

TEST - MORGAN AERO 8

# Iz preteklosti v prihodnost



Optična prevara: navznoter obrnjena sprednja žarometna »krivca« za različna mnenja.

Pri Morganu odpirajo novo poglavje v svoji slavni zgodovini - verjeli ali ne, novi Aero 8 je prva nova konstrukcija v zadnjih 65 letih! Zato se kar samo od sebe postavlja vprašanje, kako je konstruktorjem te male tovarne uspelo povezati preteklost s prihodnostjo.

**D**a ne bi bilo že na začetku kakšnih nesporazumov: čeprav je Aero 8 popolnoma nov avtomobil, kupci od njega ne smejo pričakovati vsakodnevnih lastnosti sodobnih štirikolesnikov. Če iščete tak avtomobil, prelistajte raje naprej, tisti pa, ki znate ceniti tradicijo, boste prišli na svoj račun. Novi Morgan je namreč še vedno v prvi vrsti pravi Morgan.

Aero 8 do zadnjega vijaka nadaljuje in plemeniti zlahtno zapuščino predhodnih modelov. Sodi v tisto zvrst avtomobilov, ki jih preprosto moraš imeti rad, čeprav ima celo kopico lastnosti, ki se sodobnim uporabnikom zdijo skorajda nemogoče - je oster, intenziven, učinkovit in seveda nikakor ni vsakdanji. No, vsaj za veliko večino ljubiteljev avtomobilov ne.

Zato se ne smemo čuditi, če pri Morganu napredek razumejo dru-

gače kot velikoserijska avtomobilska industrija. Aero 8 namreč nima ne sistemov ABS in ASR, da o ESP-ju ne govorimo, ne varnostnih mehov. Pri nakupu Aero 8 tako investirate v togo aluminijasto šasi-jo,

dirkaško naravnano podvozje in karoserijo, ki kljub aerodinamičnim spremembam in dodelavam ostaja zvesta hišnim smernicam.

Za Charlesa Morgana je ta minimalizem del filozofije, ki ji njegova družina sledi že od ustanovitve tovarne. Kljub temu so pri Aero 8 naredili nekaj izjem, saj konstruktorji že delajo na projektu vgrajevanja varnostnih blazin, o elektroniki v podvozju pa lastnik družinskega podjetja še slišati noče. Aero 8 je športni avtomobil in po Morganovo beseda »šport« pomeni izziv. In kupec se mora s tem izzivom soočiti in sprijazniti.

Izziv je že vstopanje v avtomobil, kajti izredno široka pragova potnika prisilita, da zelo dobro premisli, kako se bo tega lotil. Ozka sedežna niša namreč ne dovoljuje »popravnih« izpitov; če potnik na primer že pri drsenju v sedež napačno obrne stopalo, je edina rešitev, da se skobaca iz avtomobila in vajo ponovi. Prostor pri potnikovih stopalih je namreč izjemno skopo odmerjen, zato je previdnost več kot potrebna.

Ko vam enkrat le uspe sesti v Aerov sedež, vas pričaka brlog, ki se zelo razlikuje od sodobnih »normalnih« cestnih čudes - voznik in sovoznik postaneta prava brata, saj sedita z ramo ob rami, njun pogled pa skozi majhno sprednjo šipo »boža« neskončno dolg motorni pokrov. Ob straneh sta za lepši razgled nameščena še velika blatnika sprednjih koles - ni kaj, za avtomobilske romantike je to eden najlepših razgledov, vreden bogov.

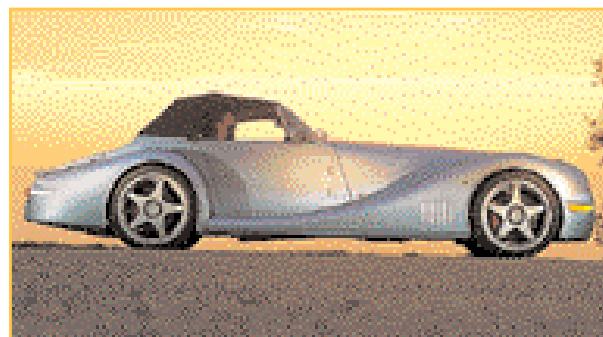
K temu seveda sodi tudi ustrezno oblikovan kokpit. Torej skromno, kajti na aluminijasti plošči je nameščenih le nekaj merilnikov in gumbov, sicer za maloserijsko proizvodnjo tako zelo značilno spojojanje elementov od drugih tovarn pa je pri Aeru omejeno le na obvolansko ročico, ki izvira iz bavarskega BMW-ja.

Oči pa se lahko pasejo na ročno obdelanem usnju in jesenovini, ki ni le okrasni material, ki je na voljo v treh različnih svetlobnih tonih. Les namreč po starem angleškem običaju služi tudi kot ogrodje za aluminijasto karoserijo. Udobni sedeži omogočajo dovolj možnosti nastavljanja, da lahko tudi višjerasla potnika sedita lagodno, seveda pod pogojem, da sta bolj suhe postave. Debeluhov pri Morganu namreč ne marajo.

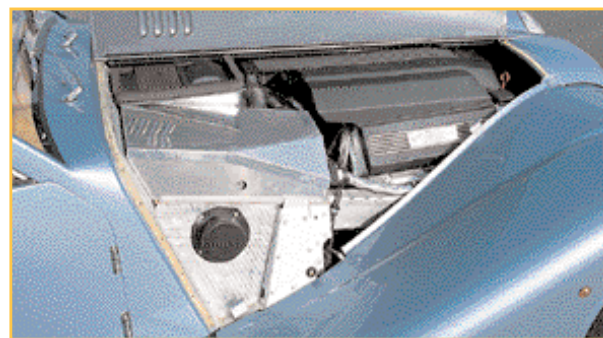
Zato pa tudi Aero 8 vedno znova preseneča tam, kjer tega



*Vozne lastnosti spominjajo na pravi superšportni avtomobil.*



*Klasika: dolg motorni pokrov, kratek zadek, na tesno odmerjena streha - kot se za Morgana spodobi.*



*Ne vidi in ne sliši se ga veliko, vendar je zelo opazen: 4,4-litrski motor V8 iz BMW-jeve hiše zmora 286 KM.*



*Bohotne obline spominjajo na tradicijo in zgodovino.*



*Kot ulito: obarvani merilniki domujejo v aluminijasti pločevini.*



*Ime s tradicijo: avtomobile z imenom Aero so pri Morganu izdelovali že v tridesetih letih minulega stoletja.*



*Izboklina pod zadkom izboljša aerodinamiko avtomobila.*



*Tudi novost: zaprt prtljažnik v zadku, ki je dovolj velik za torbo za golf.*

ne bi pričakovali. Pri natančnejšem prebiranju navodil za uporabo lahko namreč naletimo na nekaj sledi višje tehnologije - na primer na zaslonček, na katerem lahko potnika preverjata pritisk zraka v vseh štirih gumah, ali na dva mala gumba, ki veljata, za Morganove razmere, za pravo revolucijo v udobju. Električno pomične šipe!

Nadaljnjo senzacijo lahko odkrijemo globoko pod armaturno ploščo. Natančneje, lahko jo občutimo. Skozi tri prezračevalne odprtine v prostor pri nogah piha hlajen zrak, kar se med vožnjo hitro izkaže kot čista nuja in ne le udobje. Noge bi se vam namreč med vožnjo lahko kaj hitro skuha-le, tako se zna ogreti Aerova notranjost.

Odprtini za dovajanje zraka na šipe pa ni v izobilju, zato ima Aero 8 vse šipe električno ogrevane.

Voznik motor zažene s pritiskom na gumb in namesto globoko hropečega motorja V8 pod motornim pokrovom komaj slišno šumi BMW-jev motor, ki je transplantacija iz BMW-ja 540 preživel brez kakršnihkoli zvočnih sprememb.

Tudi šeststopenjski menjalnik je bolj BMW-jev kot Morganov: lahkoten in natančen, toda v ozkem Aerovem kokpitu predstavljanje vseeno pomeni pravo malo vaje iz aerobike, preden voznik »vdene« v naslednjo prestavo. Bolj značilna za tak avtomobil je sklopka, ki pri vozniku vedno znova zbujajo občutke, da so ga za volan poslali le zato, da bi z nogami prestavljal betonske bloke. A tudi to je izziv, mar ne?

Ko pa se Aero 8 le spravi k vožnji, vse te začetne neprijetnosti izpuhtijo. BMW-jev motor V8, ki je že prav po medvedje močan, voznika takoj preseneti, kajti take moči avtomobilu na prvi pogled ne bi pripisali. Nadvse uporaben je že v območju nižjih vrtljajev, Morgana pa z lahkoto in eleganco nadvse prepričljivo premakne v območje največjih hitrosti. Kako pogosto voznik pri tem seže po prestavni ročici, je nepomembno - motor svoje delo opravlja, kot da to nima nič opraviti z njim.

Pomembno vlogo ima pri tem seveda tudi nizka teža avtomobila. Opazili smo sicer, da je bil testni Aero 8 s 1187 kilogrami težji, kot navaja tovarna, ampak tudi s to težo ima 286 BMW-jevih konjicov zelo malo dela. Konec koncev lahko tako Aero 8 pri pospeševanju nekaj časa drži korak tudi s kakšnimi bolj športno naravnanimi avtomobili kova Porscheja Carrere.

Voznik tako lahko odlične vozne lastnosti avtomobila s pridom izkoristi tudi na zahtevnejših cestah, zasluga pa gre v največji meri odličnemu podvozju. Ta je nov revolucionarni napredek pri Morganu, saj do sedaj ni bilo v navadi, da kolesa njihovih avtomobilov tudi pri zahtevnejši vožnji ostanejo dobesedno prilepljena na cesto, da avtomobil natančno sledi voznikovim ukazom na volanu in da pri



**Plateno streho morate zapreti in odpreti s težke vrtljivo ročico.**



**Modernizacija: zaslon, na katerem lahko preverjate pritisk zraka v gumah, in gumba za električni šipi.**

vožnji prek kratkih grbin avtomobil nima teženj po katapultiranju voznika s sedeža.

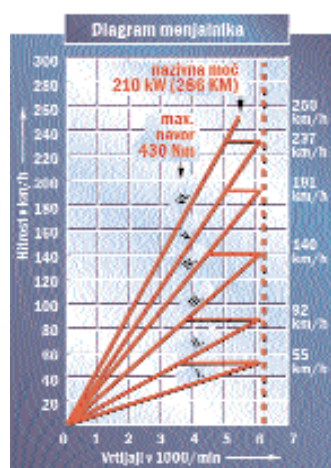
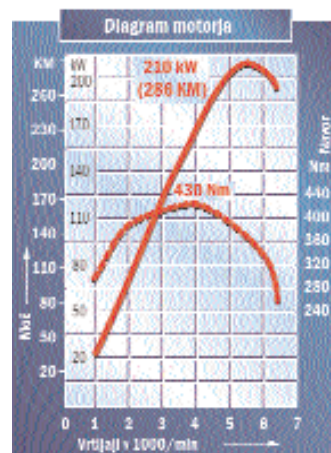
Sicer je novi Morgan v osnovi še vedno trd avtomobil, vendar ne pretrd, tako da podvožje tudi pri pretiravanju (zgornja meja zmogljivosti je za običajne razmere postavljena zelo visoko) v ovinku od voznika zahteva le minimalne popravke z volanom, zlasti če mu voznik še malo pomaga s stopalko za plin. Zaradi velikega motornega navora in močnih zapor diferenciala je to razmeroma preprosto opravilo. Kljub vsem naštetim lastnostim pa posebne lahkotnosti od Aera le ne smemo pričakovati. Pri hitrosti 50 kilometrov na uro se sicer »varčno« naravnani servovolanski mehanizem izklopi, tako da je Aero 8 primernejši za močnejše in odločnejše roke. Tudi napredek pri udobju ima svoje meje: najkasneje od hitrosti 160 km/h dalje postane piš vetra okoli karoserije bolj ali manj nevzdržen.

In s tem pridemo tudi do največje črne pike, ki si jo lahko avtomobil tega kova prisluži. Platnena streha je namreč zelo primitivno zgrajena, kajti njeno zlaganje zahteva odločno preveč dela. Navsezadnje mora kuppec za ta avtomobil odšteti zajeten kupček denarja in spodobilo bi se, da mu pri Morganu to delo olajšajo. V Nemčiji eden od 300 letno izdelanih primerkov stane 89.204 evrov, zato se pojavi vprašanje o dejanski vrednosti takega avtomobila. Toda pri Morganih je bilo že od nekdaj tako: njihov avtomobil imate lahko ali radi ali pa le zavijete z očmi in mu obrnete hrbet.

Wolfgang König

Avtor je novinar sestrške revije Auto, Motor und Sport.

## avto magazin MORGAN AERO 8



**Motor:** 8-valjni - 4-taktni - V-90° - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 92,0 x 82,7 mm - gibna prostornina 4398 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 210 kW (286 KM) pri 5500 min - največji navor 430 Nm pri 3700/min - ročična gred v 5 ležajih - 2x2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovski vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 12,0 l - motorno olje 7,2 l - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,230; II. 2,510; III. 1,670; IV. 1,230; V. 1,000; VI. 0,830; vzratna 3,750 - diferencial 3,080 - gume 225/40 ZR 18

**Voz in obese:** 2 vrata, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, vzdolžna vodila, vzmetne noge, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne (prisilno hlajene), servo - volan z zobato letvijo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4089 mm - širina 1753 mm - višina 1092 mm - medosna razdalja 2530 mm - rajdni krog 11,7 m - **notranje:** širina 1200 mm - višina 930 mm - vzdolžnica 960-1150 mm - posoda za gorivo 70

**Mase:** prazno vozilo 1187 kg - dovoljena skupna masa 1351 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 250 km/h - pospešek 0-100 km/h 5,2 s - poraba goriva (ECE) 18,4/8,9/12,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

### NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:
0-60 km/h: 2,7 s	hitrosti:
0-80 km/h: 3,8 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h: 5,2 s	80 76,0 km/h
0-120 km/h: 7,2 s	100 95,0 km/h
0-140 km/h: 9,9 s	130 122 km/h
0-160 km/h: 12,8 s	160 151 km/h
0-180 km/h: 16,5 s	
0-200 km/h: 23,5 s	
1000 m z mesta: 25,3 s	

**Največja hitrost:** 250 km/h (VI. prestava)

Prožnost:	
60-100 km/h (IV.):	4,7 s
80-120 km/h (V.):	6,2 s
80-120 km/h (VI.):	8,3 s

**Zavorna pot:** od 100 km/h: 40,2 m

Poraba goriva:	
Najmanjše povprečje	10,0 l/100 km
Največje povprečje	18,2 l/100 km
Testno povprečje	13,2 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):				
Prestava:	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	76	75	75	73
80 km/h	82	82	81	80
130 km/h	88	87	86	85
Prosti tek				42

**Napake med testom:** - brez napak

## avto magazin KONČNA OCENA

1 2 3 4 5

Aero 8 prekaša običajne avtomobilске standarde, pa ne le zaradi samosvoje oblike karoserije. Njegove vozne lastnosti in zmogljivosti spominjajo na pravega superšportnika, uporabnost in izdelava pa ni vedno najbolj posrečena, saj kar nekaj podrobnosti spominja na minule čase avtomobilске tehnologije. Med drugim to lahko vidimo tudi po tem, ker avtomobil nima sistemov ABS in ESP.

CENE (Auto Motor und Sport)	EVRO
OSNOVNI MODEL:	89.204
TESTNO VOZILO:	92.783

### HVALIMO IN GRAJAMO

- |   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| + samosvoja oblika                      | - ozek potniški prostor             |
| + trdo, a vseeno dovolj udobno podvožje | - zmerna obdelava                   |
| + udobni sedeži                         | - primitivna zložljiva streha       |
| + kultiviran in močan motor             | - glasen piš vetra                  |
| + zelo dobre vozne lastnosti            | - trde stopalke                     |
| + odlična prožnost motorja              | - dolgi hodi prestavne ročice       |
| + lahkoten menjalnik                    | - težak volan                       |
| + natančen volan                        | - ni varnostnih blazin              |
| + dober oprijem s cesto                 | - ABS in ESP ni možno niti dokupiti |
| + zanesljive zavore                     | - velika poraba                     |
| + ustreznost standardu Euro4            | - visoka nabavna cena               |
| + majhna izguba vrednosti               | - skromna oprema                    |
|   | - drago vzdrževanje                 |