



Vorne stampft der V2 sein rotziges Lied.

Morgan 3 Wheeler

Der hat mehr als ein Rad ab

Mit dem neuen 3-Wheeler will Morgan an die Vorkriegshistorie anknüpfen; ganz vorne tuckert der V2 von Harley Davidson.

99 Prozent der Autofahrer können kaum verstehen dass das erste Jahreskontingent des einzigen Deutschschweizer Händlers bereits verkauft ist. Für runde 50000 Franken. Alles spricht alles gegen diesen Polarisator. Kein Dach über dem Kopf, keine Heizung, keine Türen, keinerlei Fahrhilfen, kein Scheibenwischer, keine Sitzverstellung, kein Handschuhfach. Wer Musik haben möchte muss selber singen.

Oder man ergötzt sich am surrealen Sound des zweizylindrigen Schüttelhubers mit fast 1000 Kubik

pro Topf. Das ist rekordverdächtig für einen Zerknall-Treibling. Den V2-Viertaktmotor steuert Harley Davidson Partner S&S Cycle bei, sie ist im Autoverschnitt ganz vorne längs, statt wie in einer Harley zentral und unter dem Sitzfleisch quer eingebaut. Die Kraft wird via Kardan auf den Weg geschickt, dann von einer Mechanik umgelenkt und über einen Zahnriemen zum Hinterrad geleitet.

Showpotential

Sturmjacke aus dem Schrank geholt, die linke Hand an der seitli-

chen Ausbuchtung, die rechte am Lenkrad abgestützt, die Beine voraus in den Schacht geschwungen, schon sitze ich im Einbaum drin. Zündschlüssel gedreht, Deckelchen hoch geklappt, Startknopf gedrückt. Der V2 zielt sich etwas, dann tuggtugg, plotzplotz, schüttelt er sich wie ein nasser Hund, etwas später gehören die Strassen mir, Trottoirs inklusive. Den 3-Wheeler kann man, will man nicht übersehen. Nie geht man mit dem Ding im Verkehr unter. Leuten die Inkognito fahren wollen, sei ein Vollvisierhelm empfoh-

len. Das Showpotential; für viele das Kaufargument schlechthin. Diese Mischung aus Auto und Motorrad kann man nur zum Fahren und Herzeigen gebrauchen. Skiträger und Kindersitze sind nicht 3-Wheeler kompatibel.

Dreiradfahren

Open Road. Die kleinen Scheibchen verhindern das Schlimmste, so zugig wie vermutet wird es nicht, anders als auf dem Motorrad ist der Nierenschutz verzichtbar. Es genügt schon eine Wohnzone, um Fun zu haben, ein positiver



Schlicht und ergreifendes Interieur.



Morgan von hinten.



Das Fahrverhalten ist erstaunlich neutral.

geht noch zum Lektor!

Spezifikationen

Karosserie: offener Auto/Motorrad-Verschnitt ohne Türen, 2 Sitze, Leergewicht ab 550 kg.

Motor: V2-Benzin; 1978 ccm, Leistung 60 kW (82 PS) bei 5250/min, max. Drehmoment 186 Nm bei 3500/min. Zwei Ventile pro Zylinder, zwei zentrale Nockenwellen.

Kraftübertragung: 5-Gang-Getriebe, Hinterradantrieb ohne Differential.

Fahrgestell: Gitterrohrrahmen mit Alubelplankung; vorn doppelte Querlenker, Feder/Dämpfer-Einheiten, hinten Längsschwinge, Feder/Dämpfer-Einheiten; vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, Zahnstangenlenkung, Tank 2 x 20 L, Reifen vorn 400 S 19, hinten 175/65 R 15.

Dimensionen: Länge 326 cm, Breite 174 cm, Höhe 101 cm, Radstand 238 cm. Kofferraum 30 dm³.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit 185 km/h, von 0 auf 100 km/h in 4,5 Sekunden. Verbrauch ca. 6 L/100 km.

Fahrzeuglieferant: Abt Automobile AG, 4410 Liestal, www.abtautomobile.ch.

Aspekt heutzutage. Das unartige V2-Getuckere nimmt der Morgan überall hin mit. Sound wäre übertrieben. Eher ein Knallen und Explodieren, talwärts kann er auch Schiessen, und immer schön vibrieren. Im Rückspiegel brennt die Luft.

Das Fünfgang-Getriebe stammt vom Mazda MX5, im Morgan singt es überraschender Weise auch, very british. Und die Pedalerie stimmt für's Zwischengas. Nur hängt der interimistisch arbeitslose Kupplungsfuss in der Luft, für eine Abstellplatte fehlt der Raum. Perfekter Seitenhalt dank der Belplankung links und dem Kardantunnel rechts. Unverstyler, airbagloses, nicht zu kleines Dreispeichenlenkrad, «geradeaus» ist nicht zwingend dort, wo die eine Speiche nach unten zeigt.

Dank lediglich 550 kg Leergewicht mutiert der Zweiliter zur Dampfmaschine; so geht das Wägelchen ab wie ein Duracell-Häschen. Aber die versprochenen 4,5 Sekunden auf 100 km/h nehmen wir ihm nicht ab. Dazu ist der 175/65 R 15-Hinterreifen zu gestresst, hisst selbst bei moderater Anmache während dem Hochschalten in den zweiten Gang die weisse Fahne, sogar den Dritten will der Yokohama mit Schlupf quittieren. Wir schätzen mal: nach 5000 km ist ein neuer Hinterreifen fällig.

Avon-Schläuche

Da scheinen es die schmalbrüstigen vorderen Avon-Schläuche (400 S x 19) einfacher zu haben.

Sie bleiben tapfer in der Spur. Gewöhnungsbedürftig ist der grosse Wendekreis, überraschend gediegen der Abrollkomfort. Der 3-Wheeler ist kein Plombenschüttler, dafür ein böser Auskeiler, kann zur Tretmine werden. Wer nicht alle Sinne beisammen hat, steht beim forschen Angasen sehr plötzlich mehr als quer. Poweroversteering ja, schön gezeichnete Drifts wegen der Dreiradkonstruktion eher nicht.

Auf Grund nationaler Bestimmungen und der CO₂-Gesetze wurde der beste motorische Kompromiss gesucht. Das macht aber nicht's, es geht lustig und bei Bedarf wie an der Seilwinde gezogen vorwärts. Mehr als 82 PS braucht der 3-Wheeler nicht, einen Turbolader schon gar nicht.

Neben den Diagonalgurten und der Zweikreisbremsanlage stellen die verchromten Überrollbügel die einzigen Sicherheitsfeatures dar. Gut so; um nicht auf der eigenen Schleimspur auszurutschen sind Weit- und Vorsicht die beste Versicherung. Und wie gesagt; Blochen muss man nicht, um Spass zu haben.

Schön, dass es Autos mit mehr als einem fehlenden Rad auf Grund spezieller Bestimmungen in der EU für Kleinserien noch geben darf, und schöner noch, dass dafür keine Vergnügungssteuer erhoben wird. ■

Text: Jürg Wick, Fotos zVg/Wick

Kleine Preise - grosse Wirkung! ☎ 061 403 10 21

Werbung, die auffällt...

... bleibt länger «kleben»! Mehr dazu unter ☎ 061 403 10 21