

# MORGAN-POST

Zeitschrift des Morgan Club Deutschland e.V.



**33**  
Herbst 85

# In eigener Sache.

Liebe Morgan-Freunde!

40 Seiten Morgan-Post - das hat endlich wieder einmal Spaß gemacht. Alles habe ich gar nicht unterbringen können, so daß für die nächste Ausgabe schon ein kleiner Stock da ist. Ich hoffe Eure Schreiblaune hält noch eine Weile an. Von Rolf Stockbauer habe ich sehr schöne Fotos vom Dänemark-Treffen bekommen. Wer war dort und hat Lust einen kleinen Bericht darüber zu schreiben?

In der Sektion Nord und Mitte-Nord gab es Wechsel in der Sektionsleitung. Im Norden ist Fritz Moll und in Mitte-Nord Mike Kröger neuer Ansprechpartner.

Über das Herbsttreffen in Hannover wird in der nächsten Ausgabe berichtet. Ich vermute, daß der Rundstreckengewinner Friedhelm Lange schon fleißig daran arbeitet.

Bis bald *Ecl.*

## REDAKTIONSSCHLUSS

Damit vor Weihnachten noch eine Ausgabe erscheinen kann wird der Redaktionsschluß auf den 30. November gelegt. Also ran an die Arbeit!!



Morgan Club Deutschland e.V.  
Dorstener Straße 100, 463 Bochum

**Bankverbindung:**

Volksbank Hameln, BLZ 25490004,  
Kto.Nr. 757 520

**Präsident:**

Hans Jürgen Bell, Dorstener Straße  
100, 463 Bochum, Tel. 0234-513  
252

\*\*\*\*\*  
**Vizepräsident:**

Ebbi Urbanus, Am Wadenberg 6,  
5485 Sinzig, Tel. 02642-42900

**Schatzmeister:**

Gunther Götz, Aerzener Str. 1,  
3251 Aerzen, Tel. 05154-8961

**Sekretär:**

Karl-Georg Homm, Siebenteiche 4,  
437 Marl-Polsum, Tel. 02365-71016

**Sportwart:**

Wolfgang Hüttersen,  
Lommelstraße 11, 8000  
München 71. Tel. 089-  
7917978

**Regalia Officer:**

Klaus Spangenberg, Bahnhofstr. 11,  
355 Marburg, Tel. 06421-65619

**Redakteur:**

Edi Stampfel, Hugo Wilderer Weg  
32, 4 Düsseldorf 13, Tel. 0211-36  
2238

**Sektionsleiter**

**Sektion Berlin:**

Joachim Jänicke, Kirchstr. 76,  
1 Berlin 48, Tel. 030-7214875

**Sektion Nord:**

Fritz Moll, Bellevue  
16, 2054 Geesthacht, Tel.  
04152-2314 + 040-6940165

**Sektion Mitte:**

Wilfried Hesmert, Tönisheider Str.  
76, 5620 Velbert, Tel. 02053-4564

**Sektion Mitte-Nord:**

Mike Kröger, von Möller  
Str. 5, 4970 Bad Oeynhau-  
sen, Tel. 05731-27055

**Sektion Mitte-Süd:**

Katja Urbanus, Am Wadenberg 6,  
5485 Sinzig, Tel. 02642-42900

**Sektion Süd:**

Konrad Müller, Mauritius-  
str. 42, 8837 St. Leon-Rot,  
Tel. 06227-51673

**Sektion Südost:**

Hermann Redl, Schloßstr. 15, 8085  
Geltendorf, Tel. 08193-8146



## Morgan-Mondorf- Mondercange '85

Ein Bericht von Dagmar Gremke,  
Roswitha Gerzen, Michael Rost

Die siegreiche Slalom-Mannschaft vom Pfingsttreffen, die Un-Mog-lichen, erneut vereint bei Mo-Mo-Mo zum nachträglichen Sieger-Gruppen-Photo.

Die langen und zahlreichen Gebete zum heiligen Morganus trugen gute Früchte: nachdem es die ganze Woche in fast ganz Deutschland fürchterliches Wetter hatte, wurde es ab Freitag, 14.6.85 in der südwestlichen Ecke unserer Republik trocken, und im Dreiländereck schien die Sonne - wie bestellt zum MO-MO-MO-85, welches jetzt zum zweitenmal in Mondorf-Luxembourg stattfand, wie 1984 organisiert von Rupprecht Wagner, anderen besser bekannt als Toni Tödlich.

Nach dem Eintreffen fast aller Teilnehmer am Samstag gegen 17 Uhr im schon bekannten Hotel Welcome, Vernichten des Begrüßungsschluckes (ein guter trockener Weißer) und Beziehen der Zimmer gings gemeinsam nach Remich zur Besichtigung

der Kellerei St. Martin. Kellereien gibt's bessere, wir hatten dennoch viel Spaß im Garten und beim Begrüßen der Nachzügler, sogar Anne Vieten hatte ihren schönen alten Flat-Rad wieder mobil gemacht und erschien trotz einer Panne beim Tanken (der Tankwart konnte wohl keine fly-off Handbremse und ließ den Wagen gegen eine Leitplanke rollen - den linken hinteren Kotflügel erwischte es halt). Anschließend gemeinsame Rückfahrt zum Hotel. Während wir dort beim Aperitif des Menus harrten, ereilte uns die Schreckensnachricht: Mike Kröger und Sascha Urbanus sind im Krankenhaus! Auf der Rückfahrt kam es bei einem Ausweichmanöver zu einem Totalschaden an Mike's

Achter - Mike selbst kam mit Platzwunden und Prellungen einigermaßen glimpflich davon, Sascha erlitt glücklicherweise nur Prellungen.

Trotz dieses Wermuthstropfens wurde das mehrere Stunden dauernde Menu ein großer Erfolg - der Küche muß man Respekt erweisen. Gegen Mitternacht dann wurde das Kasino gestürmt, wobei einige ihre Reisekasse sogar gut auffüllen konnten. Am Sonntag nach ausgiebigem Frühstück gemeinsame Fahrt nach Mondercange zur Go Cart Rennstrecke, dem Mekka der heißen Reifen, der Dampf- und Duselorgie, wo uns schon die MG-Freunde, vielen bekannt vom letzten Jahr und auch von den First National Ger-



Das Zudecken mit der "Rostschutzplane", die später als Anerkennungs-geschenk an den MG-Driver Tom geht, wird geübt. Mit vereinten Kräften dabei (v.l.n.r.) Stefan, Enrico (leider halb verdeckt), Michael, Manfred, Peter und Hartmut.

man Highland Games im April, sehn-süchtig erwarteten. Mit Probelauf und je drei Wertungsläufen für ins-gesamt 43 Teilnehmer zog sich der Tag doch etwas in die Länge, ob-wohl manche durch gekonnte Aus-ritte ins Grüne und Pirouetten auf der Bahn für Abwechslung sorgten. Nachdem die elektrische Zeitnahme ihren Dienst aufkündigte, wurde der noch vorgesehene 4. Lauf abgesagt.

Die Plazierung erfolgte dieses Jahr nicht nach Klassen, sondern nach einer Handicapformel, die die gefah-rene Zeit in Abhängigkeit von PS-



Dagmar Gremke beim Start zum Parallel-Slalom



Stimmungsbild am Rande der Rennstrecke

Zahl, Wagengewicht und Reifen-größe berücksichtigte. Dennoch (oder dadurch) wurde Erster ein MG-Fahrer mit einer Kunststoff-schachtel auf Mini-Basis. Zweiter – und damit "schnellster" MORGAN-Fahrer wurde, große Überraschung – noch vor Ebbi Urbanus Peter Ohlow, der dafür die von Rupp-i Wagner gestiftete H. Dieter-Ker-stan-Gedächtnis-Trophy in Form eines Sektkühlers in Angedenken H.D. Kerstan', der ein besonderer Freund dieses "Schaumzeugs" (O-Ton Rupp) war, als erster erhielt.

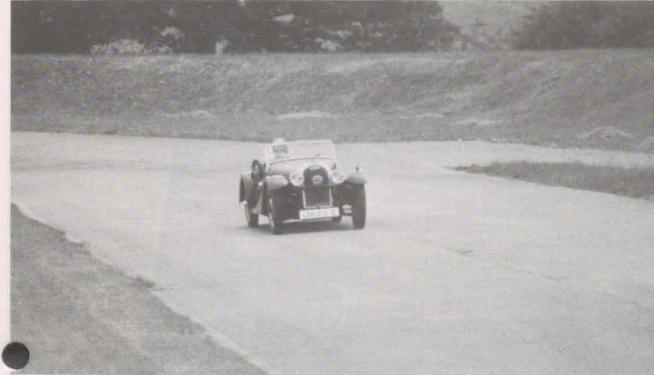
Schnellste Dame wurde wieder, man kann fast sagen wie gehabt, Andra-Aengenheyster, die, neuesten Infor-mationen zufolge, ihren geplanten

Umzug ins benachbarte Frankreich gestrichen hat und uns damit als Sla-lomfahrerin erhalten bleibt. Insgesamt schlugen sich die Moggies gegen die MG und Selbstgestrickten recht wacker. Sogar Anne Vieten versuchte sich mit ihrem Flat-Rad auf dem Kurs – ... und er bewegt sich doch!

Nach Abschluß des offiziellen Teiles konnte noch, wer wollte, mit Go Cart den Kurs erobern – und wie sie wollten. Was anfangs nur den Kindern zugedacht war, wurde zum Schluß von den Großen mit Beschlag belegt; sie konnten sich kaum noch von den 1 PS-Geräten trennen.



Peter Ohlow erhält als erster die Dieter-Kerstan-Gedächtnis-Trophy, über-licht von Anne Vieten, da Rupp-i Wagner Mühe hatte, auf der Küste stehen-zubleiben.



Anne Vieten mit ihrem ladierten Flat-Rad

Der traditionellerweise wieder aus-stehende Pokal der un-MOG-lichen, zuletzt in Händen von Stefan Wag-ner (siehe Bericht von den First Na-tional German Highland Games) wurde einstimmig dem unglückli-chen Mike Kröger, einer der Aus-richter des kommenden Herbsttref-fens in Hannover, zuerkannt. Dank der Initiative unseres Earl of Perl, Felix Nebauer, konnten wir am Abend eine Weinprobe bei dem Win-zer Schmitt in Perl durchführen, ku-linarisch gewürzt mit anschließender Schinkenspezialität, vom Earl eigen-händig zubereitet. Zwischendurch



Mike Kröger mit dem Pokal der Un-Mog-lichen

konnten wir den Renntag noch ein-mal Revue passieren lassen, da der quirlige Erich Videoaufnahmen vom Rennen und der anschließen-den Siegerehrung gemacht hatte. Für Interessenten hat sich Erich bereit-erklärt, Kopien zum Selbstkosten-preis zu ziehen.

Ein ausgiebiges Frühstück am Mon-tag beendete den offiziellen Teil, bevor sich die Teilnehmer wieder auf die Heimreise begaben. Einige nutz-ten die Gelegenheit noch für einen Abstecher zur Metropole Luxem-bourg mit anschließender Fahrt durch die malerische Eifel, andere fuhren gemächlich die Mosel ab-wärts, noch einmal günstig tanken und Marschproviant einkaufen. Da-bei fanden wir unsere Dortmunder Freunde Jürgen Reckwell und Man-fred Ulrich mit Anhang in arger Ver-zweiflung am Straßenrand stehen: das Differential von Manfreds Mog-gie hatte seinen Geist aufgegeben. Nach kurzem Überlegen stand je-doch fest – no problem, wir schlep-pen ab. Zuerst nach Trier-Ehrang, dort kan der Moggie erstmal zur Ruhe in der Garage von Christines Schwester. Für Leib und Seele konn-te auf dem Waldfest der Ehranger Karnevalsgesellschaft gesorgt wer-den, bevor es mit nun überladenen

Moggies (immerhin 10 Personen in drei Moggies, Mike war ja auch noch dabei) weiter nach Hause ging.

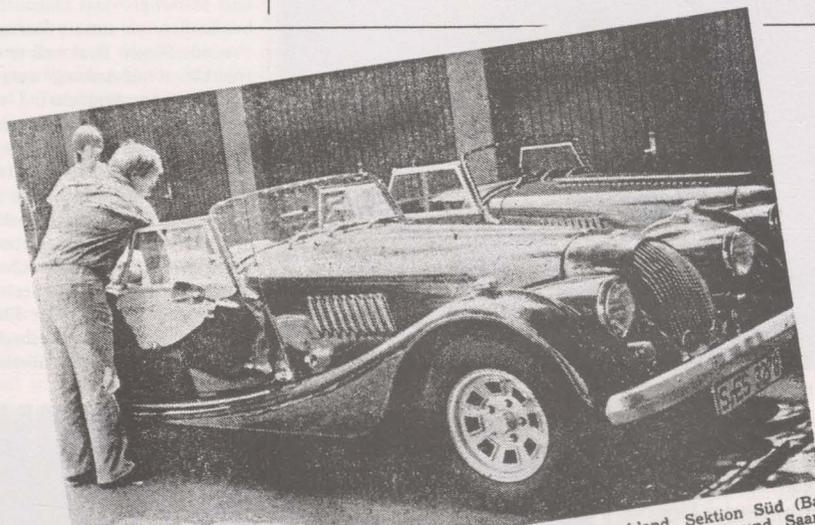
Dank der Fürsprache des Heiligen Morganus war uns Petrus äußerst gnädig gesonnen; wir hatten zwar zwei Ausfälle an den Geräten, und Gabriel Glucker bemühte sich wieder mit Erfolg, seinem Namen nicht untreu zu werden, aber dennoch wieder ein schönes Treffen. Ein gemeinsamer Dank an den Veranstalter – auf MO-MO-MO-86!

Michael Rost

\*\*\*



Überreste des Crash-Test-Morgan hinter der Factory.



## Morgan-Meeting in der Kurstadt geplant

Sie sehen aus wie Oldtimer aus den „Goldenen Zwanzigern“, sind aber keine: die Morgan-Autos. Nach alter englischer Tradition werden diese Fahrzeuge mit offenem Sonnenverdeck nun schon seit 50 Jahren immer nach dem gleichen Strickmuster gebaut – in viel Handarbeit. Das macht sie allerdings auch kostspielig. An die 25 dieser Karossen, aber zum Teil erst Baujahr 1983, trafen am Sonntagmorgen in Baden-Baden ein. Ihre Besitzer sind Mitglieder des

Morgan-Clubs Deutschland, Sektion Süd (Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Saar). Grund der Zusammenkunft: Vorbesprechungen mit der Bäder- und Kurverwaltung, den geplanten Hotels zur Organisation eines geplanten dreitägigen Morgan-Meetings in Baden-Baden kommende Pflingsten. Voraussichtlich 300 Morgan-Fahrer aus der Bundesrepublik, der Schweiz und Österreich werden erwartet. Der Vorsitzende der Sektion Süd des Morgan-Clubs, Konrad Müller. Höhepunkt des Programms sind ein Festbankett im Kurhaus und ein Geschicklichkeitsfahren auf dem Waldseeplatz. Foto: mha

## Sektion Süd-Ost

### Slalomtraining in der Sektion Süd Ost

Der Pflingstslalom in Uetersen wurde bekannterweise in der Mannschaftswertung zum totalen Triumph der Sektion Mitte-Süd. Unsere Sektion konnte zwar den ehrenvollen zweiten Platz belegen, doch die Tatsache mit einem sehr großen Abstand von 27 Sekunden das Nachsehen zu haben, ließ schon bei der Siegesfeier in Hamburg den Entschluß reifen, in Zukunft innerhalb der Sektion mehr Slalom zu trainieren. Ralf Steinert organisierte bereits zwei Wochen nach Pflingsten die Teilnahme am nationalen Slalom Dachau in Form eines Sonderlaufes Morgan.

Bei den Frauen siegte erwartungsgemäß Irene Schwarz vor Sabine Sack.

Die Viererwertung Männer führte Alwin Weng jun. an und wies Trevor Stokes und Klaus von den Hoff auf die Plätze. In der Wertungsklasse Morgan +8 siegte Ralf Steinert vor Franz Rössle und Edgar Württemberger.

Bereits im Juli fand dann schon der nächste Sektionsslalom statt. Michaela Hackl organisierte im Andenken an Dieter Kerstan unsere Sektionsmeisterschaften in Memmingen. Außer den Sektionsmitgliedern der Sektion Süd-Ost fanden sich Manfred Krehle (Süd), Slalom-sieger in Oberstdorf, Wilma Schindler (Nord) und Gunther Götze (Mitte Nord), Sieger Peter Morgan Cup 1978 und mehrfach 2. Platz, in Memmingen ein und werteten diesen Slalom entsprechend durch ihre Teilnahme auf. Manfred Krehle hatte noch Schwierigkeiten in der Handhabung mit seinem neuen Einspritzer und konnte nicht an die guten Leistungen mit seinem alten Achter anknüpfen. Gunther Götze

war wieder einmal um den Hauch zu langsam, belegte hinter mir den undankbaren 2. Platz.

Alwin Weng jun., Franz Rössle, Manfred Krehle und Hermann Redl belegten die Plätze drei bis sechs.

Bei den Frauen siegte in Abwesenheit von Irene Schwarz unsere Barbara Horber aus Augsburg vor Helga Greisel. Zum Abschluß wechselten wir einmal die Fahrzeuge. Gunther und ich fuhren mit dem Vierer vom Alwin und Alwin selber mit dem Achter von seinem Vater. Hierbei konnte sich Gunther revanchieren und den Gesamtwettbewerb auf par stellen. Diesmal war er um ein paar hunderstel Sekunden schneller. Interessant dabei war für mich die Erfahrung, daß bei einem gleich fairen Kurs für Achter und Vierer man mit dem Vierer mit viel weniger Risiko sehr gute Zeiten fahren kann. So unterboten sowohl Gunther als auch ich mit dem Vierer unsere zuvor mit dem Achter erzielten Zeiten.

Die nächste gute Nachricht zum Schluß. Alwin Weng jun. und Franz Rössle sind schon dabei den nächsten Slalom in unserer Sektion zu organisieren. Konkurrenz belebt das Geschäft!

Wolfgang Hüttersen



Liebe MCD-Freunde,

bei tropischer Temperatur war unser diesjähriger Slalom in Memmingen eine äußerst schweißtreibende Angelegenheit und dies nicht nur in Bezug auf das Wetter, sondern auch auf den von Wolfgang recht verzinkt gesteckten Kurs. Christa und Klaus bestätigen das gerne.

Etwas enttäuschte unsere große Hoffnung: Alwin sen., dem trotz erheblicher Umbauten und Modifizierens seines Morgans durch Harald von Stuttgart der ganz große Durchbruch noch nicht gelang!

Schön aber war die rege Beteiligung. Besonders gefreut hat uns der Besuch aus dem Norden von Wilma und Harry, Gabi und Gunther sowie aus Schwaben von Manfred und Anneliese.

Super fanden wir auch die Organisation von Michaela. Sie hatte wirklich an alles gedacht: Landjäger, Bier, Brezeln, Limo, Brot, Sanka, B-Busch-Museum usw. und dies alles für einen Unkostenbeitrag von DM 15,- je Person. Was aber für mich die größte Überraschung war, Michaela erzielte damit auch noch einen Überschuß von DM 31,-! Alle Anwesenden waren sich einig, daß sich Michaela Hackl den von uns ins Leben gerufenen Dieter-Kerstan-Pokal (er wird bei besonderen Verdiensten um unsere Sektion vergeben) mehr als verdient hat. Ebenso Wolfgang Hüttersen, dem nichts zuviel ist, wenn es um die Belange des MCD und insbesondere auch um unsere Sektion geht. Meist ausgeschossen bei sportiven Club-Veranstaltungen (er ist immer mit der Organisation und Leitung beschäftigt) sind wir überzeugt, daß auch Wolfgang zusammen mit Edith als fleißige Helfer ein Dieter-Kerstan-Pokal gebührt.

Hermann Redl

## Voorjaarsmeeting



Ein Bericht von Ruprecht Wagner.

Wim ter Stege.

Voorjaar und Najaar, das sind die jahreszeitlichen Eckdaten, die dem Clubleben des holländischen Morganclubs den Rahmen geben. Das diesjährige Frühjahrstreffen fand am 8. und 9. Juni in Rijssen im Osten des Königreiches statt. Vorübergehend morgenlos - gleichsam amputiert - wie ich "damals" noch war, machte ich mich auf MG ins Land jenseits von Maas und Ems auf den Weg. Zuweilen haben auch

Fremdfabrikate ihre Vorteile und so schien mir auf der Anreise das blecherne Dach des Coupés am verregneten Freitag noch ein Geschenk des Himmels zu sein. Nach einem kleinen Umweg über Witten, wo ich meinen Bruder Stefan als zweites Mitglied des deutschen Besucherkontingentes auf sammelte, ging dann am Samstag in aller Frühe gen Westen. Das Wetter besserte sich zu sehens, und unter von frischem Wind

gejagten Schönwetterwolken konnte sich der jetzt benedete Morganfahrer schon weit vor der niederländischen Grenze oben rum freimachen.

Der Empfang im gediegenen, Behaglichkeit ausstrahlenden Hotel Rijsberg verlief sehr herzlich, und wir fühlten uns deshalb gleich sawohl. Man muß die Aufmerksamkeit und die Gastfreundschaft, die uns die holländischen Morganfreunde während der gesamten Veranstaltung entgegenbrachten, als einfach beispielhaft hervorheben. Nach dem "Eclat von Hamburg", auf den noch einzugehen sein wird, waren wir richtig ein bißchen beschämt. Wimper Stege brachte es am Abend auf eine einfache Formel: "Solche Treffen leben von den ausländischen Gästen ...". Das sollten wir uns zu Herzen nehmen!

Verspätet aber noch rechtzeitig zum Beginn des Driving Tests, traf Peter Ohlow-Pommern ein, der - wie üblich - sein Kommen schon von Fern mittels Jagdhorn angedroht hatte. Rätselhaft sein Erscheinungsbild, hatte er doch seinem markanten Schnäuzer einen bedrohlichen saufarbenen Kinnbart zugesellt, dessen Geheimnis er erst nach der Siegerehrung zu lüften gedachte.

Die Slalomstrecke war für Vierer und Achter im gleichen Maße geeignet oder ungeeignet, von welcher Seite aus man es beurteilen will und so erübrigte sich eine Klasseneinteilung.

Der Kurs befand sich im übrigen dankenswerterweise in unmittelbarer Nähe einer gemütlichen Kneipe, was die Teilnehmer zur gelegentlichen Stärkung auszunutzen wußten. Zum Glück gewann im Konflikt zwischen Eigennutz und Geschwisterliebe letztere in der Brust meines kleinen Bruders die Oberhand, und so durfte ich auf seinem Moggi die Pylonen umrunden.



von links: Peter Ohlow, Jan-Willem Libert, Stefan Wagner-Ruhr und Kerstin Friederich.

Völlig entfesselt schmiß Peter seinen Viersitzer um die Ecken; er war voll konzentriert, zumal die deutschen Teilnehmer mit ihren Autos an den parallel stattfindenden Schönheitswettbewerb ohnehin keinen Gedanken zu verschwenden brauchten.

Wer Wims Auto in Hamburg gesehen hat und jetzt erfährt, daß er den holländischen Concours nicht gewonnen hat, kann ermesen, wie erlesen das vorgestellte Material gewesen ist.

Der Rückweg zum Hotel dauerte so etwa 2 bis 3 Stunden, weil sich ein morganbegeisterter Zaungast spontan entschlossen hatte, uns auf seinen nahegelegenen Hof einzuladen, wo bei einem guten Tropfen fröhliches Morgan-Talking stattfand.

Zum Auftakt des Abendprogramms dann die Preisverteilung:

Uns blieb die Spucke weg, als Peter und ich ausgerechnet in der Disziplin Slalom aufs Treppchen mußten. Deutscher Doppelsieg in einem Wettbewerb, an dem ausländische Morganfreunde bei deutschen Pfingstmeetings nicht mehr teilnehmen dürfen! "Das darf doch nicht

wahr sein!" meinte Peter, der Sieger, den Anwesenden bei seiner Dankrede aus dem Herzen sprechen zu müssen. Nein, das neue Reglement muß in diesem Punkt geändert werden!!!!

Vom saufarbenen Kinnbart befreit, erschien der Sieger - ganz der Alte - dann zum vorzüglichen Dinner. Die abrasierte Manneszier hatte ihr Dasein einem Junktim zu verdanken gehabt: Ein Slalom ohne Rolf

Stockbauer und dann Sieger werden! Es war geschafft!

Zum Lob der Siegreichen kreierte Wolter, der feinschmeckerische Präsident des MSCCH und ich im Anschluß an das üppige Mahl einen teuflisch grünen Degestif, den wir sinnhaft "British Racing Green" taufen und der für entsprechende Stimmung an der Hotelbar sorgte.

Daß es dem Chronisten vorbehalten blieb, dort selbst zunächst sämtliche Morganauten, im Anschluß daran eine komplette Hochzeitsgesellschaft und zum Schluß - gewissermaßen als Lockerungsübung - noch das hochehrte Hotelpersonal "auszusitzen", erwähne ich nur der Vollständigkeit halber.

In einem Land, in dessen Sprache Gaudirally "Puzzelrit" heißt, muß man auf alles gefaßt sein. Womit wir aber nicht gerechnet hatten, war die zauberhafte Landschaft, durch die wir dem Sieg in der letzten Disziplin des Treffens herjagten. Peter und ich bildeten - so meinten wir jedenfalls - ein unschlagbares Team. Allerdings hatte zumindest ich nicht damit gerechnet, daß Peter mit fast leerem



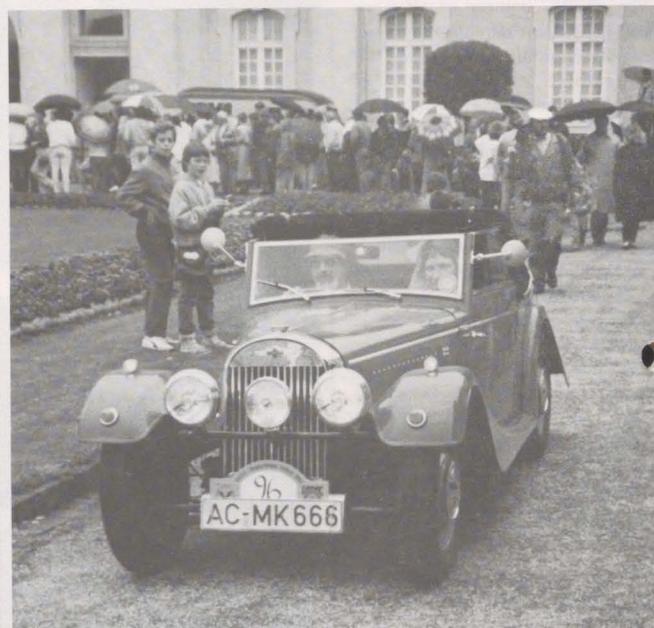
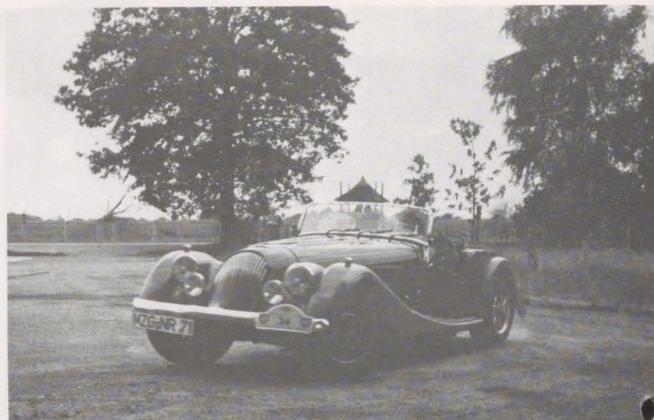
Tank losfahren würde, und das an einem Sonntag! So erledigten wir in einem Teil der uns zur Verfügung stehenden Zeit die zu bewältigenden Aufgaben, in der restlichen Zeit bemühten wir uns eine Tankstelle zu finden. Daß wir dabei jede Menge Umwege nehmen mußten, liegt in der Natur der Sache. Manchmal glaube ich, daß sich Peter diese Art von "Handicap" absichtlich selbst auferlegt hatte, um den "Puzzle" noch spannender zu gestalten.

Trotz des Handicaps belegten wir am Ende doch noch einen der vorderen Plätze, wenn auch nur den "undankbaren" 4.. Zum Ausklang des Treffens versammelten sich dann alle wieder im Hotel Rijsserberg, an dessen Hotelbar einige ihren Nachdurst kurierten, andere die vielseitigen Sportanlagen zum Ausgleich in Anspruch nahmen. Nach der Preisverteilung war Schluß, und es folgte herzliches Abschiednehmen. Uns hat es so gut gefallen, daß wir bestimmt wiederkommen werden. Zum Schluß herzlichen Dank an Hütz, den einfallsreichen Veranstalter, an Wim und Leni, Jan - Willem, Wolter und all die anderen, die ihr Voorjaarsmeeting zu einem herrlichen Erlebnis für uns werden ließen.

★★★

Berichtigung.

Für alle, die es noch nicht wissen - im letzten Mitgliederverzeichnis hat der Druckfehlerteufel sein Unwesen getrieben. Meine Telefonnummer lautet korrekt: 0221 / 433583. Die andere Nr. ist ebenfalls falsch, aber so wieso hinfällig, da ich wahrscheinlich demnächst die Arbeitsstelle wechseln werde. Michael Rost.



### VETERANEN-TREFFEN in Brühl

Vom Nichtmitglied Peter aus Brühl wurden unsere Veteranen Karl Viktor und sein Moggy bei der o.g. Veranstaltung gesichtet. Peter berichtete mir, daß trotz eifrigem Winkens, Schreiens und Werfens mit unverdaulichen Gegenständen Karl keine Reaktion zeigte.

Lieber Karl, liegt das am Veteransein oder am Kampfeifer?

Manfred Portzig

trotz widriger Straßenverhältnisse ohne Probleme gelaufen!

Nach kaltem Buffet auf der Terasse des Hotels starteten wir zu einer touristischen Rundfahrt (besser Suchfahrt) durch das schöne Großherzogtum. Da sich im Vorjahr wohl jemand beschwert hatte, daß die Aufgaben zu leicht waren, hatten sich die Veranstalter sehr viel Mühe gegeben und allerlei Kniffe eingebaut.

Die 2. Etappe war für mich wohl viel zu schwierig: Mein Beifahrer Eckehard und ich haben von 12 zu suchenden Punkten nur 2 gefunden. Ob wir die Strecke wohl verkehrt herum abgefahren sind?! Doch nicht genug damit; es war zusätzlich ein Fragebogen auszufüllen; der es in sich hatte:

Wieviele Moggies wurden 1972 in Japan zugelassen?

Was heißt H.F.S.?

Welcher Motor wurde in den 1. vier-rädrigen Morgan eingebaut? etc. ...

Trotz intensiver Diskussion vor dem Hotel konnten nicht alle Fragen eindeutig beantwortet werden. Anschließend wurden alle Gäste vor die schwierige Aufgabe gestellt, den schönsten Morgan des Treffens zu wählen, denn es waren sehr schöne Wagen da; u.a. ein Drophead - Coupé, dessen Besitzer mit Frau, Kind und Wohnwagen aus Holland (!) angereist war. Nach einem opulenten Diner-Gastronomie begaben wir uns zur Preisverteilung und Tombola an die Hotelbar. Hier hatte MOGLUX für eine weitere Attraktion gesorgt:

Der Weltrekordhalter, verzeichnet im Guinness book of records, wiederholte diesen, indem er einen Stoß von 110 Spielkarten zerriss! Zudem verbog er zu unserer aller Verwunderung dicke Eisennägel und Hufeisen. - Johann wollte ihn auf der Stelle engagieren, seine während der Fahrt verbogene Stoßstange wieder zu richten!



## MOGLUX

15. u. 16.6.85

von Jürgen Albers

Der MORGAN OWNERS CLUB LUXEMBURG hatte zum 2. int. Treffen eingeladen. Kurztentschlossen meldete auch ich mich in Echternach an. Hier nun mein Bericht über dieses tolle Wochenende:

Samstag morgen 8.00 h: Bei zu meinem größten Erstaunen blauem Himmel starte ich meinen Vierer von erwartungsvoll Emmerich in Richtung Luxemburg. Schon um

10.30 h erreichte ich das sehr schön gelegene Hotel Edenau-Lac in Echternach. Nach sehr herzlicher Begrüßung durch die Organisatoren erster small - talk und Erfahrungsaustausch mit den anderen Besuchern, die aus England, Frankreich, Belgien, Holland, der Schweiz und der Bundesrepublik angereist waren.

Eigentlich war ich sehr überrascht, wieviele Morganisten ich als Club-Neuling schon kenne. John (in Shorts und T-shirt trotz kühler Witterung) und Carolyn kamen gerade braungebrannt von ihrem Korsika-Urlaub zurück. Moggie war natürlich

DRUCK UND LITHOGRAPHIE DER TITELSEITE  
DIESER AUSGABE SIND WIEDER VON UNSEREM  
CLUBFREUND ERWIN KLINZER GESTIFTET  
WORDEN.

DAMIT IHR DIE MORGAN-POST NICHT  
AUSEINANDERREIßEN MÜßT, HAT ERWIN  
DIESES SUPERPOSTER NOCH EINMAL IN EINER  
LIMITIERTEN AUFLAGE VON 100 STÜCK IM  
RIESIGEN FORMAT VON 60 x 84 CM  
GEDRUCKT.

NATÜRLICH FARBIG UND DRUCKLACKIERT !  
WER IN HAMBURG DABEI WAR, SOLLTE  
DIESES POSTER BESITZEN.

FÜR EINEN UNKOSTENBEITRAG VON DM 30,--  
+ P U. P KÖNNT IHR BEI  
ALWIN WENG JUN., BAHNHOFSTR. 51,  
8706 GERSTHOFEN,  
DIESES SUPERPOSTER BESTELLEN.



Morgan-Parade auf dem Marktplatz in Echternach.



Zwischenstation in Echternach. Carolyn und John Donovan waren vom Hamburg-Treffen über Korsika nach Luxemburg gereist.



Helmut Franz (links) mit Freund bei der Zwischenprüfung.

## MOGLUX 1985

### CLASSEMENT GENERAL

- |   |               |          |          |
|---|---------------|----------|----------|
| 1 | Donovan       | John GB  | +8 413   |
| 2 | Platton       | Roland B | +8 612   |
| 3 | Weitershausen | Rainer D | +8 736   |
| 4 | Haynes        | David GB | 4/44 777 |
| 5 | Mundt         | Johann D | 4/44 778 |

★★★

## Oldtimer-Grand-Prix

auf dem Nürburgring  
am 17. und 18. August 1985

Ein Bericht von Mike Kröger.

Katja, Ebby und Hansjürgen hatten gerufen und viele waren gekommen. Diesmal nicht mit Gucci-Taschen und Koffern, sondern mit Zeltsack, Kühltasche und Plastiktüten.

Auf ebenem Wiesengelände, landschaftlich schön gelegen und nur 700 Fußmeter von der gemeinsamen Tribüne am Ring, entwickelte sich um das von Katja und Ebby organisierte Versorgungszelt bereits am Freitag, Spätnachmittag, eine Zeltstadt von bis zu 31 Zelten neben diversen Camping-Mobilen. Der Gerstensaft aus professioneller Zapfanlage floß reichlich und Mittelpunkt des Geschehens war die Musikmaschine in Katjas "Ü-Wagen" mit wechselnden Discjockeys, so Andréchen und Barbara, auch Alois A. aus Österreich. Auf mitgebrachten Grills brutzelten Steaks und Würstchen, wobei Karl-Georg H. mit seinem Super-Mini-Einweg-Grill den Vogel abschloß.

**NURBURGRING**  
**XIII. AVD-OLDTIMER-GRAND-PRIX**  
**FÜR WAGEN UND MOTORRÄDER**  
**17. - 18. August 1985**  
**EINTRITTSKARTE**

**GÜELTIG FÜR ALLE UNÜBERDÄCHTEN**  
**TRIBUNEN UND DAS FAHRERLAGER**

34.04 4.76 38.80 0.20 **39.00**  
Eintritt 14% MwSt. Preis Unfalvers. Gesamtpreis DM

Falls Sie den Zuschauerplatz vorübergehend verlassen, müssen Sie sich an der Kontrollboje eine Kontrollkarte aushängen lassen. Nur Eintrittskarte und Kontrollkarte berechtigen zum Wiederbetreten des Zuschauerplatzes. Die Eintrittskarten bleiben auch gültig, wenn die Veranstaltung aus Gründen, die der Veranstalter nicht zu vertreten hat, auf einen anderen Zeitpunkt verlegt wird. Eine Kartentrückgabe ist ausgeschlossen. Fällt die Veranstaltung im Ganzen aus, so kann ein Anspruch auf Rückzahlung des Eintrittsgeldes nur innerhalb von sechs Monaten nach dem Zeitpunkt geltend gemacht werden, an dem die Veranstaltung startend sollte. Bei Abbruch der Veranstaltung besteht kein Anspruch auf Rückzahlung des Eintrittsgeldes oder sonstiger Kosten.

Nachts lieferte ein großer Generator, genannt "Möppel" Strom für Kühlung, Licht, Musik und Videoanlage, ein großes Lagerfeuer verhinderte das Erfroren der morschen Morgan-Fahrer-Knochen. Jungesellen sei die Mitnahme einer warmen weichen kleinen Frau für die Zeltnacht und überhaupt empfohlen.

Der Samstag stand dann im Zeichen des Motorsports, wobei wir auf der gemeinsamen Tribüne weitere Club-Freunde trafen, welche sich entweder nicht auf den gemeinsamen "Zeltplatz" trauten oder die Getränkeumlage scheuten - schade -.

Das Wetter, überwiegend heiter mit nur einem gelegentlichen Schauer, ermöglichte ungetrübten Motorsportgenuß. Aufgeteilt in verschiedene Kategorien fegten Monoposto-Boliden aus der Vorkriegszeit ebenso über die Piste wie legendäre Jaguar-, Ferrari- und Maserati-Rennsportfahrzeuge der 50.er und Lotus, Lola, Porsche und McLaren Rennwagen der 60.er Jahre.

Daten und Typen wißt Ihr im Zweifel selbst eher und besser. Zweifels-ohne, vielen stand es ins Gesicht geschrieben:

"Hier möchte ich mit meinem Moggi auch einmal mitmischen und zeigen, wo es langgeht". Gleichzeitig aber auch zweispältig: "Ob ich da wohl ohne Beule und Crash nach Hause fahren könnte".

Samstagabend gab es dann wieder zünftiges Lagerleben. Nimmermüde Kinder, allen voran Franky Schwitzgöbel und die Urbanus-Zwillinge schleppten Bier, das selbst dem durstigsten Zecher die Kehle nicht trock-

nete wurde. Selten sah man den Präsidenten so angeschlagen, potenzierte er doch die Wirkung des Gerstensaftes in Gedenken an seine Studenzeit mit dem Genuß einer Flasche Apfelforn. So wart die Nacht nicht mehr lang. Einige ganz unentwegte nächtigten gar trotz Morgentaus im Schlafsack am Lagerfeuer.

Am Sonntag weckte uns wiederum die Sonne, Anlaß genug für den Verfasser, mit einem Frühstücks- und Guten Morgen-Bier zu grüßen. Jetzt bliesen schon einige von weit angereiste zum Aufbruch. Rupprecht W., diesmal nicht so vorlaut, zog zunächst nur um, trug er sein Zelt doch mit saarländischer Hand (einer einzigen) aus Baumesschatten in die Sonne. Andere pilgerten erneut zur gemeinsamen Tribüne, um das Rennschauen zu verfolgen oder besuchten Fahrerlager und Zentralparkplätze vor der Haupttribüne, um Automobilistisches jeder Art und Güte zu bewundern.

Nach einem langen Vormittag fiel auch mir der Abschied schwer, denn, das muß ich sagen, es hat mir rundherum gefallen. Ein Dank den Veranstaltern, im nächsten Jahr bin ich wieder dabei.



## Introducing the 4/4+4!

Hans-Peter Barthel.  
Wer Frischluft-verdorben ist (Und wer von uns ist das nicht) möchte auch bei angesagten Rad-Touren nicht auf seinen Moggi verzichten. Besonders dann nicht, wenn schon die Fahrt in das Gebiet, wo dann mit Strampeln Ernst gemacht wird, Frischluft in Hülle und Fülle bereit hält.

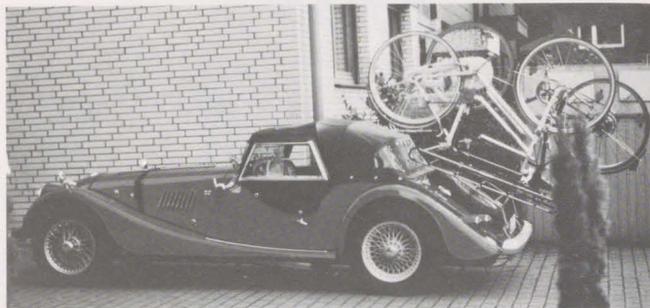
So entstand mit wenigen Handgriffen der Fahrrad-Träger, der aus dem 4/4 einen 4/4 + 4 (oder einem +8 einen +8 +4) macht.

### Bestandteile:

Eine Kofferbrücke, ein handelsüblicher Dachgepäckträger, ein Gepäckträgeraufsatz für Fahrräder.

### Montage:

Die Dachrinnenstützen vom Gepäckträger abnehmen, die Schellen des Dachgepäckträgers an der



Kofferbrücke befestigen und den Fahrradständer normal auf dem Dachträger befestigen. Fertig.

Ist nun trampeln angesagt, tausche ich einfach die "normale" Kofferbrücke gegen die "+4 Spezial".

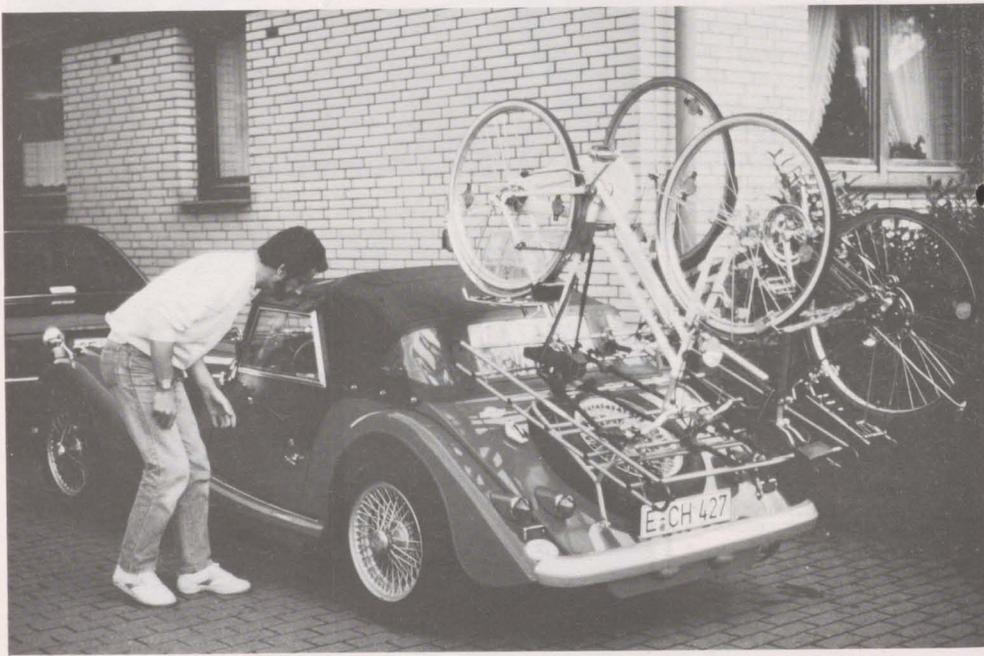
### Anmerkung:

Beim Fahren nicht auf die Fahrräder schauen. Die Nickbewegungen (Schwingung Brücke + Schwingung Dachträger + Schwingung

Radständer + Schwingung Räder = Furcht in 4. Potenz) Kann seerkrank machen und Zylinderhüte zu Kreissägen in Schwarz degradieren.

### PS:

Ich bin insgesamt mit dieser Konstruktion und Ladung schon einige hundert Kilometer gefahren, übernehme jedoch keinerlei Gewähr für irgendwas bei irgendwem.



In letzter Minute.....

Ich möchte gern am Nürburgring einen vom Club organisierten Parkplatz nahe Start und Ziel wiederhaben. Das war früher Spitze.  
Fritz Moll.

Hurra !!!

Nachdem ich ihn am 21. August 82 bei km-Stand 55771 übernahm, hat mein Moggi K-RT 898, Fahrgestell-Nr. R 8321 am 6. Oktober 85 nach insgesamt 7 Jahren, 10 Monaten und 1 Tag die ersten 100000 km geschafft.

Trinken wir auf ein weiteres langes Leben und die nächsten 100000 km!  
Michael Rost.



*Wir haben am 11. September 1985  
um 11.00 Uhr in Ulbersten  
im englischen Lakelidistrict geheiratet.*

*Victor von Swietochowski  
Cara von Swietochowski*

*Lindenallee 5000 Köln 51 Tel. 0221/383394*

## Leserbriefe

I have the pleasure send you (for the Morgan-Post) the results of Morgan Club Deutschland Members participation in our Events '85:

### Morgan Gargonza Raid (Road-Rally in the Chianti Region on 20/21 April)

Manfred Krehle (Biberach-Riss): 5° Plus-8 Class and 10° Over-All.

### Morgan Monza Meeting (Track-Rally in the Autodromo di Monza on 15/16 June)

Helmutt Geberl (München): 3° Plus-8 Class and 6° Over-All.

Norbert Sanker (Freiburg): 6° Plus-8 Class and 10° Over-All.

Helmutt Wollner (München): 7° Plus-8 Class and 11° Over-All.

In the Morgan Gargonza Raid there were Drivers of 3 Countries (Germany, Switzerland, Italy) and in the Morgan Monza Meeting Drivers of 7 Countries (England, France, Germany, Holland, Italy, Poland-U.S.A., Switzerland).

Best Regards.  
(A.C. Macchi)



Helmutt Geberl (the best German Morgan Driver '85 in Italy) pictured in Monza.

★★★

### Manöverkritik von Ruprecht Wagner.

Als Sportwart in der Mannschaftswertung jüngst so erfolgreichen Sektion sei es mir gestattet, ein paar kritische Anmerkungen zum neuen Reglement des sportlichen Teils der Pfingstmeetings zu machen. Natürlich haben sich alle aus Mitte - Süd darüber gefreut gleich beim ersten Mal nach der Einführung der Mannschaftswertung erfolgreich gewesen zu sein. Die Idee, das Slalomprogramm der Pfingstmeetings zu strafen, ist ohne jeden Zweifel zu begrüßen. Gerade wer den Slalom in Limburg 84 als Helfer mitgemacht hat und deshalb stundenlang in der brütenden Sommerhitze stehen mußte, wird meine Meinung sicher teilen. Und wenn dann schon lediglich Mannschaften beim Pfingstmeeting startberechtigt sind, so war nur konsequent auch einen Mannschaftspokal zu stiften, der unterdessen meine Regalwand ziert.

Die Kehrseite der Medaille ist aber, daß man die ausländischen Morganfreunde, die zu unserem Pfingsttreffen in Hamburg gekommen sind, nicht mitfahren ließ. Die hierfür ins Feld geführten Argumente sind nach meiner Meinung allesamt nicht stichhaltig. Wenn argumentiert wird, man dürfe die ausländischen Teilnehmer den Deutschen, die mangels Qualifikation nicht startberechtigt seien, nicht vorziehen, so muß dem zunächst entgegengehalten werden, daß die ausländischen Teilnehmer gar keine Gelegenheit hatten, sich zu qualifizieren. Es gibt eben keine "Sektion Ausland", in der etwa ein Ausscheidungskampf durchgeführt werden könnte.

Zudem gebietet es nach meiner Meinung ganz einfach die Gastfreundschaft, daß man ausländische Teilnehmer, die in der Regel einen wesentlich weiteren Weg zum Veranstaltungsort zurücklegen müssen als

deutsche Teilnehmer, schon wegen der auf sich genommenen Opfer nicht machen zu lassen. Es ist ja auch nicht immer nur die weite Anreise; hinzukommen die Schwierigkeiten mit der fremden Sprache und andere Behinderungen, die mit einem Auslandsaufenthalt ganz einfach einhergehen. Morganfreunde, die eine Auslandsreise auf sich nehmen, um im Kreise Gleichgesinnter ihrem Hobby zu frönen, brauchen sich mangelnden Enthusiasmus mit Sicherheit nicht vorwerfen zu lassen. Aber dann ist es nach meiner Meinung ganz einfach beschämend, wenn man sie bei der Durchführung sportlicher Veranstaltungen, die zumindest für mich immer einen besonderen Reiz darstellen, vor der Tür stehen läßt.

Auch der Hinweis auf den Umstand, daß die englischen Morganfreunde so mit den Ausländern verfahren, vermag mich nicht zu beeindrucken. Wenn das so ist, dann sind die Engländer ganz einfach ein schlechtes Beispiel, dem wir nicht nacheifern sollten.

Andererseits erkenne ich natürlich nicht, daß der "Morgancap", der bei Pfingstmeetings ausgefahren wird, eine rein clubinterne Angelegenheit ist, und nur von einem Clubmitglied gewonnen werden kann. Auch der Mannschaftspreis ist - so verstehe ich es wenigstens - ein Preis, der nur an Sektionen des MCD gehen kann. Was hindert uns aber, die ausländischen Morganfreunde an der Veranstaltung teilnehmen zu lassen, und den Besten mit einem Sonderpreis - sagen wir der "Tourist Trophy" - zu bedenken. Ein solcher Preis könnte ein Anreiz für ausländische Morganfreunde sein, die Pfingsttreffen des MCD mit ihrer Anwesenheit zu bereichern und befreite uns von der peinlichen Situation, in der wir uns gegenwärtig befinden.

★★★

### "By(e) the rain ....."

Bei sehr schlechtem Wetter fahr' ich geschlossen, pardon ! Mir -Euch auch ?- peitscht ab ca. 150 km/h der Regen permanent in's Gesicht. Ich mocht's nicht mehr, sinnend und Grimmig schaute ich mehr schräg nach oben in Richtung Steckfenstergummiecke und "Verdeckklippen" als auf die Autobahn ... Und dann kam's, die Idee !: das Eisenröhrchen, das ich ohnehin schon als "Antiflat-terverdeck-Versuch" zwischen den Nähten der inneren "Verdeckklippe" eingeschoben hatte, zog ich -nicht auf der Autobahn, sondern nachdem ich wieder in der Garage trieland stand- etwa 5 cm zurück, nahm die Steckscheibe ab, durchbohrte den oberen Rahmen mit einem 4 cm starken Bohrer -etwa 4 cm von der Vorderkante- steckte eine 4 x 12 mm lange Gewindehülse-Schraube durch das Loch hindurch und befestigte mit dieser das Gegenstück vom Druckknopf. Nun lochte ich die innere "Verdeckklippe" und befestigte hier den Druckknopf. Die Hobbyarbeitszeit beträgt etwa 10 Minuten. Der Erfolg ist, daß nachdem man die Steckscheibe wieder festgeschraubt hat, die Tür geöffnet, sich hineingesetzt hat, die Tür wieder geschlossen hat, den Druckknopf mit dem anderen Ding (wie heißt denn das Ding?) verknöpft/gedrückt und oder verbunden hat, startet und die Post abgehen läßt, daß sogar bei 200 km/h das Fenster in der Position bleibt, wo es im Stillstand des Moggies ist, nämlich fast-fest an der Seite des Windschutzscheibenendes angekuschelt.

Nun kann es von mir aus kleine Hunde regnen, dann werd' ich wenigstens nicht mehr im Gesicht naß! Nebenbei: es gibt zwei Steckscheiben!

Is'n alter Hut ? -Schade, und ich dachte, daß das der große Knüller ist, ich wollte beinahe nach München zum Patentamt rasen, aber offen ! Gut Druck-Knopf wünsch' ich.

Noch'n T(r)ipp: die häufigsten Unfälle passieren auf der Straße. Also runter von der Straße und rauf auf den Bürgersteig ..... !? Irrtum vorbehalten und good dash !  
Euer Lutz-P. Feike

★★★

### ÖL - WECHSEL am Plus 8

von Peter Chomse

Den Motor schön warm gefahren und das alte Öl abgelassen, Ölfilter gewechselt. Einer menschlichen Regung folgend, stecke ich vor Eindrehen der Ablassschraube immer den Finger in die Ölablaßöffnung. So auch dieses Mal. Erschreckt zog ich meinen Finger zurück. Er ist auf einen losen metallischen Gegenstand gestoßen. Nach nochmaligem Abtasten entpuppte sich dieser als große dicke Unterlegscheibe. Versuche, diese durch einen Drahtaken oder Magneten herauszuholen, scheiterten, da das Loch entweder zu klein oder die Scheibe zu groß war. Also runter mit der Ölwanne. Darin fand ich noch einen Federring und eine Mutter. Alles zusammen gehörte zur Befestigung des Ölsiebes. Auch die Querverbindungen am Ölsieb sind schon recht lose. Schlampige Montage oder Kinderkrankheit ?

★★★

### Nochmals: Lady Mog Cup

Es hat sich in der kurzen Zeit der Brauch herausgebildet, den Lady Mog Cup nur beim Herbsttreffen auszufahren. Das war und ist nicht im Sinne des Stifters. Der Lady Mog Cup soll also ab dem Herbsttreffen 1985 und in Zukunft jeweils sowohl beim Pfingsttreffen, wie auch beim Herbsttreffen eines jeden Jahres ausgefahren und vergeben werden. Das erhöht den Anreiz für

möglichst viele Damen, sich um ihn zu bewerben. Jede Gewinnerin wird also gebeten, ihn automatisch zum nächsten Treffen mitzubringen oder dafür zu sorgen, daß er präsent ist.  
Victor von Swietochowski

★★★

### Fahrbericht Achter

An eine zurückliegende Tradition anknüpfend, möchte ich heute über meinen Achter berichten. Bei km-Stand 55771 im August 82 gebraucht gekauft (Bj. 78, über Merz & Pabst importiert) zeigt der Tacho heute, im Mai 85, 90600 km, d.h. ca. 15000 km pro Jahr als Erstfahrzeug (für Notfälle und mieses Wetter im Winter, da ich fast grundsätzlich nur offen fahre, steht ein alter Käfer, inzwischen schon der dritte, vor der Tür).

Neben kleineren, immer wiederkehrenden Wartungsarbeiten (hier abschmieren, dort eine Schraube festziehen etc.) traten als regelrechte Reparaturen auf bei km 58000 der linke untere Auspuffkrümmer (2 in 1) für DM 208,- von Flaving per Expreßpaket geschickt und selbst eingebaut (einige Schrauben mußten erst mit dem Schweißbrenner gelöst werden, vielleicht hätte es ja Schweißen alleine auch gebracht ?).

Bei km 68500 Bruch der rechten Federbride der Hinterachse, erst provisorisch geflickt durch selbstgebauten Ersatz beim Dorfschmied (ca. DM 20,-), anschließend korrekter Austausch verbunden mit dem Einbau von Konis (Lutz Leberfinger, Material DM 453,-, Einbau selbst). Bei 73000 machte sich der hintere Enddämpfer rechts selbstständig - ersatzlose Reparatur durch Einbau eines geraden Rohres von VW (ca. DM 70,-), wegen der Symmetrie desgleichen auf der linken Seite.

Subjektiv keine wesentliche Erhöhung des Auspuffgeräusches, lediglich beim Beschleunigen etwas kerniger, jedoch nicht auffällig laut.

Bei 78000 machte die Lichtmaschine schlapp, Austausch beim Boschdienst gegen Motorola 14 Volt, 55 Amp. Nr. AR 2562 K bzw. laut Rechnung MOT 510-55 für DM 420.- (ausnahmsweise mit Einbau). Zum gleichen Zeitpunkt fraß sich auch der mittlere Wischerblock fest, nach frustrierten Versuchen des Gängigmachens Ersatz durch Lucas 72879 bzw. 72889A für DM 74.-.

Bei km 88000 war dann endlich auch mal ein Satz neuer Reifen fällig, insbesondere weil der rechte Vorderreifen auf der Außenseite völlig abgefahren war (lag's an der losen Schraube der King-Pin Befestigung?), Michelin xWx 215/70 VR 14 für DM 1040.- komplett. Übrigens soll der TÜV in Oldenburg diese Reifengröße eintragen, ich hatte dieses Problem nicht, da einer der Vorbesitzer in Oldenburg diese Prozedur schon durchgeführt hatte - Dank sei ihm. Daneben diverse Liter Motoröl, Differentialöl, Kühlflüssigkeit etc. Außerdem diverse "Verschönerungen" wie Brooklands, Klappscharnier für die Frontscheibe, Lederriemen für die Haube, Verchromen des Heckgepäckträgers, zusätzliche Spiegel, Austausch diverser Schrauben gegen V2A etc. Regelrecht im Stich gelassen hat mich mein Moggi bisher noch nie. Einziges Problem zwischendurch waren unerklärlich Kühlwassertemperaturen, die sich dann jedoch durch Festziehen der Masseklemme am Spannungskonstanthalter hinter der Spritzwand in Wohlgefallen auflösten (Originalkühler mit elektrisch zuschaltendem Lüfter ohne Zusatzventilator!).

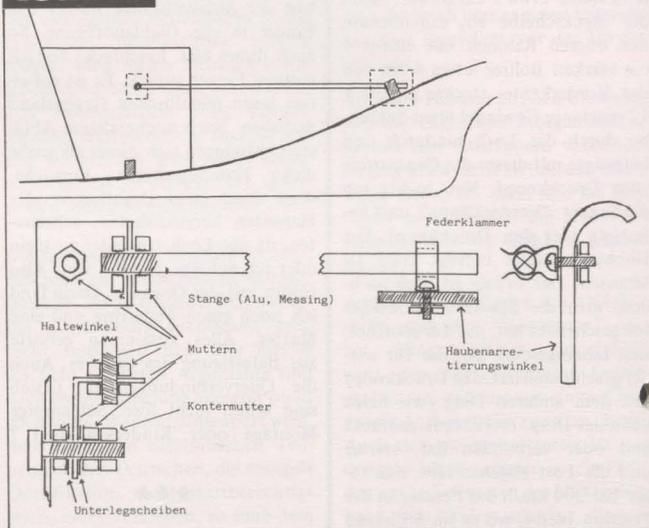
Für 45000 km nur für DM 1245.- regelrechte Ersatzteile ist ja wohl ein preiswertes Fahren. Größere Mängel bestehen zur Zeit nicht, selbst die so anfälligen King-Pins zeigen kein beunruhigendes Spiel.

Irgendwann wird jedoch wohl die Kupplung austauschbedürftig sein, und außerdem hätte ich ganz gern mal eine neue Wing-off-Lackierung, verbunden mit gleichzeitigem Sand-

strahlen des Chassis und eine neue Holzverkleidung innen mit Dashboard (die Lösung von Hans-Joachim Schmidt, zu sehen beim Treffen in Limburg mit holzverkleidetem Tunnel als gebrauchsfähige Ablage mit integriertem Radio hat mir sehr gefallen). Zu tun wäre also noch genug, nur leider fehlt die Zeit, und das Gerät muß fahren.

Michael Rost

## Technik



Von verschiedenen Anbietern gibt es sogenannte Haubenaufrichter, die das gleichzeitige Öffnen und Offenhalten beider Motorhaubenhälften ermöglichen, z.B. Lutz Leberfinger, Ralf Suing, Uwe Schoon etc. zum Preis von ca. DM 115,-/120,-. Letztens sah ich bei einem Achter eine weitere, durchaus elegante, praktische und wohl auch preiswerte Lösungsmöglichkeit, die mit wenig Eigenarbeit zu installieren ist. Sie besteht aus einer an der seitlichen Fußraumbegrenzung beweglich angebrachten Stange, die am vorderen Haubenarretierungswinkel in Ruhstellung zu fixieren und im Öffnungszustand an der hinteren Haubenverriegelung einzurasten ist. Alle Teile sind für ca. DM 25,- / DM 30,- (bis auf die Schrauben allerdings nicht VA) in den meisten Bau- oder Bastlermärkten erhältlich.

Michael Rost

## Technik

### Achter Tuning - 2. Teil

Wie ich in meinem letzten Bericht (MP Nr. 32) angekündigt habe, liefere ich heute nach ca. 8000 km mit dem neuen Motor meinen Erfahrungsbericht mit Auswertung der Fahrerergebnisse.

Nachdem ich letztes Jahr schon mit dem Gedanken spielte, für meinen Moggi eine Ölquelle zu kaufen, um seinen unersättlichen Durst nach Öl zu stillen, kann ich nun endlich mit Genugtuung feststellen, Operation gelungen. Denn der Ölverbrauch meines Motors ist jetzt gleich null. Nur bei längeren Autobahnfahrten mit Bleifuß registriere ich einen Ölverbrauch von ca. 1/2 Liter auf 100 km, was ich persönlich bei Rovermotoren als normal ansehe.

Bei ersten Fahrten mit dem von der Fa. Baumann eingebauten Motor stellte ich fest, daß die Fahrleistungen der PS-Zahl entsprechend nicht optimal waren. Deshalb ließ ich bei der Fa. Günther in Köln (Generalimporteur für Webergas) meinen Moggi in Hinblick auf Vergaser und Zündung optimieren. Das Er-

gebnis war hochzufriedenstellend. Wurden vor der Optimierung nur 175 PS gemessen, so waren es danach stolze 238 PS. Erstaunt hat mich dabei, daß die Zündung von "normal" 6 OT Vorzündung auf 12 OT Vorzündung umgestellt wurde, was aber der Motor auf Grund der scharfen Nockenwelle braucht. Trotz der scharfen Nockenwelle, und das war überraschend für mich, behielt der Motor die bei Rovermotoren bekannte gute Elastizität, konnte diese sogar noch steigern, was aus den nachstehenden Fahrwerten zu ersehen ist.

Die Fahrwerte ermittelte ich bei gutem Wetter (25° C, windstill) auf der Autobahn. Der Morgan war offen ohne Verdeck und ohne Seitenscheiben, aber mit aufgebauter Frontscheibe. Ballast im Auto waren ich (80 kg) und mein Hund Linus (33 kg). Es wurden aus jeweils drei gefahrenen Werten der Mittelwert errechnet, wobei auf Zehntelsekunden aufgerundet wurde. Wie schon angedeutet, die Fahrleistungswerte sind enorm gut. Der 5. Gang bei meinem getunten Moggi ist sicherlich vergleichbar mit dem 4. Gang bei der "Normalversion".

Der Nutzen daraus ist, daß trotz Tuningmaßnahmen der Motor eine hohe Lebensdauererwartung hat. Denn bei vernünftiger Fahrweise kann man mit erheblich niedrigeren Drehzahlen durch frühzeitiges Hochschalten der Gänge die gleiche Fahrleistung und mehr erzielen.

Der Spritverbrauch beträgt im Durchschnitt 15 Liter, was unter Berücksichtigung der hohen PS-Zahl meiner Meinung nach einen Superwert darstellt. Die erzielte Höchstgeschwindigkeit (offen, mit eingesetzten Seitenscheiben) betrug 234,6 km/h bei 5.500 Umdrehungen im 5. Gang. Bei dieser genannten Höchstgeschwindigkeit zeigte die Tachonadel auf 260 km/h. Dies entspricht einer Fehlmessung von ca. 9 % bedingt durch die Reifengröße 205/60/15.

Zum Schluß möchte ich noch einmal meine Bitte aussprechen, daß andere Morganfahrer von ihren Erfahrungen mit Tuningmaßnahmen berichten. Für alle Interessierten hier die Adresse der Firma Baumann-Autotechnik: 8500 Nürnberg, Rothenburger Str. 447, Tel. 0911/613277.

Wolfgang Hüttersen

Fahrwerte	0-100	4. Gang 140-175	5. Gang 150-190	5. Gang 60-120	1 km mit stehend. Start
Alle Angaben in Sekunden					
Morgan+8E/192 PS Messung Jürgen Bell Morgan-Post Nr. 30	1) 6,19 2) 6,24	9,5	19,8	-	-
Morgan+8/238 PS getunt Messung Wolfgang Hüttersen	5,7	6,7	11,1	12,1	25,2
<u>Messung Auto Motor Sport</u>					
Morgan+8 E	6,8	-	-	15,7	-
Porsche 944 Turbo	5,9	-	-	15,1	25,8
Porsche 911 Carrera	5,8	-	-	15,5	-
Mercedes 190 E 2,3-16	7,9	-	-	20,6	-
Maserati Biturbo	6,8	-	-	-	27,5



## Pfingsten '85 in Hamburg

Ein Bericht von Ebby Urbanus.

Bei wechselnder Bewölkung taten sich einige Morgan-Fahrer und Fahrerinnen aus dem Rheinland zusammen, um in den Norden zu starten.

Die Fahrt war schön, ohne nennenswerten Pannen (womit man ja bei unseren "Geräten" schon mal rechnen muß). Die Begrüßung war von allen sehr herzlich und der erste Begrüßungsschluck tat nach langer Fahrt gut. Man hatte das Gefühl wieder in einer riesengroßen, harmonischen Familie zu sein. Der nächste Tag brachte uns viel Sonnenschein und eine von Harry Schindler ungewollte längere Ausfahrt zum Slalom-Platz. Für mich eine lustige Entspannung, da mich, das muß ich zugeben, vor einem solchen "Unternehmen", sprich Slalom, eine gewisse Nervosität überfällt. Im Grunde genommen albern, es ist aber so! Mit einer Stunde Verspätung kamen wir endlich zum Ort des Geschehens.

Die große Überraschung für mich: ich sollte als erster starten. Na gut, mal was anderes. Irgend jemand oder mehrere, haben sich sicher dabei was gedacht. Es wurde auf jedenfall sehr spannend. Mehrere Runden konnte ich meine Zeit halten. Als Gunther Götze in seinem letzten Lauf eine bessere Zeit vorlegte, da dachte ich nur: jetzt ist eine große Belastung von Dir genommen. Es ist tatsächlich eine Belastung, (nicht lästig) mehr als einmal hintereinander den schönen, von Peter Morgan gestifteten Pokal, zu gewinnen. Aber ich hatte noch eine Fahrt nach Gunther. Nie hätte ich geglaubt, ihn noch einzuholen. Ich kann es mir heute noch nicht erklären, wie's möglich war. Na, was soll ich sagen?

Katja und Andrea müssen nochmal ein Jahr den Morgan-Cup putzen. Erwähnen möchte ich noch, daß Wolfgang Hüttersen, als unser Sportwart, einen gut organisierten Slalom ausgerichtet hat. Herzlichen Dank an ihn und natürlich an alle Organisatoren in Hamburg. Leider konnten wir am Montag nicht dabei sein, haben aber gehört, wir hätten eine Menge verpaßt. In diesem Sinne und für uns alle noch viele viele schöne Morgan-Jahre!

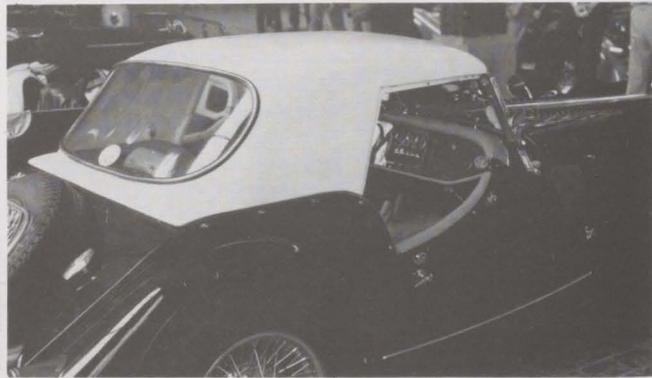
Euer Ebbi



Jürgen Bell endlich einmal mit Pokal.



Mike Kröger beim Start zum Slalom.



Plus 8 Hardtop von Fritz Moll.

## - Slalom Pflingsten 1985 Race of Champion -

Urbanus Ebbi	04038
Götze Gunther	04178
Hesmert Wilfried	04340
Weng jun. Alwin	04370
Kröger Michael	04536
Stokes Trevor	04685
Stockbauer Rolf	04721
Jerzycki Achim	04921

## - Slalom Pflingsten 1985 Mannschaftswertung -

Sektion Mitte-Süd	033979
Sektion Süd-Ost	040633
Sektion Nord	043057
Sektion Mitte	044937
Sektion Mitte-Nord	045485

## - Beschleunigungsrennen -

Bell Hans Jürgen	B 6,58
Hüttersen Wolfgang	B 6,66
Kölln Willi	B 6,71
Götze Gunther	B 6,72
Wolfgang/	
Lutz Lieferfinger	B 6,75
Horn Birger	B 6,76
Stampfel Edi	B 6,78
Rössle Franz	B 6,81
Schwarz Blacky	B 6,84
Kröger Mike	B 6,89

★★★★

Hallo!

Ich muß oder möchte Euch auch noch etwas über den Slalom in Hamburg schreiben.

Tja, wie versprochen bin ich zum 1. Mal mit dem +8 von Ebbi gefahren. War eine tierisch, spannende Angelegenheit. Ich muß ehrlich sagen, ich habe alles gegeben, aber eins begreife ich einfach nicht !? Warum sind die Männer schneller ??? Kann mir einer vielleicht diese Frage beantworten ?

Nur gut gemeinte Zuschriften!

Eure Andrea Aengenheyster



Suchfahrt in Eppendorf.



Ruhrpott-Mafia auf dem Fischmarkt.



Der ewige Zweite. Gunter Götz.



Wir bedanken uns bei den Sponsoren des Pfingsttreffens:

Jaguar Deutschland GmbH, 6242 Kronsberg,  
Vidal & Sohn, 2 Hamburg,  
Veuve Cilquot Import GmbH,  
6200 Wiesbaden,  
K.W.Flaving, 475 Unna,  
Merz & Pabst, 7 Stuttgart,  
Lutz Leberfinger, 2 Hamburg.

## Das Treffen der Morgan-Flitzer

Das war super, sportlich, britisch



Blitzender Chrom, saße Motoren-geräusche, strahlende Sonne - es war Morgan-Zeit!  
135 Vertreter dieser Sportwagen-Elite trafen sich am 25./26. Mai in Hamburg und Uetersen. Dort auf dem Militärflugplatz fand ein Stammtreffen statt. Es siegte auf dem 500 Meter langen Kurs Eberhard Urbanus (Sitzig am Rhei).  
Einen Tag später, Hamburger Innenstadt: Alle Morgans starteten zu einer Suchfahrt durch die Stadtleise. Vorher hatten 5.000 präsentierten Gelegenheit, auf die «nahen Blick» zu werfen. Überflüssig zu sagen, daß die Stimmung von Fahrern und Besuchern dem Wetter angelegentlich war. Super! Als Zugabe läßt der «Automarkt - Norddeutscher Motorsport» Bilder sprechen: So war's in Uetersen über Pfingsten...

Fotos: Martin von Schade

## Morgan-Fans treffen sich zu Pfingsten in Hamburg



Ein Fahrzeug für Individualisten: der Morgan-Sportwagen

Mehr als hundert Mitglieder des Morgan-Club Deutschland (MCD) wollen sich zu Pfingsten in Hamburg treffen. Die legendären englischen Sportwagen, die von ihren Fans nur mit Lederkappe und Cabrio-Brille gefahren werden, können am Pfingstsonntag in der Zeit von 9.30 Uhr bis 11 Uhr im Alten Wall neben dem Rathaus besichtigt werden. Anschließend ist eine Suchfahrt durch Hamburg vorgesehen.

Der Morgan wird auch heute noch im englischen Malvern Link nach althergebrachten Fertigungsmethoden gebaut. Dazu gehören vor allem die weitgehende Handarbeit sowie die Verwendung von Holz für den Chassisaufbau und die Bodenbretter.

Die Technik des Wagens hat allerdings mit der Neuzeit Schritt gehalten. So gibt es als Spitzenmodell den Morgan «8 als Einspritzer mit Aggregat von Rover (3500 ccm Hubraum, 195 PS, Spitzengeschwindigkeit 220 km/h).

Die Firma Morgan besteht seit 1910 und baute zunächst dreirädrige Fahrzeuge, die 1936 durch vierrädrige Modelle ergänzt wurden. Heute werden in der «Factory», wie Morgan-Fans sagen, 120 Mitarbeiter beschäftigt, die pro Woche etwa 10 Fahrzeuge produzieren.

Wer den Wagen, der über 50.000 Mark kostet, erwerben will, muß auf Zuteilung warten - in England bis zu sechs Jahren, in Deutschland bis zu zwei Jahren.

Der Morgan steckt voller Merkwürdigkeiten. Vor jeder Ausfahrt muß mittels Fußpumpe die Vorderschnecke, die noch aus der Zeit der Firmengründung stammt, geschmiert werden. Die Federung ist so knochenhart, daß die «Gesichtsbakken hüpfen» und das Verdeck mit üppigen Dichtkeitsolenzellen sorgt bei Regen für Wasserfützen und im Winter für Schnee im Wagen.

Aber ein Morgan ist ohnehin nichts für Leute, die Stromlinien und Perfektion lieben. Morgan-Fahren ist eine Weltanschauung für Individualisten.

Der deutsche Morgan-Club, der seit 1971 existiert, hat rund 250 Mitglieder. Das Pfingsttreffen ist für sie der Höhepunkt des Jahres.

Jürgen Thiele

## Clubnachrichten

Baden-Baden 1986  
von M. Klingler

Der normalerweise in Stuttgart stattfindende Stammtisch der Sektion Süd wurde im Monat Juli in Baden-Baden abgehalten. Dies war - wie die große Resonanz bewies - eine ausgesprochen gute Idee. Hauptanlaß waren natürlich die Vorbereitungen des Pfingsttreffens 1986, welches von unserer Sektion in Deutschlands elegantester Kurstadt durchgeführt wird.

daher traf man sich zunächst auch in Baden-Badens "traumhaft schönem Restaurant" "Molkenkur" bei Restaurantchef Claus Himburg, der auch diesmal seine langjährigen, im "Erbprinzen" erworbenen Erfahrungen unter Beweis stellte. In Claus Himburgs Haus im "Südwestfunktal" wird die Eröffnung des Pfingsttreffens 1986 stattfinden.

Nach ausgiebigen Gesprächen über Programmvorschläge und Organisation des Treffens machte man sich zu einer kleinen Schwarzwaldfahrt auf, die einen Vorgeschmack des Pfingsttreffens in dieser lieblichen Landschaft im Süden Deutschlands bot.

★★★★

### Wechsel im Südwesten von Manfred Klingler

Achtzehn Moggiebesetzungen trafen sich am Morgen des 1. Mai bei Konrad Müller in der Nähe von Heidelberg zu einer zünftigen Südwestfete. Grund war die Verabschiedung von Klaus-Hinrich Schwab als langjährigem Vorsitzenden dieser Sektion und die Übernahme seiner Funktion durch Konrad Müller.

Als Dank für seine fünfjährige Tätigkeit überreichte ihm sein Nachfolger Konrad Müller eine DIN-A 1 große, gerahmte Explosionsgraphik des

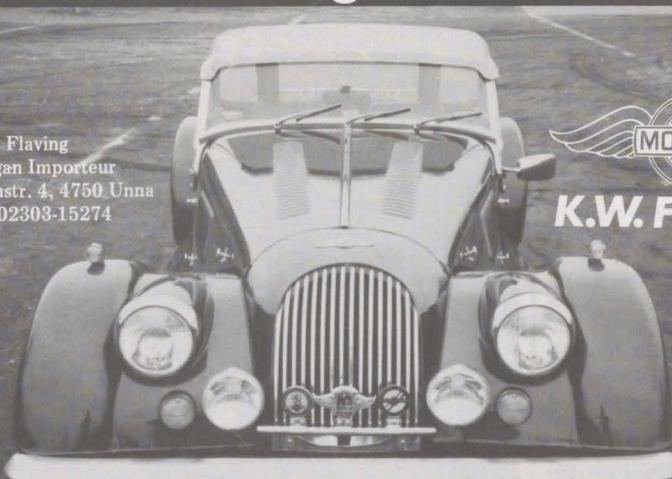
4-Gang Plus 8 Morgan, des Lieblingsfahrzeuges von Klaus-Hinrich Schwab, und als ständige Erinnerung für seine Mitarbeit im Organisationsausschuß für das Pfingsttreffen 86 in Baden-Baden einen Kalender, in dem die Termine aller Vorbereitungsgespräche etc. aufgeführt sind.

Nicht nur durch die zahlreiche Teilnahme der MCD-Mitglieder zeigte sich, wie beliebt Klaus-Hinrich in der Sektion war und ist, sondern auch in den vielen kleinen Aufmerksamkeiten, die ihm zuteil wurden.

In seinen Dank schloß Konrad mit einem großen Blumenstrauß auch Barbara Schwab ein - als kleine Entschädigung für ihre Mithilfe in den vergangenen Jahren und ihr Verständnis für die oft zeitraubenden MCD-Aktivitäten von Klaus-Hinrich.

★★★★

## Unsere Erfahrung für Ihren Morgan.



K.W. Flaving  
Morgan Importeur  
Hochstr. 4, 4750 Unna  
Tel. 02303-15274



K.W. FLAVING

FLAVING



Ausfahrt der Sektion Nord nach Süderlügum

Ein Bericht von Hans-Jürgen Ihde

Nachdem uns Petrus über Pfingsten sehr wohlgesonnen war, klappte es danach mit "Wetterabsprachen" gar nicht mehr so recht. Der Juni war schon fast vorbei als endlich ein Vorschlag für eine gemeinsame Ausfahrt kam. Archie Schäfer und Marlis hatten die Sektion Nord für den 30.6. nach Süderlügum eingeladen.

Trotz einer schlechten Wettervorhersage trafen sich 8 Morganbesetzungen am vereinbarten Treffpunkt zur gemeinsamen Fahrt Richtung Norden. Archie und Marlis empfangen uns auf dem Gelände einer Oldtimerschau, die an diesem Sonntag in Süderlügum stattfand. Ein großer Teil der ausgestellten Fahrzeuge bestand aus landwirtschaftlichen Maschinen und für viele von uns war es sehr interessant einmal zuzuschauen, welche Vorbereitungen erforderlich sind, um einen Lanz Bulldog mit Glühkopfzündung zu starten. Erstaunlich war für mich auch die Tatsache, daß viele der dort gezeigten sehr schönen alten Trakto-

ren noch heute täglich zuverlässig ihren Dienst in den landwirtschaftlichen Betrieben verrichten.

Das Wetter hatte sich im Laufe des Tages immer mehr verbessert und bei strahlend blauem Himmel fuhren wir am Nachmittag zum wunderschönen Haus von Archie und Marlis. Wir wurden von beiden sehr



herzlich bewirbt und der in der Einladung angekündigte "kleine Imbiß" erwies sich als maßlos untertrieben ..

Beim Abschied stellten wir wieder einmal fest, daß die schönen Stunden leider immer viel zu schnell vorbeigehen.

Auf diesem Wege möchte ich Marlis und Archie nochmals recht herzlich für ihre Gastfreundschaft und die ausgezeichnete Bewirtung danken.

★★★



## MOG 85

MOG 85 und Cranmog oder die Reise in ein fernes Land wie aus dem Märchenbilderbuch

MOG England, jedes Jahr wieder ein Zauberwort von großer Anziehungskraft.

Am Mittwoch, dem 26.6.85, machen Sara und Victor sich auf den Weg, leider nur mit einem Fremdfabrikat. Fast schon traditionell zur Einleitung eines Treffens wird einmal mehr ein Michelin-Stern angesteuert und "abgefressen", diesmal der Moulin des Mombreux in Lumbres bei St. Omer, ca. 45 km vor Calais. Am nächsten Tag dann ganz früh mit Townsend.— Thoresen-Fähre in knapp 1 1/4 Std. nach Dover. Das ist zwar etwas länger, aber viel angenehmer als in einem Hovercraft. Kaum haben wir das Festland hinter uns, klart es auf, und als wir in Dover ankommen, scheint warm die Sonne.

Englisches Wetter, wie John Donovan zu sagen pflegt. Es ist - wie übri-

Silverstone

gens die englische Küche auch - viel, viel besser als sein Ruf. Wir fahren an der Südküste entlang nach Rye, einem bezaubernden alten Städtchen, vielen von uns von der Fahrt zu MOG 80 in schönster Erinnerung. Es ist so still am Morgen. Da fällt der Blick auf die Uhr. Kein Wunder: hier gibt es keine Sommerzeit.

Auf schmalen Seitenstraßen fahren wir durch Essex und dann Kent nach Norden durch weitere Städtchen mit uralten, winkligen Fachwerkhäusern, durch Tenterden, Biddenden. Überall an den Häusern blühen in vielfarbiger Pracht Blumen in Blumenkästen und Hängekörben. Prachtvolle Rosen in vielen wunderbaren Farben und in voller Blüte ranken sich an den Häusern empor. Der berühmte englische Rasen bildet den farbigen Kontrast dazu. Diese Bilder werden uns von nun an auf der ganzen Reise begleiten und uns ebenso, wie die englischen Pubs, Inns und Häuser, immer wieder zu

lauten Ausrufen des Entzückens veranlassen.

Carolyn Donovan erwartet uns schon in ihrem und Johns Haus auf dem Lande, auch dies ist ein kleines Paradies mit einem herrlichen Garten auf der Rückseite. Um die Terrasse herum stehen die Rosenstöcke, in vielen und seltenen Farben blühend, mannshoch in einem Meer von Blumen. Schwimmbad, Tennisplatz und Johns ganzer Stolz, der Bottich, ein großer Whirlpool aus Holz, bieten Abwechslung und Entspannung. Magne Schille aus Narvik und Harry Schindler sind bereits eingetroffen. Später kommen noch Angie und Hellmut Wollner und Gerhard Höh, der seit April stolzer Besitzer eines Plus 8 ist, des Ex;Emer-Autos. Alle finden in einem geräumigen ehemaligen Farmhaus, dessen ältester Teil seit ca. 300 Jahren besteht, bequem Platz. Carolyns Kochkunst und Carolyns und Johns Herzlichkeit und Gastfreundschaft können nicht genug gerühmt werden.

Ihr Gästebuch, in das sich schon viele von uns eintragen durften, bezeugt dies. Der Verfasser fühlt sich inspiriert und wird einmal mehr zum Dichter, was er ja schon wiederholt in der Morganpost unter Beweis gestellt hat (I'am a poet and I don't know it). Der nachfolgende Limerick ist das Ergebnis langer Denk- und sprachlicher Detailarbeit, bis er in seiner endgültigen Version, zusammen mit 2 Vorversionen, ins Gästebuch kommt:

"There is a young couple of vitality whose names are Carolyn and John tie.  
When we stay there at time(s) I am always starting to rhyme to praise their overwhelming hospitality."

Das gemeinsame Dinner aus Carolyns rühmenswerter Küche trägt weiter zur Steigerung des allgemeinen Wohlbefindens bei.



## Cranmog Committee



Laurie Povey (Chairman)



Carolyn Donovan (Secretary)



Judy Bell



Simon Heaton (Treasurer)



John Crome (Gymkhana Manager)



Morag Finn



Cécile Povey



Phillip Bell



John Crummie



John Donovan (Concours Manager)

Am Freitag, dem 28.6.85, machen wir uns auf den Weg nach Wansford, dem Ort, an dem MOG 85 stattfinden wird. Tagungsstätte ist das Hotel "The Haycock" ein weitläufiger Bau aus dem frühen 17. Jahrhundert.

Auch hier ein wundervoller kleiner Park, das ganze umgeben von frisch gemähten, weiten Rasenflächen, auf denen sich die Morgans in weitem Rund aufstellen. Am Sonntag sind es geschätzt vielleicht 200 oder mehr

oder auch weniger. Wir haben sie nicht gezählt. Es fällt auf, daß sehr viele Überrollbügel haben.

Das CRANMOG - Komitee ist bereits tief in der Organisationsarbeit. Die markanten Gesichter der Damen und Herren zeigt die Abbildung der Fotoportraits auf S. 4 des Programmheftes, wie hier abgedruckt. Ihnen allen gebührt herzlicher Dank und ehrliche Anerkennung für ein Treffen, das zu den schönsten ge-

hört, die ich je mitmachen durfte, und das für immer im Gedächtnis bleiben wird.

Carolyn meint, es sei zwar nicht alles so mit einem Hang zur Perfektion organisiert, wie bei den deutschen Treffen. "What happens, happens", sagt sie scherzhaft. Aber alles klappt bestens und ohne Probleme. Das Fremdfabrikat wird, wie es sich gehört, auf einem Seitenparkplatz abgestellt. John Crummie hat sodann nichts eiligeres zu tun, als es einzuzäunen (to fence it in). Er treibt an allen vier Ecken der "Blechkiste" (so Johns Definition) lange Eisenstäbe in den Boden und spannt ein rotweißes Band darum. Damit ist unmißverständlich jedem klar, daß dieses Gefährt "off limits" ist. Und es bleibt auch brav dort stehen. Vielleicht wollte er auch verhindern, daß es mit dem daneben stehenden Toilettenwagen verwechselt wurde?

Für die Campingfreunde steht ebenfalls ein weitläufiges Terrain zur Verfügung, die nicht im luxuriösen, aber ziemlich teuren "Haycock Hotel" wohnen und essen wollen. Sie haben alles mitgebracht, was sie zum Leben und für ihren Komfort brauchen. Etwas erschreckend für die deutschen Besucher ist der Bierpreis. Eine Pint of Lager kostet fast 1 Pfund, also fast 4 DM, eine Pint of Guinness gar 130 Pence. Whisky und Champagner sind demgegenüber vergleichsweise preiswert. Am Freitagabend gibt es im Hotel ein gepflegtes Dinner im kleinen Kreis mit ausgezeichneten französischen und italienischen Weinen, nachdem Harry Schindler eingetroffen ist. Er hat es vorgezogen, von Green Tye aus mit dem Rennrad nach Wansford zu fahren, das er in einem trikgigen Gestänge auf dem Heck seines Morgans mitgebracht hat. Sein Rennress erregt allgemeines Aufsehen.



Die Damen des Cranmog-Komitees im Hof des Hotels "The George" (von links nach rechts: Morag Finn, Carolyn Donovan, Cecile Povey)

Warum heißt der Ort Wansford-in in England?

Dazu gibt es eine hübsche Geschichte Hinter dem Hotel fließt ein nicht allzu breiter, verträumter Fluß durch Wiesen und Weiden, gesäumt von Büschen und Bäumen. Eine uralte mittelalterliche Brücke überspannt ihn. An einem heißen Sommertag vor langer Zeit macht ein Bauernbursche weit oben am Fluß Heu.

Von der Anstrengung der Arbeit ermüdet, sinkt er auf einen großen Heuhaufen am Ufer des Flusses und schläft ein, die Heugabel neben sich (Haycock). Er merkt nicht, wie sich der Heuhaufen vom Flußufer löst, und er wie auf einem Floß langsam den Fluß hinunter zu treiben beginnt. Er merkt auch nicht, wie lange er schläft. Als er erwacht, treibt er auf die Brücke zu, von der eben die Rede war. Er sieht oben zwei Gentlemen stehen und ruft zu ihnen hinauf, wo er denn sei. "In Wansford", rufen sie ihm zu. "What Wansford?" fragt er ganz entgeistert. "Well, Wansford-in-England!" antworten sie ihm. Die Pointe ist vieldeutig und vielsagend. Der Verfasser sieht

gespannt den Deutungsversuchen des geeigneten Lesers entgegen.

Aber wir schweifen ab! Das Programm für Samstag sieht drei Alternativen Veranstaltungen vor: Mystery Tour oder Besuch des Burleigh House oder Nene Valley Steam Railway und für alle danach gemeinsam Afternoon Tea im George Hotel, Stamford.

Die Mystery Tour führt in einer langen Morgankolonnen zwei Stunden durch die sanfte mittelenglische Parklandschaft durch alte Dörfer und kleine verträumte Städte, vorbei an manchem uralten Pub oder Inn. Leider ist keine Zeit zum Verweilen. Es muß Anschluß gehalten werden, damit man sich nicht auf den schmalen kurvigen Landsträßchen verliert. Die Pubs und Inns sind in dieser Tageszeit wohl ohnehin geschlossen. Der Tee im George ist ein Erlebnis, ein uraltes, großes, weitläufiges Haus mit Garten und Park. Burleigh House besichtigen Cara und Victor am nächsten Tag. Überwältigend. House ist ein typisch englisches Understatement. Es ist ein Palast mit 240 Räu-

men, wovon nur ein Teil besichtigt werden kann, spätgotisch und in einem ausgedehntem Park gelegen. Sogar einen See gibt es darin, der so angelegt ist, daß er wie ein Fluß aussieht, dessen Strömung der Wind simuliert. Das Haus ist überreich mit Kunstschätzen aller Stile und Epochen ausgestattet. Die Gemaldesammlung ist von einem künstlerischem Reichtum, um den es manches Museum von Weltgeltung beneiden muß. Es gibt Tizians, Rubens, Breughels, Caravaggios und vor allem uns bisher unbekannte italienische Meister der Renaissance, des Barock und des Rokoko. Königinnen und Könige, Thronfolgerinnen und Thronfolger haben hier als Gäste logiert und sind aus einer riesigen gotischen Küche mehr als fürstlich bewirtet worden.

Über die Fahrt mit der Dampfeisenbahn kann leider nicht berichtet werden.

Auf einer weitläufigen Rasenfläche vor Burleigh House findet gerade ein Treffen historischer englischer Dampfmobile, -traktoren, Dampfkarsüssells und entsprechender Modelle statt. Alle in betriebsfähigen Zustand. Welch ein Kontrast zu den etwas schnelleren und schnittigeren Morgans!



Kathy und Werner Hoffmann beim Square Dance

Am Abend ist Square Dance im Hotel. Alles macht begeistert mit und hüpfst stundenlang nach den Kommandos des Tanzmeisters, der allerdings die Schrittfolgen in so schnellem Englisch gibt, daß die deutschen Teilnehmer nicht immer folgen können. Helmut Wollner ist zu diesem Wettbewerb in der kurzen Krachledernen angetreten.



Concours d' Elegance

Am Sonntag ist dann der Höhepunkt erreicht. Aus allen Richtungen treffen immer noch mehr Morgans ein.

Die Gymkhana fordert höchste Geschicklichkeit. Gerhard Höh erreicht einen ehrenvollen 18. Platz, den letzten. Auch er wird geehrt: "Last, but not least" steht auf einer plakatgroßen Urkunde.

Die Teilnehmer am Concours haben sich in langer Reihe aufgestellt. Die Prüfer sind streng und unerbittlich. Helmut Wollners Gesicht wird immer länger. Seine Nerven flattern, sein Herz klopft. Er denkt ans Aufgeben und muß aufgemuntert werden durchzuhalten. Ein erlösender gewaltiger Schrei entringt sich seiner Brust, und tosender Beifall ertönt, als sein Achter (fast) alles gewinnt, was es zu gewinnen gibt. Es wird in Uwe Schoons Ohren klingen die Fanfaren des Triumpfmarsches aus Aida. Den allerersten Preis gewinnt zwar der rote Achter WOR 8, den ersten M-WH 2800.

Er gewinnt auch People's Choice, den Preis für den Wagen, den jeder vom Treffen am liebsten mit nach Hause nehmen würde. Das ist sicher der Wertvollste. Angie, Hellmut und Gerhard bekommen den Preis für die weiteste Anreise. Magne Schille aus Norwegen hat seinen Vierer von Narvik nach Osko, das sind 1700 km, mit dem Schiff geschickt, ist

mal im größeren Kreis, nachdem die meisten Morgancrews bereits nach der Siegerehrung die Heimfahrt angetreten haben. Das ganze Organisationskomitee nimmt teil, Kathi Hoffmann und ihr Mann, Angie und Hellmut, Magne, Gerhard, Victor und Cara u.a. Angies und Hellmuts Pokale werden gebührend begossen.

Die Stimmung steigt von Stunde zu Stunde. Die bereits weithin bekannten Limericks sorgen für schallendes Gelächter, ein Witz jagte den anderen, eine Pointe die andere. Es sind endlich wieder einmal richtige Sternstunden. Ein Kellner will in der allgemeinen Ausgelassenheit und Heiterkeit nicht zurückstehen, ein schwächlicher, hochaufgeschossener, bebrillter Jüngling, der eher aussieht wie ein verschüchterter Intellektueller. Blitzschnell greift er zur Feder und bringt ein Spottgedicht von ergreifender literarischer Schlichtheit und Ausdruckskraft zu Papier, das dem Unterzeichner zum Vorlesen gereicht wird. Die Begeisterung kennt keine Grenzen:

"This afternoon I saw 24 cars  
where the owners had all come  
from Mars



Helmut Wollner vor dem siegreichen +8

They said "we are Morgans  
with extra large organs  
and our women wear extra large  
bras.

gezeichnet: Anon"

Ein Limerick, der in die Morgangeschichte eingehen wird, gibt er doch in klassisch reiner Form und dramatischer Kürze den Eindruck wieder, den die Morganhorde nicht nur auf dieses bisher unerkannte Dichtergenie, sondern auch auf seine Kolleginnen und Kollegen, die Locals (lokale Barbesucher) und die übrigen englischen Gäste im Hause gemacht haben muß. Der Verfasser wird auf Tischrunde aufgefordert, ihn als Souvenir ins Deutsche zu übertragen und niederzuschreiben. So wechselt ein Zettel mit folgendem Text den Besitzer. Die Übertragung ist so frei, wie nötig und so werkgetreu wie möglich:

"Heut Nachmittag, da war's  
da sah ich ca. 24 cars.  
Die Eigner kamen alle vom Mars  
Sie sagten, wir sind alle Morgane(n)  
mit extra großen Organen  
und unsere Weiber (Damen)  
tragen extra große BH's

Auch diese deutsche Version wird natürlich vor der Übergabe verlesen und zu Protokoll genommen.



John Donovan als Weinkellner beim Abschiedessen

Die Siegesfeier geht weiter und nimmt, was die Trinkgewohnheiten und die Vielfalt der Getränke angeht, immer mehr leicht orgiastische Formen an. Ehe sich alles im Dunkel der Nacht und den Nebeln des Alkoholdunstes verliert, schnell noch ein letztes Gedicht mit einer Vorgeschichte vom Concours. Ein Jurymitglied, ein in England lebender Aussie, hat an Hellmuts Concours-Morgan derart an den Türen gewackelt, um den Zustand des Holzes und der Scharniere (hinges) zu prüfen, daß sich zwar die Türen nicht bewegen, aber das ganze Auto heftig zu wackeln anfängt. Es ist beängstigend. Ferner äußert er in nicht gerade besonders objektiver Manier, bei solchem Licht – strahlend scheint die Sonne – seien die Concoursobjekte mit hellen Farben im Vorteil. Da könne man Lackmängel- und -fehler nicht so leicht erkennen wie bei dunkelfarbigen.

Den Einwand des Unterzeichners, Hellmuts Wagen sei eben ziemlich neu und makellos lackiert, scheint er zu ignorieren. Der Spott des Gedichts trifft ihn nicht sichtlich, vielmehr lacht er schallend und beteiligt sich am allgemeinen Freudegeheul. Autoren des nachfolgenden Doppellimericks sind Gerhard Höh und Victor:

"There was a Morgan so white  
Too white for the judges delight  
With the sun that was shining so bright.  
He found it hard to decide  
But could not break Hellmuts pride  
Fortunately started the rain  
and gone was the pain.  
The door hinges' play  
Could not really delay  
That the prize went with Hellmut  
away".

Davon gibt es noch keine deutsche Übersetzung, da die geistigen Kräfte der Verfasser dazu nicht mehr ausreichen, die sich mit dem vorstehenden Elaborat total verausgabte ha-

ben. Der geneigte Leser ist aufgefordert, eine für die nächste Morganpost zu liefern. Das Autorenteam wird beim nächsten Treffen, also voraussichtlich im Herbst, die beste Übertragung mit einer Flasche Champagner honorieren.

Am Montagmorgen soll um 8.30 Uhr örtlicher Zeit die Abfahrt nach Silverstone stattfinden. Der Zustand derjenigen, die an der Siegesfeier, z.BT. bis in die frühen Morgenstunden, teilgenommen haben, ist erstaunlich gut. Einige haben es für gänzlich überflüssig gehalten, überhaupt das Bett aufzusuchen. Die Landluft und das gute englische Klima machen es möglich. Start ist dann um 11.30 Uhr. In Silverstone wird zunächst ein hübsches Pub aufgesucht. Nach einem Mittagsimbiss und gestärkt durch ein pint of beer, geht es auf die Rennstrecke.



Victor Swietochowski im Wagen von Gerhard Höh in Silverstone

Es ist ein verkürzter Rundkurs mit der Zielgeraden einer schnellen Rechtskurve, einer leichten und noch schnelleren Linkskurve, einer scharfen Rechtskurve, der langen Gegengeraden und einer sehr eng werdenden Rechtskurve, wieder in die Zielgerade. Es scheint zunächst etwas langweilig, erweist sich dann aber als stellenweise gar nicht so leicht und sogar etwas tückisch. Ein Driver im +8 seines Freundes muß dies leidvoll erfahren. Er läßt auf

der Gegengeraden wohl zu lang das Gas stehen, dreht sich im Scheitelpunkt der engen Rechtskurve und knallt mit ziemlicher Wucht am Kurvenende in die äußere Leitplanke. Es war ein schöner Achter: in anthrazitmetallic mit rotem Leder. Er sieht danach bei weitem nicht mehr so gut aus und sehr nach Totalschaden. Dem Unglücksraben von Fahrer ist Gott-sei-Dank nichts passiert, wie zu hören ist. Nach über 10-monatiger Abstinenz kann der Verfasser endlich wieder einmal einen Morgan steuern. Nach einigen Runden der Eingewöhnung gelingt es ihm dann leidlich und zu seiner Zufriedenheit, Gerhards Achter um den Kurs zu bewegen.

Vielen Dank Gerhard!

Der Testday in Silverstone endet am Montag, dem 1.7.85, um 17.00 Uhr und damit endgültig MOG 85. Cara und Victor dürfen noch einen Tag wohlverdienter Erholung in Hopland House verbringen. Der letzte Ausklang für Carolyn, John, Magne, Cara und Victor ist dann noch am Dienstag Abend das Dinner im Chinarestaurant in Bishop's Stortford, das beste chinesische Essen westlich von Hong Kong, nach Meinung des Verfassers, und das in einer mittelenglischen Kleinstadt mit ca. 30 000 Einwohnern!

Am Mittwoch beim Abschied zerdrücken die Damen verschämt einige Tränen, die Herzen der Männer ergreifen ein wenig Wehmut und die Erkenntnis, die ja schon fast eine Binsenweisheit ist, daß die schönen und glücklichen Augenblicke, happy moments, wie die Engländer in ihrer unnachahmlichen Art des understatement sagen würden, immer viel zu schnell vergehen.

Wunderbar, ja!

Mit diesen beiden deutschen Worten bricht Philipp Bell in Gegenwart der deutschen Cranmoggers ständig in Begeisterung aus. Du hast recht Mr. Wunderbar, wie wir ihn schließlich genannt haben. Wunderbar wird das geflügelte Wort der ganzen

deutschsprechenden Truppe.

Schließlich traut sich keiner mehr, es zu benutzen, weil alle dabei in ein allgemeines Gelächter ausbrechen. Jetzt aus der Distanz sagt es sich wieder leicht.

Ja, es war wunderbar!

So ganz nebenbei wird noch eine neue Sektion geboren: überregional und nicht auf MSCC, MCD und Cranmog beschränkt. Wir haben ihr den schlichten Namen "Fullmog" gegeben. Jeder kann leicht Mitglied werden, ohne Paten, Aufnahmezeremonie und dergleichen.

Und wieder wird hiermit ein Wettbewerb ausgeschrieben:

Entwurf des schönsten Badge für Fullmog.

Was für "Unmöglich" recht ist, kann

für "Fullmog" nur, aber nicht billig sein. Der beste Entwurf wird also prämiert, diesmal mit einer Magnumflasche Champagner, weil die Hemmschwelle sicher schwerer zu überwinden sein wird als bei der Übersetzung des Doppelmericks. Also beim Herbsttreffen!

Der Verfasser möchte den geneigten Leser auf diese und andere Weise, wie zuvor schon geschehen, zur Mitarbeit anregen, damit es nie wieder nur eine Notausgabe der Morganpost geben wird. Und warum sollten die Morganisten nur für ihr fahrerisches Können und nicht auch für ihre geistigen und künstlerisch schöpferischen Leistungen Anreize und Preise bekommen?

Cara und Victor von Swietochowski



**Moggies mögen Metropolen**  
Paris – Melbourne – Brüssel – Bonn

**BONN-MOT im August 1985**  
von Peter Ohlow.

Ta Ta Ta Taa, Ta Ta, Ta, Taa Ta. Große Begrüßung der Moggies am Beueler Bahnhöfchen mit Königs-Sekt. Danke Günther! Nur gut, daß die Gleise rechtzeitig hochgenommen wurden, sonst hätte der Power-Drum der 80er das besorgen müssen.

2, 8, 4, 1, 2 (2? – schon wieder 'ne Nummer?) – und schon war auf einer Länge von ca. 1,5 km Moggi-Blech auf der Straße. War das wieder ein Bild! Dies war, ausgenommen die offiziellen Pfingst- und Herbsttreffen, einer der längsten britischen Blechwürmer auf good old Germany's Wegen. 27 Mogs plus einige

Fremdfabrikate bester britischer Craftmanship gurkten, rollten, fuhren, zwängten sich hinein in das mittelalterliche Städtchen Blankenburg. Frage: Wie alt ist die Stadt? Einer log: 700 Jahre gegen 134 cm Scheinwerferstand, was auch nicht richtig war. Die Teams schenkten sich nichts: getäuscht, gelogen, Halbwahrheiten hinter vorgehaltener Hand; einfach herrlich diese Fragen und ihre mannigfaltigen Antwortmöglichkeiten:

"Wie heißt Peter Morgan mit Vornamen? Boris!"

Sonne am Himmel und das lang erwartete schäumende Pils im Haus Sonnenschein waren ein netter erster Break. Viele neue Gesichter. Wer iss'n dat met dem schwatze MG-Moggi?

Dann weiter durch die Täler des Siebengebirges entlang der Brohl. Weiter, weiter bis zum Saum des

Westerwaldes ins "Haus Neuglück". Wie habt Ihr das schöne Plätzchen denn gefunden? Mit dem Moggi!

Ein Haus aus Holz, Stein und Glas, außen Fachwerk rot mit weiß, innen ein Mini-Balthasar-Neumann-Treppenhaus, das in die oberen Speisesäle führte. Essen wie erwartet, gut und reichlich. Mit vollem Bauch ging's in den Wald. Hier, wo des Jägers Büchse knallt, hier soll es sein, 60 m Slalom – klein, aber fein! Jeder geht hin und denkt, hier mach ich's, strengt an das Hirn, bemüht den Witz, das alles endet mit der Mütz'. Blind wurde gefahren, nur der Zuruf des Copiloten lenkte den Lenker (Nun fahr' doch! Ich fahr' doch! Nee, Du stehst! Wieso?) Durch Pylone, Busch und Baum, in's Ziel – aus der Traum!

Zeiten zwischen einer und vier Minuten zeugten von einem sehr selek-

tiven Kurs. Beschleunigen, Vollbremsung: Mist, Pylone berührt. Trost bei Kaffee und Kuchen im "Neuglück", wie bei Muttern, prima! Die nächste Aufgabe war ein solche s Geheimnis, daß selbst die Veranstalter auf Befragen nur verlegen lachten. Am Fuße des Petersbergs, dort, wo Parteichefs ihre geschenkten Fremdfabrikate zersägen, wurden die bunten Moggitopper im grünen Wald verteilt. Schönes Bild!

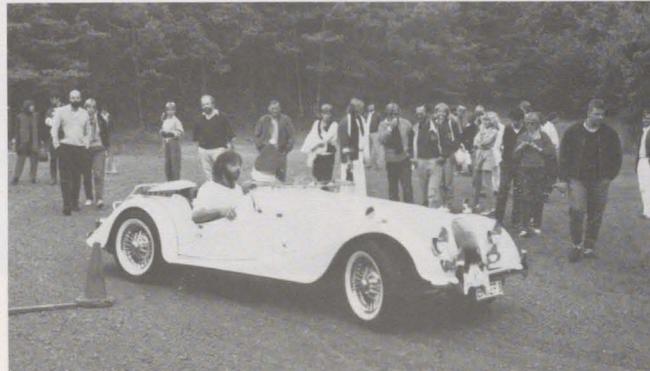
"Gehe die Straße ca. 300 m hinauf, Du wirst schon sehen, was los ist!" Enrico und Ralf warteten am Eingang einer tiefen dunklen Höhle. "Folge den Lichtern, am Ziel gibt's Schampus, dann kehre schnell zurück!"

Die Augen akkomodieren langsam. Schnell und suchend der Schritt auf dem glitschigen Boden. Da, ein Licht nur leuchtend, nicht beleuchtend. Tasten, lauschen, wieder ein Licht. Weiter, weiter, die Zeit läuft. Ich auch? Aua ..., ach - eine schwere Schatztruhe steht im Wege. Jetzt bin ich schon mindestens 70 m tief im Berg. Da, endlich viele Lichter, deren Schein nicht die Decke der Höhle erreicht. Hastiger Griff nach der Flasche und wieder los. Haaaah!! Ein grauenhafter Schrei - ein Gespenst im dunklen Dunkel. Ein Blitz blendet den Blick. Und wieder laufen und glitschen, fast fallen. Auch hier gab's Gute und Schlechte, die am Beueler Bahnhöfchen auf die Auswertung der Listen warteten. Überall wurde erlöst gelacht, weil die Aufgaben überstanden waren. Inzwischen werteten die Gäste des Beueler Bahnhöfchens die Automobile des 'Concours d'Elegance'. Sieger mit weitem Abstand: der weiße 8er von Enrico Gertzen.

Als nun alles auf der Terrasse schön gemütlich beisammen saß, begann Hartmut mit der Siegerehrung. Die Preise waren von Hartmut und Dagmar mühelos selbst gefertigt - einfach, schön und teuer. Sie werden jeden Moggi überleben!



Geschicklichkeitsprüfung.



Enrico Gerzen.



Ruppi und Stefan Wagner.

Es siegten:

- Raley: 1. Peter u. Ohlow u. Eva  
2. Anne Viethen u. Heinz  
3. Barbara Aengenheyster und Christian Urbanus  
4. Manfred Portzig + Doris  
5. Karl Schucht und Sohn
- Slalom: 1. Hubertus Wolf u. Edith  
2. Stefan Wagner u. Rupi Wagner (Deadly Brothers)  
3. Mathias Kreyes + Christa  
4. Manfred Portzig + Doris  
5. Peter Ohlow und Eva

Concour d' Elegance:

1. Enrico Gertzen mit weißem +8 43 points  
2. Hubertus Wolf trotz sehr vieler silberner Linien mit schwarzem +8 16 points  
3. Günther König mit Heimvorteil, +8 14 points
- UN-MOG-LICH-Cup ging an Ebbi Urbanus

PS. Zu danken für diesen schönen Tag in unserem Leben haben wir: den Damen Roswitha Gertzen, Dagmar Gremke, den Herren Hartmut "Prälat" Scholz, Enrico Gertzen und ihren Freunden, die lieb, listig, verschroben, geheimnisvoll, nicht zu lang - nicht zu kurz, mehr vom Sein als vom Haben, nicht für jeden, eher für alle, mehr blau-geblümt als schwarz-weiß kariert, lecker und locker alles erdacht und gemacht haben. Es ist schön mit Euch in einem Club zu sein! Euer Peter Ohlow-Pommern



Ruppi und Christian leicht vom Wege abgekommen.



v.l. Enrico und Roswitha Gerzen, Dagmar Gremke und Hartmut Scholz.

Gerhard Kiessling.



# The First National German Highland Games



27./28. April  
an den Saarburger Schanzen  
von Michael Rost

Ruppi Wagner, kurioserweise zur Zeit Morganlos, er harrt seinen bestellten Einspritzers, Lieferung in den nächstnächsten Monaten, hatte gerufen zu den ersten deutschen Hochlandspielen, zum edlen Wettstreit zwischen Morganauten und MG-Drivers im Freizeitpark Ferienzentrum Warsberg in Saarburg. Gegen 14 Uhr trudelten so nach und nach die Teilnehmer ein, die trotz widriger, hochlandgemäßer Wetterverhältnisse sich dem Wettkampf stellen wollten. Die MG-Drivers waren zwar zahlenmäßig wesentlich stärker vertreten, doch das tat dem Kampfgeist der Morganauten keinen Abbruch. Nachdem alle Teilnehmer eingetroffen, die Quartiere verteilt, die Mannschaften aufgeteilt und der Begrü-

Die leider nicht siegreiche Mannschaft der MORGANAUTEN nach dem Fußballspiel v.l.n.r.: Stefan Wagner, Peter Ohlow, Rainer Eltgen, ?, Ruprecht Wagner, Hartmut "Saufkuh" Scholz, Tom, Michael Rost als Schiedsrichter, am Boden: Victor von Swietochowski, Manfred Portzig.

sungsschluck verdaut war, wurde – nach einsetzendem Regen – zum ersten Wettkampf, dem Fußball, geschritten. Trotz intensiven körperlichen Einsatzes mit Händen und Füßen mußten sich die Morganauten gegen die durchschnittlich jüngere Mannschaft der MG-Drivers mit 5 : 1 geschlagen geben (zum Glück ging das Spiel nur 2 x 15 Minuten und wurde vom völlig fußballunerfahrenen, dafür aber umso parteilicheren Schiedsrichter Michael getrötet, sonst wäre das Ergebnis sicherlich noch katastrophaler ausgefallen). Nach kurzem Aufwärmen (innerlich und äußerlich) ging es zur zweiten Runde mit Minigolf – jeder Teilnehmer hatte ein Loch! zu bewältigen – wobei unsere Damen die Nase ganz weit vorn hatten, so daß

wir kräftig aufholen konnten. Da sich keine Wetterbesserung abzeichnete, folgte als Inside-Intermezzo ein Schnellzeichnen-Rate-Wettbewerb im Sinne der "Saarburger (Montags-) Maler" mit unentschiedenem Ausgang, bei dem sich Stefan Wagner mit besonders phantasievollen Wortkreationen hervortat. Zum Stechen wurde ein nasses Eierlaufen durchgeführt: Aufstellung vor dem Swimmingpool – Ausziehen bis auf – na ja, es durfte wegen der wenig einladenden Temperaturen eine Badehose anbehalten werden und ... ätsch, es ging nur durchs Planschbecken; Stefan Wagner wurde Zweiter, der MG-Vertreter nur Vortzter.

Zum Warmwerden anschließend Plattform-Tennis und -parallel dazu für die weniger Wasserfesten - Tischtennis in der Halle; beide Disziplinen gingen an die MG-Drivers. Den vorläufigen Höhepunkt stellte für diesen Nachmittag der Kurbelwellenweitwurf – mittels einer ca. 20 kg schweren Schiffskurbelwelle galt es eine Distanz von etwa 25 m in Etappen zu überwinden – und der Schwungscheibendiskuswurf dar.

Aus beiden Disziplinen gingen die Morganauten dank servolosen Lenktrainings als klare Sieger hervor.

Nach erneuter Aufwärm- und Trockenpause gings dann gemeinsam mit dem Bus hinunter nach Saarburg zum Winzer Appel, der uns seine Weine wortreich vorstellte und prüfen ließ, dazu gab's auch ein lecker Essen für die inzwischen hungrigen Mägen. Den Höhepunkt des Abends bildete die verdeckte Weinprobe: sieben zu verkostende Weine sollten den entsprechenden Flaschen zugeordnet werden – vom nicht mehr näher zu bezeichnenden '74er (das Etikett hatte sich im Laufe der Jahre in Wohlgefallen aufgelöst) bis zum '83er Saarburger Rausch Spätzle.

Mit heißen Köpfen und Unterstützung unserer Winzertochter Marlies Eltgen aus Eltville (demnächst MSD-Mitglied) wurde ein Unentschieden errungen. Zurück auf dem Warsberg überraschte uns schließlich noch Eisbildung auf unseren Moggies.

Am folgenden Morgen bot das Wetter nochmals die letzten Kräfte auf: schwarzdräuende Wolken, kurzfristig von Himmelsblau und Sonnenschein vertrieben, gefolgt von Hagel- und Schneeschauern. Doch da die Un-Mog-lichen über eine Direktverbindung zu Petrus verfügen, lautstark demonstriert durch Peter Ohlow und Hartmut "Saufkuh" Scholz, die unverdrossen das Lied "... lieber Gott, laß die Sonne

wieder scheinen" anstimmten, konnte nach dem ausgiebigen Frühstück in der heimeligen "Treffpunkt"-Gaststätte bei inzwischen wieder trockenem Wetter der Abschlußwettkampf – der Parallelsalom mit Staffel l a u f – gestartet werden: Vom Zielpunkt im Le Mans Start mit dem Staffelholz in der Hand zum Gerät, starten, eine Reihe von Pylonen schleifenartig umfahren, das Staffelholz am Zielpunkt an den nächsten abgeben u.s.w. Nach vier Durchgängen, jeder wollte und sollte mal fahren, auch unsere beim Minigolf so erfolgreichen Damen – immer noch Gleichstand. Die Entscheidung fiel dann zwar knapp, aber eindeutig beim abschließenden Rückwärtsdurchgang durch ein grandioses Finish Peter Ohlow's – damit das Gesamtergebnis Morganauten gegen MG-Drivers 10 : 9 !

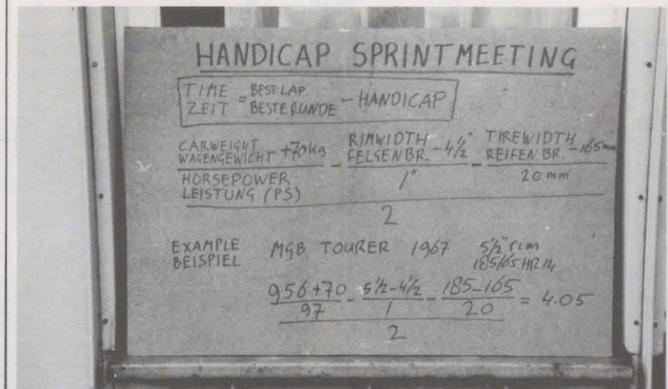
Nun gings wieder hinunter nach Saarburg, wo auf dem abgesperrten Marktplatz schon der Bürgermeister zusammen mit einer Menschenmenge unser harrte. Nach dem Aufstellen aller Wagen Begrüßung durch diesen und was sonst noch so nette Worte gewechselt werden. Unser Mannschaftsführer Manfred Portzig nahm den Wanderpokal als Vertreter der siegreichen Morganauten für die

First National German Highland Games und damit gleichzeitig die Verpflichtung entgegen, die Second National German Highland Games für den 26./27. April 86 (Termin schon vormerken !!!) in Erfstadt auszurichten.

Gemeinsam wurde an die MG-Drivers unter lauten Jagdhorn-Halali an deren ältestes teilnehmendes Mitglied, der MG-TD von Tom, eine Schlafplane mit den Initialen MG überreicht.

Der Pokal der Un-Mog-lichen wurde mit großer Mehrheit Stefan Wagner zugesprochen, den seltsame Zufälle beim Schnellzeichnen-Raten trotz vieler wortreicher Wendungen gerade den Begriff nicht errieten ließen, der ihn beim Slalom nach anderen Widerwärtigkeiten (Schlüssel nicht gefunden, Staffelholz verloren) erteilte: Bezinmangel !

Den gemütlichen Ausklang bildete ein zwangloses langes gemeinsames Essen im Schloßburg Restaurant hoch über Saarburg, währenddessen Stefan einstimmig per Urkunde das Anrecht auf Mitgliedschaft im MCD verliehen wurde, auch um die Verleihung des Pokals der Un-MOG-lichen zu rechtfertigen (zugebe-



nermaßen am Rande der Legalität, doch wir haben berechtigten Grund zu der Annahme, daß Stefan das in ihn gesetzte Vertrauen nicht missbrauchen wird), bevor die Teilnehmer wieder nach Hause strebten.

Alles in allem ein schönes Treffen, die First National German Highland Games, in würdiger Umgebung mit typischem Highland-Wetter: Von Sonnenschein über Regen- und Hagelschauer war alles vertreten. Ich glaube, alle Teilnehmer haben dieses Wochenende genossen und werden mit Begeisterung auch an den Second National German Highland Games teilnehmen wollen. Nochmals ein herzliches Dankeschön an unseren Initiator und Veranstalter Ruprecht Wagner.

Teilnehmer für die Morganauten: Anne Vieten, leider ohne ihren Flat-Rad, den noch einige Mücken in der Elektrik plagten (wer hilft ihr, da mal Klarschiff zu machen?) Enrico und Roswitha Gertzen mit ihrem schönen weißen Achter, er ließ sogar auch mal das Dach runter. Hartmut Scholz und Dagmar mit ihrem goldverbrämten braunem Achter, natürlich offen Joachim und Evi Rausch, die sich jedoch nur zu einer Stippvisite aufraffen konnten Manfred und Doris Portzig, ebenfalls offen, jedoch von manchen Hinterachsgeräuschen geplagt Michael Rost und Christine, trotz fürchterlichen Hexenschusses offen dabei Peter Ohlow als einziger standesgemäß im Brookland Rainer und Marlies Eltgen aus Eltville als neue Mitglieder im grünen Achter Ruprecht Wagner, neben Victor Morganlos, dafür durfte er den MG A seines Bruders fahren. Stefan Wagner und Kerstin im neuen Achter, den er von den Eltern des leider im Herbst tödlich verunglückten Dieter Kerstan übernommen hatte. Sigi Jendrischowski und Uschi im grünen Achter teils-teils Victor von Swietochowski und Uschi, ebenfalls z.Z. Morganlos mit "Wasserbüffel" Inka. Michael Rost

## VORANKÜNDIGUNG zu den 2nd Internationalen Highland Games

Als Gewinner des Wanderpokals ist die Sektion unMOglich verpflichtet, die nächste Veranstaltung durchzuführen.

Da ich erst im Vorplanstadium bin, hier zunächst die ersten Fakten:

– Durchführung des Mannschaftswettkampfes im Rahmen der 2nd IHG

UnMOglich gegen MG-Club Deutschland

– Datum: 26./27. April 1986

– Veranstaltungsort: voraussichtlich Ertstadt bei Kö...

– Teilnehmer: Alle MG-Fahrer, alle unMOglichen.

Mitglieder anderer Morgan-Sektionen sind willkommen, wenn das o.g. Teilnehmerfeld zu klein ist.

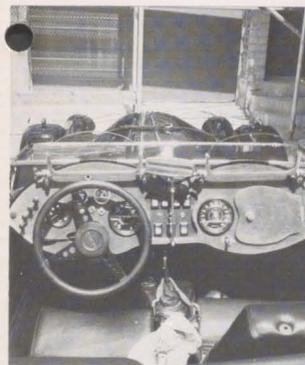
– Voraussichtliches Programm: Rock'n Roll-Turnier. Kirschkerne-Weitspucken Kaviar/Wettessen Dauerbaden in rotem Champus Sahnebeutel-Weitwurf Benzintank-Leertrinken Slalom auf dem Reserverad oder ähnliches

– Weitere Informationen in der nächsten Morgan-Post!

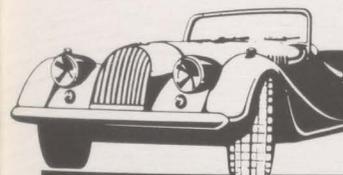
Manfred Portzig



Morgan mit Surfbrett-Halter.



Moggi, MG oder einfach nur häßlich?



## Verkäufe

Verkaufe Stoffverdeck Morgan Plus 8, Heckscheibe mit Reißverschluß, Farbe dunkelblau, rot abgesetzt, Telefon 05731/27055. Mike Kröger

We have

the right key

for Your *Morgan*



**Merz & Pabst**  
AUTOMOBILE

Parkhaus Alex  
Alexanderstraße 46  
7000 STUTTGART 1  
Telefon (0711) 233111  
Telex 07-21905

