelfs wat meer uitdaging, want het enige aangedreven wiel wilde hierdoor nog wel eens spinnen of een stapje opzij doen. Ondanks het gebrek aan elektronische hulpmiddelen ten behoeve van de veiligheid, voelt het nooit echt onveilig. Door de relatief grote spoorbreedte op de sturende wielen is de Morgan zelfs met een dansende achterkant nog zeer goed te beheersen. In de 3 Wheeler zorgen de medeweggebruikers

eigenlijk voor het grootste gevoel van onveiligheid, want ondanks dat je op bepaalde manieren erg opvalt, ben je toch makkelijk over het hoofd te zien. Tussen vrachtverkeer voel je je echt niet prettig, en wil je het liefst maken dat je wegkomt. Ondanks dat je met een topsnelheid van 185 kilometer per uur prima op de snelweg mee kan komen, is dat niet de plek waar de auto â€“ en diens bestuurder â€“ zich op hun gemak voelen. De beleving is immers al optimaal aanwezig voordat je de 100 aantikt, aangezien alles in het rijden met de 3 Wheeler zo puur is. Geen opsmuk, dus dat betekent dat er tijdens het rijden flink gerammeld en geschud wordt, maar dat betekent ook dat het voertuig een echt lichtgewicht is en met â€˜slechtsâ€™ 115 pk echte topprestaties levert.

Petje af

Wat is het fijn dat er automerken als Morgan bestaan. In een era waarin zaken als uitstoot en geluid sterke beperkingen opleggen aan het rijplezier, komen ze gewoon

met een auto die puur rijplezier uitstraalt. Morgan maakt sinds 1909 echte rijdersautoâ€™s en is nooit van die filosofie afgestapt. Het Noord-Engelse essenhout en de noeste handenarbeid zijn nog niet verdwenen. Het mag wel wat kosten, want de prijzen beginnen bij 47.500 euro en dat is per strekkende meter natuurlijk best veel. Aan de andere kant doet de prijs er bij een auto als deze natuurlijk niet toe. Ze worden â€“ mede vanwege het productieproces â€“ in beperkte mate geproduceerd en de orderboeken staan al vol genoeg om voorlopig door te kunnen. Het mooie is wel dat de 3 Wheeler dan in sterke mate op de klant wordt afgestemd en zelfs een zelfbedacht lakkleurtje hoort dat tot de mogelijkheden, zonder dat er direct Duitse â€˜individual-prijzenâ€™ voor worden gevraagd. Mocht je tot de gelukkigen behoren die dit waanzinnige apparaat aan mogen schaffen, dan willen we in ieder geval een leren outfit inclusief petje en klassieke bril aanbevelen. Naast de bescherming tegen de elementen is dit op en top de auto waarbij dit hoort.