

CLASSIC DRIVER

Morgan Aero Supersports: Morganstunde



Orkan im Cockpit! Mit einer Verlässlichkeit, von der Meteorologen nur träumen, bricht im offenen Morgan Aero Supersports ab 120 km/h hinter dem Steuer der Sturm los. Und wie! Mit dem 367 PS starken V8-Motor von BMW geht es im nur 1.175 Kilogramm leichten Targa äußerst rasant nach vorne. Vorzugsweise auf leeren und kurvenreichen Landstraßen. Doch der Supersports kann auch anders: seidenweich und flüsterleise durch die Landschaft ziehen. Rule Britannia, smooth Britannia!

Eigenwillig waren sie ja schon immer. Die Sportwagen der Marke Morgan aus Malvern Link, Mittelengland. Kenner wissen: Knorrig, archaisch, unvollkommen sind sie. Äußerst individuell. Und dabei auch kraftvoll, romantisch und zeitlos. Echte Sportwagen im tieferen Sinne, gepaart mit einer beeindruckenden, über [100-jährigen Tradition](#). So auch der neueste Sportwagen aus Malvern. Der erstmals auf dem 80. Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2009 vorgestellte [Morgan Aero Supersports](#) fügt sich absolut nahtlos in das mittlerweile fein differenzierte Portfolio ein.

Und das polarisiert, spätestens dann, wenn es um die konkrete Kaufentscheidung geht. Alle Morgan sind ungeheuer spitz positioniert und tragen die Gene der [Klassiker](#) inne. Entweder, man ist ihnen voll und ganz verfallen oder aber, man kommt mit ihnen überhaupt nicht klar. Um es klar zu sagen: Ich zähle zur Sorte der erstgenannten Zeitgenossen. Fehlende Perfektion bei den Fahrzeugen kompensiere ich regelmäßig mit Passion für die Marke Morgan. So auch heute.





Ein Sommertag wie er schöner kaum anbrechen könnte. Früh morgens tausche ich in Barsbüttel beim Hamburger Morganpark meinen XJ gegen den neuen Supersports in Luna Grey. Schon der erste Anblick löst Begeisterung aus. Die klassische Morgan-Formgebung mit dem typischen Bug nebst Wasserfallgrill, der langen Haube und der weit zurück gesetzten Fahrerkanzel zitiert lehrbuchmäßig die Tugenden des britischen Sportwagenbaus. Und dann dieses Heck. Für mich trotz der wohl proportionierten Front eindeutig die Schokoladenseite des Wagens. So ein Abgang ist einzigartig und einfach nur wunderbar. Dank an Lancia für die Thesis-Leuchten im Boomerang-Stil mit LED-Technologie. Sie sind für den Morgan Aero Supersports wie geschaffen.



Auch das Interieur gefällt. Braunes, offenporiges Sattelleder kleidet nahezu das gesamte Cockpit ein. Angenehm überrascht bin ich vom hohen Niveau der Verarbeitungsqualität. Gut gemacht, Morgan! Dort wo kein Leder den Sinnen schmeichelt, setzen glänzend lackiertes Eschenholz, Carbon-Armaturenbrett, Chromschalter und Instrumentenhebel aus poliertem Aluminium standesgemäße Akzente. Alles wunderbar – bis auf das etwas zu klobig geratenen Airbag-Lenkrad. Schade, denn dieses Sicherheitsfeature lässt sich mittlerweile auch dezenter verpacken. Nun denn, wenigstens geprägte Flügelschwingen wünsche ich mir auf dem Pralltopf.



Die mit Rauten gesteppten Sitzschalen hingegen sind kaum besser zu machen. Sie passen hervorragend, geben guten Halt im Schulterbereich und auch die Längsverstellung der Sitze bietet ausreichend Spielraum. In diesem Morgan können somit auch groß gewachsene Fahrer Platz nehmen. Und ausreichend Gepäck verstauen. Denn der Kofferraum im runden Heck faßt ein erstaunliches Volumen. Leider jedoch nehmen auch die beiden vollverkleideten Targa-Dachhälften reichlich Platz in Anspruch. Auf längeren Touren sollte man sich somit vor Fahrtantritt entscheiden: offen fahren oder geschlossen. Dem Eindruck des Fahrzeugs tut das übrigens keinen Abbruch: der Morgan wirkt in beiden Varianten elegant. Das Fahrerlebnis jedoch ist höchst unterschiedlich. Denn offen ist der Morgan eine wilde Windmaschine.



Gestartet wird mit Schlüsseldreh und Knopfdruck. Der V8-Motor von BMW mit 4,8 Liter Hubraum ist mit bayerischer Verlässlichkeit zur Stelle und säuselt im Leerlauf ein gasolines Morgenliedchen. Man spürt sofort: Kraft ist hier nicht der Engpaß. Über einen mächtigen und aus dem vollen Aluminium gefrästen Wählhebel

lege ich die erste Fahrstufe ein. Löse die Bremse und der Morgan rollt an. Die stark konturierte Front bietet eine gute Übersichtlichkeit über den 1,77 Meter breiten Wagen. Der Wendekreis fällt zudem trotz 225/40 ZR 18 Reifen vorne und 245/40 ZR 18 Reifen am Heck mit zehn Metern akzeptabel aus.



Doch Parkmanöver sind nun wahrlich nicht das Metier des Briten. Er will raus auf den Asphalt. Strecke machen. Das Fahren genießen. Beeindruckend zügig nimmt der Aero Supersports Geschwindigkeit auf. Noch gehe ich mit dem Gas behutsam um. Das Sechsgang-Automatikgetriebe wirft die Gänge sehr flink ins Getriebe. Der Motor dreht kaum 2.000 Touren und schon liegt die nächste Fahrstufe an. So zieht der Morgan schnell und leise auf 100 km/h hoch. Bis zu dieser Geschwindigkeit greift der Wind kaum in das Cockpit. Der Morgan Aero Supersports zeigt sich von seiner manierlichen Seite, ganz sportlich eleganter Cruiser.

Doch er kann auch anders. Wer das Gas feste durchtritt, entfesselt die sportliche Seite des Zweisitzer. Der Wagen pfeilt jetzt nach vorne, akustisch untermalt von den beiden Blechbläsern am Heck. Ab 120 km/h greift auch der Wind tief ins Cockpit und zerrt alles heraus, was nicht fest am Auto oder der Besatzung sitzt. In deutlich unter fünf Sekunden spurtet der Morgan so auf 100 km/h. Der Top-Speed soll knapp über 270 km/h liegen. Offen ist das Tempo ohne Schutzhelm jedoch kaum zu fahren. Denn ab 200 km/h tobt der Orkan in der Kanzel. Der Targa ist in punkto Windstärke tatsächlich noch wilder als das [Aero 8 Cabriolet](#).



Zur Straße jedoch pflegt der Supersports ein gutmütiges Verhältnis. Er geht famos durch gewundene Passagen und verträgt am Kurvenausgang kräftige Gasimpulse. Die Servo-Zahnstangen-Lenkung mit variabler Unterstützung ist gut abgestimmt. Sie vermittelt direkten Kontakt zur Fahrbahn und in allen Situationen das nötige Feedback. Direktheit ist seit jeher einer der typischen Wesenszüge und der ist auch dem Aero nicht fremd. Die Kombination mit dem hochwertigen Interieur jedoch weist den Weg in die Zukunft der Manufaktur. „Lightweight Luxury“ ist das von Charles Morgan ausgegebene Motto, auf welchem auch der neue [EvaGT](#) basiert. Rund 140.000 Euro sind für den Morgan Aero Supersports fällig.

Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter

[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/morgan-aero-supersports-morganstunde>
© Classic Driver. All rights reserved.