

MORGAN-POST

Zeitschrift des Morgan Club Deutschland e.V.

**PFINGSTEN IN GARMISCH:
ÜBER 150 MOGGIES AM EIBSEE !**



Nr. 26
Sommer 83

In eigener Sache.

Liebe Morgan Freunde!

Nach der Supernummer mit farbigem Umschlag und insgesamt 56 Seiten, liegt nun die neue MORGAN-POST vor Euch. Wie gewohnt schwarz-weiß und 24 Seiten stark.

So wie jeder neue MORGAN-POST Redakteur habe auch ich einige Veränderungen vorgenommen. Nun ist unsere Zeitschrift im Aufbau von Wolfgang Hüttersen schon recht professionell gestaltet worden, so daß meine Veränderungen im wesentlichen dazu dienen, mir die Arbeit beim Zusammenstellen zu erleichtern. So will ich zum Beispiel auf ein Inhaltsverzeichnis (kostet nur Platz) verzichten. Auch eine Gliederung in Journalteil, Meetings, Technik usw will ich künftig nicht mehr machen, sondern ich möchte die Beiträge gemischt, so wie sie kommen, abdrucken. Die einzigen ständigen Rubriken sollen Clubnachrichten und Leserbriefe sein. Bei Fotos, auf denen Personen abgebildet sind, werde ich in den Bildunterschriften sagen, wer dort abgebildet ist. Das erleichtert neuen Clubmitgliedern die Kontaktaufnahme. Dies sind jedoch alles nur gestalterische Veränderungen an unserer Zeitschrift. Redaktionelle Strömungen, z.B. in Richtung Technik, kann ich nicht beeinflussen. Dafür sind die ständigen Mitarbeiter der MORGAN-POST verantwortlich.

Und ständige Mitarbeiter sollten wir alle sein. Also setzt Euch hin und schreibt Berichte über Technik, Sektionstreffen, Reiseberichte oder was Ihr wollt. Dann haben wir auch eine Zeitschrift, die jedem von uns etwas gibt.



In dieser Ausgabe findet Ihr einige Berichte und Leserbriefe, die eigentlich schon im Heft Nr. 25 veröffentlicht werden sollten. Aber irgendwann ist ein Heft voll, und 56 Seiten waren schon eine starke Ausgabe. Ich hoffe, daß wir mit dem nächsten Heft die Berichte zeitlich wieder besser in die Reihe bekommen.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Euch

E. di

Impressum.

MORGAN-POST
Zeitschrift des Morgan Club Deutschland e.V.

Herausgeber:
MCD Morgan Club
Deutschland e. V.
Dorstener Straße 100
4630 Bochum



Morganclub Deutschland e. V.

Dorstener Straße 100 Volksbank Hameln
4630 Bochum BLZ 254 900 04
Tel. 0234/51 32 52 Kto. Nr. 757 520

- 1. Vorsitzender: Hansjürgen Bell
- 2. Vorsitzender: Ebby Urbanus
- Schatzmeister: Gunther Götze
- Clubsekretär: Karl-Georg Homm
- Sportwart: Andreas Mohringer

Sektionsleiter:

- Berlin: Detlef Kreiser
Krahrmerstraße 2
100 Berlin 45
Tel. 030/8 33 56 08
- Nord: Peter Jürs
Lornsenplatz 12
221 Itzehoe
Tel. 04821/22 67
- Ost: Uli Sanker
Wiesenstraße 25
4904 Enger-Oldinghausen
Tel. 05224/45 33
- Mitte: Wilfried Hesmert
Tönisheiderstr. 76
5620 Velbert
Tel. 02053/4564
- West: Katja Urbanus
Am Wadenberg 6
5485 Sinzig
Tel. 02642/4 29 00/4 48 00
- Süd: Klaus-Hinrich Schwab
Sigmaringer Straße 4
7000 Stuttgart 80
Tel. 0711/71 47 49/47 33 98
- Südost: Helmut Wollner
Hirschgartenallee 45
8000 München 19
Tel. 089/17 74 04

Redaktion, Layout
und Herstellung:
Edi Stampfel
Hugo-Wilderer-Weg 32
4000 Düsseldorf 1
Telefon 0211/362238, 7005267

Vertrieb:
Willi Mandt
Ursulinenstraße 24
5303 Bornheim-Hersel



Herbsttreffen auf Schloß Haigerloch.

Ein Bericht von Petra Perner und Volker Helfrich.

Zu einem kleinen Treffen am 25. September 1982 hatten Irmgard und Manfred Wegst auf die Schwäbische Alb nach Schloß Haigerloch eingeladen.

21 Morganbesetzungen, überwiegend aus dem Stuttgarter Raum, ließen es sich nicht nehmen, vor Beginn des herannahenden Winters noch einmal ihren Lieblingen ordentlich die Sporen zu geben. Frisch poliert, wie könnte es anders sein, setzte früh morgens bei der Abfahrt der erste Niesel-

regen ein. Dennoch verwandelte sich das anfänglich trübe Wetter in ein strahlend hochsommerlich heises Wetter.

Nach allgemeiner fröhlicher Begrüßung und kurzem Begrüßungstrunk begann dann pünktlich um 11.00 Uhr die geplante Suchfahrt über 125 km quer über die Schwäbische Alb bis in den Schwarzwald.

Irmgard und Manfred hatten sich sehr nette und knifflige Sachen gedacht. Unter anderem wurde der schwerste Tannenzapfen gesucht! Manche wurden auf raffinierte Art und Weise mit "Wassern aller Art

geschwängert", um Gewicht auf die Waage zu bringen. Auch wurde versucht, einen Maiskolben als Tannenzapfen zu tarnen, was aber leider mißglückte. Das Mittagessen mußte man sich mit einer kleinen sportlichen Übung verdienen. Bevor zu Tisch gebeten wurde, mußten jeweils 2 Morganfahrer oder-beifahrer um die Wette Sackhüpfen (natürlich in einem Sack mit aufgedrucktem Morganemblem!). Hier konnte man sehen, daß "Morgan fahren" durch straffe Kupplung und enorme Bremskräfte doch gut durchtrainiert und fit hält! Anders kann man

es sich wohl kaum erklären, daß solch enorme Hüpfleistungen zustandekamen.

Inzwischen wurde es, wie schon erwähnt, noch einmal hochsommerlich heiß, und die brennende Sonne ermüdete so, daß manch einer ein erholsames Nickerchen im Schatten bevorzugte.

Und weiter ging es dann nach Freudenstadt. Dort wurde nach den Längen- und Breitenmaßen des Marktplatzes gefragt. Während manche mit Riesenschritten den Marktplatz abliefen, verließen sich andere auf ihr gutes Augenmaß. Harald Merz und Roland Leypoldt gingen dagegen die Sache mit dem Zollstock an. Man kann sich die erstaunten Blicke von zahllosen Touristen vorstellen, als profihaft Zollstock an Zollstock gelegt wurde. Nach einer guten Lungenübung beim Luftballonwettblasen ging es gleich weiter auf den Schießstand. Beim KK-Schießen auf der 50-Meter-Bahn hatte so manch einer Glück, daß nach zwei "Ehrenschnäpschen" die Scheibe doch noch zufällig vorbei kam.

Zum abschließenden sportlichen Höhepunkt gab es dann auf den letzten Metern vor Schloß Haigerloch endlich das "heißersehnte Beschleunigungsrennen". Unser "Morgandoktor" brauchte nach einem enormen Sprint schließlich einige Meter Stoppfeld als Auslauf, was dann aber den Pokal als "schwersten Bleifuß" einbrachte. So einige Profis ließen hier selbst im dritten Gang noch die Reifen pfeifen.

Nach kurzer Pause und einer erholsamen Dusche nach dieser anstrengenden Suchfahrt wurde uns dann ein vorzügliches Abendessen serviert, das so recht in den Rahmen des Schlosses paßte. Nach der Siegerehrung und einigen alten Rallyefilmen in 16 mm Format klang dann der Abend feuchtfröhlich in der Bar des Schlosses aus.

Am Sonntagmorgen um 11 Uhr starteten unsere 21 Morgan bei strahlend blauem Himmel zu einer Besichtigung der römischen Ausgrabungen in Stein, nahe der Burg



Hohenzollern. Anschließend ging es weiter zur Burg Hohenzollern. Irrgard und Manfred hatten dafür extra einen Spezialmorganparkplatz mit Wächter organisiert! Nach einem kräftigen Aufstieg "zu Fuß" hatten sich dann wohl alle ihr Mittagessen redlich verdient und es wurde noch einmal kräftig zugelangt.

Am Nachmittag zogen dicke Gewitterwolken auf und ein Wolkenbruch beendete dann alles sehr schnell. Da konnte so manch einer zeigen, wie schnell man das Verdeck auf seinen Morgan bekommt. Trotz strömenden Regens versuchten doch noch einige offen, "als harte Roadsterfahrer", heimatlichen Boden zu erreichen. Oder hatte manch einer sein Verdeck gar nicht einmal dabei ??!

Das Wetter verabschiedete sich mit der gleichen traurigen Stimmung, die alle hatten nach einem so schönen und gelungenen Wochenende.

Alle Teilnehmer möchten sich auf diesem Wege für dieses nette Treffen, das mit sehr viel Liebe und Mühe organisiert war, bedanken.

Die Ergebnisse:

1. Schwarzwaldrundfahrt

- | | |
|--|-----------|
| 1. Gerhard Burger, Freiburg | 38 Punkte |
| 2. Klaus Scholl, Leonberg | 35 Punkte |
| 3. Tobian Eckart, Neuenburg | 35 Punkte |
| ● punktgleich mit Roland Leypoldt - Dritter nach Stichfragen - | |
| Maximal-Punktzahl | 45 Punkte |

2. Sprintlauf Klasse 4/4

- | | |
|---------------------------------|------------|
| 1. Volker Helfrich, Ludwigsburg | 14,80 sec. |
| 2. Eberhard Fritz, Filderstadt | 15,40 sec. |
| 3. Hermann Schirm, Stuttgart | 15,50 sec. |

Klasse +8

- | | |
|-------------------------------|------------|
| 1. Harald Merz, Stuttgart | 11,10 sec. |
| 2. Hermann Drucks, Stuttgart | 11,12 sec. |
| 3. Roland Leypoldt, Stuttgart | 11,80 sec. |

REDAKTIONSSCHLUSS FÜR AUSGABE 27

IST AM 15.8.83

Urlaubs(tor-)tour.

Feriererlebnis
von Karl-Heinz Hoffmann.

Ort: Eine Garage zwischen Hannover und Hameln. Ein teilweise zerlegter Morgan 4/4, Baujahr 1970, zwischen den herumliegenden Teilen ein ölverschmierter, fluchender Morgan-Pilot, der gerade feststellt, daß er mit einem Karosserie-Hammer anstelle des anvisierten Metalls seinen eigenen Daumen getroffen hat und vor dem häuslichen Spiegel verflüssigerweise auch noch merkt, daß er einen Metallsplitter im Auge hat.

Diagnose: Metallsplitter in der Lederhaut und Bluterguß unter dem getroffenen Daumennagel.

Folge: Eine Operation in der Augenklinik, anschließend ein paar Tage Ruhe, die Gelegenheit geben, einen kleinen Reisebericht zu schreiben.

Hatte mich die Urlaubsreise im Sommer '81 mit dem Mog auf teilweise abenteuerlichen Straßen bis in die Pyrenäen geführt, sollte mich die diesjährige Urlaubsreise mit Gefährtin und Mog zu einer der letzten englischen Kolonien, Gibraltar, bringen.

Die Fahrt führte uns über Hannover-Frankfurt-Mühlhausen zunächst nach Frankreich. Der langweiligen Kilometerfresserei überdrüssig, verließen wir in Frankreich die Autobahn und fuhren ab Mühlhausen auf der Landstraße. Dort konnte ich mich auf der Strecke Besancon-Lyon (N 83) zum erstenmal in diesem Urlaub richtig austoben. Kaum Verkehr, gut ausgebauten Straßen (Kurven, Kurven, Kurven), Sonnenschein, eine schöne Landschaft und ein Moggie, der läuft und läuft. Was will man mehr?

Ab Lyon ging's dann auf der Nationalstraße 86 rechtsseitig die Rhone hinunter, an Avignon, Nimes, Montpellier und Sehenswürdigkeiten wie der Ardeche und dem Pont du Gard vorbei. Eine Besichtigung, verbun-

den mit einer wohlverdienten Rast, war hier selbstverständlich.

Frisch gestärkt näherten wir uns der franz.-spanischen Grenze. Vor uns lagen wie eine Mauer und fast bedrohlich wirkend, die Pyrenäen. In dieser Gegend fühlte ich mich schon (fast) wie zu Hause, hatte ich mir dieses Gebirge doch ein Jahr zuvor "erfahren".

Die Pyrenäen hinter uns lassend, folgten wir der Küstenlinie Spaniens, über Barcelona-Valencia-Alicante-Murcia erreichten wir Malaga.

In der Nähe Malagas, ca. 150 km vor unserem eigentlichen Ziel, wurden wir vom Zauber Andalusiens eingefangen. Wir entschlossen uns spontan, diesen Teil Spaniens ausführlich zu erkunden und verzichteten dafür auf einen Besuch Gibaltars. Dieser Entschluß fiel uns relativ leicht, da ich bereits 1979 mit einer 1000-er BMW Bekanntschaft mit dem Felsen gemacht hatte. Vielleicht war auch etwas Faulheit dabei, denn wer vertauscht schon gerne einen schönen Badestrand mit einem staubigen Sitzplatz im Morgan? Und, ihr wißt es ja alle, wenn

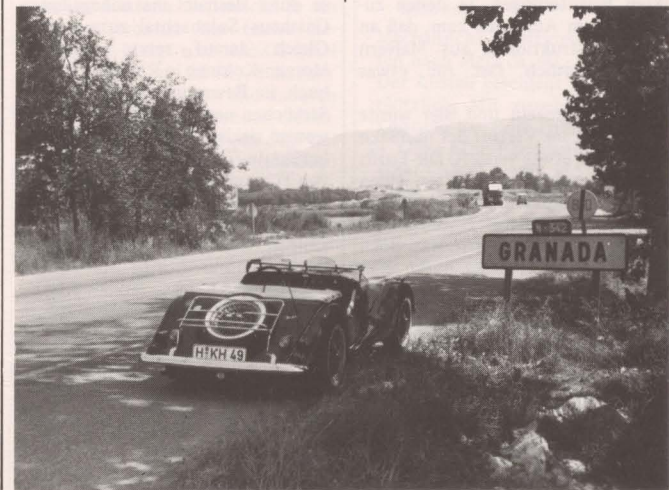
man erstmal in der Sonne liegt, wer rafft sich dann noch auf, auch wenn es nur noch 150 km sind?

Doch gerade im für uns noch unbekanntem Andalusien verging die Zeit, wie immer im Urlaub, viel zu schnell.

Der Abreisetag näherte sich unerbittlich und die Rückfahrt sollte uns über Malaga-Granada-Valdepenas-Madrid-Burgos-San Sebastian quer durch Spanien vom Mittelmeer zum Atlantik führen.

Auf dieser Strecke zerstörte sich meine Hoffnung, daß mein Mog diese Tour ohne Blessuren überstehen würde.

In der Sierra Nevada, kurz vor Granada, fuhr ich mich auf einem Feldweg fest. Beim Herauswühlen sprang der Schaltknüppel plötzlich in den Leerlauf, anschließend fand ich weder den ersten noch den Rückwärtsgang. Vorsichtig, in Gedanken schon in der nächsten Werkstatt, schlich ich mich bis zum Atlantik. Ab Bordeaux, auf der franz. Autobahn, wurde ich mutiger und "ballerte" munter in Richtung Paris. Ein geplanter Badeaufenthalt



am Atlantik fiel buchstäblich ins Wasser, denn ab Burgos regnete es bereits in Strömen. Auch die Weiterfahrt über Paris, durch Belgien nach Aachen, brachte keine Wetterbesserung. Erst als wir wieder Deutschland erreichten, wurde das Wetter langsam

freundlicher, es klarte auf und ab Bielefeld schien zur Begrüßung der "Heimkehrenden" die Sonne. Bei strahlendem Sonnenschein, nach 4 Wochen Urlaub und gut 6200 Kilometern beendeten wir unsere "Tour '82". Und da sagt noch einer, ein Moggie

ist nicht strapazierfähig? Ein 70-iger 4er jedenfalls ist es!! Was ich nächstes Jahr mache? Ich fahre in den Süden, vielleicht einmal in die andere Richtung, nach Griechenland. Womit? Mit meinem Vierer ... natürlich!



FIRST AID!

Erste Hilfe.
Ein Bericht von Manfred Wegst.

Ein Geistesblitz muß ihn getroffen haben, unseren Sektionsleiter. Denn, reich an Erfahrung mit kleineren bis mittelschweren Störungen an seinem +8 (meistens weit weg von Stuttgart) dachte er daran, seinen technischen Horizont zu erweitern. Und mit ihm den Horizont der Morgan-Fahrer aus dem Schwäbischen.

Alle Morganisten aus dem Großraum Stuttgart erhielten deshalb eine Einladung für den 13. November '82 in die Technische Abteilung der Firma Merz & Pabst. Und es kam eine ganze Meute, mit Morgan, Frau und Kindern. Punkt 9 Uhr begannen die Referenten Harald Merz und Wilhelm Marlok (Cheftechniker) mit ihren Erläuterungen, in denen zunächst zum Ausdruck kam, daß an den Konstruktionen aus Malvern Link eigentlich fast nie etwas kaputtgeht.

Doch bei Brezeln und Bier wurde das Thema im Verlauf der nächsten 3 Stunden etwas vertieft. Die Profis unter den Zuhörern hatten einen dicken Notizblock und an diesem Tag besonders lange Ohren mitgebracht. Kein Wunder - war doch zum Beispiel etwas zu hören über notwendige Aktivitäten des Piloten beim Ausfall der Wasserkühlung: Daß dann zuerst die Hupe zu betätigen ist, ist doch glasklar, oder? Daß auch der original britische Zündverteiler einmal den Dienst verweigert, ist kaum vorstellbar, doch wenn - dann schon lieber in einem 4-Gang als in einem 5-Gang-Achter. Denn beim letzteren ist das teure Aggre-

gat gerade noch gut für den Müll-eimer. Weitere Schwerpunkte des Unterrichts waren die Beseitigung von Defekten an der Benzinzufuhr und der Kupplung, jeweils demonstriert an den Original-Objekten 4/4 bzw. +8. Ob diese beiden Autos am folgenden Montag wieder gelassen sind, ist nicht überliefert. Interessant auch der Tip, wie man seinen Morgan flott bekommt, wenn einmal der Zündschlüssel absolut unauffindbar ist. Oder von welcher großen Bedeutung eine nicht zu kleine Rolle Draht sein kann, die mitzuführen jedem Morgan-Fahrer empfohlen wird (die Stabilität des Fahrzeugs kann damit entscheidend verbessert werden).

Nun, 3 Stunden Non-Stop-Unterricht in KFZ-Technik machen hungrig und durstig, die ganze Klasse fuhr deshalb ins nahegelegene Gasthaus Sulzbachtal zum Lunch. Gleich darauf setzte sich die Morgan-Kolonie in Richtung Schönbuch in Bewegung. Auf winkligen Sträßchen und bei Sudelwetter, nur wenige riskierten topless, wurde die berühmte "Mostburg" in der Nähe von Tübingen angesteuert. Dort lernten die Eleven zu guter Letzt die Wirkung des hauseigenen Mosts kennen, den das Burgfräulein fleissig in 5 Liter großen Steinkrügen herbeischleppte. Die letzten Schüler verließen das alte Gemäuer spät in der Nacht.

Ein herzliches Dankeschön an die Initiatoren dieses in jeder Hinsicht lehrreichen Tages, an Klaus Schwab, Harald Merz und Wilhelm Marlok. Haben sie doch dazu beigetragen, daß die schwäbischen Morgan-Fahrer künftig begehrte Gesprächspart-

ner sein werden, wenn es um die Behebung von eigentlich nicht auftretenden Schäden an einem Morgan geht.

Die Schweizer Clubzeitung berichtet ebenfalls über dieses Treffen. Da in diesem Bericht die Technik dominiert, drucken wir ihn vollständig ab.

Dankeschön Bernd Hoffmann

PANNEN-TIPS.

Die Idee, einen Pannenkurs für Morganfahrer zu veranstalten, hatten Hannes Konnerth und Klaus Schwab schon lange. Bei der Analyse der typischen Morganpannen kam man zu dem verblüffenden Ergebnis, daß die überwiegende Mehrzahl der auftretenden Zwangshalte selbst zu diagnostizieren und auch mit einfachen Mitteln zu beheben sind. Ziel einiger Instruktionsstunden sollte es nicht sein, Hobbymechniker heranzubilden, sondern auch den Laien unter den Morganfahrern einige wertvolle Hinweise zur Behebung kleinerer Pannen zu vermitteln.

Harald Merz, der deutsche Morganimporteur seit etwa 1969, welcher inzwischen über einen an Hunderten von Morgans gesammelten, reichen Erfahrungsschatz verfügt und die meisten seiner verkauften Autos selbst von Malvern herüberführt und dabei die verrücktesten Pannen, bereits sogar schon hinter Malvern, mitgemacht hat, ließ es sich nicht nehmen, in seiner Werkstatt in Stuttgart am 13. November 1982 zusammen mit seinem Chefmechaniker, Herrn Marlock, in einem systematisch und informativ aufgelegenen Exkurs seine Kenntnisse weiterzugeben.

Zwei Morgans, der eine von unten, der andere von oben zu besichtigen, und eine komplett zerlegte Achter-Hinterachse bildeten das Anschauungsmaterial in Verbindung mit der sehr praxisnah und verständlich vermittelten Theorie.

KLEINE EINFÜHRUNG IN DAS TECHNISCHE MORGAN 1x1.

-Die Verwindungsgeräusche der Karosserie kommen hauptsächlich von den vorderen und hinteren Berührungs- und Scheuerflächen der Motorhauben. Abhilfe: Bänder mit Vaseline einschmieren!

-Sicherungen können durch die Erschütterung Schaden erleiden, ohne daß dies sichtbar ist in der Mitte. Mit einer Prüflampe, deren Klemme an Masse befestigt wird, kann man beide Sicherungsenden abtasten, um zu sehen, ob und wo ein Kontaktunterbruch besteht (kommt öfters vor als Ursache, die nicht entdeckt wird).

Die Kabel an der Zündspule, besonders das Mittelkabel, lockern und lösen sich oft nach Befahren einer Schüttelstrecke, was ebenfalls zur Panne mit recht leichter Ursache führen kann.

-Oft passiert es, daß bei sehr starkem Regen oder nach Durchfahren einer tiefen Wasserlache der Motor nicht mehr läuft. Erste Lösungsmöglichkeit: Verteilerdeckel abnehmen, Feuchtigkeit oder eingedrungenes Wasser ausputzen, dann läuft der Motor oft schon wieder.

-Perfider kann sein, daß der Verteilerdeckel Haarrisse bekommen hat, welche mit dem Auge nicht wahrnehmbar sind, aber zu Feuchtigkeitseintritt und dadurch Motor-

aussetzern führt. Abhilfe: Um jeden Kontakt, d.h. um die Mittelkohle, nach Reinigung, mit Nagellack einen Ring ziehen (Haarspray soll auch gehen, aber welche Morganmitfahrerin schleppt sowas schon mit?).

-Scheibenwischemotor läuft nicht, was tun? So der Motor nicht festgefressen ist (Salzeinwirkung und -folge z. B.), liegt die Ursache meistens darin, daß irgendein Utensil (Schal, Tuch oder Handschuh) tief nach hinten ins Handschuhfach gepreßt, ein Festklemmen der Welle bewirkt. Achtung! Ein Hineinfingern bei laufender Welle kann recht schmerzhaft Folgen nach sich ziehen.

-Die Hinterachse hat, von hinten gesehen, rechts vom Differential ein Loch, welches der Entlüftung des Differentials dient und offen bleiben muß! Häufig ist es durch Unterbodenschutz (bereits werksseitig) oder Dreck verstopft.

-Die beiden Schmiernippel, welche sich an der Hinterachse rechts und links befinden, sollen nicht abgeschmiert werden.

-Ein geringer Hinterachsölverlust soll normal, gar notwendig sein, wegen der Simmeringe.

-Die besten Erfahrungen für die Achter-Hinterachse, welche ja ein Sperrdifferential hat (siehe Betriebsanleitung und McsORGAN Nr. 12/81, Seite 28 ff.), d. h. zum optimalen Schmierern und dadurch Beseitigen der knackenden Geräusche hat die Fa. Merz mit dem Opel Castrol Hypo LS (= Limited Slip) 90 gemacht.

-Zieht bei älteren Achsen beim Beschleunigen das Auto nach rechts und beim Gaswegnehmen nach links, bedarf es der einmaligen Zu-

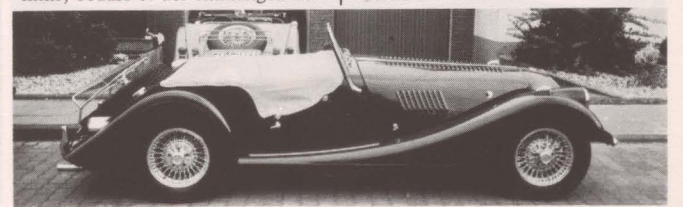
gabe eines Additivs: KENDAL Limited Slip Axle Additive Concentrate, Made in USA, Part. No. 505-7478, Contents 4FL OZ 0,112 kg, Kosten ca. Fr. 28,-, erhältlich bei Merz + Pabst, Stuttgart.

-5-Gang-Achter haben oft folgende Panne: Motor springt nicht an! Bei eingeschalteter Zündung ist die im Heck sitzende elektrische Benzinpumpe nicht hörbar.

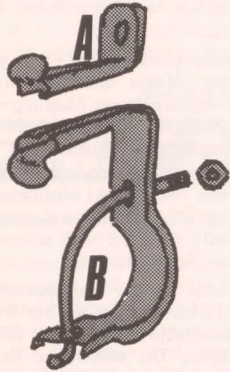
a. Kann die Benzinpumpe klemmen oder defekt sein, was aber sehr selten ist. Wenn sie klemmt, läuft sie meist nach einem kleinen Schlag darauf.

b. Meist ist der Öldruckschalter defekt, welcher an der Wagenunterseite vorne rechts sich befindet. Die elektrische Benzinpumpe geht - im Gegensatz zum Vierer oder 4-Gang-Achter - nicht über die Zündung, sondern nur, wenn das Auto Oeldruck hat. Der Öldruckschalter ist ein Sicherungsschalter, der den Motor bei Abfall des Öldrucks durch elektrische Unterbrechung der Benzinpumpe vor der Zerstörung bewahrt. Abhilfe: Schalter abziehen und durch Kurzschließen mit einem Stück Kabel, welches vorbereitet mitgeführt werden sollte, Benzinpumpe in Betrieb setzen.

-Mechanische Benzinpumpen halten nach Merz ca. 40 - 50.000 km. Der Ausfall geschieht nicht immer plötzlich. Mit zunehmender km-Leistung läuft die Pumpe z. B. im 4. Gang beim Beschleunigen bis zu 3000 - 3500 U/min mit voller Leistung, um dann abzufallen. Während man zuerst an Zündaussetzer glaubt, liegt es in Wirklichkeit an der mangelnden Benzinzufuhr. Bernd Hoffmann



Tips & Technik:



Endrohrhalterung für

1. 4-Gang-Auspuffanlage Plus 8 oder
2. auf lange Endrohre veränderte Auspuffanlagen

Wer von Euch sich auch jedesmal verdrehte und abgeschabte Finger geholt hat, wenn er die U-förmigen Halterungen für die Endrohre an der Innenseite des Rahmens ab bzw. angeschraubt hat, für den dürften die abgebildeten Halterungen eine Lösung darstellen. Der Preis für 2 Halterungen - B - mit Gummis beträgt DM 11,71. Bestell-Nr.: 75 AB-5 A 296-B A (Ford Escort)

Praxifix

LESERBRIEFE

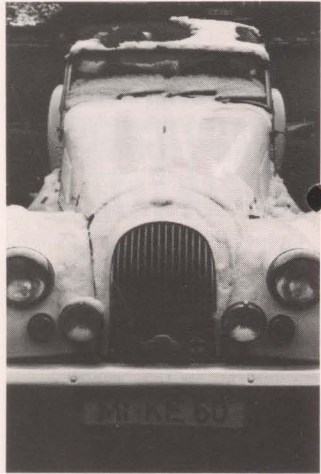
Lieber Wolfgang, anbei ein Foto meines Schneemorgan, welcher nach wie vor alltagstauglich ohne Reparaturen nach jetzt 27.000 km läuft. Einzige Kleinigkeiten bei km 25.500 - Rücklicht defekt, die Hängesicherung war verrottet; bei 26.000 km - nach total leer gefahrenem Tank arbeitete die Benzinpumpe mit Aussetzern - Reinigen und Kontakte überprüfen. So wenig Ärger insgesamt hatte ich weder mit meinen diversen BMW's noch VW-Cabrios, welche ich vorher fuhr - toi, toi, toi.

Ein Ausflug nach Buldern zum Nikolaustreff der Sektion Ost mißlang gründlich, denn als wir nach einem Vormittagsbesuch in Münster am 11.12. in Buldern auftauchten, war von Morganfahrern keine Spur. Ein Blick auf die Einladung brachte die Erleuchtung, das Treffen fand einen Tag später, am Sonntag, den 12.12., statt. Zur neuen Anfahrt reichten dann am Folgetage die Energien nicht mehr, auch auf Grund des aus Frust genossenen Alkohols. Den Veranstaltern Dank, vielleicht können wir im nächsten



Jahr das Datum richtig lesen.

Betr. Herbsttreffen Ramsau. Unsere einhellige Meinung als Erstteilnehmer an einem Clubtreffen des MCD "die nettesten und herzlichsten Leute, deren Bekanntschaft wir in den letzten Jahren gemacht haben - wir kommen wieder". Heide Wagner und Mike Kröger

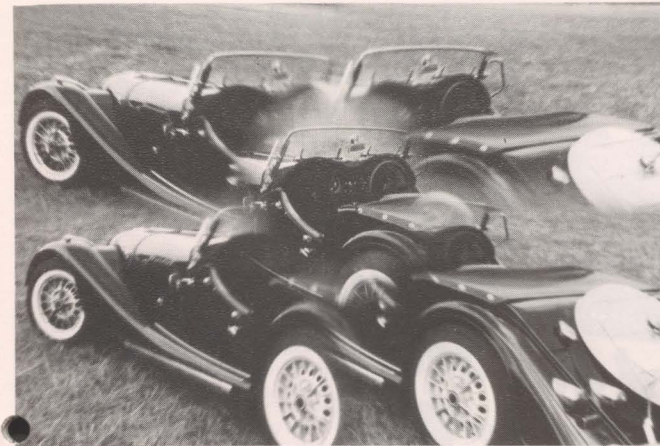


Wer kann Adresse für die Fertigung eines qualitativ hochwertigen Stoffverdecks, evtl. incl. Bezug der Steckscheiben vermitteln? Adressen bitte an Mike Kröger.



Wer hat einen Morgan 4/4 ca. Bj. 71-73 mit Fahrgestell-Nr. B. 2477, (Motor-Nr. IA 20-A 889) oder wer kann Angaben darüber machen, in wessen Besitz sich der Wagen derzeit befindet. Antworten an Jürgen Bell.

Wer kennt die Fa. Morgan Auto AG, Berlin? Wer kann Auskunft geben, ob die abgebildete Schwinge an solchem Gefährt angebracht war? Dies ist kein Preisausschreiben und wer die Fragen beantwortet, gewinnt "nicht's". Antworten bitte an Klaus Spangenberg.



Peter Springer schickt uns dieses Foto seines Moggie. Sein ganzer Stolz ist die seitliche Auspuffverblendung (schützt vor heißen Knö-

cheln). Bei Interesse kann er auch andere heiße Fahrer vor dampfenden Socken schützen. Bitte bei Peter melden.



Urlaubsgrüße von der Costa Brava schickte uns Hermann Schirm.

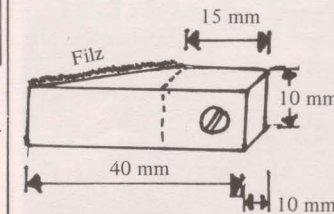


Wer hat einen FLAT-RAD ?

Wir wollen wissen, wieviel Flat-rads im Club sind. Dazu benötigen wir Fahrgestell-Nr., Bj., usw. Antworten bitte an Klaus Spangenberg.

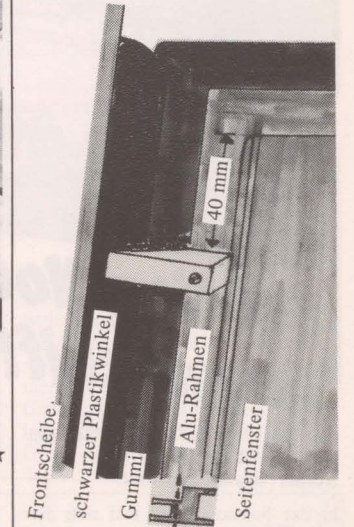
SEITENSCHLEIBEN "BREMSE"

Bereits bei Tempo 100 und geschlossenem Verdeck biegen sich die Seitenfenster stark nach außen. Mit einer Seitenscheiben-"Bremse" läßt sich hier leicht Abhilfe schaffen. Sie hat sich übrigens auch schon bei Tempo 180 gut bewährt. Die Gesamtlänge der "Bremse" sollte man seinem Moggi anpassen.



Es reichen 3-5 mm Überstand des Riegels über die schwarze Plastikleiste bei stehendem Fahrzeug aus,

denn dann kann die Tür trotz eingeschwenktem Riegel geöffnet werden und während der Fahrt kommt die Frontscheibe automatisch ein Stück zurück.



hier bohren

Vorsicht beim Bohren, Gewinde M 3 und ohne Mutter, also nicht durchbohren. Eine Mutter hätte bei dem Rahmenprofil ohnehin keine Auflagefläche und man sollte ja auch nicht durch die schwächste Stelle bohren.

Die Bremse besteht aus Kunststoff, z.B. Nylon. Die Maße entnehmen bitte der Zeichnung.

Viel Erfolg beim Basteln und eine zugluftfreie Fahrt wünscht Euch Norbert Brandt.



TERMINE

1. - 2.10.83 Oldtimer Grand-Prix mit Morganbeteiligung in Dijon. Auskünfte über Klaus-Hinrich Schwab.

16.-18.9.83 MCD Herbsttreffen in Berlin





Sektion Nord auf dem Feuerschiff Weser.

Am 6.3.1983 traf sich die Sektion Nord in Wilhelmshaven. Norbert Brandt berichtet.

In der Sektion Nord traf sich der westliche Teil auf dem Umgebauten Feuerschiff Weser zu einem kleinen Plausch. Viele hatten Ihren Moggi noch im Winterschlaf und sagten deshalb ab. Trotzdem erschienen vier +8, ein 4/4, ein MGC und ein VW-Bus (Manuela mit Sohn). Nach kurzer Stadtrundfahrt wurden



Christel und Jürgen Meyer-Brenkhof auf der Brücke des Feuerschiffes "Weser"

Kaffee, Tee, Kuchen und Jever Pils verschlungen, wie immer auf Morgan-Treffen, dabei tauschten wir die letzten brandneuen Tips aus. Der Erfolg: Michaels Achter hatte drei Tage später eine Seitenauspuffanlage. Außerdem eine Bremse für die ab 110 km/h nach außendringenden Seitenscheiben. Beschreibung folgt. Allen hat es gut gefallen und auch das Wetter spielte mit, daher ist eine unregelmäßige Wiederholung geplant.

Tips & Technik.

Vorausgesetzt, daß außer den King-pins und den Buchsen nichts mehr erneuert werden muß (man muß ja nicht unbedingt solange warten, bis der Morgan von einer Straßenseite zur anderen tanzt) dann kann das Ausbuchsen kosten:

1 Satz King-pins und Buchsen ca. DM 150,00

Achsschenkelbearbeitung (ausdrehen und anpassen) lt. Rechnung einer Mercedes-werkstatt (LKW-Abt.) DM 90,40

Aus.- und Einbau der Achsschenkel ca. 3 Std. a rd. 55,- DM DM 165,00

DM 405,40

Praxifix

★★★★★★★★★★★★★★★★

Probleme mit SPEICHEN-RÄDERN.

Wer einen Achter ab Baujahr 82, die vom Werk mit Reifen im Format 205/60 VR 15 ausgerüstet sind, mit Speichenrädern fahren möchte, muß laut TÜV Reifen im Format 205/70 VR 15 aufziehen. Da diese Reifen ca. 4 cm höher als die Serienbereifung sind, paßt das Speichenrad nicht mehr in den vorgesehenen Ausschnitt für das Reserve-rad.

Also darauf achten: nur 4 Felgen mit der vorgeschriebenen Größe bestücken und auf das Reserverad die Größe 185/70 VR 15 aufziehen. Wer es ganz richtig machen will und auch auf dem Reserverad das Format 205/70 VR 15 aufziehen möchte, muß das Heckblech gegen eines der älteren Baujahre eintauschen.

Edi Stampfel



Dieser Ausgabe liegt eine neue überarbeitete Mitgliederliste, mit dem Stand vom 1.4.83, bei. Bitte überprüft Eure Anschrift, Telefon Nr., usw. Änderungen bitte an die Redaktion.

Die unten stehende Jahresübersicht ist jedem Mitglied zur Mitgliederversammlung in Garmisch übergeben worden. Wer daran nicht teilnehmen konnte und die Zahlen auf Grund der Verkleinerung nicht lesen kann, kann sich bei Gunther Götzte eine vergrößerte Kopie anfordern.

Clubnachrichten

Abrechnung des Herbsttreffens 1982

Ramsau		
Einzahlungen - saldiert-		18.204,11
Tombola		2.178,91
Zinsen		8,51
Druckerzeugnisse	1.302,94	
Postkosten	461,-	
Pokale	700,-	
Schilder, etc.	941,86	
Salzburgering	2.402,97	
Versicherung	330,50	
Hotelanzahlung	9.450,-	
Gebühren	414,44	
Büromaterial	215,-	
Anmeldungen, storno	705,-	
Musik	1.100,-	
Brauerei	142,80	
Rundfahrt incl. Nebenkost.	1.729,71	
	19.896,22	20.391,53
Überschuß	495,31	
	20.391,53	20.391,53

Die Abrechnung erfolgte nach belegten Buchungen der Sparkasse Landsberg und nach belegten Buchungen der Kasse der Organisatoren und ist von mir zwecks Veröffentlichung in der o.a. Aufstellung stark geräfft wiedergegeben worden.

G. Götzte -Schatzmeister-

FIRMEN-NUMMER		FIRMA: Morgan Club		Kassenbericht des MCD e. V.		HAUPTABSCHLUSSÜBERSICHT		BLATT 1	
Lfd. Nr. des Verzeichnisses der aktiverbeginntigten Körperschaften: 440		ZEITRAUM: 1.01.82 BIS 31.12.82		JAHRESVERKEHRSZAHLEN		UMBUCHUNGEN		VERMOEGENSILANZ	
KTO-NR. REZELICHNUNG		ERÖFFNUNGSILANZ		PASSIVA		SOLL		PASSIVA	
		AKTIVA		9671,74,-		HABEN		9671,74,-	
0900	Anfangshestand								
1000	Kasse	119,34			119,34-				
1200	Volksbank	104,38,57			104,38,57-				
1400	Volksbank	117,25		47666,25		46648,94-		1334,54	
1250	VH Haneln			22134,04		18572,20-		3561,84	
1260	VH Haneln Festgeld			15145,36		2340,00-		12805,36	
1500	Transitkonto			1455,00		462,34-		30,54-	
1591	verr. Sektionszuschuß			1100,00				1100,00	
2610	Zinserträge			248,88					216,76
4000	Kegallas			2109,76					4000,00
4001	MCD-Plaketten			4000,00					273,65
4260	Werkzeuge und Kleingeräte			273,65					16,50
4300	Gehühren			12,50					530,50
4510	Morgan Post			5305,50					1000,00
4600	Fete Nürburgf.			1000,00					1191,42
4651	auslagener. /Sektionszusch.			6351,42		1160,00-			361,88
4620	Postkosten			541,88					280,90
4930	Hühnerdorf			2880,90					130,00
4950	Rechts- u. Beratungskosten			130,00					
4960	Pfingsttreffen s.					1180,86-			1180,86-
4990	Sonstige Kosten			886,05					886,05
8100	Neitzage					21465,00-			21465,00-
8500	Kegallas					7150,20-			7150,20-
SUMME KLASSEN		10674,94 *		110210,23 *			0,00 *	18859,74 *	21262,70 *
GEWINN		10674,94 **		110210,23 **			0,00 **	18859,74 **	21262,70 **
								9702,28 **	30420,18 **
								9157,46 **	30420,18 **
								18859,74 **	30420,18 **
								18859,74 **	30420,18 **

Es wird hiermit bestätigt, daß sich der vorgenannte Gewinn aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen ergibt. Die Banken und Kasse wurden geprüft, und es wurde festgestellt, daß die Einnahmen und Ausgaben satzungsgemäß verwendet wurden.

Bochum, den 31. März 1983

Kassenprüfer: *[Signature]* Vorstand: *[Signature]*

Günther Götzte



Pfingsten in Garmisch. Ein Treffen der Superlative.

Nach dem morganlosen Winterhalbjahr warteten wir alle gespannt darauf, was sich in diesem Jahr die Veranstalter Conny Freisinger, Wolfgang Hüttersen, Irene und Blacky Schwarz und Inge und Paul Djuritschek an Überraschungen für unser Pfingsttreffen ausgedacht hatten. Da Wolfgang ja bereits Veranstaltungsprofi am Eibsee ist, er richtete auch hier das 81. Treffen aus, klappte die Organisation für über 300 Teilnehmer mit ca. 150 Moggies hervorragend. Für beide Abende war ein Festzelt hergerichtet worden, in dem dann auch am Samstag bei der Morganfete ausgelassen gefeiert und nach den Klängen der Paul Morgan Band getanzt wurde. Der harte Kern blieb bis in die frühen Morgenstunden, so daß die Gaudi-Rallye erst mit einiger Verspätung gestartet werden konnte. Höhepunkt des zweiten Abends waren die Tombola und das Büfett. Selbst wer den ganzen Tag gefastet hatte, schaffte es nicht, alle Köstlichkeiten, die dort geboten wurden, zu probieren. Kleine Probleme gab es bei der Verteilung der Pokale, da Peter Morgan den am wenigsten im Original-Zustand befindlichen Morgan auszeichnen wollte. Ob es nun Sprachschwierigkeiten oder andere Gründe waren, der Pokal wurde zum Wanderpokal für den Sieger der Gaudi-Rallye erklärt. Peinlich für den Club.

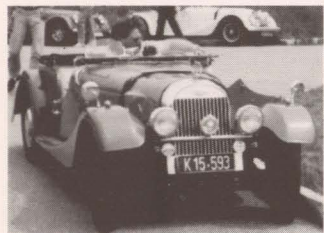
Samstag war Slalomtag. Bei strahlendem Wetter ging es zum Parkplatz unterhalb der Wankbahn. Hier sah man unter den Achterfahrern nur Kopfschütteln und Sorgenfalten, da man sich nicht klar darüber war, ob man diesen extrem engen Kurs besser vorwärts oder rückwärts absolvieren sollte. Nun, unser Sportwart Andreas Mohringer zeigte Verständnis, änderte ein wenig, probierte unter

Foto Tiltelseite: Der älteste Plus Acht bei diesem Treffen. Ein 69er aus Italien.

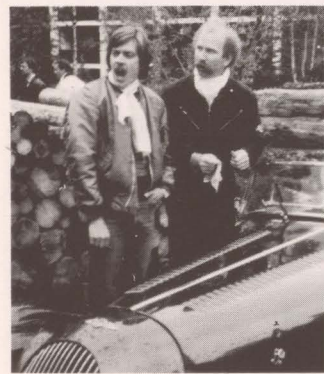
Großes Foto von links nach rechts: RallyeGewinner Sabine Sack und Winfried Marten, Dolmetscher Andreas Mohringer, Peter Morgan.

dem Gelächter der übrigen mit Jürgen Bells Achter, änderte wieder und zeigte uns, warum er selbst keinen Morgan fährt - er kann ihn einfach nicht bewegen. Am Ende war man zwar immer noch nicht zufrieden, denn der Kurs war nicht schnell, dafür aber sehr anstrengend. Der Sieger des Tages, wenn auch sehr knapp, war Ebbi Urbanus vor Gunther Götze. Nun, Gunther kann sich freuen, denn es ist Tradition, daß der Slalomsieger einen Bericht über das Treffen schreibt. Hier kann Ebbi zeigen, ob er mit der Feder ebenso geübt wie mit seinem Morgan umgehen kann. In der nächsten Morgan-Post könnt ihr es nachlesen. Ergebnislisten des Slaloms und der Rallye werden ebenfalls in der nächsten Ausgabe abgedruckt.

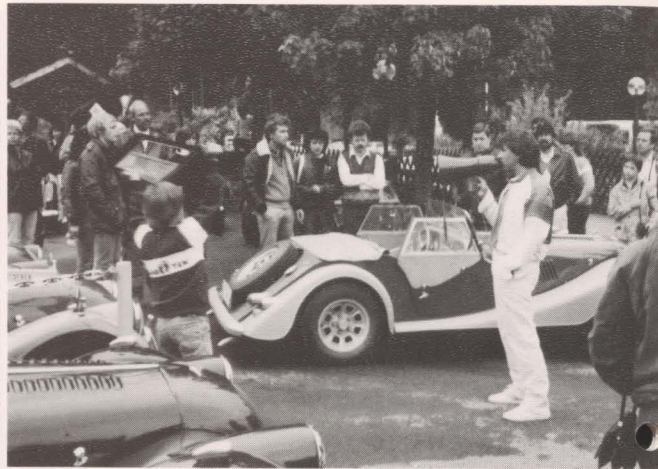
Es war ein schönes Treffen und leider wie immer viel zu kurz.



Hermann Platnik aus Österreich mit seinem Flat-Rad.



Die technischen Tips von Wilfried Hesmert findet Frank Diekow zum Gähnen.



Wolfgang Hüttersen gibt die letzten Anweisungen für die Gaudi-Rallye.



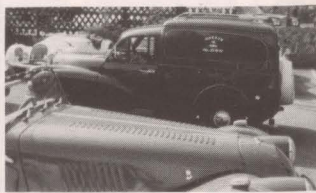
Hier zeigt uns Andreas Mohringer, daß er sehr wohl in der Lage ist, einen Sportwagen schnell zu bewegen.



Jaqueline Djuritscheck verkauft an Harald Merz die letzten Lose.



Man muß immer zeigen, daß man mehrere Sprachen beherrscht. Wenn es auch Horst Thevs, wie man sieht, nicht leicht fällt bayrisch zu verstehen, so hat er doch zum Eibsee-Hotel zurückgefunden.



Morgan Servicestation. Lutz Leberfinger ist immer dabei.



Slalom-Alternative von Tatjana Horn und Elke Stamm. Birger Horn kann es nicht mehr mit ansehen.

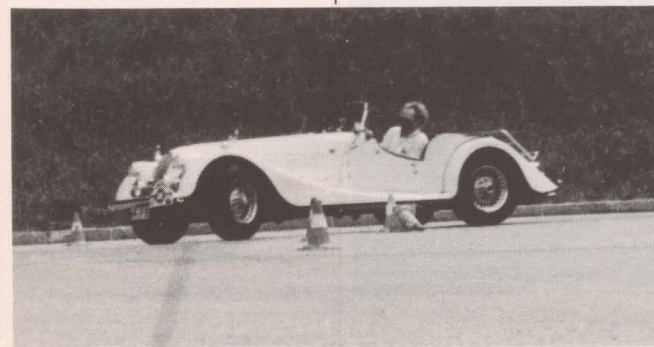


Slalomsieger Ebbi Urbanus.

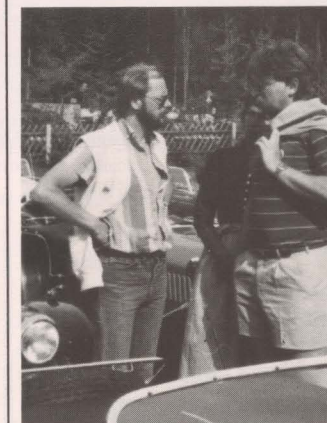


Ganz schön langweilig diese Raserei dem Parkplatz.

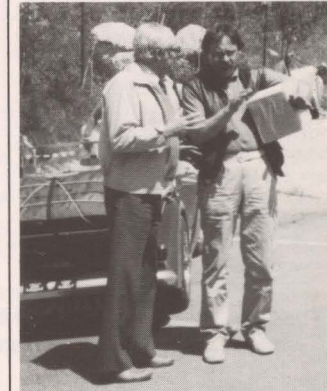
Ulli Sanker on the road.



Heather the feather. Federleicht pilotierte Heather Morgan ihren Morgan durch die Pylonen. Für einen vorderen Platz reichte es trotzdem nicht. Schade.



Da gibt's keine Sprachschwierigkeiten. Österreicher unter sich. Alois Aigner und Hermann Platnik.



Peter Morgan: Here is a cup for the most modified Morgan.

Jürgen Bell: O, thank you, we'll take it for the rallye-winner. (Frei erfundene Geschichte. Ähnlichkeiten mit lebenden Personen sind rein zufällig.)



Wenn 13 Moggi zum Slalom starten darf man nicht abergläubisch sein!

Ein Bericht von Eva Ohlow.

Am 13.3.83 starten 13 Morgans zum Slalom in Sinzig. Treffpunkt, die "Goldene Meile". Gestartet wird vom Hause Katja und Ebbi Urbanus aus. Liebe zum Auto, speziell zum Morgan wird schon beim Einfahren auf dem Hof klar. Auf den geschlossenen Garagentoren, gemalte Portraits der dahinter wohnenden Liebliche. Ein würziger Würstchenberg zur Stärkung, Sekt als euphorische Droge, aber auch Wasser und Kaffee, dann ein aufgeregtes Aufbrechen, der "un-mog-liche Verein" startet. Gleich zu Anfang schlägt die 13 zu, Auffahrkontakt zwischen Ahrweiler und Köln. Kein tragischer Kuß zwischen den beiden, aber ein leichter Ärger muß weggesteckt werden. Als alle Wagen fertig zum Start aufgereiht stehn, überfliegt eine Formation Kraniche das Gelände. Für Liebhaber des sportlichen Offenfahrens eine Hoffnung auf Schönwetterzeiten. Wieder macht sich die 13 bemerkbar, noch ein Dämpfer:rote Nummern werden zum Start nicht zugelassen (ONS-

Bestimmung), hier soll wohl bürokratischer Ernst und nicht Spaß am Wettstreit vorherrschen.

1. am Start der Sonderklasse "Morgan" Sektion "un-mog-lich" Ebbi Urbanus mit der Nr. 65. Ebbi knallt los, eine Pilone wird weggefegt, das kostet 3 Punkte. Schnell und rasant gefahren kommt er im 1. Lauf auf 36,65.
2. Nr. 58 Manfred Portzig, Er schafft 36,90.
3. Nr. 61 Holger Hofmann, A.D.W.
4. Nr. 60 Andreas Riepen, Köln 37,02.
5. Nr. 66 Peter Ohlow, Köln A.D.W.
6. Nr. 59 Matthias Kreyes, Jülich A.D.W.
7. Nr. 67 Katja Urbanus, Sinzig 47,06 (3 Strafpunkte).
8. Nr. 70 Robert Offermann, Berg-Gladbach A.D.W.
9. Nr. 62 Karl Victor, Monschau A.D.W.
10. Nr. 68 Andrea Aengenheyster, Sinzig 46,50
11. Nr. 63 Brigitte Victor, Monschau A.D.W.
12. Nr. 69 Barbara Aengenheyster, Sinzig 52,15 (Jungfernfahrt)

Nach dem 2. Durchgang kommt es zur "Pottverteilung an die Gentle-men"

1. Eberhard Urbanus mit 70,15

2. Andreas Riepen mit 71,92
3. Manfred Portzig mit 74,94

Den Pott für die schnellste Lady bekommt als

1. Andrea Aengenheyster mit 90,82
2. Katja Urbanus mit 98,40
3. Barbara Aengenheyster mit 102,03

Zum Schluß bekommt Karl Victor aus Monschau einen Pokal überreicht, gestiftet von Laurenz Vogel, für den un-mog-lichsten aber amüsansten Fahrer dieses Rennens am 13.3. Er hatte die Veranstalter mit mühelos zu Fetzen radierten Pilonen geschädigt.

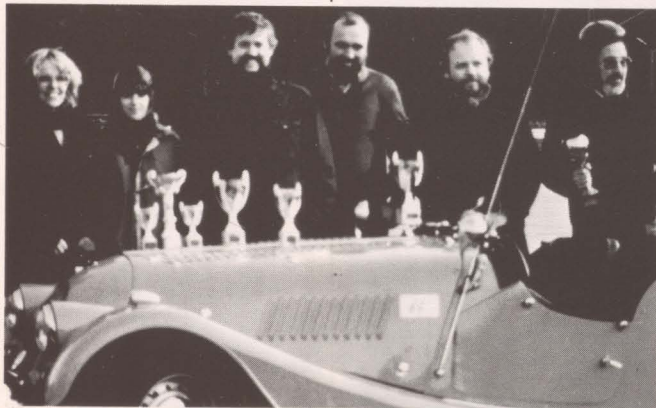
Ein abschließender Trunk in gemütlicher Runde bei der Familie Urbanus, bringt noch kreative Ideen, die den Club betreffen, und man trennt sich zufrieden, obwohl 13 Morgans am Morgen des 13. gestartet waren.

★★★★★

+++ letzte meldung +++ bisher hat sich noch keine sektion bereitetgefunden, das naechste pfingsttreffen auszurichten, aber was nicht ist, kann ja noch werden. als ausgleich bietet sich jedoch das treffen am 27.7.84 in malvern, zum 75-jaehrigen bestehen der morgan company, an. es wird bestimmt eines der groessten internationalen treffen. interessenten melden sich beim clubsekretaer karl-georg homm. in der naechsten mp mehr details.

★★★★★

Bis auf die letzte Schraube hatte Helmut Franz seinen Morgan 4/4, Baujahr 70 auseinander. Nach über einem Jahr mühevoller Restaurationsarbeit und mehreren Besuchen in Stuttgart und England steht nun das gute Stück kurz vor der Vollendung. In einer der nächsten Ausgaben erzählt uns Helmut etwas über seinen Nebenjob als Morgan-Mechaniker.



v.l.: Katja Urbanus, Andrea Aengenheyster, Ebbi Urbanus, Manfred Portzig, Andreas Riepen und Karl Victor.

FIRST LADY MANUELA



Manuela und Thomas in Ihrer roten Hochzeitskutsche.

Manuela Brodersen, die erste Morganfahrerin im MCD, hat geheiratet. Am Samstag, dem 16.4.83 wurde Manuela mit Thomas Horn in der Marienkirche in Husum getraut. Natürlich wurde das Hochzeitsauto, ein roter Moggi, von unserem Präsidenten gesteuert. Die Sektion Nord begleitete das Hochzeitspaar durch die ganze Stadt. Peter Jürs übermittle im Namen der Sektion Nord die herzlichsten Glückwünsche. Wir schließen uns diesen Wünschen an und warten nun gespannt auf neue Nachrichten aus Husum.

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★

Berichte über MORGAN:

Deutsche Automobilerveue, Ausgabe 2/83, "Die Morgan-Story. As time goes by". Bericht von Erwin Hess. Schlußsatz: "I love god, country and Morgan, but not necessarily in this order".

Automobil + Motorrad Chronik, Ausgabe 5/83, "So restaurierte ich meinen Morgan Threewheeler". Bericht von Peter H. Gellert.

Hattrick-Jürgen.

Nachwuchssorgen kennt man nicht bei unserem Präsidenten. Zum dritten Mal ist es ihm gelungen, Vater eines strammten Jungen zu werden.



GUNTHER MAXIMILIAN BELL heißt der Bursche und am 11.3.83 hat er lautstark die ersten Töne von sich gegeben. Herzlichen Glückwunsch an Angelika und Jürgen.

★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★★

TUNING PLUS ACHT.

Nachdem mir von diversen Seiten Erfahrungen mit verschiedenen Maßnahmen zum "Schnellermachen" des +8 mitgeteilt wurden, drängt es mich, obwohl technisch völlig unbegabt, meine eigenen Vorschläge zu machen, zumal es absolut das Preiswerteste ist, was es gibt - also:

1. Den Motor und Vergaser nicht

verändern, nur sauber und exakt einstellen lassen.

2. Den Tank füllen und ab auf die Autobahn, wo sie noch frei ist.
3. Den Achtern auf den Pinn treten, bis Dir fast die Ohren abfallen und das einige 100 km lang. Danach stellst Du Erfreuliches fest: - man braucht kein Tuning - "er" ist schneller als Du körperlich durchstehst, - er wird Dir vertrauter und Du "ihm" - was er nicht will, sagt er

Dir schon, so Du Ohren hast zu hören und Gefühl genug, "ihn" zu verstehen,

- alle Klagen über zu hohen Benzinerverbrauch (251), unrunder Lauf und ähnliches kannst Du vergessen. Mit einem sauber eingestellten +8 bist Du immer schneller als mit einem unsauber laufenden getunten Achter, z.B. mit Holey-Vergaser o.ä.

Ausnahme: "Blue printing" des Motors, da liegen mir noch keine

Erfahrungen vor, aber das kommt noch.
Zu guter Letzt eine bewußt provokative Randbemerkung: Wer wenig fährt, ist kaum in der Lage, seinen Achter im Grenzbereich zu bewegen, auch wenn er seinen Golf Die-

sel oder Mercedes besonders wild zu bedienen weiß. Also gebt nicht so an, Ihr Tuningfans, für die meisten von uns reicht's allemal, was der +8 zu bieten hat. Wenn Ihr das vollständig ausnutzt, dann bleibt den meisten von uns sowieso die

Luft weg - und mehr kann man nicht verlangen, denke ich.

Nach 260 000 Morgankilometern nehme ich mir das Recht, so etwas zu behaupten, wer es besser weiß, möge mir antworten.

Jürgen Bell

RESTAURATION

FACHLEUTE ZUM THEMA



Copyright 1978 by Jordan & Company, Publishers, Inc.

Restauration - wann, wie ?

Unter diesem Thema veröffentlichten unsere Schweizer Freunde in der letzten Ausgabe Ihrer Zeitung ein Interview u.a. mit

Lutz Leberfinger.

Wir griffen diese Idee auf und stellen die Fragen an unsere Importeure **Ken Flaving** und **Harald Merz** und an **Harald Schwarz**. Die Antworten von Harald Merz sind leider bis Reaktionsschluß nicht bei uns eingetroffen. Falls er noch antwortet, drucken wir seinen Beitrag im nächsten Heft ab.

Lutz Leberfinger schickt seinen Antworten voraus:

„Meine Antworten sollen nur einen Überblick vermitteln. Aus Zeit-

gründen sind detailliertere Antworten nicht möglich. Wer spezielle Fragen hat, der möge mich anrufen, so ich Zeit habe, gebe ich gerne Auskunft.“

Auch **Ken Flaving** möchte auf einige einleitende Worte nicht verzichten:

„Inzwischen haben wir ca. fünfzig Vollrestaurierungen durchgeführt und tatsächlich bei jeder an Erfahrung profitiert. Die sind selbstverständlich über die Jahre immer teurer geworden im Verhältnis zu Neuentwicklungen, die wir uns ausgedacht haben. Es gibt in der Hauptsache drei folgende wesentliche Dinge und zwar:

Die Blechteile müssen sandgestrahlt sein und einzeln lackiert werden. Die Kederbänder müssen unlackiert eingebaut werden und dieses führen wir seit ca. zehn Jahren schuldurch! Man kann aus Erfahrung sagen, daß die Holzteile in der Hauptsache nur im Schwellerbereich gefährdet sind und nun, was tun ?

Seit einem halben Jahr entfernen wir alles an Kunstleder bzw. Leder im Schwellerbereich, also Filzteile etc., die Wasser aufnehmen können und fertigen zwei Aluminiumbleche an, die mit fünf Schrauben befestigt werden. Diese Blechteile werden nur mit Leder verkleidet, also geklebt. Somit kann also der Besitzer diese Bleche mit Leichtigkeit entfernen und siehe da: das Holz im Gesamtschwellerbereich liegt völlig frei und kann also mit Xylamon oder ähnlichem bearbeitet werden, und man kann also das Mitteleuer bei einer Restauration für alle Zukunft vergessen. Wir bekommen jetzt Anfragen von Besitzern mit fast neuen Autos, die an diesem Verfahren interessiert sind.

Morgan-Post: Welche Vorsorgemaßnahmen kann man treffen, um seinen Morgan möglichst lange fahren zu können, bevor die erste Restauration fällig wird ?

Ken Flaving: Inwieweit man einen Morgan vor Rost schützen kann hängt im wesentlichen davon ab, ob die Kederbänder überlackiert sind oder nicht. Wir sind der Morgan-Motor-Co. dankbar, daß unsere Fahrzeuge im Werk schon berücksichtigt werden, daß wir in Unna

die Kederbänder unlackiert einsetzen können; dieses bedeutet viel Arbeit, aber es lohnt sich. Man kann so dann Flüssigwachs im gesamten Kederbandbereich einlaufen lassen, so daß Blech an Blech-Reibung durch Wachs geschützt wird. Die Morgan's sind seit Aluminium Bleche benutzt werden, für die Teile wo es auf Stabilität nicht ankommt, weitgehend rostunempfindlich, und wir haben mit unseren Fahrzeugen, die wir ab 1976 ausgeliefert haben, keine Schwierigkeit.

Lutz Leberfinger: Von unten häufig einölen, dabei soll auch Fett in die Ritze und Falze gelangen können. Gut ist auch ein Einfetten mit Vaseline. Bei diesen Maßnahmen muß das Auto "knochentrocken" sein !! Polsterung (Jutematerial auf den Türschweller) entfernen und durch nichtsaugfähiges Material ersetzen oder besser ganz weglassen (sieht dann natürlich nicht so schön aus). Holz dort, wo es sichtbar ist (mindestens), imprägnieren.

Harald Schwarz: Häufige Reinigung der Unterseite. Gut austrocknen lassen. Trockene, belüftete Garage. Keinen Unterbodenschutz verwenden. Eventuell Bodengruppe mit Waxoyl behandeln (Rostschutz auf Wachsbasis, der sich unter härtesten Bedingungen bewährt hat).

Morgan-Post: Welche Stellen an einem Morgan sind die gefährdetesten bzw. kritischsten ?

Ken Flaving: Bereits in unserer Einleitung beantwortet.

Lutz Leberfinger: Kanten, Scheinwerfer innen, Holzrahmen unten, Quarterpanels (die Bleche hinter den Türen), Türen, überhaupt alle Bleche, die direkt auf Holz sitzen.

Harald Schwarz: Alle Bleche, die unmittelbar gegeneinander oder an dem Holzrahmen verschraubt sind. Extrem gefährdet ist die untere Kante des Bulkhead, die seitlich mit dem Rahmen verschraubt ist. Diese Stelle kann leider nicht ohne Demontage kontrolliert werden und

ist deshalb besonders gefährlich.

Morgan-Post: Gibt es Unterschiede in Modell und Baujahr bezüglich der Rostanfälligkeit ?

Ken Flaving: Grundsätzlich nicht, aber diese Frage ist ohne Bedeutung, da, wenn man eine Restauration durchführt, man ja sieht, was man vor sich hat und dementsprechend vorgehen kann.

Lutz Leberfinger: Plus 8 bis ca. Bj. 72, da bei ihnen die vorderen Bodenbleche wirklich aus Blech waren statt jetzt wieder aus Holz. 4/4 und + 8 ab ca Bj. 77 sind etwas besser grundiert.

Harald Schwarz: Einheitlicher englischer Standard.

Morgan-Post: Woran erkennt der Laie den Zeitpunkt für eine Teil- oder Ganzrestauration ?

Ken Flaving: Der Laie soll den Fachmann fragen, es kostet nichts!

Lutz Leberfinger: Wenn die meisten Blechteile anfangen durchzurosten (nicht nur die Kotflügelkanten), und wenn die Hölzer offensichtlich vergammelt sind. Generell gilt jedoch: was geschützt oder imprägniert wird, bevor es verrottet, hält natürlich sehr viel länger. Je länger eine Restauration hinausgezögert wird, desto mehr Teile müssen auch zeitraubend ausgeflickt oder ersetzt werden.

Harald Schwarz: Wenn an den Blechteilen Blasen auftreten und das Auto einem selbst nicht mehr gefällt.

Morgan-Post: Lohnt sich manchmal noch zwischendurch eine Neulackierung ?

Ken Flaving: Nein !

Lutz Leberfinger: Sicher, z.B. wenn nur der Lack unansehnlich oder verkratzt ist und das Auto ansonsten trocken in einer Garage stehen kann.

Harald Schwarz: Generell ja, wenn die Basis noch gesund ist. Sollte es erforderlich sein, Löcher etc. zuzuspachteln, kann man sein Geld gleich zum Fenster hinauswerfen.

Morgan-Post: Gibt es verschiedene Arten der Restaurierung und welche hält Du für die beste ?

Ken Flaving: Ja, unsere !

Lutz Leberfinger: Viele Arten. Von "Nur Nachlackieren" über "Zerlegen und Neulackierung" bis "Zerlegen, Mängel - auch konstruktive - beseitigen und den Lackaufbau völlig neu machen" (am besten werden die Bleche vorher flamm-spritzverzinkt).

Harald Schwarz: Der Grad der Restauration ist immer vom Zustand des zu behandelnden Objektes abhängig. Meistens läuft die Sache auf eine komplette Zerlegung hinaus. Nur so kann jedes Bauteil optimal aufbereitet werden. Es ist dringend anzuraten, das Auto lieber länger stehen zu lassen, als irgendwelche Abkürzungen in den einzelnen Baustufen zu nehmen.

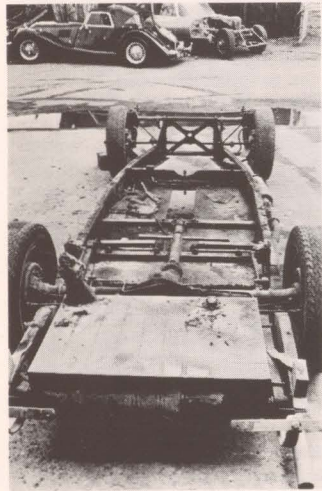
Morgan-Post: Wie werden die verschiedenen Teile (Chassis, Karosserie, Holzrahmen, Interieur, Achsen, Motor, Getriebe, Bremsen, Kupplung und Auspuffsystem) behandelt ?

Ken Flaving: Das Fahrzeug bis zur letzten Schraube zerlegen, Chassis und Blechteile sandstrahlen lassen, evtl. feuerverzinken, grundieren und lackieren.

Lutz Leberfinger: Chassis und Karosserie sandstrahlen und verzinken. Der Holzrahmen wird imprägniert. Das Leder kann man mit Sattelseife pflegen. Die Vorderachse kann man ebenfalls sandstrahlen und verzinken, die Hinterachse wird gereinigt, grundiert und lackiert. Der Motor und das Getriebe können auf Wunsch lackiert werden. Bremsen und Kupplung normal reinigen und sauber halten, defekte

Teile natürlich auswechseln. Auspuffsystem: man kann es sandstrahlen und aluminisieren, nicht verzinken! Bestenfalls kann man eine Edelstahlanlage einbauen.

Harald Schwarz: Alle Teile gründlich reinigen, wo notwendig sandstrahlen, mehrfach grundieren, lackieren bzw. imprägnieren (Speziallacke). Wenn möglich Teile aus Edelstahl verwenden. Schrauben, Auspuffsystem, Beschläge etc. Keinen Unterbodenschutz verwenden. Beulen in Blechteilen nicht spachteln, sondern verzinnen (Nur auf Stahlblech möglich). Innenausstattung mit entsprechenden Pflegemitteln aufarbeiten und konservieren.



Copyright 1978 by Jordan & Company, Publishers, Inc.

Morgan-Post: Überlebt der Motor die Karosserie oder umgekehrt?

Ken Flaving: Bei beiden Modellen überlebt die Karosserie die Motoren weniger bei dem Plus 8. Es kommt selbstverständlich darauf an, welche KM-Jahresleistung gefahren wird.

Lutz Leberfinger: Bei normalem Verschleiß und Pflege kann man beim +8 mit einer Lebensdauer von

150 - 200 000 km rechnen. (Ausnahmen mögen die Regel bestätigen: mein +8 - Motor hielt ca 40 500 km, dann riss aufgrund eines Materialfehlers ein Pleuel ..) Andere Möglichkeit: Wer sein Auto ständig draußen stehen läßt, der wird bei schonender Fahrweise erleben müssen, wie das Auto verrottet, während der Motor vielleicht nur 30 000 km gelaufen hat.

Beim 4/4: normale Fahrweise (also keine Rennen ..) ca 80 - 120 000 km, hier ist die Lebensdauer, bedingt durch ein höheres Drehzahlniveau und damit höherem Verschleiß, geringer.

Harald Schwarz: Der Motor überlebt meistens die Karosserie. Dieses gilt besonders für +8 Modelle, da hier sehr hohe Laufleistungen zu erwarten sind.

Morgan-Post: Welche Teile, die in Original-Morgans sind, werden durch andere, bessere ersetzt?

Ken Flaving: Es handelt sich hierbei um eine Kostenfrage. Es ist sinnlos, z.B. Nirostateile zu benutzen als Verkleidung für z.B. den Holzaufbau. Also, was der Holzaufbau überlebt, ist Unsinn, da es wieder abgerissen werden muß und wenn es keine Frage der Stabilität ist, gibt es kein besseres Material als Aluminium-Bleche. Wir fertigen seit Jahren die Türbleche mit 3 mm Alu-Blechen, die nicht nur lebenslang halten, sondern eine wesentliche Rolle spielen bei einem seitlichen Aufprall.

Lutz Leberfinger: Polstermaterial aus nicht-saugfähigem Material. Änderung an einigen Karosserieblechen zur Vermeidung von Schwingungsbrüchen (Quarterpanels, Kotflügel im Bereich der Sidelights, ggf. Türen werden ersetzt durch anders konstruierte Vollalubleche. Auspuff Schwingmetalle. Evtl. Bodenbretter aus beschichtetem Bootsbausperrholz). Generell gilt: Alle Originalteile, die behebbare Schäden aufweisen, sollten bzw. können geändert werden. Nur, man muß diese kennen!

Harald Schwarz: Wir sind z.Z. damit beschäftigt, sämtliche Blechteile incl. des Chassis aus Edelstahl zu entwickeln. Die Fertigung wird voraussichtlich Ende 1983 anlaufen. Außerdem werden wir komplette V2A Pakete für einzelne Baugruppen anbieten, z.B. Schrauben, Winkel, Halter, Gestänge, usw. für Getriebe, Motoren, Hinterachsen, Bremsen, Rahmen.

Morgan-Post: Verwendet man Messing, V2 bzw. V4A-Stahl, Aluminium oder bereits Titanium bei einer Restaurierung?

Ken Flaving: Wurde eigentlich mit der vorangegangenen Frage beantwortet.

Lutz Leberfinger: Messingbleche oder Halbzeuge werden gern für Beschläge genommen, die Bearbeitungsmöglichkeiten sind gut, Verchromungen halten ebenfalls gut, und es gibt keinen Rost. V2A oder V4A-Stähle sind schwierig zu bearbeiten und daher recht teuer; eine Verwendung dieses wunderbaren Materials (z.B. bei Blechen) ist daher bei einer normalen Restaurierung wirtschaftlich nicht vertretbar. Verwendung finden daher Alubleche, wenn nicht verzinkte Stahlbleche eingesetzt werden können. Titanium oder Titan überlassen wir lieber den Luftwaffen für den Jagenjägerbau.

Harald Schwarz: Siehe die vorangegangene Frage.

Morgan-Post: Messing- oder V2A-Schrauben. Vor- bzw. Nachteile.

Ken Flaving: V2A-Schrauben sind besser, aber auch teurer.

Lutz Leberfinger: Beide rosten nicht, obwohl auch Messing einem gewissen Korrosionsprozess unterliegt. Messing ist mir etwas zu weich, und bei sichtbaren Schrauben finde ich den Chromglanz der VA-Schrauben einfach schöner.

Nachteile bei VA-Schrauben: Da sie nicht festfrosten, müssen entweder selbst sichernde Muttern (alle Achsteile !!!) verwendet werden, oder man muss eine Schraubensicherung (Locktite) verwenden. Oder man muß sie hin und wieder nachziehen, auch bei Verwendung von Federringen!

Harald Schwarz: Wenn möglich nur V2A-Schrauben verwenden. An beanspruchten Teilen (Achsen, Lenkung, etc.) selbstsichernde Muttern verwenden. Messing ist relativ weich und besitzt nicht die Belastbarkeit von V2A.



Copyright 1978 by Jordan & Company, Publishers, Inc.

Morgan-Post: Welchen Vorrat an Blechen, Kotflügeln etc. soll man sich in Reserve halten?

Ken Flaving: Solange wie die Morgan-Motor-Co. weiter Ihre Tätigkeit fortsetzt, sollte man sagen keine. Sonst liegt es an jedem einzelnen, seinen finanziellen Verhältnissen, was er sich leisten kann, um ein gutes Gefühl zu haben.

Lutz Leberfinger: Natürlich kann man sich für seinen Moggie zum Beispiel einen Satz Kotflügel hinlegen, aber es ist zu bedenken, daß es etwa (z.B.) 20 verschiedene Kot-

flügel vorne gibt, andere Blechteile sind auch im Laufe der Jahre geändert worden. Ich rate daher davon ab, sich Blechteile zuzulegen, da der Kapitaleinsatz für den einzelnen einfach zu hoch ist.

Harald Schwarz: Nicht sinnvoll.

Morgan-Post: Kann man morsche Holzteile ersetzen, mit Kunststoff ausschäumen oder gar durch Metall austauschen?

Ken Flaving: Die Holzteile kann man selbstverständlich teilweise ersetzen, aber sonst ist diese Frage schon beantwortet worden.

Lutz Leberfinger: Bei einer Reparatur oder Teilrestaurierung ja. Auch ein Ausspachteln von (bis auf das gesunde Holz ausgeschliffenen) morschen Stellen ist zum Teil möglich. Auch kann man einige Holzteile im Rahmen einer Restaurierung mit Bandeisen, Winkeln oder ähnlichem sichern. Ein gänzlich Ersetzen von Holz durch Eisen oder Alu dürfte zu aufwendig sein.

Außerdem entfernt man sich dann - meiner Meinung nach - doch zu weit vom Grundkonstruktionsprinzip.

Harald Schwarz: Morsche Holzteile können durch Auswechseln einzelner Bauelemente instandgesetzt werden. Einsatz von Spachtel, Eisenwinkeln und ähnlichen Materialien ist nicht ratsam bzw. zu unterlassen, da hier ein schwaches Bindeglied in den Holzrahmen eingebaut wird. Der Rahmen kann die auftretenden Fahrbewegungen (Verwindungen) nicht mehr optimal verarbeiten.

Morgan-Post: Welche Holzarten kann man verwenden, wie wird dieses imprägniert, und wie werden die Neuteile mit dem bestehenden Holz verbunden?

Ken Flaving: Wir haben bis jetzt nur mit Esche gearbeitet, anschließend mit Teilen, die wir aus Malvern Link erhalten haben. Sol-

che Teile werden mit Xylamon oder ähnlichem imprägniert und durch Spezial-Leim Holz an Holz verbunden und verschraubt.

Lutz Leberfinger: Entweder verwendet man wie im Original Esche, weil sie langfaserig und elastisch ist oder z.B. Mahagoni (vergl. Bootsbau). Auch andere Holzarten sind wohl geeignet, doch sollte man darauf achten, daß eine gute Elastizität gegeben ist. Bei dünnen Hölzern am Auto (z.B. Bodenbretter) verwende ich gerne mehrfach- und wasserfest-verleimtes Bootsbausperrholz (Multiplex), das zusätzlich polyesterbeschichtet sein kann. Die Teile müssen natürlich exakt eingepaßt, verleimt und verschraubt werden. Guter Schutz wird schon durch mehrmaliges Streichen mit farbiger Holzschutzlasur erreicht. Vorsicht bei Holzschutzsalzen! Bei schlechter Isolierung können diese aggressiven Mittel zu verstärkter Korrosion an den aufgenagelten Blechteilen führen. Niemals Lack nehmen, Holz muß atmen können!

Harald Schwarz: Für den Rahmen sollte grundsätzlich nur Eschenholz verwendet werden. Neuteile werden durch Zapfen, Schrauben und Verleimen miteinander verbunden.

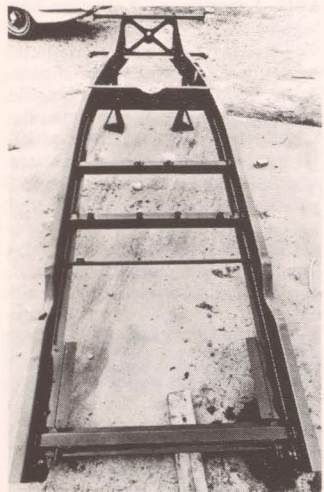
Morgan-Post: Wie lange halten normalerweise die Isolierungen der elektrischen Leistungen?

Ken Flaving: Normalerweise ohne Brand oder Kabelbelastungen mehr als 10 Jahre.

Lutz Leberfinger: Ich habe keine Bedenken hinsichtlich der Lebensdauer. Wie ich z.B. an meinem Ford B (Bj. 1932) sehen konnte, können die Kabel auch nach 50 Jahren noch o.k. sein. Nur sollte man sie vor ständiger mechanischer Beanspruchung schützen (alle frei hängenden Kabel unter den Kotflügeln).

Harald Schwarz: Bei entsprechender Pflege und Aufmerksamkeit kann eine sehr hohe Lebensdauer

erwartet werden. Unbedingt auf korrekte Verlegung achten, d.h. kritische Stellen vermeiden, die zum Durchscheuern einzelner Kabel führen könnten.



Copyright 1978 by Jordan & Company, Publishers, Inc.

Morgan-Post: Werden alle Gummabdichtungen bei einer Restaurierung ersetzt?

Ken Flaving: Bei Restaurierungen gibt es verschiedene Phasen, worüber das Portemonnaie des Kunden bestimmt. Wir schlagen immer vor, daß wir zerlegen, also komplett, und dann soll der Kunde vorbeikommen und mit meinem Meister zusammen stundenlang diskutieren, wie das Fahrzeug am besten hinzukriegen ist zu einem Preis, wie sich der Besitzer es vorstellt.

Lutz Leberfinger: Wenn sie defekt sind, ja, sonst auf Wunsch.

Harald Schwarz: Intakte Dichtungen können normalerweise wieder verwendet werden.

Morgan-Post: Lassen sich die Bezin tanks bereits durch Kunststofftanks ersetzen, wie sie z.B. schon bei anderen Sportwagen Verwendung finden?

Ken Flaving: Der erste Kunststofftank würde unermäßig teuer sein, was dann käme, wäre selbstverständlich in Ordnung, aber wir meinen, es lohnt sich nicht.

Lutz Leberfinger: Von Kunststofftanks bei Moggies habe ich noch nichts gehört, es soll einige Edelstahl tanks geben. Ratsam ist die Montage des Tanks auf einer Holzplatte (wie bei alten Morgans), um Bewegungsübertragungen vom Chassis auf den Tank zu vermeiden.

Harald Schwarz: Unsere Entwicklungen werden auch Bezintanks aus V2A einschließen.

Morgan-Post: Wie lange hält normalerweise das Bremssystem?

Ken Flaving: Bis die Bremsen versagen, und bei Totalschaden ist diese Frage weniger wichtig, da es schon passiert ist, also sonst erkennbar bei Inspektion und TÜV-Abnahme.

Lutz Leberfinger: Wieder einmal spielen Pflege und Wartung eine große Rolle. Wer zum Beispiel nie die Bremsflüssigkeit wechselt, muß durch den steigenden Wasseranteil in der Bremsflüssigkeit mit verstärkter Korrosion innerhalb des Bremssystems rechnen. Ausnahmsweise stimmt der Rat der Industrie: Bremsflüssigkeit alle 2 Jahre wechseln!

Hinzufügen möchte ich: Haltet Eure Bremsen sauber und prüft (oder laßt es machen) die Belagstärke in Abständen von etwa 5 - 8000 km, denn es ist sicher besser, mit einem gammeligem Morgan sicher zu bremsen, als bei einem nur optischen Traum-Mog ins Leere zu treten.

Harald Schwarz: Auch das Bremssystem bedarf einer systematischen Pflege. Grundsätzlich nie so lange fahren, bis nichts mehr geht. Regelmäßiger Wechsel der Bremsflüssigkeit (alle 1-2 Jahre), Kontrolle der Beläge, Reinigung der Anlage etc. sind unerlässlich. Korrodierte

Bremsleitungen und poröse Schläuche unbedingt ersetzen.

Morgan-Post: Kann man einen Morgan überrestaurieren und wie sieht es aus?

Ken Flaving: Selbstverständlich kann man einen Morgan überrestaurieren, indem man z.B. ein Fahrgestell und Verkleidungen in Niosta bestellt oder dadurch, daß der Kunde zu viele eigene Ideen einbaut, wonach man zweimal hingucken soll, ob es sich überhaupt um einen Morgan handelt.

Lutz Leberfinger: Es gibt Leute, die bezeichnen alles, was anders oder besser als original ist, schon als Überrestauration. Sicher ist wohl, daß man bei den Moggies so einiges verbessern kann, Übertreibungen sind sicher auch Geschmacksache. Ich würde sagen: Chacun a son gout!"

Harald Schwarz: Das kommt auf die persönliche Einstellung an. Grundsätzlich gibt es einige lohnende Zubehörteile, die einen Moggy attraktiver gestalten können. Man sollte jedoch guten Geschmack bei der Auswahl dieser Dinge walten lassen.

Morgan-Post: Beeinflussen Änderungen vom Originalzustand (z.B. anderes Armaturenbrett usw.) den späteren Verkaufswert/Sammlerwert und wenn nach oben oder unten?

Ken Flaving: Ein anderes Armaturenbrett ist positiv, und dann nach oben, aber nur, wenn es sehr schön ist, was man sehr selten sieht. Welcher Schreiner gibt sich heutzutage mit dieser Aufgabe ab, sonst ist diese Frage bereits behandelt worden.

Lutz Leberfinger: Ich bin davon überzeugt, daß sinnvolle Änderungen, Verschönerungen und Verfeinerungen zu einer Wertsteigerung führen. Es kommt hier sehr stark auf die richtige "Mischung" an... und natürlich auf den Geschmack

und die Einsicht eines eventuellen Interessenten!

Harald Schwarz: Wenn ein Auto geschmackvoll ausgestattet worden ist, kann man davon ausgehen, daß der Sammlerwert entsprechend steigt.

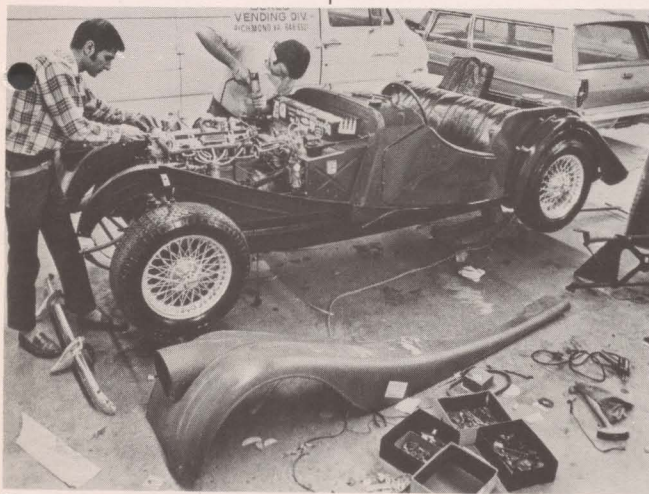
Morgan-Post: Wie hoch ist nach Deiner Erfahrung das Durchschnittsalter/km-Leistung, bevor eine Restaurierung fällig wird?

Ken Flaving: 6 bis 10 Jahre je nach Pflegezustand!

Lutz Leberfinger: Mein +8 war nur drei Monate alt, als ich ihn "in die Hand" nahm (und ca 10000 km alt). Der Durchschnittswert dürfte aber bei etwa 5 - 7 Jahren liegen bzw. bei Laufleistungen ab ca 60000 km. Eindeutig kann man das aber nicht sagen.

Harald Schwarz: Es ist anzunehmen, daß die durchschnittliche Lebensdauer ca. 6 - 10 Jahre beträgt.

Morgan-Post: Kann man Aussagen über den Aufwand an Zeit und Material für eine Restaurierung machen?



Copyright 1978 by Jordan & Company, Publishers, Inc.

Ken Flaving: Grundsätzlich nicht, da es ganz alleine daran liegt, in welchem Zustand der Wagen sich befindet. Wir brauchen auf jeden Fall an die drei Monate und sind froh, wenn ein Kunde ein halbes Jahr Zeit über den Winter hat. Wenn ein Kunde so etwas selbst "in Griff nimmt", muß er wesentlich länger rechnen und evtl. zusätzlich eine Scheidung, falls er verheiratet ist, in Kauf nehmen.

Lutz Leberfinger: Eine Vollrestaurierung, d.h. mit völliger Zerlegung der Karosserie bis zum nackten Chassis, wird sicher über 300 bis 400 Stunden in Anspruch nehmen. Der Teufel steckt dabei in Anpassungs- und Detailarbeiten. Auch der Ersatzteilbedarf schlägt natürlich zu Buche, denn mit zunehmender Fahrleistung steigt auch die Anzahl der zu ersetzenden mechanischen Teile. Es ist doch ein Unterschied, ob ein 75 er 4/4 mit 60 000 km oder ein 70 er +8 mit 150 - 200 000 km restauriert wird.

Harald Schwarz: Zeit und Aufwand sind abhängig vom Zustand des Fahrzeuges. Eine gründliche Restaurierung bei einem total desolaten Moggy kann bis 1000 Arbeitsstunden

den verschlingen. Andere Autos benötigen unter Umständen "nur" 400 - 600 Std. Über den Materialaufwand kann man nur sagen, daß meistens viel mehr benötigt wird als zuerst angenommen.

Morgan-Post: Wie lange hält ein Morgan nach einer Restaurierung?

Ken Flaving: Es kommt darauf an, wer die Restaurierung durchgeführt hat und wieviel Erfahrung auf diesem Gebiet gesammelt worden ist. Allein, mit Herz und gutem Willen, kommt man nicht hinter alle Geheimnisse.

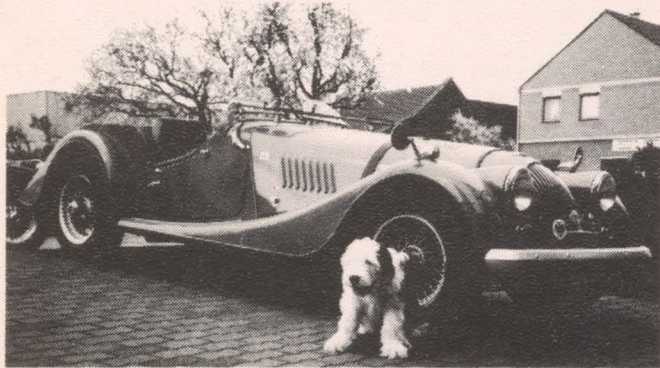
Lutz Leberfinger: Auch diese Frage ist nicht leicht zu beantworten, denn auch ein Stück einfaches rohes Blech wird in nicht-aggressiver Umgebung nur sehr langsam rosten. Pflege, Aufbewahrung, Fahrweise und Fahrleistung (mechanische Beanspruchung, insbesondere Schwingungen) beeinflussen die Lebensdauer erheblich, was man ja auch bei unrestaurierten Morgans sehen kann. Bezogen auf die Karosseriekorrosion und das Holz sind Restaurierabstände von 20 Jahren sicher möglich. Nicht auszuschließen ist allerdings ein "Unansehnlichwerden" durch Schwingungsbrüche, Verwindungen (Haube), Lackverwitterung, aber Durchrostungen und Pulverisierung von Holz kann man meiner Überzeugung nach für sichere 10 Jahre verhindern, dahin gehen jedenfalls meine Bestrebungen.

Harald Schwarz: Diese Frage läßt sich nicht präzise beantworten. Es spielen sehr viele Faktoren nach der Restaurierung eine Rolle. Einsatzgebiet, Fahrweise, Pflege, Sommer/Winterbetrieb etc. Ein entscheidender Faktor ist natürlich die Restaurierung selbst. Wird gute Arbeit geleistet, kann etwa eine Lebensdauer von ca. 10 Jahren erwartet werden.

Die Morgan-Post bedankt sich bei Ken Flaving, Lutz Leberfinger und Harald Schwarz für die Beantwortung unserer Fragen.

VERKÄUFE

Hilfe. Unser Bobtail wird immer größer. Bald paßt er nicht mehr in unseren bildschönen Vierer.



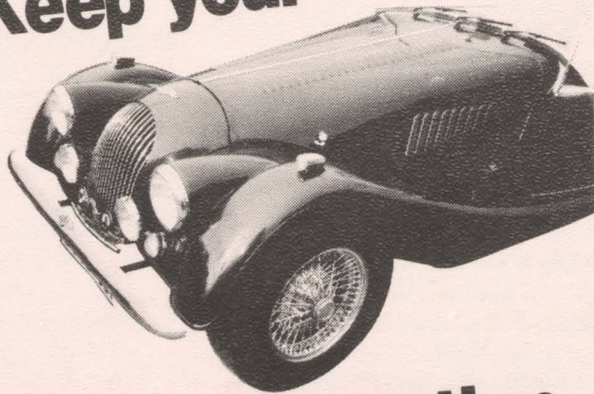
Deshalb bieten wir zum Tausch gegen einen 4/4 Vierersitzer unseren topgepflegten (nur im Sommer gefahren) Zweisitzer, Bj. 80, 33 000 km, rot mit schwarzem Leder, Speichenräder, Brooklands.

Evtl. auch Verkauf. Preis VS.

Karin und Willi Mandt, Tel. 02222-82363.

Leichtmetallfelgen für +8 (neue Form ab Bj. 82), 6 1/2 x 15, komplett bereift mit Pirelli 205/60 VR 15, 500 km gelaufen, 5 Stück. Anfragen an Edi Stampfel, Tel. 0211-362238 oder 7005267.

Keep your



Morgan in motion

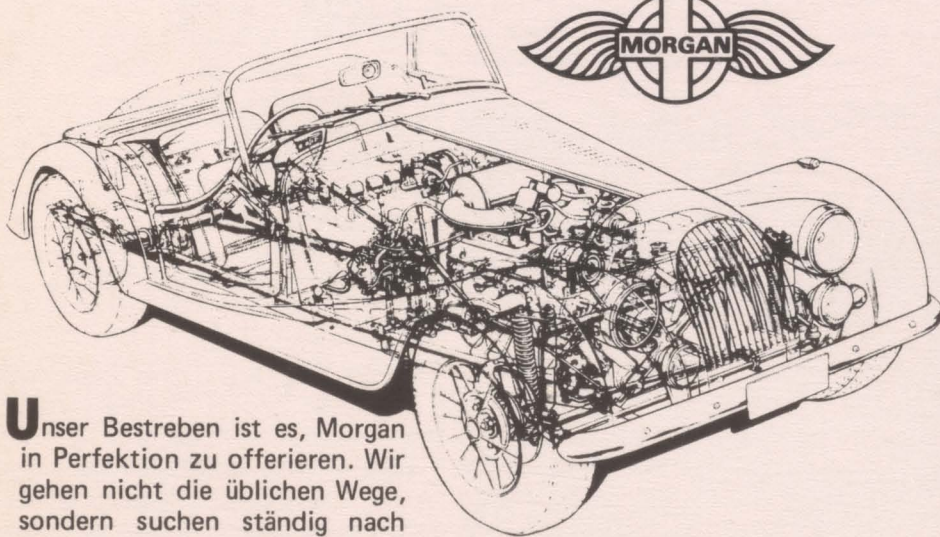
Speichenräder, Chromstoßstangen für "5-Gang +8", Chromleiste für Armaturenbrett-polster, Edelstahl-Auspuffanlagen und Lochbleche zum Verkleiden der Auspufftöpfe, V2A-Beschläge und Schrauben, Holzarmaturenbretter in verschiedenen Ausführungen und und

Bitte Moggie-Liste 1 u. 2 anfordern !



Lutz Leberfinger
Schenkendorfstr. 17 a
2000 Hamburg 76
Tel. 040-221020

For all Morgan Enthusiasts



Unser Bestreben ist es, Morgan in Perfektion zu offerieren. Wir gehen nicht die üblichen Wege, sondern suchen ständig nach eigenen Lösungen für die vielen kleinen und großen Probleme, die wohl jeder Morgan Besitzer kennt.

Zur Zeit entwickeln wir unser eigenes Programm für alle Morgan Blechteile aus Edelstahl, inkl. Chassis.

Darüber hinaus sind bereits lieferbar oder werden demnächst verfügbar sein:

Kpl. Holzrahmen, Rahmenteile, V2A Befestigungsteile (auch engl. Schraubenmaße), normale Auspuffsysteme aus V2A, Hochleistungssysteme aus V2A (eigene Fertigung), komplette Befestigungspakete aus V2A für alle Aggregate und Bauteile, Motortuning für Ford 1600 Motoren bis 170 b.h.p, Rover

Motoren bis 330 b.h.p, Instandsetzung von Motoren, Getrieben und Hinterachsen, Restaurationen und Service für alle 4/4 und +8 Modelle, Instandsetzung von Speichenrädern (Lackieren, Verchromen, Speichen, Zentrieren, Wuchten).

Technische Informationen und Tips für die eigene Restauration sind jederzeit erhältlich. Bitte anrufen !!!

Teilelisten stehen zur Verfügung und können jederzeit angefordert werden.

Aus organisatorischen Gründen sind wir z.Zt. nicht unter unserer Stammnummer zu erreichen.

Bitte 05525/1606 nach 20.00 Uhr

Harald Schwarz, Lessingstr. 10, D-3423 Bad Sachsa
Konstruktionsbüro für Automobiltechnik

P.S. Wir bieten V2A Auspuffanlagen z.Zt. im Sonderangebot an.