

Der neue Morgan Plus 6 - der andere Morgan



Das Morgan-Werk hat am Automobilsalon von Genf den neuen Morgan Plus 6 vorgestellt. Das neue Modell präsentiert sich im gewohnten «look» der klassischen Morgan, ist aber eine vollständig neue Entwicklung. Gemäss Werksangaben stimmen nur gerade 5% aller Teile mit bereits bestehenden Morgan-Teilen überein.

Das bisherige **Chassis** wurde durch ein völlig neues aus Aluminium ersetzt. Zwar ist es wie das bisherige aus dem Aero geklebt und genietet, hat aber ansonsten nichts mit ihm gemein und ist

keine Weiterentwicklung dieses Chassis. Die Entwicklung des neuen Chassis bis zur Serienreife hat drei Jahre gedauert. Es schafft auch die Voraussetzung, dass der Innenraum des neuen Morgan viel grösser geworden ist. Das Chassis ist bei aller Stabilität ein echtes Leichtgewicht und wiegt lediglich 89 kg!



Der **Motor** ist ein 3l-Reihen-Sechszylinder mit Twin Power Turbo

von BMW. Er erfüllt die aktuellsten Abgasvorschriften und entlässt 170g CO₂ in die Luft. Seine Leistung beträgt 250 kW/340 PS und das Drehmoment beläuft sich auf 500 Nm. Bei einem Fahrzeug-Leergewicht von rund 1075 kg ergeben sich Beschleunigungs- und Geschwindigkeitswerte, welche direkt mit denjenigen von bekannten Supersportlern vergleichbar sind. Der Motor ist an ein BMW-8-Gang-Getriebe mit Doppelkupplung gekoppelt. Das Getriebe kann wahlweise automatisch oder manuell über Schaltwippen am Lenkrad oder mit dem Gangwählhebel geschaltet werden.



Die **Radaufhängungen** nehmen vorne und hinten ebenfalls Abschied von bisherigen Konstruktionen: Vorne und hinten sind die Räder an grosszügig dimensionierten doppelten Dreieckslenkern und McPherson-Federbeinen aufgehängt. Vorne kommt ein zusätzlicher Stabilisator zum Einsatz. Vorne und hinten sorgen innenbelüftete Scheibenbremsen für eine der Leistung des Autos angemessene Bremswirkung.



Die Änderungen an der **Carrosserie** sind auf den ersten Blick relativ bescheiden. Im Detail wurde aber sehr vieles geändert: Die Lüftungsschlitze an den Motorhaubenseiten sind zwar verschwunden, dafür erlauben aber zusätzliche Entlüftungsschlitze auf den Motorhauben selber, an den Seiten und an den vorderen Kotflügeln eine verbesserte Entlüftung des Motorraums. Die Spurweite ist gegenüber dem bisherigen +4 und Roadster um rund 3 cm gewachsen,

was natürlich zu einer breiteren Windschutzscheibe und zu flacheren Motorhaubenhälften geführt hat. Der Plus 6 hat kein Reserverad am Heck, dafür ist die Befestigung für den Heckgepäckträger viel massiver ausgefallen als bei den bisherigen Modellen. Ganz neu ist die Möglichkeit, für den Plus6 ein Hardtop ab Werk zu ordern, in der Variante «Touring» wird dieses serienmässig mitgeliefert.



Das Hardtop kann leicht abgenommen werden. Bei aufgesetztem Hardtop muss das Stoffdach demontiert werden. Zwar ist die Montage des Stoffdachs eine leichte Angelegenheit, wie langwierig aber die Anpassung und Ausrichtung im Detail ist, ist uns nicht bekannt.

Grosse Veränderungen hat auch der **Innenraum** erfahren.

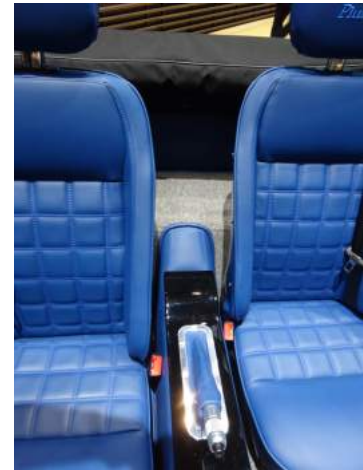


Der Innenraum des Plus 6 hat deutlich an Wertigkeit gewonnen: Die neuen Sitze unterstützen die Oberschenkel besser, die Türverkleidungen sind hochwertig. Überhaupt sind die Türen viel massiver geworden und die altertümlichen Schlösser aus dem Landrover sind verschwunden. Die nach wie vor verwendeten Steckfenster haben eine dem Innenraum angepasste Verkleidung, der Kofferraum hat an Grösse gewonnen. Die Mittelkonsole zieht sich jetzt zwischen den Sitzen bis nach hinten.





Am wichtigsten ist wohl die Tatsache, dass das neue Chassis den Insassen viel mehr Platz verschafft, sowohl in der Länge als auch in der Breite. Die Vergleichsbilder Roadster (schwarz) und Plus 6 (blau) zeigen dies deutlich.



Die **Preisliste** des Werks nennt einen Basispreis von rund 70'000 £ + MWST. Dazu kommen die Optionen, welche wie gewohnt bei Morgan sehr reichhaltig sind und den Endpreis in fast beliebige Höhen treiben können: <https://www.morgan-motor.co.uk/wp-content/uploads/2019/02/plus6pricelistmalverntest.pdf>. Gemäss Ralph Abt vom Importeur Abtautomobile werden die Schweizer Preise bis 15. März 19 bekannt sein und das Auto kann ab sofort bei ihm auch bestellt werden.

Ebenfalls am Autosalon wurde das Sondermodell Plus 4 Works vorgestellt. Dieses Modell wird allerdings in der Schweiz nicht einlösbar sein, da einige Bestandteile der Works-Ausstattung (z.B. die Felgen) in der Schweiz nicht homologiert werden. Aus diesem Grund verzichten wir auf die weitere Vorstellung dieses Modells.

Der neue Plus 6 - Zeichen des Zeitenwandels bei Morgan

Der neue Plus 6 ist nicht der Nachfolger des Plus 8 - das Werk betont dies immer wieder - sondern ein gänzlich neues Modell, welches viel höhere technische und qualitative Erwartungen und Anforderungen erfüllen muss. Dieses Modell steht am Anfang eines eigentlichen Zeitenwandels auch bei Morgan.

Nicht nur, dass in den letzten Tagen Morgan bekanntgegeben hat, dass ein neuer Investor die Mehrheit der Aktien übernommen hat, der Familie verbleibt nur noch eine Minderheit. Damit verschwindet der letzte britische Hersteller von Automobilen, welcher mehrheitlich in Familienbesitz verblieben ist. Zweifellos wird dies zu Änderungen führen.

Auch technisch bricht eine neue Zeit an: Der Plus 6 ist das erste Fahrzeug einer neuen Generation. Morgan hat bereits bekannt gegeben, dass die bisherige «klassische» Baureihe nur noch bis Ende 2020 produziert wird und danach das neue CX-Chassis auch bei anderen Modellen eingesetzt werden wird. Die Zeiten der hinteren Starrachse und der Notwendigkeit, regelmässig die Vorderachse zu schmieren, neigen sich unwiderruflich dem Ende zu. Auch bei Morgan wird sich der Anteil der Elektronik an jedem einzelnen Fahrzeug massiv vergrössern.

Diese technische und wohl auch preisliche Neuausrichtung der Modellpalette wird sich mit ziemlicher Sicherheit auch auf die Struktur der Kundschaft auswirken. Es ist wohl wahrscheinlich, dass sich nebst den bisherigen «Hardcore»-Anhängern der Marke Menschen für die Morgan

begeistern werden, welche diese Autos sehr wohl mit anderen Sportwagen am Markt vergleichen und die Vereinigung von Klassik und modernster Technik schätzen. Aber die Freude am Fahren, am Reisen, am Sport und an wertvollen menschlichen Kontakten wird bleiben und «alt» und «neu» vereinen.

Georges Guggenheim, 10.3.19