

# Morgan 4/4 „Super“ Sport

Back to the sixties!



*Gefühltes Baujahr 1962, real der neue 4/4 Sport von 2008 mit „geringfügigen“ Änderungen*

**... eigentlich wollte ich ihn für lange Zeit behalten, meinen Morgan 4/4 4-Sitzer aus dem Jahre 1981, in der Farbe royal ivory mit den toll patinierten roten Ledersitzen. Hatte er doch in den letzten 20 Morgan-Jahren einen 4/4 2-Sitzer sowie zwei Morgan Plus 8 abgelöst . ..doch dann kam alles ganz anders.**

Auf der Automobilmesse in Genf 2008 stellte Morgan den neuen Morgan 4/4 Sport vor. Graue Lackierung, tan-farbenes Interieur und schwarz lackierte Speichenräder. Die sportliche Note wurde noch durch das Fehlen der Stoßstangen bzw. der Stoßstangenhörner sowie durch den Wegfall des Reserverades und anderer Kleinigkeiten unterstrichen.

Ganz besonders angetan war ich von dem alt bekannten, abknöpfbaren Verdeck, versprach es doch wieder Roadster pur. Auch die Leistungsdaten deuteten auf Fahrspaß hin, so sollte der auf 800 kg abgespeckte Morgan bei 1,6 Litern Hubraum 115 PS leisten.

Nachdem auch der Preis in etwa feststand, wurde der neue 4/4 Sport Anfang April bestellt. Liefertermin voraussichtlich Mitte Oktober 2008. Die Tage für meinen Alten waren gezählt. Schon bald war klar, dass der Neue eine gute Basis für einen Umbau darstellte, wie er mir schon seit Jahren



*Auslieferungszustand 19.12.2008*

in der Nase steckte. Warum dieses Modell nicht in die Vergangenheit zurück versetzen? Vielleicht in das Jahr 1962, jenes Jahr in dem die Morgan Motor Company wohl ihren größten sportlichen Erfolg beim 24-Stunden Rennen von Le Mans einfuhr. Wer kennt es nicht, das Bild als der Morgan Plus 4 Super Sport (TOK258) mit der schwarz/weiß karierten Flagge zum Klassen-Sieg abgewunken wurde. Ja genau dieses Fahrzeug wollte ich als optische Basis für den neuen 4/4 Sport nehmen. Nach einer etwas verlängerten Wartezeit bekam ich dann am 19.12.2008, rechtzeitig zu Weihnachten, das Fahrzeug geliefert.

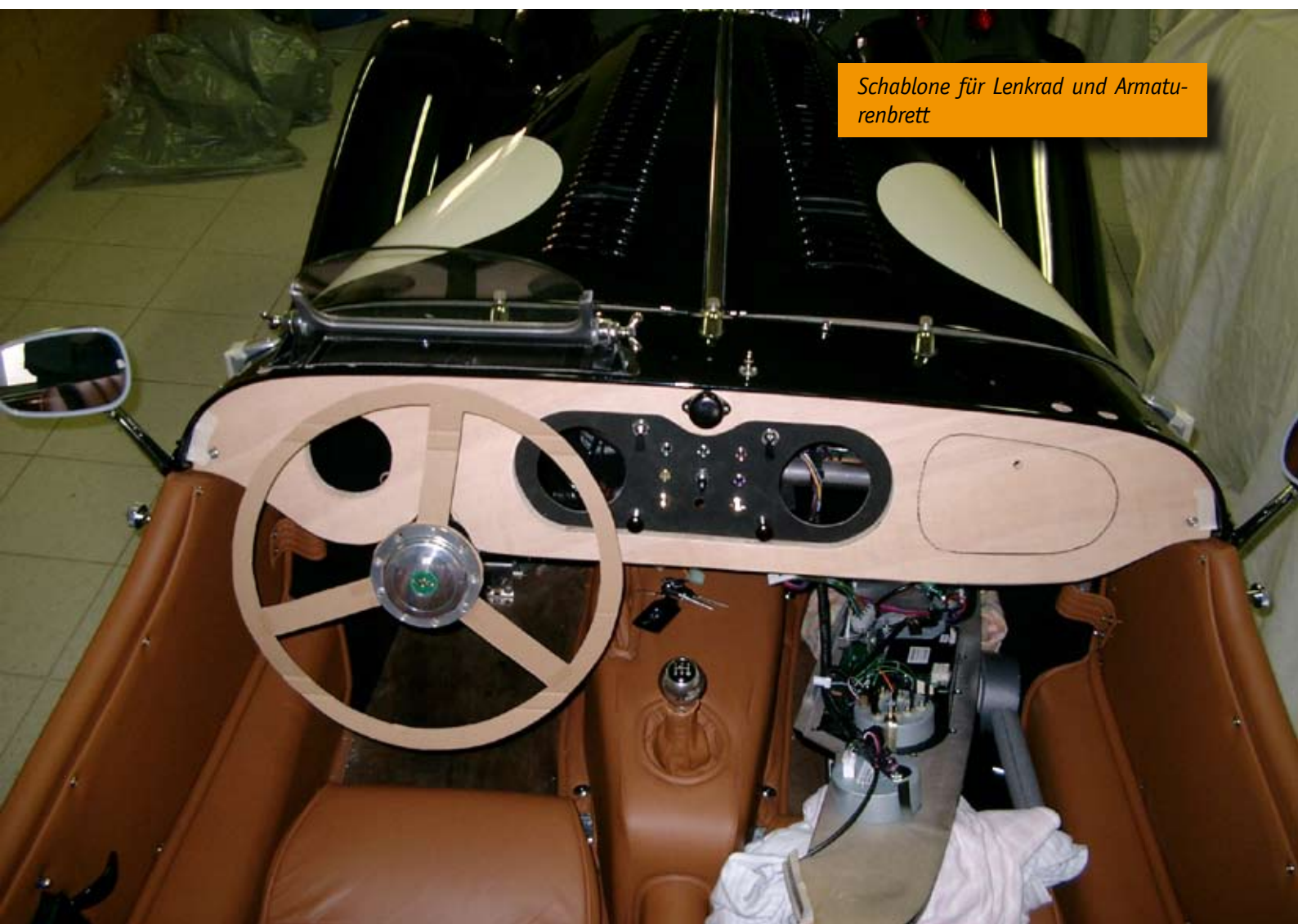
So, nun konnte es endlich losgehen.

Zwischen den Jahren galt es als erstes den Umbau des Armaturenbretts auf die Version von 1962 mit Matthias



Kauffelt (MK-Holztechnik) zu besprechen. Die gesamte Blinker/Scheibenwischer-Einheit sollte entfallen und die Schalter ein Mix aus Kipp- und Zugschalter werden. Es galt die Devise: nur was unbedingt benötigt wird ist auf der Schalterplatte unterzubringen. Das Ergebnis: 2 Kippschalter, 1 Blinkerschalter mit verlängerter Fahne, 4 Zugschalter, ein Starterknopf sowie 5 Leuchten. Der

mechanische Drehschalter für die Heizungsbetätigung sowie der Warnblinker sollten unter das Armaturenbrett verlegt werden. Das serienmäßige 14-er Lenkrad sollte gegen ein 16-er Lenkrad ausgetauscht werden. Wie bei den frühen Morgans üblich, sollte auch der lederbezogene Crash-Pad entfallen. Soweit waren die Vorgaben für das Armaturenbrett abgesteckt.



*Schablone für Lenkrad und Armaturenbrett*

Die Schalter für Heizgebläse und Warnblink wurden unter das Brett verlegt. Der Schrumpflack war nicht so easy herzustellen



Bis meine Teilebestellung aus England eintraf, machte ich mich daran eine Schablone für das Armaturenbrett sowie auch für das Lenkrad herzustellen. Alles passte prima. Der Blick auf die Armaturen war gut, die Schalter gut zu erreichen und das Lenkrad ließ auch noch genügend Platz zum Einsteigen.

Als nächstes galt es einen Lieferanten für die weißen Startnummern zu finden. Die bei der Morgan Motor Company erhältlichen waren mir, wie auch die von anderen Lieferanten, zu klein, sollte doch unbedingt die Optik dem TOK 258 nachempfunden werden. Nach längerer Suche hatte ich endlich einen Kfz-Beschriftungsservice gefunden, der mir Folie für 60 cm Kreise in altweiß liefern und montieren konnte. Speziell die beiden Kreise auf den Motorhaubenflügeln hatten es in sich. Bei dieser Gelegenheit ließ

ich mir dann auch gleich die Klebe-Union-Jacks individuell herstellen. Das nächste Augenmerk galt den obligatorischen kleinen Rennscheiben. Also erst einmal das Armaturenbrett ausbauen und den Crash-Pad (Lederbezogener Gummiwulst) demontieren! Doch was war das? Am äußeren Ende zeigte das neuerdings aus Aluminium hergestellte Blech über dem Armaturenbrett drei 2-Euro große Löcher (dienen wohl zum besseren Stauchverhalten der Karosserie bei einem Unfall?!). Nach kurzem Überlegen kam mir die Idee, die seit je her unstabilen Halterungen der Rennscheiben durch Schalen aus Aluminium zu ersetzen. Dadurch konnten zum einen diese Löcher überdeckt werden, zum anderen wurden die Scheibenhalterungen richtig fest und wackelten so nicht ständig. Die Gestaltung geriet sehr aufwendig, galt es doch alle Radien und Formen der

Karosserie nachzubilden. Ein erstes Modell aus Pappe konnte mich jedoch sofort überzeugen und so ließ ich auch gleich in einem spezialisierten Fachbetrieb einen Prototypen aus Aluminium herstellen.



*Die 3 Löcher waren eine Überraschung als der Lederwulst demontiert wurde. Die Halterung der Brooklands verdeckte sie dann wieder*

Auch der serienmäßige Nummernschildhalter am Heck konnte mich nicht richtig erwärmen. Das nach oben ragende Schild zerriß die ganze Silhouette des Wagens. Das gleiche galt für die vordere Kennzeichenhalterung aus Kunststoff. Auch sie mußte weichen, damit der ganze Grill sichtbar bleibt. Des weiteren wollte ich unbedingt an der Front des 4/4 Sport ein kleines Windleitblech anbringen. Gute Dienste leistete hier der geteilte Heck-Nummernschildträger aus Kunststoff. Etwas gestutzt montierte ich ihn mit ein paar Streben direkt unter der Fahrzeugfront.

Die Wochen rannten nur so dahin, war doch noch einiges zu tun.

Der nächste Punkt war das Verdeck. Ich wollte ein Verdeck bauen, welches dem creme-weißen Hardtop des Le Mans-Renners ähnelte. Ein erster Test mit dem originalen 2 Bogen-Gestänge des 4/4 Sports scheiterte, geriet doch die Silhouette zu hoch und zu eckig. Auch die von mir favorisierte große Heckscheibe konnte dabei nicht untergebracht werden. Also musste ein neues Gestänge her. Fündig wurde ich bei einem Morgan plus 8 der frühen Baujahre bis 1986. Von diesem 3-Bogen Gestänge wurde die größte Stange ersatzlos gestrichen und die verbleibenden 2 Bogen in das Fahrzeug eingebaut. Damit konnte ich dann die Verdecklinie am hinteren Ende sehr viel flacher abfallen lassen. Aus creme-weißen Everflex Verdeckmaterial fertigte ich dann das Verdeck in Hardtop-Optik an. Ein schöner Nebeneffekt des kleineren Gestänges war, dass der Wagen jetzt wesentlich gedrungener wirkte. Die Kopffreiheit ist akzeptabel.

Anfang März war es dann soweit. Das von Matthias Kauffelt nach meinen Vorstellungen gefertigte Armaturenbrett (Kommentar: super Arbeit!) war fertig. Ein kleines Problem stellte jedoch das Lackieren der Mittelplatte dar, sollte das Finish des Schrumpf-



*Mit viel Geduld und 50 m Schnur wurde das Lenkrad im Stil der Mille Miglia gestaltet*



lackes nicht recht gelingen. Abhilfe konnte da die Firma Wengorz leisten. Innerhalb kürzester Zeit bekam ich die dort angelieferte Schalterplatte mit einem perfekten Schrumpflack-Finish zurück.

Nun konnte das Brett eingebaut werden. In einer Abendsitzung strickten

Matthias Kauffelt und ich dann die Elektrik um. Hier machte sich die Routine von Matthias bezahlt, denn er hatte auch bei auftretenden kleineren „Problemchen“ sofort eine Lösung zur Hand. Wirklich beeindruckend. Dass wir dabei alle Stecker und Verbindungen mit Strumpfschlauch



*Bis zum Readdtionsschluß der MP hat es nicht mehr gereicht die Schalen mit Leder zu beziehen*



versahen, versteht sich von selbst. Speziell bei der Elektrik sollte man sehr sorgfältig arbeiten.

Das zwischenzeitlich eingetroffene MotoLita 16" Holzlenkrad bezog ich kurzerhand mit Leder (bitte verzeiht mir!) und habe es zusätzlich noch mit einer Schnur umwickelt. Alles was man dafür braucht ist ca 50 lfm Schnur und noch viel mehr Geduld.

Gerade fertig mit dem Armaturenbrett trafen auch schon die speziell von mir entworfenen Aluminium-Schalensitze ein. Beim Blick auf den Kalender wird mir jedoch klar, dass es für eine Fertigstellung bis zum Ein-sendeschluss der Morgan-Post nicht mehr reicht. Schade !

Aber bis zur Techno Classica in Essen werden die Sitze geledert und eingebaut sein.

Weitere Infos unter [www.finecarstellrecht.de](http://www.finecarstellrecht.de) in der Rubrik Neuheiten. Und vielleicht gibt es ja auch eine Fortsetzungsgeschichte:

Denn schließlich befindet sich auf dem rechten Motorhaubenflügel des TOK 258 so eine kleine Ausbeulung, damit die offenen Ansaugtrichter Platz haben.

Der 4/4 „Super“ Sport soll dem legendären Bruder ja nicht nur in der Optik ähneln....

Text und Bilder :Matthias Stellrecht



*Das Everflex-Dach formal im Stil des TOK- Hardtops und das Nummernschild wurde nach unten verlegt*