

# Chris Lawrence

27. Juni 1933 - 13. August 2011

**Chris Lawrence, „Le Mans 62 Winner“ auf TOK 258, Aero 8 Designer, eine Morgan-Legende lebt nicht mehr. Am 13. August schief Chris friedlich im Alter von 78 Jahren für immer ein.**

1962 gewannen Chris Lawrence und



Foto oben und rechte Seite unten MMC.  
Foto unten Doug Hallawell

Richard Shepherd Baron in einem Morgan ‚Plus 4 Supersport‘ mit dem Kennzeichen TOK 258 gegen ‚the big boys‘ Ferrari und Porsche Werks-Teams in der Klasse der ‚2 Litre Grand Tourer‘ die berühmten 24 Stunden von Le Mans. Schade, dass es Chris nicht gegönnt war, sein 50. Le Mans-Jubiläum im nächsten Jahr noch zu erleben.

Sein Freund und Codriver in Le Mans, Richard Shepherd Baron, hat für MOGWIRE einen Nachruf geschrieben der nachstehend im Original (eine Übersetzung steht auf unserer Webseite unter MP 88) hier abgedruckt ist.

Edi Stampfel

*CHRIS LAWRENCE (1933-2011)  
by Richard Shepherd-Barron  
for the Morgan Wire*

*There is much made of our Le Mans adventure. Rumors about it multiply every decade. There is even a tale that claims we drove TOK from England*

*through France to the circuit. That one is true.*

*In those days, Chris would tow his steed of the moment on a car carrier behind an old Jaguar estate car he owned, stuffed with car parts, tools and track side creature comforts. We had met up at his place before leaving for Le Mans. The plan was that Chris would set off before us with TOK in tow and I would leave a bit later. All seemed to go well with Chris and my wife Penny and I started down the road 30 minutes after Lawrence. But we had not driven far when we found TOK, at the side of the road, abandoned! A note from Chris in the car explained that the carrier had burned a bearing and that we should leave our vehicle and drive TOK. And so it found its way to Le Mans under its own steam!*

*Problem is, race cars do not carry passenger seats. Penny sat on the floor all the way learning more than anyone would want to know about British and French 1962 road surfaces! Then she stoically did the same on the way back. That is her Le Mans memory!*

*I first met Chris Lawrence in 1959 when we were both doing Club and national races in the UK. However, we really got to know each much better at the Nurburgring in 1960 when he was co-driving Bill de Selincourt's Lola-Climax 1100 in the 1,000 kms race and I was with Bob Staples in his AC Ace-Bristol. We then moved on to Spa-Francorchamps for their series of sports and GT races and discussions there led to me driving the Deep-Sanderson FJ cars from time to time. Our wives, Penny and Jenny Lawrence got on very well and that added to the synergy of the tiny crew we all made. I joined Chris full time at the end of that year to drive a Morgan in international GT races for the next two seasons - culminating in our class win at Le Mans in 1962.*

*Chris was a very clever and ingenious engineer who not only developed and tuned the Plus Four Morgan with great*



success but will also be remembered for his work with the series of Deep-Sanderson cars (Formula Junior and GT), the patented Lawrencelink suspension, the design and development of the French Monica luxury GT car and, as the final achievement of his career, the design and development of the Morgan Aero 8 - both production

and racing versions. The Aero 8 changed the whole concept and future of the Morgan company. As well as developing cars, Chris could race them against, and beat, strong opposition in many categories throughout his long racing career - which even included some outings in a Cooper-Ferrari in Formula One in the

late Sixties. We got on really well as friends and made a very balanced team for long distance races as we were both the same physical size so no fiddling with seats was required and, as an added bonus, could produce virtually identical lap times on a regular basis without straining the car. Chris had a particularly skill in that he was



Manfred Wegst und Chris mit Gattin Carrie in Cheltenham 2009, Charles Morgan und Chris auf der Techno Classica 2000



*incredibly quick through the slower and medium speed corners - I could never keep up with him at Silverstone, Snetterton or Crystal Palace, for example! We had a really happy time with our little team in 1961 and 1962 with a lot of laughs, some disappointments and also some major success. I have very fond memories of Chris and our time together - I'm sure we had much more fun in motor racing in those days for the whole scene was much more relaxed although we were there with all the serious intent young men can muster.*

August 2011

Richard Shepherd-Barron.

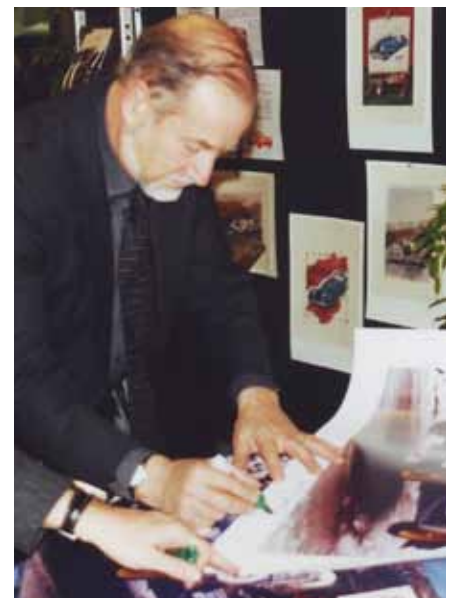
There are few figures in any marque that can cut as fine an impression as Richard Shepherd-Barron. He does it without effort and an easy charm. He is a totally genuine guy with credentials that would make others swell-headed. His is not. (His lovely wife Penny would have none of that in any case!). His effort here for Chris Lawrence is typical of Richard. He comes from an era when Motor Racing was considered a gentleman's sport, an attitude that blessed what many regard as the Golden Age of motor sports! It characterizes his personality. Richard raced professionally



for 5 years in the late Fifties and early Sixties, driving and testing cars; Fiat-Abarth, Alfa Romeo, Lotus, Cooper, AC-Bristol, Morgan, Deep-Sanderson, Taraschi-Fiat, Chevrolet, Porsche, Ferrari, Ford GT40, Mini. He raced in International GT and Sports Car races on circuits such as Silverstone, Brands Hatch, Goodwood, Nurburgring, Monza, Le Mans plus Formula Junior (like today's Formula Ford) at Pescara and Reggio Calabria. In 1959, Richard competed in 42 different events, winning 15 and finishing in the first 3 in more the 1/2! It is a privileged to know him.

Lorne Goldmann

*Klaus und Elke Weiss mit Chris auf der Techno Classica 2000 anlässlich der Präsentation des Aero8. Chris signierte Poster und Kalender, u.a. auch ein Bild unseres Präsidenten auf seinem von Chris Lawrence getunten +4 Super Sports bei der Rally Britannia*



# Chris Lawrence (1933 – 2011)

von Richard Shepherd – Barron  
Übersetzung durch Jörg Hogefeld

Über unser Le Mans Abenteuer wurde in der Vergangenheit schon viel spekuliert und innerhalb eines Jahrzehnts haben sich die Gerüchte geradezu vervielfältigt. Es gibt sogar eine Geschichte, in der behauptet wird, wir hätten TOK damals auf der Straße von England aus durch Frankreich zur Rennstrecke in Le Mans gefahren.

Diese Geschichte ist allerdings kein Gerücht sondern sogar wahr.

Damals hat Chris seinen jeweiligen Rennwagen auf einem Anhänger mit seinem alten Jaguar Kombi gezogen, der mit Ersatzteilen, Werkzeugen und Equipment, das wir an der Rennstrecke benötigten vollgestopft war.

Wir hatten uns bei ihm zu Hause getroffen, um gemeinsam nach Le Mans zu fahren.

Der ursprüngliche Plan war, das Chris mit dem Gespann, mit dem er TOK transportierte, aufbrechen würde und wir ihm etwas später folgen würden.

Zuerst erschien es uns, als wenn für Chris alles planmäßig verlaufen würde, so dass meine Frau Penny und ich 30 Minuten später ebenfalls los fuhren. Allerdings waren wir noch nicht sehr weit gekommen, als wir TOK am Straßenrand verlassen vorfanden! Im Fahrzeug lag ein Zettel, auf dem Chris uns mitteilte, dass der Anhänger einen Radlagerschaden gehabt hatte und dass wir unser Auto stehen lassen sollten, um mit TOK weiterzufahren. Auf diese Art und Weise erreichte unser Rennwagen Le Mans tatsächlich aus eigener Kraft!

Das Problem war allerdings, dass so ein Rennfahrzeug keinen Beifahrersitz hat. Penny saß deshalb die ganze Zeit auf dem Bodenbrett und lernte dadurch mehr über die Qualität der Straßenoberflächen in England und Frankreich des Jahres 1962 als irgendetwas jemals darüber wissen wollte!

Danach ertrug sie diese Eindrücke mit unerschütterlicher Gelassenheit auf dem Rückweg noch einmal.

Das sind ihre Erinnerungen an Le Mans!

Ich habe Chris Lawrence zum ersten Mal in 1959 getroffen, als wir beide Clubrennen und einige nationale Rennveranstaltungen in Großbritannien fuhren. Trotz alledem haben wir uns erst 1960 am Nürburgring richtig gut kennen gelernt, als er auf dem Lola – Climax 1100 von Bill de Selincourt bei den 1000Km mitfuhr und ich auf dem AC Ace – Bristol von Bob Staples. Danach ging es direkt weiter nach Spa – Francorchamps für die dort stattfindenden Sportwagen und GT – Rennen, wo er mit mir absprach, dass ich von Zeit zu Zeit auf einen Deep – Sanderson FJ fahren sollte. Unsere Frauen, meine Penny und Jenny Lawrence, verstanden sich auf Anhieb sehr gut, was die Schlagkraft unseres kleinen Teams noch verstärkte. Am Ende des Jahres tat ich mich mit Chris zusammen, um für die nächsten zwei Saisons ausschließlich mit einem Morgan internationale GT – Rennen zu fahren – die Krönung dieser Einsätze war dann unser Klassensieg in Le Mans 1962.

Chris war ein sehr cleverer und innovativer Ingenieur, der nicht nur die Morgan Plus 4 mit großem Erfolg weiter entwickelte und abstimmte, sondern auch durch seine Arbeiten an verschiedenen Deep – Sanderson Fahrzeugen (Formula Junior und GT), die patentierte Lawrencelink Radaufhängung und die Konstruktion und Entwicklung des luxuriösen französischen Monica GT bekannt geworden war. Die Konstruktion und die Entwicklung des Morgan Aero 8 in beiden Versionen, Straßen- und Rennversion werden aber im Allgemeinen als Höhepunkt seiner Karriere angesehen, da der Aero 8 letztendlich als völlige Neukonstruktion die Zukunft der Firma Morgan darstellte.

Genauso erfolgreich wie er Autos entwickelte, hat Chris während seiner langen Rennfahrer Karriere auch in den verschiedensten Kategorien gegen starke Konkurrenz immer wieder Rennen gewonnen, und das schließt sogar verschiedene Formel 1 Einsätze mit einem Cooper – Ferrari in den 60er Jahren ein.

Bei den Langstrecken Rennen waren wir beide ein sehr ausgewogenes Team, da wir nicht nur sehr gute Freunde waren, sondern auch beide die gleiche Körperstatur hatten, wodurch keine Sitzverstellung erforderlich war.

Einen zusätzlichen Vorteil hatten wir durch unsere Fähigkeit, praktisch ständig identische Rundenzeiten fahren zu können, ohne das Auto zu sehr zu strapazieren. Chris hatte allerdings zusätzlich noch die besondere Fähigkeit, dass er in langsamen und mittelschnellen Kurven unglaublich schnell war, weshalb ich zum Beispiel auf den Strecken in Silverstone, Snetterton oder Crystal Palace nicht mit ihm mithalten konnte.

Wir hatten mit unserem kleinen Team eine sehr glückliche Zeit in 1961 und 1962, wir haben viel gelacht, hatten einige sehr große Erfolge und einige Misserfolge. Ich habe sehr schöne Erinnerungen an Chris und unsere gemeinsame Zeit und ich bin sicher, dass wir damals so viel Spaß am Rennsport hatten, weil die gesamte Szene wesentlich entspannter gewesen ist.

Trotz alledem waren wir aber mit dem gesamten Ergeiz dabei, den junge Männer für solche Unternehmungen entwickeln können.

August 2011