

## Morgan 4/4

**Morgan 4/4 är en miljöbil. I alla fall om man får tro Clifford-Thames/Cardiff universitet. Deras beräkning av all miljöpåverkan under hela bilens livslängd, inklusive hur råvarorna tagits fram, hur bilen produceras, hur bilen används och hur bra bilen kan återvinnas, ledde till att Morgan 4/4 jämfördes med Toyota Prius. Förklaringen ligger i delar vi sällan tänker på i miljödebatten.**

Morgan byggs för hand, med all tillverkning i den lilla fabriken eller strax intill. Stora delar av ramen är av laminerat trä, lokalt odlad ask som fungerar som koldioxidsänka och för varje träd som fälls planteras sex nya. Chassiet och stora delar av karossen är av aluminium, som väger lite och är lätt att återvinna. Tillsammans ger det en vikt på bara 795 kilo, flera hundra kilo lättare än en Mini, vilket gör att en liten Fordmotor räcker och att förbrukningen blir där-efter. De klassiska Morganmodellerna har haft i stort sett samma chassi och kaross 25-30 år vilket bidrar till att en gammal Morgan fortfarande känns ny och mycket riktigt rullar de allra flesta Morgan som någonsin byggts fortfarande.

Morgan finns i flera starkare motorversioner och fabriken har gjort anskrämliga försök att modernisera karossen. Dessutom finns den klassiska bilen också som fyrsitsig, där baksätesspassagerarna sitter som i en låda som sticker ut längst bak på bilen. Men 4/4 känns mest äkta Morgan, är den enda med en prislapp som någotsånär vanligt dödliga kan klara av och är med god marginal det miljöbästa valet inte bara i Morgansläktet utan av engelska sportbilar över huvudtaget.

4/4 är det närmaste löpande band Morgan kommer. Den finns bara i sex färger, i motsats till andra Morgan som kan beställas i 50 000 varianter och dessutom kombineras med olika färger på sidoflyglarna och mycket annat. Det går att göra 50 miljarder olika Morgan innan man tvingas göra två likadana – så många är kombinationsmöjligheterna. Men 4/4 är så standardiserad att hantverkarna på fabriken ibland kan göra en utan att ha en fast beställning, vilket gör det lättare att få ett jämt flöde i fabriken. Ungefär 200 om året ska det bli, med en topp 2009 då man får den i särskild 100-årsutgåva.

4/4 må vara exklusiv, men det är en instegsmodell. Cabriolettaket är av simplaste svarta plast och knäpps fast för hand. Det tar ett par minuter och man får slita och dra en del – verkligen inget för brittiska eller svenska somrar där man vill kunna få upp taket snabbt när det blir en skur! De dyrare modellerna har tygsufflett av valfri färg, man kan till och med välja färg på sömmarna, och framför allt så sitter suffletten fast i ramen istället för att vara helt lös. I 4/4 ska suffletten tas fram och stuvas undan i ett portföljstort hål bakom sätena, som är blockerat så fort du har minsta bagage med dig.

Reservhjulet som ska sitta uppe på aktern (som inte är öppningsbar) fattas på 4/4 som ser lite naken ut baktill. Det går inte ens att köpa till extra och Morgan säger själva att ett av syftena med 4/4 är att få folk att inse hur lite extra det kostar att välja en mer utrustad modell.

Dörrarna är lågt skurna, men den avtagbara överdelen av dörren får sitta kvar så länge det inte är verkligt tropisk hetta. Den skruvas på och av med en specialnyckel. Med överstycket fastspänt blir det inte alltför blåsig i kupén, även om det är infernaliskt bullrigt.

Motorn är samma 115-hästars 1,6-liters Fordmotor som vi känner från bl.a. Focus, och en miljöbilsklassad etanolmotor borde inte vara uteslutet. Tack vare den låga vikten räcker motorn utmärkt, men växellådan är egentligen för motorstarkare varianter vilket gör att det ofta blir brummigt och vibrerar en del när man inte växlar ner lika ofta som motorn helst skulle vilja. Officiellt har bilen en blandad förbrukning på 0,62 och koldioxidutsläpp på 139 gram per kilometer, och vi håller oss på ungefär de siffrorna trots kurviga vägar med mycket start och stopp. Förbrukningen är förstas för hög för miljöbilsstatus men den berättar något viktigt för konkurrenter som tror det är en naturlag att en sportbil drar över litern per mil.

Tyngdpunkten är extremt låg – hela bilen är så låg att man kommer under de flesta betalbommar om man insisterar – vilket tillsammans med avancerad fjädring gör att bilen suger sig fast vid vägen och hamnar precis där man styr den. Det tar lite tid att vänja sig vid att mer än hälften av bilen är nos; i början hamnar man för långt ut i korsningarna.

Trots den långa motorhuven är Morgan egentligen en liten bil. Den är kort som en Polo och inte bredare än en vanlig bil även om den ser så ut med de breda stänkskärmarna som går längs hela karossidan. Två kabinväskor ryms knappt bakom sätena; man får vara noga så att de inte blockerar säkerhetsbältena som i stort sett är det enda i säkerhetsväg Morgan erbjuder. Sidodörrarna har fått balkar på bekostnad av sidofickorna som tidigare gav möjlighet att lägga kartboken någon annanstans än direkt på golvet. Det finns inga airbags, vilket modernare Morgan har, inga låsningsfria bromsar eller antisladdsystem. Tack vare lång motorhuv klarar Morgan de obligatoriska krocktesterna, men något toppbetyg i Euro-NCAP kan de glömma.

Varvräknaren sitter rakt framför föraren men behövs inte; man hör och känner om motorvarvet är rätt. Hastighetsmätaren sitter helt ur blickfånget halvvägs över till passageraren så man får lära sig att bedöma hastighet med blicken. Oftast kör man långsammare än man tror, eftersom närheten till asfalten, bullret och vinden förstärker fartupplevelsen.

Sätena må vara handgjorda, med vackert läder och sömmar som skvallrar om skickligt handarbete. Men bekväma är de inte. Efter en dags Morganfärd är man både lomhörd och har ont i ryggen. Sittställningen är orangutangartad: man ska ha långa ben för att nå pedalerna som är en bra bit in under motorhuven medan ratten – som inte är justerbar alls – kräver rejält böjda armar.

Så långt förnuftet. Men Morgan är sanslöst vacker, med den långa, kurviga motorhuven, som öppnas i sidled och har mängder av små luftintag längs sidan. Det är underbart med alla som hälsar glatt, och lite skojigt att så många gissar att bilen är från sextiotalet fast den alltså är helt ny.

4/4 kostar från knappt 300 000 kronor, vilket å ena sidan är dyrt för en ganska okomfortabel bil nästan helt utan moderna bekvämligheter, å andra sidan är väldigt billigt för en någorlunda miljöanpassad samlarbil som tillverkas i ett par hundra exemplar om året. Men Morgan är väl medvetna om att det stannar vid en dröm för de flesta. Därför kan man hyra en Morgan ett par dagar från fabriken. För den som ändå tänkt sig att bila i England är det ett underbart val.

Mattias Goldmann

*Läs ett reportage om Morgans bränslecellsbil i Gröna Bilisters tidning Trafik & Miljö nr 3/2008. Läs hela miljögranskningen på <http://www.morgan-motor.co.uk/why%20morgans%20are%20green.pdf>.*