

AJETTUA: MORGAN ROADSTER 3,7 V6

Paljon tunnetta, vähemmän järkeä

 Tilaajille

TEKSTI MARKKU HONKALA



Koeajoimme kaksipaikkaisen Morgan Roadsterin brittiläisen pienvalmistajan kotikaupungissa, Malvernissa, viileän kosteassa säässä. Ja silti hymyilytti.

Matalan tuulilasin läpi avautuu komea näky. Jäähdytysrivoitettu, nahkaremmillä sidottu pitkä keulapelti jatkuu kohti horisonttia, ja etukulmassa pilkottavat kaarevat lokasuojat ja pyöreät ajovalojen kuvut.

Sivunäkyvyys etenkin matalan rättikaton ja sivupleksien läpi on hyvin rajoitettu. Tiivis, perinteinen tunnelma on toisaalta koko homman juju, ja kun

starttipainikkeesta saa Fordin 3,7-litraisen V6-moottorin hengittämään läpi varsin suorien putkiensa, leviää vastustamaton hymyn virne kasvoille.



Tärkeimmät mittarit on sijoitettu hieman hankalasti keskelle kojelautaa.

KLASSISESTI MUOTOILLUISSA Morganeissa on moderni voimalinja, mutta muutoin mennään perinteisemmällä reseptillä. Teräspalkkirungon päällä on saarnipuinen apurunko, jonka päälle asettuvat keveät alumiinikuoret ja rättikatto. Uudenaikaisin ajoavuste on abs-jarrut; ohjaustehostintakaan ei ole nähty tarpeelliseksi, puhumattakaan luistonestosta tai ajovakautuksesta.

Kaikki on ohjaamossa tyköistuvasti ulottuvilla, kunhan saa kammettua itsensä alas laadukkaasti nahkaverhoiltuun penkkiin. Käsi laskeutuu sopivalla kohdalla olevalle vaihdekepillä, jolla operoidaan tunnokasta ja lyhytliikkeistä kuusivaihteista vaihteistoa.

Penkin pituussäädöt juuri riittävät 180-senttiselle kuskille, mutta pidemmällä on jo ahtaampaa. Klassisen avokorin muoto keskikonsolin kera rajaa sisätilat kapeaksi, eikä kytkinjalalle ole jäänyt lepuutustilaa.



Tyylikäs Momon ratti on mallattu hyvin kohdalleen, ilman korkeus- tai pituussäätöjä.

KYTKIN- JA JARRUPOLKIMIEN liikkeet ovat pitkät ja jäykät, mutta tunnokkaat. Jarrupoljinta saa runtata voimalla ennen kuin jarrut lopulta ottavat kunnolla kiinni. Kaasua on onneksi helppo annostella, ja V6-moottorin muhkea vääntö, vaihteella kuin vaihteella, tuo ajamiseen mukavaa letkeyttä.

Tehostamattoman ohjauksen välittämä tunto pitkällä edessä pyöriviin eturenkaisiin on hieman epämääräinen, ja keulan pystysuorilla liukupylväillä totetutettu perinnejousitus tuntuu pintakovalta. Kaasulla käskiessä lehtijousitettu takapää yliohjautuu juuri sopivasti. Roadsterin keveä keula tuntuu eripariselta tunnokkaaseen taka-akselistoon verrattuna.

Roadster toimii parhaiten maantienopeuksien puitteissa kruisaillessa, rättikatto alhaalla. Varsinaista tavaratilaa ei ole, joten pidemmille reissuille pitää keksiä luovia ratkaisuja.

■ **MORGAN ROADSTER** on todella makea ja mieleenpainuva auto, jossa houkuttaa entisaikojen rehellisen välitön tuntuma. Morgan kuitenkin tarjoaa sen uuden auton huolettomuudella, modernin voimalinjan avulla. Avoklassikko toimii varsinaisena hyväntuulen lähettiläänä. Hymyjä, peukkuja ja iloisia ilmeitä on tiedossa roppakaupalla, tuulilasin molemmin puolin. **TM**



► [Lue koko artikkeli \(TM 18A/2019\)](#)

 Tilaaajille

Morgan Roadster 3,7 V6

Moottori: bensiinikäyttöinen V6-moottori edessä pitkittäin; iskutilavuus 3 721 cm³, teho 209 kW (280 hv)/6 000 r/min, vääntömomentti 380 Nm

Voimansiirto: takaveto, kuusivaihteinen käsivalintainen vaihteisto

Alusta: tikapuurunko; edessä erillisjousitus, liukupylväät, kierrejouset; takana jäykkä akseli, lehtijouset; edessä levyjarrut, takana rumpujarrut; tehostamaton hammastanko-ohjaus

Mitat ja massat: pituus 4,010 m, leveys 1,610 m, korkeus 1,220 m, akseliväli 3,200 m, raideleveys edessä 1,666 m ja takana 1,646 m; kuivapaino 950 kg, rengaskoko 205/55 R16

Suoritusarvot: huippunopeus 225 km/h, kiihtyvyys 0-100 km/h 5,5 s; EU-kulutus (WLTP) 10,6 l/100 km, CO₂-päästö 250 g/km

Hinta: ei myydä Suomessa (Englannissa veroineen n. 55 000 puntaa)



HYVÄÄ

- autenttinen ajokokemus
- laadukkaat materiaalit

HUONOA

- jousituksen eriparaisuus
- heikosti suojaava rätkikatto

LISÄÄ AIHEESTA

[Morgan](#)

[Testipankki](#)

[Morgan Roadster](#)



EDELLINEN ARTIKKELI

Hyviä päivityksiä Euroopan suosituimpaan sähköautoon

SEURAAVA ARTIKKELI

Sisarukset johtopaikoilla



Keskustelu

Ei vielä kommentteja.

Osallistu keskusteluun