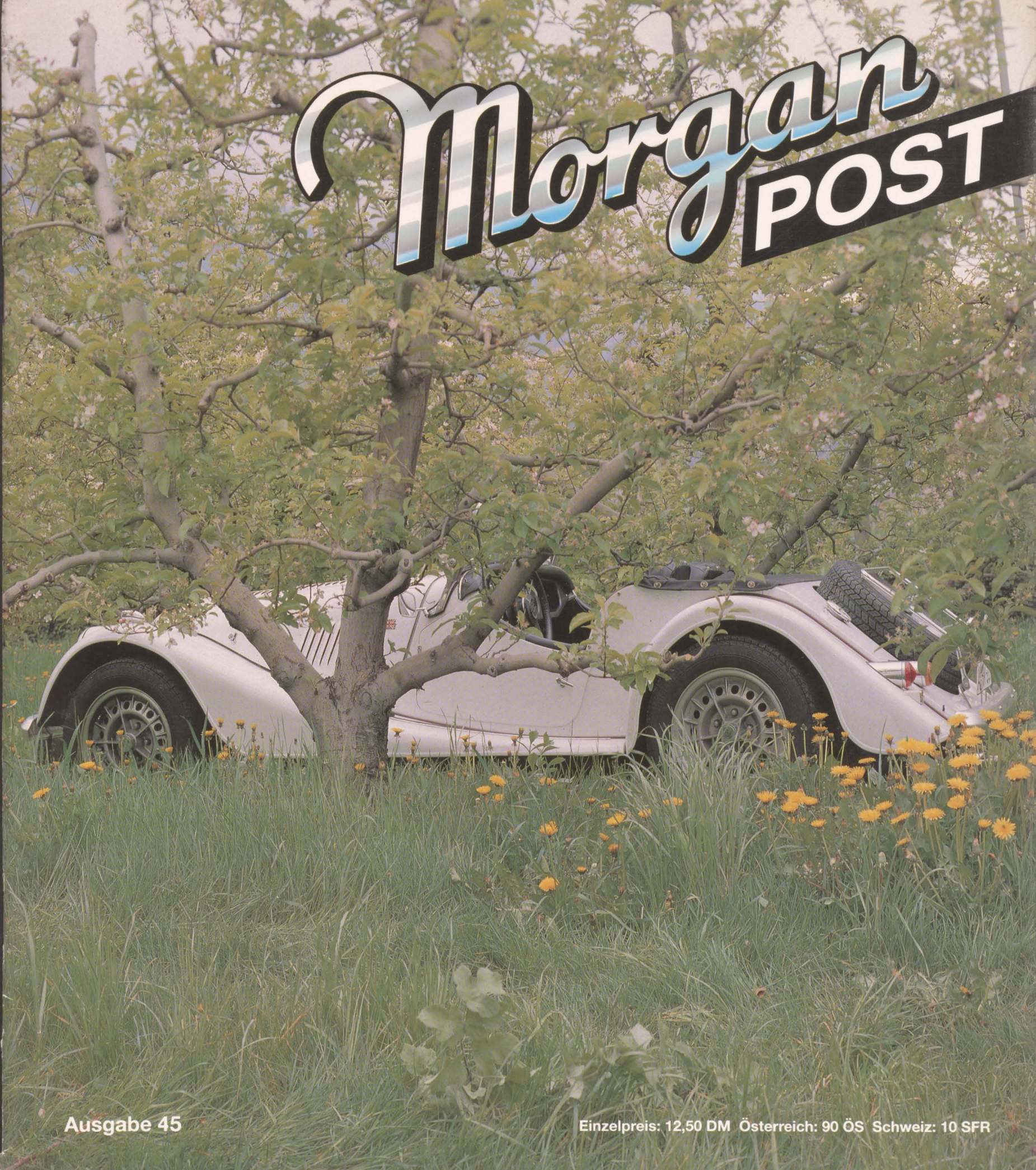


Morgan POST



Ausgabe 45

Einzelpreis: 12,50 DM Österreich: 90 ÖS Schweiz: 10 SFR

INHALT

Leitartikel 3

1. MORGAN IN DEUTSCHEN LANDE

- Sektion Nord 5
- Sektion unMOglich 6
- Sektion Berlin 6
- Sektion Mitte 6

2. HIGHLIGHTS

- Nachtstalom Bengender Heide 7

3. FÜR SIE GELESEN: PRESSESPIEGEL

- Unvergleichliches Fossil 8
- Katalog '90 11
- Die Ur-Sache 12

4. MORGAN NEWS

- Bleifrei und Morgan 14
- "Exklusivinterview" 15
- Questions to Charles Morgan 17

5. MORGAN UNTERWEGS

- Le Sprint Final 19
- Nie wieder Morgan 22
- TI-RA-SI-MU für den Moni 24

6. LESER HABEN DAS WORT

- Nachtrag zu Morgan und Motorsport (Ausgabe 43) 25
- Lieber Herr Müller 25
- Ein Weg zur klassenlosen Gesellschaft 25

7. TUTTI FRUTTI

- Internationale Veranstaltungen 26
- Adressen ausländischer Clubs 26
- MORGAN in den US? 27
- 20 Jahre Morgan 28
- Tonie Toedlich's Tonfall 28
- Impressum 30

Titelbild: M.Klingler/München
Reprotechnik: Baron Erwin Klinzner/München

Liebe Morgan-Freunde,

in diesem Jahr besteht der Morgan-Club-Deutschland zwanzig Jahre. Ein guter Grund, so meine ich, um Rückblick auf diese vergangene Zeit zu halten.

Von sechs Roadster-Enthusiasten 1970 in Frankreich gegründet, entwickelte sich der Club zu einem Mitgliederstand von 340 Morgan Fahrern. Seit der Gründung des MCD mußten immer wieder administrative Hürden überwunden werden, die vor allem durch das deutsche Vereinsrecht verursacht wurden. So wurde beispielsweise in diesen zwanzig Jahren fünfmal die Satzung geändert, kaum ein Jahr verging ohne Wechsel im Vorstand des MCD.

Relativ konstant blieb die Besetzung der Stelle des Clubvorsitzenden, im internen Sprachgebrauch als "Präsident" bezeichnet: Gründungsvorsitzender Pius Kuhlmann übte diese Tätigkeit bis 1976, sein Nachfolger, der heutige Ehrenvorsitzende Hans Jürgen Bell, war bis 1989 dreizehn Jahre erfolgreicher MCD-Präsident.

Die finanzielle Situation des MCD, die mit einer Gründungssumme von DM 100,- sehr bescheiden begann, stellt sich mit einem heute doch sehr beachtlichen Clubvermögen als eindrucksvolle Vereinsleistung dar. Andererseits erreichten aber auch die derzeitigen jährlichen Mitgliedsbeiträge, mit DM 120,- und der Aufnahmegebühr von DM 200,-, eine beachtliche Höhe, stellt man sie jenen Beiträgen des Jahres 1975 gegenüber, die damals nur DM 50,- betragen. Schon immer gab es Probleme und Unstimmigkeiten über die Art und Höhe der Finanzierungen der Aktivitäten des Clublebens. Die Finanzen selbst wurden erst konsolidiert, nachdem Gunter Götze 1982 die Tätigkeit des Schatzmeisters übernommen hatte und eine gegenüberstellende Ein- und Ausgabenpolitik des Clubs einführte.

Von Anfang an bestimmten Treffen das Clubleben. Dies waren jedoch kleinere, häufig regionale Treffen. Das erste

gemeinsame MCD Treffen wurde übrigens 1973 in Bad Dürkheim mit zwanzig Teilnehmern druchgeführt und endete mit dem Vorsatz, künftig regelmäßig derartige Meetings zu organisieren. Es dauerte danach dann noch zwei Jahre, bis 1975 das erste Pfingsttreffen in Berlin stattfand, an welchem doch beachtliche 74 Personen - darunter auch Mr. und Mrs. Morgan - teilnahmen. Anlässlich dieses ersten Frühjahrestreffens wurde von Peter Morgan der "Morgan-Cup" gestiftet, der seither als Wanderpokal an unseren besten Clubfahrer geht. Dieser Pokal stammt noch aus dem Besitz von H. F. S. Morgan.



Außerdem wurde eine zunächst provisorische Satzung verabschiedet und der schon erwähnte Beitragssatz festgesetzt. Überhaupt war man bei diesem ersten Treffen sehr geschäftig, wurden doch auch vier Sektionen eingerichtet, um eine möglichst nahe Verbindung der Clubs zu den Mitgliedern sicherzustellen. Diese Sektionen wurden 1982 auf sieben erweitert, heute bestehen acht MCD-Sektionen!

Wie die Clubtreffen haben sich erfreulicherweise auch die sportlichen Aktivitäten in diesen zwanzig Jahren entwickelt. Von den anfänglichen kleineren Slalom-Veranstaltungen ging es über Beschleunigungs- und Rundstreckenrennen bis zu den heutigen Clubmeisterschaften und der im nächsten Jahr erstmals in Hockenheim auszutragenden Internationalen Deutschen Morgan-Meisterschaft. Auch hier war die Entwicklung vergleichbar mit jener der finanziellen Konsolidierung des MCD. Aus den meist spontan organisierten Slaloms wurden erst mit der Übernahme der Sportwartfunktion durch Wolfgang Hüttersen 1984 gründlich vorbereitete, präzise durchgeführte Sportveranstaltungen unter Beachtung der Sicherheitsvorschriften für Fahrer und Zuschauer.

Auch unsere Morgan-Post, das anfänglich clubinterne Mitteilungsblatt, welches 1975 erstmals an alle Mitglieder ging, und dessen Erfolg immer auch mit dem jeweiligen Redakteur in Verbindung stand, machte eine rasante Entwicklung durch. Der erste Redakteur, Heiner Giers-

berg, hob die Morgan-Post unter großen Anstrengungen aus der Taufe und die nachfolgenden Redakteure Rainer Waren, Helmut Kuhlemann, Wolfgang Hüttersen, Edi Stampfel, Heino Illburger, bemühten sich erfolgreich, aus dem MP-Blatt eine aktuell gestaltete, regelmäßig erscheinende Clubzeitschrift zu machen. So entwickelte sich die Morgan-Post in 15 Jahren von einem wenige Seiten umfassenden Informationsblatt zu einem quartalsmäßig erscheinenden vielbeachteten Morgan-Magazin unter dem heutigen Redakteur Michael Vogel.

Anlässlich unseres Clubjubiläums führte die Morgan-Post-Redaktion ein Gespräch mit Charles Morgan, dem Juniorchef des Malvern-Werkes. In dem Interview, welches in dieser Ausgabe der Morgan-Post veröffentlicht wird, antwortet Charles Morgan auf die Frage nach seinem Lebensmotto: "Work harder, stay in love". Daran sollten auch wir uns orientieren und unseren lebenswerten Roadster und dem MCD auch weiterhin die Treue halten.

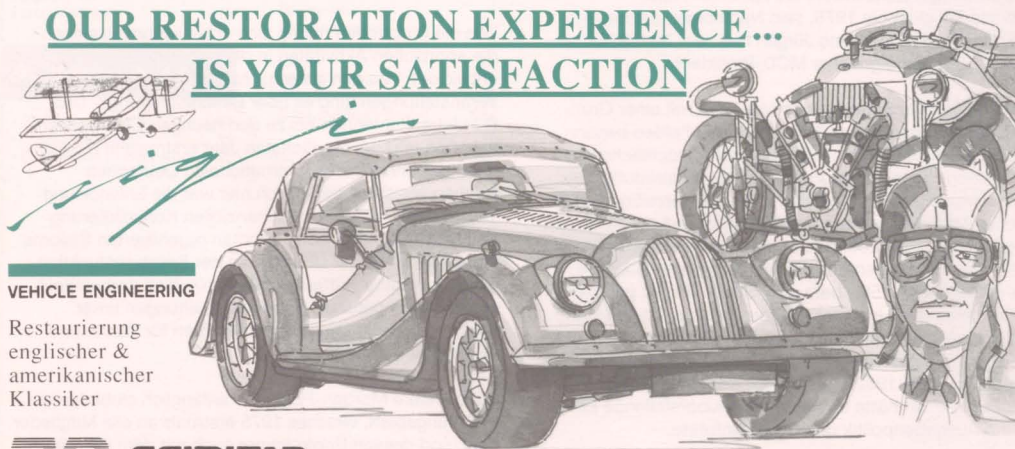
Und so möchte ich abschließend allen Mitgliedern, Freunden und Förderern unseres Clubs danken für die Mitarbeit und Unterstützung des MCD und auch weiterhin ein harmonisches Clubleben mit dem unstrittigen Mittelpunkt "MORGAN" wünschen. Anlässlich unseres Jubiläumstreffen, dem Herbsttreffen in Heidelberg vom 19. - 21. Oktober 1990, werden wir Gelegenheit haben, verdienten und langjährigen Mitgliedern diesen Dank in geeigneter Weise im Kreise aller Clubfreunde zu übermitteln.

Bis zu unserem Pfingsttreffen in Gütersloh möchte ich mich verabschieden und Euch eine gute Anreise und angenehme Pfingsttage wünschen.

Euer

Kennod J. Miller

OUR RESTORATION EXPERIENCE... IS YOUR SATISFACTION



VEHICLE ENGINEERING

Restaurierung
englischer &
amerikanischer
Klassiker

TVR SCIMITAR VERTRAGSHÄNDLER

Sigi Kieninger, Herdstraße 34, Postfach 9, 7733 Mönchweiler bei Villingen, Telefon 0 77 21-7 00 33, Fax 700 29

Mitgliederentwicklung des MCD - Stand: 1.4.1990

Nachdem alle Mitglieder, die bis zum 1.1.1990 noch nicht den Clubbeitrag überwiesen hatten, von mir persönlich eine freundliche Erinnerung mit Überweisungsträger zugeschickt bekommen haben, ergibt sich nun folgender aktueller Mitgliederstand:

Als **neue Mitglieder** seit dem 1.4.90 begrüßen wir

Ralf Dobro

Aachen
Sektion 5

Joachim Gebhardt

Bad Reichenhall
Sektion 8

Von einigen "Ehemaligen" erhielt ich einen telefonischen Hilferuf:

"Wieso bin ich nicht mehr Mitglied?"

Die Antwort darauf ist ganz einfach:

"Der Beitrag wurde nicht pünktlich bezahlt, also löscht der Computer."

Auf Grund verschiedener Rückfragen:

- die MORGAN-POST erhalten natürlich alle Mitglieder kostenlos!

-Morganowner mit einem Fahrzeug älter als 20 Jahre können dem MCD ohne die sonst übliche Aufnahmegebühr von DM 200.- beitreten.

Herzliche Grüße aus Hamburg
Wilma Schindler

Sektion 1 BERLIN

Großes Lob für die Mitglieder der Sektion Berlin, denn alle haben pünktlich ihren Beitrag bezahlt.

Es gab keine Austritte, so daß die Mitgliederzahl **19** beträgt.

Sektion 2 NORD

2 Austritte Mitgliederzahl **45**

Sektion 3 MITTE-NORD

5 Austritte Mitgliederzahl **28**

Sektion 4 MITTE

8 Austritte Mitgliederzahl **55**

Sektion 5 unMOglich

6 Austritte Mitgliederzahl **53**

Sektion 6 RHEIN-MAIN

3 Austritte Mitgliederzahl **33**

Sektion 7 LÄNDLE

3 Austritte Mitgliederzahl **43**

Sektion 8 BAYERN

7 Austritte Mitgliederzahl **37**

Somit hatte der MCD am 1. April 1990 **313** Mitglieder.

Bericht aus der Sektion NORD

Das gemeinsame Anfahren mit der Sektion Berlin fand am 21./22.4. in Osterholz-Scharmbeck statt. Trotz nicht so reger Beteiligung unserer Sektion, würde es mich freuen, wenn es möglich wäre,

eine solche Veranstaltung zu wiederholen.

Vielen Dank an die Berliner Organisatoren, die uns ein super Wochenende bereitet haben.

Von den Organisatoren für Bad Zwischenahn hörte ich, daß alles "fest im Griff" ist, und daß bereits 21 Fahrzeuge gemeldet wurden.

Auch der "Heidelbergring" läuft auf vollen Touren.

Solltet Ihr dazu noch Fragen haben, so meldet Euch bitte bei unserem Sektionssportwart Raimund Goehring.

Schon rechtzeitig möchte ich Euch bitten, den Termin bei Karl-Friedrich Hintz in der "Beugel-

buddelbierbrauerei" vorzumerken. Den "Oldies" unter uns sind diese Veranstaltungen als berühmt und manchmal auch berüchtigt in Erinnerung. Einladung folgt separat - Anmeldung aus Platzgründen dringend erforderlich.

Harry Schindler

News der Sektion unMOglich

NEUE MITGLIEDER

Nachdem endlich einmal Klarheit bei der Beitragshöhe für Familienangehörige geschaffen wurde (das trifft mindestens auch auf mich zu), haben sich spontan einige unserer besseren Hälften entschlossen, dem MCD beizutreten.

Auch wenn ich mir jetzt den Zorn der Damen zuziehe, werde ich den Verdacht nicht los, daß der Beitritt ein Beitrag zur totalen Überwachung der armen, gestreßten und unterdrückten männlichen Homosapiens ist, oder?

Trotzdem, herzlich willkommen:

**Roswitha Gertzen
Claudia Rausch
Doris Portzig**

Darüberhinaus möchte ich, quasi als Entschuldigung für die "sarkastischen" Einführungsworte, die besseren Hälften nennen, die ihre Männkens beim Morganabenteuer begleiten und den Familienstatus im MCD genießen:

**Kerstin Wagner
Elisabeth Orland-Wagner**

Und nun aber die totale Information, über Weibliches in unserer Sektion:

Als aktive Mitglieder (in deren Windschatten diesmal die Männkens zu treten haben) betreue ich besonders gern:

**Elisabeth Reiland-Ruschke
Tatjana Scholz
Eva Theissen**

Abschließend, in einer Kurzform (da nähere Infos noch nicht vorliegen), ist als neues Sektionsmitglied **Gerd Jaroschek** aus Nalbach im Saarland zu begrüßen.

Manfred Portzig

News der Sektion Berlin

Bis auf die Probleme, die ein Anschluß einer "Insel" an das "Festland" mit sich bringt, ist nicht viel Neues aus unserer Sektion zu melden.

Der monatliche Stammtischtermin ist jetzt der zweite Donnerstag eines Monats.

Joachim Jänicke

Bericht aus der Sektion Mitte

SOMMERFEST AM 31.8.1990

Anläßlich der Einladung zum diesjährigen Pfingsttreffen, wurde in der Beilage der Sektion Mitte der Termin zum Sommerfest bereits bekanntgegeben.



Wie im vergangenen Jahr befindet sich die Wirkungsstätte in Ratingen, jedoch an anderer Stelle. Eine kleine Lageskizze findet Ihr nachstehend.

Zu erreichen ist die Straße Götschenbeck über die A 52, Abfahrt Ratingen-Tiefenbroich, dann in Fahrtrichtung Ratingen.

Zu bemerken wäre noch, daß wir dieses Mal eine kleine urige Bleibe im Ratinger Wald innerhalb eines

Wir treffen uns im "Landhaus Mariendorf" und freuen uns auch über Gäste aus anderen Sektionen.

Unsere Saisonanfahrt findet vom 20.-22.4.90 statt und wird uns ins Teufelsmoor führen.

Hoffentlich geht da keiner der Moggies unter, immerhin sind es diesmal fast zwanzig Fahrzeuge!

Naturschutzgebietes aufgetan haben. Es wird also wie wir hoffen, recht zünftig zugehen.

Sofern Übernachtungen gewünscht werden, so ist dies in einer ca. 300 m entfernten Jugendherberge möglich.

Anmeldungen bitte telefonisch oder schriftlich schnellstmöglich an:

Eckhard Kowes
Postfach 4220
4030 Ratingen 4
Telefon privat
0 21 02/3 49 33
Dienst
0 21 02/38 03 33

BENGDENDER HEIDE 28.04.1990 NACHTSLALOM



Von der Autobahnabfahrt Bad Neuenahr konnte ich den Flugplatz sehen. Von wegen Slalom denke ich. Flugzeuge nichts als Flugzeuge rauf, runter, hin und her fliegen und fahren die Dinger. In 1 Stunde sollen wir auf der Piste Pelonen umfahren. Moment Scholz: zack, zack, Samstag, 17:00 Uhr, 28. April 1990, stimmt! Also hin.

Zwei Blaue und ein Grüner waren schon da. Blau auf Andreas Schwab und Peter Merschroth. Grün für Horst Bosinius. Links sah ich so was Aufgeblasenes, rund und dick, aber sauber. Udo Lothar Lindenberger und Ingrid kamen in dieser satten Schlange -AC Cobra-. Echt, unecht oder echt-unecht das ist die Frage? Was soll's. Gepflegt sah das Auto jedenfalls aus.



Auf dem Gelände war keiner zu sehen, also rein in die Kneipe. Hallo, hallo, schon stand Erdbeertorte mit viel Sahne vor mir. Zehn Moggys waren gegen 17:30 Uhr am Ort.

Michael Rost, wie immer mit leichlauderter Moggylackierung, kam mit Beifahrer auch nicht's Neues. Nur, ohne Mützen strahlte rechts aus dem Auto eine blanke Fastglatze.

Oh Schreck, Christine war beim Friseur, oder? Nein, es war Edmund, ein neuer Trierer Mogygydriver. Aufatmen! Enrico kam mit Roswitha à la miniatur. Die "Echte" mit Pascualino (z.Z. im Michael Jackson-Rausch) im Straßenfahrzeug. Erst war Arno solo, doch als bald sprang Janemann, sein Sohn über die Mogygytür.

Kröger und Sabine, Enrico Gertzen, Roswitha, Pascal und Au pair Mädchen, mein Chef mit Doris Portzig und Friedrich Kasulke aus Ahrweiler.

18:00 Uhr
Der wichtigste Kabinengang. Auf die Frage: "Nehmen Sie auch Bargeld", kam richtig Freude auf. Die Nr.6 bekam ich.

So, nun auf die Bahn, noch schnell meine Fototermine ob meines geklauten und selbst-



Oben: Hartmut Scholz auf dem Weg zu seinem ersten Pokal
Links: Horst Bosenius auf 4/4
Rechts: Die Pokalgewinner (von rechts): Hartmut Scholz, Mike Kröger, Enrico Gertzen, Michael Rost

Mike und Sabine rollten souverän, ja fast seriös ein. Als dann kam auch mein Chef. Wie er so einparkte dachte ich, am besten gefällt mir am Mapo seine Doris. Nun denn, auch das ertragen wir beide.

Also, es waren gekommen: Andreas Schwab, Peter Merschroth, Horst Bosinius, Michael Rost und Edmund, Arno Puck mit Jan, Mike



lackierten Schutzhelm's. Startvorbereitung zum Nachtslalom bei schönstem Sonnenschein. Für mich die quälende Überlegung mit oder ohne Mogygysonnenbrille. Ein Blick auf die Piste, die Pelonen

alles klar, mit Brille. Verdammst wieder dieses Kribbeln in der Mitte. Noch ne' Lucky. Wenn Du merkst es wird wieder nichts mit einem Pokal, dann wart Du wenigstens mit Frohmud dabei, denke ich so vor mich hin und werde ruhiger. - Probelauf! Bis auf die Wende ging's prima. Nach 20 Minuten war alles vorbei. Vorher grinsten mein Chef noch über die Damenklasse für mich. Teufel auch, ich und Damenklasse. Nunja, als einziger Starter dieser Klasse wäre mir ein Pokal sicher gewesen, damit haben schon andere fertig werden müssen. Es kam völlig anders.

19:10
Die Ergebnisliste:
Dialetrauscholz auf Platz 3, 0,21 sec, hinter Enrico und 3,30 sec, entfernt von Mike. Michael Rostig Vierter.

Wahnsinn, der erste Pokal nach 14 Jahren Schweißarbeit.

19:40
Siegerehrung:
Alle wurden genannt mit Fahrzeugen und dann endlich die ersten drei. Der Dritte steht als Erster auf dem Siegerpodest bemerkte ich in meiner gigantischen Bescheidenheit. Noch ein Gruppenbild mit Czema und dann wie können

es anders kommen, tränenreicher Abschied.

Liebe Grüße
Dialetrauscholz.

Die schnittige Form, der luftgekühlte V-Motor und das enge 'Cockpit' lassen denn auch Vergleiche zu Flugzeugen gleicher Jahrgänge zu. Morgan selbst aber hatte mit Flugzeugen ebenso wenig am Hut wie mit seinen Arbeitern. Die typisch englische Unternehmer-Herrlichkeit hat sich weiter auf seinen Sohn Peter übertragen, der in Anbetracht des 80. Firmenjubiläums 1988 nur ein lapidares "Na und" herausbrachte.

Wohl kein englischer Betrieb läuft konservativer als die im südeuropäischen Malvern Link beheimatete Firma, in der noch heute der Hammer eines der wichtigsten Arbeitswerkzeuge ist. Bei Morgan werden in solider Handarbeit Monat für Monat nicht mehr als 40 Sportfahrzeuge im Oldie-Look gefertigt, und noch heute gilt für jeden Morgan-Kunden die Devise: "Einen Morgan, den fährt man nicht, den trägt man." Peter Morgan ist damit den Grundsätzen seines Vater H.F.S. Morgan treu geblieben: Was für seinen Vater galt und richtig war, das gilt für ihn in gleicher Weise.

Ingenieur bei Morgan zu sein, muß indes von frustreicher Leere sein. Peter Morgan heißt neue Entwürfe zwar gut, doch kam von ihm in den letzten Jahrzehnten letztendlich immer nur die Nachfrage, ob dies ein Grund sei, am alten Konzept etwas zu ändern. Größte Neuerung im englischen Werk, so munkert man unter den Arbeitern, sei im letzten Jahr die Anschaffung eines Gabelstaplers gewesen.

Dabei muß es zu Lebzeiten des Firmengründers H.F.S. Morgan durchaus dynamisch zugegangen sein. Er ist gerade durch seine genialen Ideen zum Vorreiter des modernen Kraftfahrzeugbaus geworden. Zahlreiche Erfindungen und Patente hatte er jedoch einfach nicht angemeldet - wie die Einzel-



"Liebe Dreiradfreunde"

- so beginnt jeder Brief des eingeleichteten 'Morgan Three Wheeler Clubs', der in Deutschland stolze 26 Mitglieder zählt. Ausgerechnet ein Fliegerverein kürte im vergangenen Sommer einen Morgan Three Wheeler Super Sport zum 'schönsten Vierrad-Fahrzeug'. Anachronismus, Fehleinschätzung oder Unkenntnis? Nichts davon trifft zu: Flieger, in ihrer ureigensten Art von aerodynamischen Formen beeinflusst, wissen in der Tat das Primäre höher einzuschätzen als etwa ein viertes Rad!

rad-Aufhängung und die zentrale Ölversorgung. Ein Dreirad zu bauen und es damit zum heute kuriossten Fahrzeug seiner Art zu machen, war aus einer Not heraus geboren: H.F.S. Morgan hatte das Fahrzeug eines Freundes in den Gräben gefahren und fühlte sich schadenersatzpflichtig. Der damals 28jährige machte sich an die Arbeit und entwickelte in kürzester Zeit ein Fahrzeug auf drei Rädern. Somit konnte dieses Fahrzeug als Motorrad zugelassen werden! Der Verkauf des Prototypen sollte ihm ausreichen, den Freund für den entstandenen Schaden auszu zahlen.

Morgans Grundidee bestand darin, ein offenes Fahrzeug auf einem Stahlrohrrahmen zu bauen. Das ganze Chassis bestand eigentlich

nur aus einem einzigen Rohr, an das vorne zwei Räder mit Einzelrad-Aufhängung nebst Lenkung angeflanscht waren. Der Antrieb des Hinterrades erfolgte über die Kardanwelle auf eine Kette. Der Prototyp mußte sich noch mit einer Zeigang-Schaltung begnügen. Erst viel später erfolgte die Umstellung auf drei Gänge zuzüglich eines Rückwärtsganges.

Die Idee Morgans fand Freunde. Ab 1909 konnte er seine Handmade-Fahrzeuge mit Gewinn an den Mann bringen, und es kam zur Firmengründung.

Was im Werk Malvern Link allerdings nie gebaut wurde, waren die Motoren. Die ließ der konservative Engländer schon bald lieber aus

größeren Serien abziehen. So waren die meisten Antriebsaggregate in den später entstandenen Three Wheelern Motorrad- oder auch Flugzeugmotoren, wie etwa die der Firma Anzani, die ihre V-Motoren an zahlreiche kleine Flugzeugfirmen in Frankreich, England, Spanien, Italien, Deutschland und der Schweiz verkaufte. Morgan war nur einer von vielen Kunden.

Das Anwendungsprinzip Morgan, Zweizylinder-V-Motoren einzusetzen, wurde bis auf wenige Ausnahmen stets beibehalten. Bis zu 40 PS starke Aggregate zogen die mit maximal vier Personen belastbaren Vehikel über die Lande. An der Stelle, wo sonst unter den Hauben kraftvolle Maschinen nagelten, hatten Schmierölbehälter und Benzintank im Three Wheeler mehr als ausreichend Platz.

Kundenwünsche führten von Zeit zu Zeit zu konventionellen Lösungen mit wassergekühlten Motoren unter der Haube, denn der nur vom Fahrtwind gekühlte V-Zweizylindervertrag keine langen Standläufe oder gar steile Bergstrecken. Sonderversionen zeigten sich als Lkw-Billigvarianten.

Die Family-Version war ebenso begehrt wie die mit Speichenrädern versehenen Cabrios. Elektrisches Licht oder gar ein elektrischer Anlasser wurden als große Neuerungen und selbstverständlich nur gegen Aufpreis offeriert. Dennoch galten Morgans Three Wheeler als preisgünstige Fahrzeuge, die seinerzeit schon ab 95 englische Pfund plus 4 Pfund Steuer verkauft wurden.

Und diese Fahrzeuge beteiligten sich erfolgreich an Auto- und Motorradrennen. Immer schon spielten Siege bei Motorsport-Veranstaltungen eine Rolle, und

so warb auch Morgan in Inseraten mit 50-Meilen-Rekorden oder erfolgreichen Einstunden-Rennen.



Ab 1933 setzte Morgan Matchless-Motoren ein: Die Zweizylinder stehen im 50-Grad-Winkel zueinander.

Der feuerrote Super Sport von Frank Simmank kostete 1937 ganze 126 Pfund. Es ist das wohl einzige in Deutschland noch so gut erhaltene Fahrzeug, dessen Restaurierung zwei Jahre in Anspruch nahm. Simmank, von Haus aus mit der Herstellung chirurgischer Instrumente vertraut, sah in dem ziemlich heruntergekommenen Fahrzeug, welches er 1983 in Heidelberg kaufte, eine große Herausforderung. Das Dreirad wurde komplett zerlegt. Renovierungsfähige Teile wurden bis auf das blanke Metall untersucht und wieder auf Vordermann gebracht. Durchrostete Karosseriebleche ersetzte man durch Alubleche und dort, wo der Wurm das Holz bereits zerbrüselte hatte, wurde neues Eschenholz installiert - nachdem man es gleich von Anfang an einer gründlichen Vorbehandlung unterzogen hatte. Auch das Herz des Fahrzeugs, ein Matchless MX 2, luftgekühlt und kopfgesteuert, mit 39 PS an der Welle, mußte sich einer Verjüngungskur unterziehen.

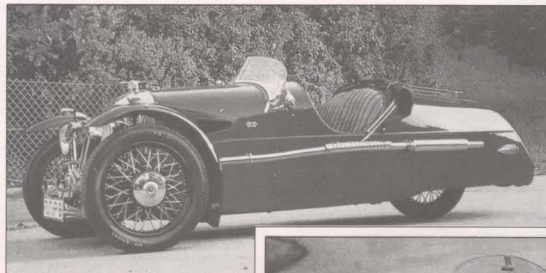
Überhitzung. Erkannte man früher die Morgan-Fahrer in der Regel daran, daß zumindest der rechte Ärmel des Hemdes stets angeengt war - und nicht selten hatte der Beifahrer auf der linken Seite mit ähnlichen Problemen zu kämpfen -, so wurde mit dieser Einfachlösung das Temperatur-Problem ein für allemal abgetan.

Fossilhaft wirkt die Bedienung von Motor und Schaltung. Drei Hebel am Lenkrad dienen der Verstellung von Zündung, Gas und Luftklappe. Die H-Schaltung mit drei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang

erfordert ein gutes Gefühl und einen linken Arm mit zwei Händen: Nicht alles, was Morgan konstruierte, war ergonomisch optimal.

Rein optisch ist der Three Wheeler Super Sport ein Augenschmaus. Alles scheint vollkommen. Selbst das Klappverdeck macht den Eindruck des Ausgeklügelten, des Perfekten. Seine Bedienung ist jedoch nur von innen möglich. Während der Fahrt muß bei Regen mit Schwallwasser von allen Seiten gerechnet werden!

Optisch eine Augenweide ist auch das weit ausladende Auspuffrohr. In Simmanks Ausführung erfuhr die Konstruktion durch ein übergestülptes Lochrohr einen Schutz vor

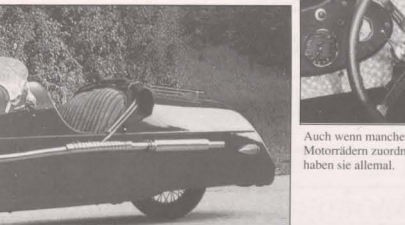


Skurril ist er schon, der super Sports aus Malvern Link. Links und rechts, an der Stahlblech-Karosserie befestigt, verlaufen bei diesem Modell die Auspuffrohre. Die Blinker sind ein Zugeständnis an den TÜV.

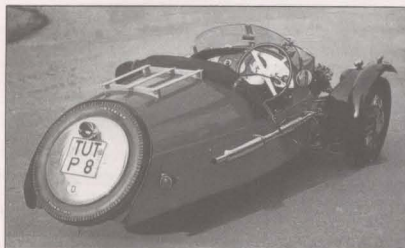
mehr als nur ein Dreirad. Das gilt besonders fürs Detail. Es fängt beim stillvöllig geschwungenen Storch als 'Kühlerfigur' an, führt über den Unterdruckbehälter aus Messing für

den Scheibenwischer, den durchaus üblichen Speichenrädern, einem mehr als bescheidenen Instrumentenbrett, eigenwillig geposterten Ledersitzen bis hin zur integrierten Reserverad-Aufhängung am Heck. Da fügen sich aber auch die serienmäßigen Scheinwerfer ebenso gefällig ein wie die für das Kraftfahrt-Bundesamt nachträglich installierten Sicherheitsleuchten, Bremslichter und Richtungsanzeiger.

Fast möchte man das Fahrzeug mit dem wesentlich jüngeren Kabinenroller von Messerschmitt vergleichen, bei dem teilweise vergleichbare Konstruktionsprinzipien vorliegen. Doch Morgans Dreirad ist



Auch wenn mancher die Morgans den Motorrädern zuordnet: ein Lenkrad haben sie allemal.



Die Zubehörindustrie hatte auch Angebote für die Morgan-Dreiräder parat.

bis 300 Kilometer können sich durchaus trommelfellzerstörend auswirken! Vielleicht ist hier auch der Grund zu suchen, weshalb so wenige der insgesamt noch etwa

den Scheibenwischer, den durchaus üblichen Speichenrädern, einem mehr als bescheidenen Instrumentenbrett, eigenwillig geposterten Ledersitzen bis hin zur integrierten Reserverad-Aufhängung am Heck. Da fügen sich aber auch die serienmäßigen Scheinwerfer ebenso gefällig ein wie die für das Kraftfahrt-Bundesamt nachträglich installierten Sicherheitsleuchten, Bremslichter und Richtungsanzeiger.

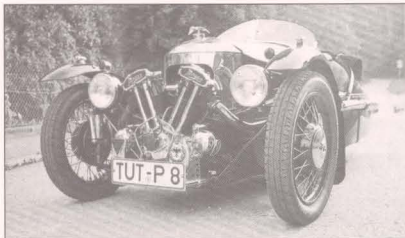
Der Morgan Three Wheeler Super Sport macht gut und gerne seine 120 Sachen. Sein lautstarkes Beschleunigen ist nicht zu überhören. Fahrten von mehr als 200



Auch wenn mancher die Morgans den Motorrädern zuordnet: ein Lenkrad haben sie allemal.

Die Zubehörindustrie hatte auch Angebote für die Morgan-Dreiräder parat.

bis 300 Kilometer können sich durchaus trommelfellzerstörend auswirken! Vielleicht ist hier auch der Grund zu suchen, weshalb so wenige der insgesamt noch etwa



Schnell gefahren, ist der Morgan ein ganz besonderes Erlebnis.

Im Stand läuft der V-Motor mit geruhsamen 400 U/min, dreht jedoch bei vollem Gas am Lenkrad bis auf 4500 U/min hoch. In der Kurve liegt die Maschine so stabil wie ein Flugzeug - keine Kraft, die sie von der Bahn fegt! Spiralfederung von Vorder- und Hinterrad sind zwar für heutige Verhältnisse sehr antiquiert, doch ist die Federung dem Fahrzeug angemessen.

Wer einen Morgan Three Wheeler sein eigen nennen darf, tut gut daran, auch einen Ersatzmotor in der Garage zu haben. Teilweise noch in kleinen Stückzahlen werden 750-ccm- und 1000-ccm-JAP-Motoren angeboten. Selbst ein Moto-Guzzi-Motor würde das

Aussehen am Three Wheeler nur unwesentlich verändern. Hätte Morgan diese V-Motoren damals schon zur Verfügung gehabt, so wäre es für ihn sicher nicht undenkbar gewesen, sie bei akzeptablem Preis in seine Fahrzeuge einbauen zu lassen.

Die Idee des Dreirades hielt sich bei Morgan bis in die fünfziger Jahre. Kurz vor dem Tod des Firmengründers hatte sich das einst so geniale Konzept totgelaufen. Ob der Einbau des Ford-Vierzylinder-Motors ab 1937 dafür der Anlaß war?

Hellmut Penner
Markt 12/89

2000 weltweit existierenden Fahrzeuge auf den Straßen zu finden sind.

Kurze Fahrten sind indes ein wahres Vergnügen. Man spürt die Kraft, die über die Kette geht, empfindet den

Fahrtwind stärker als die angezeigte Geschwindigkeit, und trotz der Enge im Cockpit kommt nicht der geringste Verdacht darüber auf, daß man vielleicht nur auf drei Rädern säße.

MORGAN THREE WHEELER SUPER SPORT

| | |
|-----------------------|--|
| Motor | Zweizylinder-Viertakt-V-Motor (Matchless MX2); luftgekühlt |
| Hubraum | 990 ccm |
| Bohrung x Hub | 85 x 85 mm |
| Verdichtung | 6,9:1 |
| PS bei U/min | 39 bei 4200 |
| Getriebe | Dreigang |
| Karosserie | Zweisitzige Stahlblech-Roadster-Karosserie auf Zentralrohr-Rahmen mit zwei Längsträgern |
| Fahrwerk | Vorn: Einzelrad-Aufhängung mit senkrechten Führungsrohren und Schraubenfedern an Querträgern. Hinten: Auslegefedern und Längsschwinge |
| Länge x Breite x Höhe | 3020 x 1450 x 1100 mm |
| Leergewicht | 460 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | 120 km/h |
| Bauzeit | 1933 bis 1938 |
| Stückzahl | ca. 400 |

Für Euch gelesen:

KATALOG '90 von Schröder & Weise

Im 90er Katalog von Schröder & Weise, Hannover, sind mir zwei neue Publikationen aufgefallen:

1. The Morgan Three-wheeler Gold portfolio 1910 - 1952 aus der Reihe von Brooklands Book Ltd., DM 49,-

Wie bei den schon bekannten Ausgaben Morgan 36 - 60, Morgan 60 - 70 und Morgan 69 - 79 handelt es sich auch hierbei lediglich um Reprints früherer Berichte aus den verschiedensten, überwiegend englischsprachigen, Motorzeitschriften. Dieser Band ist mit 180 Seiten jedoch besonders umfangreich ausgefallen und beinhaltet Berichte aus dem Zeitraum von 1929 - 1988, meist jedoch aus den Vorkriegsjahren. Dazu umfangreiches, für viele sicherlich "neues" altes Bildmaterial, viele technische Zeichnungen und Detaildarstellungen. Ich möchte behaupten, für Three-Wheeler-Fans fast ein absolutes Muß und seinen Preis durchaus wert.

2. Illustrated Morgan Buyer's Guide - three-wheelers and four-wheelers model-by-model analysis from 1909 von Ken Hill, erschienen in Motor-books International, Wisconsin, USA 1989, DM 49,-

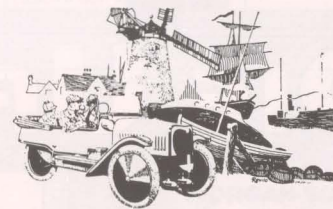
Ken Hill ist sicherlich vielen schon bekannt durch seine beiden Bände: The four-wheeled Morgan, der erste Band über die Flat-Rad Modelle ist leider schon längere Zeit vergriffen Band 2 über die colwled-rad gelegentlich noch erhältlich. Weiter stammt von Ken Hill: The complete Book of Concours, 1987 Temple Press, £ 12,95, in das viele Erfahrungen und auch Bildmaterial von seiner eigenen Restauration seines Morgan Le Mans einfloß. Für diejenigen, die selbst in dieser Richtung aktiv werden wollen, sicherlich eine große Hilfe, wenn man auch manchmal den klassischen Ausspruch des kleinen Galliers auf der Zunge liegen hat.

Doch zurück zum Buyer's Guide. Die hier vorliegende Kaufhilfe stellt in vier großen Abschnitten die Three-wheeler, 4-4 und 4/4, die Plus 4 und die Plus 8, geordnet nach Bauabschnitten und Modellvarianten vor, beschreibt teilweise sehr ausführlich die Entwicklung einzelner Modellvarianten, modelltypische Details und auch manche Schwachstellen. Im Vergleich zu den anderen bekannten Morgan-Büchern kommt noch einiges Neues zu Tage. Zudem versucht er im Anschluß an jedes vorgestellte Modell

einen Ausblick auf eine mögliche künftige Preisentwicklung zu geben. Dies ist insbesondere für die Morgan-Freunde interessant, die ihr Fahrzeug auch als Wertanlage betrachten. Ich persönlich finde das etwas schade, da dadurch der Fahrspaß zu kurz kommen und einer möglichen Preisspekulation Tür und Tor geöffnet werden wird. D. h. es entsteht eine Tendenz zu hochpreisigen Sammlerautos, die in Garagen und Hallen verschwinden werden und den jetzt schon seltenen Anblick eines Morgan im Straßensbild noch seltener werden lassen.

In einem Anhang bringt K. Hill einen Überblick über die Klassifizierung der Motor- und Fahrzeugstellnummern der Three-wheeler sowie über die Produktionsziffern aller Modelle, einzeln aufgelistet, bis einschließlich 31.05.88. Insgesamt gesehen durchaus eine lohnende Ergänzung zur bisherigen Morgan Literatur.

Michael Rost



Mr. Beart on a Morgan at Brooklands, beat all 1100 c.c. records for mile and kilometre at the amazing speed of

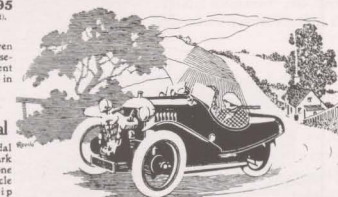
**104'6
m.p.h.**

For Speed, Comfort, Economy and Reliability combined

The **Morgan Runabout**
is unrivalled.

Prices from £95
with electric lights.
Tax £4.

A Morgan driven by Mr. Carr, selected to represent Great Britain in the
6 days International
won a Gold Medal with loss of 1 mark only and was one of the Motor Cycle Championship Team.



In the 3 great Six Days Trials of 1925 (English, Scottish, and International) 4 Morgans were entered and all obtained Gold Medals.

MORGAN MOTOR CO., LTD. - - - MALVERN LINK.

Aus: The Morgan 75 YEARS on the ROAD, Ken Hill, Blandford

Der britische Morgan sieht zwar aus wie immer, aber er hat jetzt 3,9 Liter Hubraum und zwei Katalysatoren im Auspuff, auto motor und sport-Autor Götz Leyrer fuhr das neueste Modell und meint: Der Morgan ist noch lange nicht von gestern.

Ein Morgan im Frühling - da müßten die Tester eigentlich nach dem Zündschlüssel Schlange stehen. Aber der Präsenz des "first and last of the real spotcars" zeigen sich eben nur wenige gewachsen. Wolfgang König, den nur ein blindes Schicksal in der Pfalz statt auf



Foto: H.P. Seufert

DIE UR-SACHE

den Britischen Inseln zur Welt kommen ließ, benutzt gerade sein bevorzugtes Nahverkehrsmittel: die Fähre von Calais nach Dover. Und sonst? Nur faule Ausreden: "Die Federung ruiniert meine Bandscheiben" oder: "Die Kupplung bringt mich um." Und noch schlimmer: "Es ist doch immer wieder das gleiche."

Ist es eben nicht. Schließlich gibt es in Malvern Link eine Entwicklungsabteilung. Keine Denkfabrik natürlich wie bei Porsche, kein architektonisches Denkmal wie bei BMW. Dafür einen zierlichen, weißgestrichenen Würfel, gleich neben dem Feuerwehrturm, nicht viel größer als ein ordentliches Redakteursbüro. Da wird über die Morgan-Zukunft nachgedacht, und der Fortschritt ist von unaufhaltsamer Beharrlichkeit. Oktober

1976: Fünfganggetriebe. Mai 1984: Benzineinspritzung und Zahnstangenlenkung. Und jetzt: 3,9 Liter statt 3,5 Liter Hubraum, dazu für jede Zylinderreihe des von Rover stammenden Achtzylinders ein Katalysator mit Lambdasonde, geschickt versteckt unter dem eleganten Kotflügelanschlag gleich hinter den Vorderrädern. Die Abgasreinigung kostet etwas Leistung - der Plus 8 hat jetzt 182 statt 193 PS, dafür aber mehr Drehmoment (308 Nm statt 298 Nm) bei weniger Drehzahl (3500 statt 4000/min).

Die gute Nachricht: Der Leichtmetall-V8 ist ganz der alte geblieben, bullenstark, mit gnadenlosem Durchzug schon bei niedrigsten Drehzahlen. Eigentlich müssen sie sich bei Buick heute noch die Haare raufen, daß dieser Motor in den sechziger Jahren an die

Engländer verkauft wurde. Entgiftet wurde, noch eine freudige Botschaft, nur das Abgas, aber nicht der Auspuffton. Schon im Leerlauf ertönt jenes vertraute Brummeln, das eben nur ein V8 mit doppelten Auspuffrohren zuwegebringt. Und beim Gasgeben ballert der Morgan richtig los, tief grollend zunächst und dann mit einem hämmernenden Aufschrei, der zweifellos gewisse Suchtgefahren in sich birgt. Morgan-Fahren, das ist schon deswegen klar, muß man offen. Nur dann wird es auch zum akustischen Erlebnis. Bei zugeknöpftem Roadsterzelt dagegen herrscht gemeiner Lärm. Mechanische Geräusche dringen aus dem nur dünn gepolsterten Mitteltunnel, der Fahrtwind wird zum Orkan, zerrt an den seitlichen Steckscheiben, die verständnisvoll nachgeben und bei hohem Tempo Spalten auf tun, durch die man

Natürlich liegt es nahe, mit einem so großen Motor in einem leichten Auto behaglich dahinzubummeln, den fünften Gang einfach drinzulassen und die unerhörte Elastizität dieses Antriebs zu genießen, denn die ist in der Tat rekordverdächtig, spürbar besser noch als beim alten 3,5 Liter-Modell. Aber sportlich fahren, die Motorkraft ausnutzen - das erst ist das wahre Vergnügen, obwohl oder gerade weil der

müheles eine Hand nach draußen stecken kann.

Offen, gar mit demontierten Seitenteilen, ist es Sport. Der Sturm zaust die Haare, aber er malträtiert nicht das Trommelfell, der ungefilterte Kontakt zur Mechanik wird zum Vergnügen. Denn der Achtzylinder beantwortet den Tritt auf das zierliche Rollengaspedal mit einem mächtigen Antritt, die Gänge rasten kurz und knackig ein, die Beschleunigung macht sämtliche High Tech-GTI dieser Welt zu harmlosen Papiertieren.

Morgan ein Fahrwerk besitzt, das schon vor 20 Jahren altmodisch war. Nicht, daß er schlecht liegt. Solange die Straße einigermaßen eben ist, sind respektable Kurvengeschwindigkeiten möglich, wobei sich der Grenzbereich dadurch ankündigt, daß die Vorderachse hoppelnd nach außen drängt. Sie ist zweifellos das antiquierteste Bauteil am Morgan, begrüßt jede Bodenwelle mit freundlichem Nicken, springt auch schon einmal auf größeren Unebenheiten, läßt Stöße ins Lenkrad dringen und verleugnet mit Konsequenz die seit langem erhärtete Tatsache, daß zur Aufgabe einer Aufhängung nicht nur Radführung, sondern auch Federn gehört. Aber um die Achse zu ändern, müßte der ganze Rahmen umkonstruiert werden, und dazu will sich in dem kleinen weißen Würfel niemand durchringen.

Die starre Hinterachse, vom Importeur Merz in Stuttgart gern durch Koni-Stoßdämpfer statt der vom Werk installierten urweltlichen Hebelndämpfer gebändigt, ist dagegen längst nicht so schlimm wie ihr Ruf. Zum einen bringt der Morgan dank einer bissigen Differentialsperrung seine hohe Leistung auch in engen Kurven gut auf den Boden, zum anderen können die dicken Blattfederpakete in der Tat bisweilen beim Federn ertappt werden. Allerdings sind ihre Manieren nicht frei von einer gewissen Heimtücke. Ganz harmlos aussehende Straßenwellen bedeuten bisweilen einen kurzen, trockenen Stoß ins Kreuz, andere wieder, vor denen sich der Fahrer schon erwartungsfroh im engen Cockpit verkeilt, werden dann wieder auf ein so erträgliches Maß gedämpft, daß man geneigt ist, dem Roadster anerkennend auf die blecherne Flanke zu klopfen.

Langweilig, das ist klar, wird es im Morgan nicht - man muß also wirk-

lich nicht bedauern, daß es im wurzelhölzernen Armaturenbrett (gegen Aufpreis) keinen Platz für ein Radio gibt. Der Plus 8 fördert die Konzentration aufs Fahren, und das trägt sicher auch mit dazu bei, daß Unfallreparaturen beim Importeur zu den Ausnahmen gehören. Zumal dieser Sportwagen auch noch in einer weiteren Hinsicht gegen den modernen Trend schwimmt. In ihm wird man die Geschwindigkeit nie unterschätzen - im Gegenteil: 120 km/h fühlen sich schon an, als wären es 180.

| ZUM VERGLEICH | | |
|------------------------------|----------------------|----------------------|
| Fahrzeugtyp | Morgan Plus 8 3.9 | Morgan Plus 8 3.5 |
| Motorbauart/Zylinderzahl | V/8 ¹⁾ | |
| Hubraum cm ³ | 3914 | 3532 |
| Bohrung x Hub mm | 94,0 x 71,1 | 88,9 x 71,1 |
| Leistung kW (PS) bei 1/min | 134 (182) bei 4750 | 142 (193) bei 5280 |
| Max. Drehmoment Nm bei 1/min | 308 bei 3500 | 298 bei 4000 |
| Leergewicht kg | 948 | 936 |
| Beschleunigung in s | | |
| 0- 80 km/h | 4,4 | 4,8 |
| 0-100 km/h | 6,4 | 6,8 |
| 0-120 km/h | 8,6 | 9,6 |
| 0-160 km/h | 15,7 | 17,9 |
| 1 km mit stehendem Start | 26,7 | 27,6 |
| Elastizität in s | | |
| 60-100 km/h (IV. Gang) | 5,5 | 6,7 |
| 80-120 km/h (V. Gang) | 7,9 | 10,8 |
| Höchstgeschwindigkeit km/h | 205 | 204 |
| Testverbrauch L/100 km | 13,2 S ²⁾ | 11,6 S ³⁾ |
| Preis DM | 69 840,- | 62 950,- |

¹⁾ V = V-Motor; ²⁾ Super bleifrei; ³⁾ Super

lich nicht bedauern, daß es im wurzelhölzernen Armaturenbrett (gegen Aufpreis) keinen Platz für ein Radio gibt. Der Plus 8 fördert die Konzentration aufs Fahren, und das trägt sicher auch mit dazu bei, daß Unfallreparaturen beim Importeur zu den Ausnahmen gehören. Zumal dieser Sportwagen auch noch in einer weiteren Hinsicht gegen den modernen Trend schwimmt. In ihm wird man die Geschwindigkeit nie unterschätzen - im Gegenteil: 120 km/h fühlen sich schon an, als wären es 180.

Viel hat sich also nicht geändert am Morgan, wofür sich bestimmt nicht nur der Autor freundlich bedankt bei der kleinen Company in Malvern. Ein bißchen teurer ist er eben wieder geworden. Aber was soll's? Nach der Unterschrift im Kaufvertrag bleiben immerhin fast drei Jahre zum Sparen.

Auto Motor Sport
Heft 8, 6. April 1990

Aus: Elegante Welt 1/1925

Der
MORGAN-WAGEN
ist unentbehrlich für alle
Tätigen in

**Handel
Industrie
Gewerbe
Bankwesen**

Wer einen Morgan-Wagen hat
spart Zeit und damit Geld!

MORGAN-AUTO A.-G.
Berlin W 30 / Martin-Luther-Straße 5
Telephon: Amt Nollendorf 6312, Kurfürst 2276, Kurfürst 290

Aus: Die Liebe zum Automobil, Wolfgang Sachs, Rowohlt

Ob er seinen 79er Vergaser-Achter (was sollte der Hinweis, 79 gab's nur Vergaser!) bleifrei mit dem Super-Plus fahren könne, fragte provokativ Hermann Schirm in der MP 44.

Hotz, Fa. Ford am Verteilerring, Trier, Herrn Zimmer und Fa. Haack, Trier (Fiat), Herrn Schwarzkopf, denen ich sinngemäß die gleichen Fragen stellte. Da die Antworten sich nicht immer an die konkret gestellten Fragen hielten, gestalte ich die Wiedergabe in freier Form.

5. Halten Sie es für vertretbar, die Fahrzeuge, die kein bleifrei vertragen, wenigstens mit 1 - 2 - 3 Tankfüllungen bleifrei zu fahren (natürlich nicht unter scharfen Bedingungen)? Was ist zu beachten?

Umso auskunftsfreudiger zeigte sich Harald Merz, dem ich hier nochmals danken möchte. Im einzelnen: ab Ende 77, d.h. Motor SD 1 (gleich Fünf-Gang-Achter), uneingeschränkt bleifrei möglich, bei früheren Achtern sollte die Zündung auf 3 bis 0 zurückgestellt werden. Ein Drei-Wege-Kat könne bei Vergaser-Motoren nachträglich nicht eingebaut werden. Ein ungeregelter Kat sei prinzipiell möglich (Fummelarbeit, einen passenden zu finden und einzubauen), aber praktisch nicht sinnvoll, da es eine Veränderung am Fahrzeug bedeute, die ABE damit erlösche. Für eine TÜV-Eintragung wäre ein Einzel-Abgasgutachten notwendig, Kostenpunkt ca. DM 20'000,- (in Worten: zwanzigtausend Deutsche Märker!). Bei Motoren vor 1960 bestünden keinerlei Probleme, da damals ein Bleizusatz im Benzin noch nicht notwendig gewesen sei auf Grund der geringeren Verdichtungsverhältnisse. Höhere Verdichtung bewirke vermehrte Klopfneigung, d.h. unkontrollierte Entzündung, das bedeute höhere Temperaturen im Brennraum. Insbesondere nicht gehärtete Ventilsitze könnten dann leicht verbrennen, auf gut deutsch, undicht werden.

Auf die Ergänzungsfrage, warum sich die Motorenhersteller und Mineralölfirmer in ihren Äußerungen so zurückhaltend verhielten, meinte Harald Merz, das sei wohl Eigenschutz. In dem Moment, wo sie sich offiziell äußerten, übernahmen sie wohl so eine Art Produkthaftung und davor scheuten sie zurück.

Herr Zimmer von der Ford-Vertretung Trier war der Meinung, daß die Engländer mit Umweltschutz bisher nichts am Hut hätten, daher die englischen Ford-Motoren (8 Grauguß-Zylinderköpfe) generell kein bleifrei vertragen. Ein Umbau mit Einbau von gehärteten Ventil-

sitzen sei prinzipiell wohl möglich, ebenso der Einbau eines unregulierten Katalysators. Einzelabgasgutachten bei TH-Aachen und Münster, Kostenpunkt ca. 35.000 Märker! Abwechselnd bleifrei und verbleit ja, doch sollten dann die Inspektionsintervalle zur Kontrolle des Ventilspiels halbiert werden.

Herr Schwarzkopf (Fiat) sah lediglich die Möglichkeit, alternierend zu tanken, zu weiteren Aussagen konnte er sich nicht aufraffen.

Meister Hotz (Rover/Jaguar) verstrickte sich bei wiederholten Gesprächen in derartige Widersprüche, daß ich Euch die Einzelheiten lieber erspare.

Mein Resümee? Ich bin als klug als wie zuvor.

Was ich verstanden habe: Motoren vor 60 vertragen bleifrei. Motoren mit gehärteten Ventilsitzen (sprich Alu-Zylinderkopf) vertragen bleifrei, eventuell muß zur Reduzierung einer möglichen Klopfneigung der Zündzeitpunkt zurückgenommen werden.

Für das, was dazwischen liegt, lohnt sich der Aufwand nicht.

- Oder, um es verbindlicher zu sagen:
1. wer seinem Moggie die Sporen gibt und absolut sicher sein will, sollte verbleit tanken.
 2. Wer was für die Umwelt tun will und nicht immer heiß fährt, kann durchaus 2 - 3 Tankfüllungen bleifrei fahren (er spart ja auch doppelt dabei).
 3. Steuervorteile sind nicht in Aussicht.
 4. Kat für Moggies bisher kein Thema. Noch Fragen?

Nach Fertigstellung des Berichtes hatte ich noch Gelegenheit mit einem TÜV-Ingenieur den Artikel zu besprechen. Den Punkt bleifrei

vor 60 bestätigte er voll und ganz. Die genannten Preise für Abgasgutachten hielt er für korrekturbedürftig. Seiner Meinung nach gelten die wohl nur für Typuntersuchungen. Ein Einzelabgasgutachten wird vom TÜV Rheinland-Pfalz ab DM 1200,- erstattet (nach oben offen, je nach Aufwand), die Firma Öttinger, bekannt als Käfer-Tuner, machten solche Gutachten für ca. DM 2000,- der TÜV Köln für ca. DM 4-5000,-. Sollte sich dabei eine Einstufung in schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm ergeben, stünde einer Steuerermäßigung oder -befreiung nichts im Wege.

Michael Rost

Für interessierte noch eine Übersicht über die bisher werkseitig eingebauten Motoren.

- 4/4 Serie II (55-60) Ford 100 E
- 4/4 Serie II (60-61) Ford 105 E (Anglia)
- 4/4 Serie IV (61-63) Ford 109 E (Classic 315 Saloon)
- 4/4 Serie V (63-68) Ford 116 E (Cortina, Capri)
- 4/4 (68-71) Ford 2737 E (Cortina?)
- 4/4 (68-82) Ford 2737 GT (Cortina?)
- 4/4 Fiat 1600 T/C (81-85) (Fiat 124 Sport)
- 4/4 Ford CVH 1600 (82-?) (CRX)
- Plus 4 (51-54) Standard Vanguard, 2008 ccm
- Plus 4 (54-58) TR 2, 1991 ccm
- Plus 4 (56-64) TR 3, 1991 ccm
- Plus 4 (62-69) TR 4, 2138 ccm
- Plus 4 (04.85-01.87) Fiat 200 Einspritzer (122 Stück gebaut)
- Plus 8 (69-75) Verdichtung 10,5:1
- Plus 8 (75-77) Verdichtung 9,25:1
- Plus 8 (77-) Verdichtung 9,35:1
- Plus 8 Einspritzer, ab 84?
- Plus 4 (05.88-?) Rover M 16, 21, bleifrei laut Factory

Ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Wie heißt es immer wieder so schön? Die haben eingebaut, was gerade greifbar war.

Michael Rost

Ein nicht ganz ernstes "Exklusivinterview"

Unser Korrespondent führte ein Exklusivinterview mit dem bekannten Experten Herrn Oikonomos Molybdos, der sich insbesondere durch seine Untersuchungen zum Thema Auto, Motor und Morgan weitreichende Verdienste erworben hat.

Frage: Bleifrei und Morganfahren, ist das ein Widerspruch?

Antwort: Keineswegs, man muß sich nur einmal darüber klar werden, wofür das Blei in unserem Benzin gebraucht wird. Das ganze beruht auf der technisch-historischen Entwicklung. So wie sich unsere Werkzeuge von der Steinzeit über die Eisen- und Bronzezeit bis zu den heutigen modernen Werkzeugstählen fortentwickelt haben, so haben sich auch die Materialien im Motorbau entwickelt.

Frage: Wenn ich vielleicht mal unterbrechen darf, holen Sie da nicht etwas zu weit aus?

Antwort: Nein, keineswegs. Schauen Sie, die frühen Explosions-treiblinge liefern mit Arbeitsdrücken von 2-3 atü, mehr war kaum drin, weil die Fertigungstoleranzen zu groß waren und keine Dichtmaterialien für größere Drücke vorhanden waren. Um höhere Leistungen zu erzielen, wurden bestimmte Substanzen dem Treibstoff beige-

geben, so unter anderem auch Blei, allen als weiches Metall mit niedrigem Schmelzpunkt bekannt, was ja alljährlich beim Sylvester-bleigießen von jedem erfahren werden kann. Dies Blei nun lagert sich an den relativ kühlen Zylinderwänden ab und hilft dadurch abzudichten, sowohl zum Kolben als auch zu den Ventilen hin. Dadurch konnten höhere Arbeitsdrücke und damit auch mehr Leistung erreicht werden. Erst die Weiterentwicklung der für die Zylinder, Kolben, Kolbenringe, Ventile und Ventilsitze verwendeten Materialien und die damit einhergehende Reduzierung der Fertigungstoleranzen erlaubte es, auf den Bleizusatz zum Treibstoff zu verzichten.

Frage: Gut, Sie haben jetzt einen kurzen Überblick gegeben, was das Blei in unserem Benzin zu suchen hat bzw. hatte. Doch kommen wir zur eigentlichen Frage zurück: Blei und Morgan.

Antwort: Soweit ich weiß, hat Blei im Morgan überhaupt nichts zu

BLEIFREI UND MORGAN

- paßt das zusammen oder ist das ein Widerspruch?

Wir sind um eine Antwort nicht verlegen. Ich habe keine Kosten und Mühen gescheut, mich umfassend kundig zu machen. Zuerst führte ich ein ausführliches Interview mit dem Experten Herrn Molybdos. Daraufhin ließen sich fünf konkrete Fragen formulieren, die ich der Fa. Flaving, der Fa. Merz&Pabst und Austin-Rover Deutschland vorlegte. Dankenswerterweise antworteten mir alle drei. Zusätzlich befragte ich noch die Motorexperthen der Fa. Daewel, Trier (Rover/Jaguar), Herrn

Zuerst die Fragen:

1. Können die in den Morgan eingebauten Motoren in der werksmäßigen Ausführung bleifrei gefahren werden? Falls ja, welche Motoren bzw. ab welchem Baujahr?
2. Können die Motoren, die normalerweise verbleites Benzin benötigen, auf bleifrei umgerüstet werden? Was muß getan werden, welche Kosten fallen schätzungsweise an?
3. Falls ein Umbau auf bleifrei möglich ist, kann dann auch ein Drei-Wege-Kat oder ein ungeregelter Kat eingesetzt werden?
4. Falls ein Katalysator zum Einsatz kommen kann, besteht dann auch die Möglichkeit, eine Steuerermäßigung zu beantragen?

Die scharfsinnigste Antwort kam von Herrn Icking, Austin-Rover Deutschland. Er könne auf diese Fragen nicht antworten, da er nicht wisse, welche Motoren die Factory in ihre Fahrzeuge eingebaut hätte. Daß es sich dabei um Original-Rover Motoren handeln könnte, irritierte ihn nicht weiter.

Herr Hornburg von der Fa. Flaving ließ mich wissen, daß nach Auskunft der Factory alle Fahrzeuge ab Auslieferung 01.12.89 bleifrei vertragen, Mindestkatzahl 95. Zu den übrigen Fragen verwies er mich an Austin-Rover Deutschland. Auf meinen Hinweis, daß mir von dort Auskünfte quasi verweigert worden seien, meinte er bedauernd, daß die Zusammenarbeit leider unbefriedigend sei (wörtlich: "hält sich bedeckt").

suchen. Das erklärte Ziel von H.F.S. Morgan und seinem Sohn Peter war es doch wohl, vergleichsweise leichte Fahrzeuge mit hoher Leistung zu fertigen. Wenn Sie demgegenüber das spezifische Gewicht von Blei mit 11,34 nehmen, d.h. gut die Hälfte schwerer als Eisen, so ist das doch schon ein Widerspruch. Es reicht ja schon, wenn manche Fahrer einen Bleifuß haben, da muß dann nicht noch zusätzlich Blei ins Fahrzeug. Andererseits muß ich zugeben, daß im Hinblick auf die archaische Bauweise der Morgan-Fahrzeuge der Blei-zusatz zum Treibstoff noch eine gewisse Notwendigkeit darstellt.

Frage: Gibt es nun irgendwelche Möglichkeiten, auch im Hinblick auf den Preis (man will ja nicht noch zusätzliche Steuergroschen Vater Staat in den Rachen werfen), das preislich günstigere Bleifrei-Benzin zu nutzen?

Antw.: Sicherlich, mehrere sogar. Man kann einmal einen Bleikristall in den Tank tun, der Stein gibt dann so nach und nach Blei ins Benzin ab. Man kann auch einen Bleistift in den Tank tun, das wäre sogar auch gewichtsmäßig noch günstiger, dank des Holzanteils schwimmt er oben auf dem Benzin. Wenn man ganz sparsam sein will, kann man auch den Inhalt des Bleistiftspitzers nehmen, etwas zentrifugieren, das

schwerere Blei sammelt sich dann am Boden des Zentrifugenröhrchens, und dann ganz fein dosiert dem Benzin zugeben. Auch Bleiglanz eignet sich gut dafür, damit schlägt man sogar zwei Fliegen mit einer Klappe, indem der Lack dann deutlich intensiver und länger glänzt. Von dem schon vorher erwähnten Bleifuß dagegen ist abzuraten, da es doch erheblicher Verrenkungen bedarf, den Fuß während der Fahrt mit dem Treibstoff in Kontakt zu bringen. Ich könnte mir jedoch vorstellen, daß regelmäßige Fußbäder im Tank durchaus einen gewissen Effekt haben könnten. Obwohl diese Methode wohl nur für sehr zierliche Füße

geeignet sein könnte. Aber Dank der zwei Tankstutzen bietet sich insbesondere der Achter dafür gut an.

Herr Molybdos, vielen Dank für diese erschöpfenden Auskünfte. Wir hoffen, daß unsere Leser Ihre Anregungen in die Praxis umsetzen können und damit die leidige Frage bleifrei oder nicht keine Frage mehr ist.

Michael Rost

LIEBE MORGANFREUNDE,

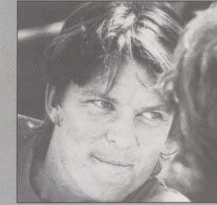
wie bereits in unserer letzten Ausgabe begonnen, werden wir in jeder Morgan-Post-Ausgabe im MCD-Jubiläumjahr eine Jubiläumssedition an Grafiken, Postern u. ä. vorstellen.

War es in der MP-Nr. 44 das Poster über das Innenleben der Factory, so ist es in dieser Morgan-Post der von unserem Clubfreund Manfred Klingler hervorragend gestaltete "Morgan-Kalender 1991" mit 12 Fotografien, deren zentrales Thema der MORGAN ist.

Wir empfehlen diesen Kalender allen unseren Mitgliedern und Freunden und hoffen, daß die viele Arbeit, Mühe und Unkosten, die sich unser Morgan-Freund damit gemacht hat durch eine große Nachfrage belohnt werden.

Konrad Müller

QUESTIONS



from
**MORGAN
POST**
to
**CHARLES
MORGAN.**

1. Is our impression correct that the Morgan Motor Co. has no reason to complain about its present market situation? In other words, fully sold out production capacity with a constant or even growing interest in the Morgan car?
What is the situation now, what do you expect it to be in the future?

2. For a dedicated and steadfast Morgan driver there seems to be no real alternative to a Morgan. If Morgan did not exist, in your opinion, which car would a Morgan driver be tempted by?

3. What is most unique about driving a Morgan, that which cannot be imitated by any other car?

4. Can you describe any typical characteristics of a Morgan driver?

5. Has a survey ever been made to determine who buys Morgan? Are there any particular professions where Morgans are concentrated?

6. Which methods of Advertising/Publicity does Morgan utilize and how high is the yearly advertising budget.

7. At present, how long is the actual delivery time?

8. Are there differences in the delivery time in different countries and how is this explainable?

9. What do the production statistics of the Morgan Motor Co. show from its founding to present? How many of which models have been produced?

10. SPECIAL QUESTION: How many +8's will be produced by the end of 1990?

11. How much longer are you thinking of producing the +8?

12. When will there be a Super Sports Plus Eight?

13. Would you ever consider the Jaguar V12?

14. When will the Plus Eight have wire wheels?

15. What modifications do you disapprove of?

16. Would you produce or tuning kit for a Morgan?

17. What are the most important advances in recent years at the factory?

18. When will the Morgan have ABS?

19. Do you think you will ever reintroduce a three-wheeler Morgan?

20. Do you restore older models at the factory?

21. What spare parts should a Morgan owner stock up on because of anticipated supply difficulties?

22. What are your best memories of driving in Morgans as a child?

23. To which Morgan do you have a special emotional tie? And which Morgan do you prefer to drive the most?

24. How many Morgan miles a year do you drive?

25. Which automobile (excepting Morgan) which you've had the opportunity to drive, impressed you the most?

26. Which automobile (excluding Morgan) still in production, could qualify as your dream car?

Rechts: The first production Morgan two-seater, shown at the Motor Cycle Show in 1911.
Unten: Police work in a Morgan - 1929.



27. Which automobile (excluding Morgan) that is no longer in production, could be your dream car?

28. Which is your favorite colour?

29. Your favorite painter?

30. Your favorite composer?

31. Your favorite writer?

32. Your motto?

ANSWERS to questions from MORGAN POST

1. Interest and demand for the Morgan Sports car fluctuates with different factors affecting it. At the moment there is a revival in the idea of the British Sports car of the 1950's which is often nostalgic and forgets some of the disadvantages of the designs of the past. We at Morgans must stay true to first principles and keep listening to the thoughts of our loyal customers. My grandfather, HFS Morgan, believed in a high power to weight ratio and a simple but effective design. These principles showed often performance and value for money if we use

the most efficient engine available in the lightest and strongest chassis we can make. The hand-built craftsmanship of the Morgan gives the car its unique

shape as against more conventional designs and we must constantly seek to improve this quality, which is already high, so that every component is the best and each job on the car is done perfectly.

2. Driving a Morgan offers a thrill which is not available in mass produced cars. Perhaps a Jaguar D Type or an AC Cobra provides a similar sensation but there are problems if you use these cars every day.

3. The feel of the road and the contact with it through the components of the car make up the unique experience that is driving a Morgan. In a short time the car inspires great confidence in the driver and his abilities.

4. He loves cars and he loves driving them. He is enthusiastic about all aspects of life.

5. Not particular professions. As we see many owners at the factory we are always surprised by the differences rather than the similarities.

6. The advertising budget varies from year to year but if the Motor Show is taken into account stands at about £ 75.000 per annum. For free the car receives far more than its fair share of magazine articles and features and will shortly star in a major Hollywood film "Wars of the Roses" opposite Michael Douglas! Of course though, the best advertising is the owners and that is true all over the world.

7. In G.B. people have waited up to ten years for their car. Dealers are now quoting a waiting period of five or eight years. This is obviously too long and we are taking steps to make more cars.

8. There is a waiting list in all countries where the Morgan is sold. It is longest in G.B. where the publicity and awareness about the car is the greatest. Derek Day tries very hard to be fair in his allocation of cars to dealers and agents.

9. Unfortunately records of the three Wheeler Morgans built from 1919 to 1928 have been lost in a fire, but certainly the factory in the early 1920's was producing upwards of 50 cars per week. Production of four wheeled cars has been steady since the war with an average of 400 cars per year produced by the factory.

10. The Morgan Plus Eight starts at 7000 and has now reached 10304. So three thousand three hundred and four Plus Eights have been built at 1.1.90.

11. The Plus Eight will be in production for many years to come. We shall constantly be seeking to improve the car. The latest high compression 3.9 catalyst car is the best Plus Eight we have ever built.

12. Government legislation means that it is very difficult for a company of our size to introduce endless new models. We are aware of the need for ultimate performance but this must be balanced by a consciousness and concern for our environment. There are certainly many ways an owner can obtain extra performance from his engine. A Plus Eight has been fitted now with a 4.5 litre super charged version of the Rover engine.

13. We are always on the lookout for new suitable engines. At the moment we are very proud of fitting a 3.9 litre engine in a car weighing 960 kilos (the same as a basic Golf). The Rover 16 valve engine complements the Plus Four... and the Ford 1.6 litre EFI engine is an efficient unit.

14. Borrani wheels currently have a waiting list almost as long as the Morgan. We are looking at the possibility of a wire wheel for the Plus

Eight. The problem at present is one of weight.

15. We do not like bolt-on wire wheels. We do not like modifications to the bodywork. We do like reworked Rover engines such as those manufactured to Paris-Dakar Range Rover specification.

16. We are not so interested in kits. The car we produce conforms to standards of manufacture throughout the world, this is most important to us.



Philip Young and Tony Ambrose with their well-travelled leek on the stone-guard en route for Monte Carlo.

17. Achieving far greater levels of durability on all components through the use of the best coatings and finishings. A new paint process, dipping the ash frame in preservative, zinc plating all visible and invisible fixings and electrostatic coating of all metal parts have transformed the car. It is now built with real care using the best components.

18. (Because) the car is so light and well balanced there is less need for ABS than on a laden saloon car. The weight distribution and size of our current brakes enable the car to stop in very short distances when on test.

19. Conservation of resources would have to be even more of a priority than they are today to make a three-wheeler a viable proposition. With its light weight and less friction on moving parts it is bound to be more efficient than a four wheeled vehicle.

Die Scheiben sind bedeckt wie der Himmel von Millionen Wasserpartikeln, die darauf warten, zu verdunsten oder verdunsten zu werden: Zündung an, Bordelektronik aktiviert, Lüftung >go<, und die Sicht wird freier: Feuchtgraue Nebelschwaden dösen vor sich hin über der feuchtgrauen, kurvigen Bergstraße.

Ein mattes Morgenrosa legt sich auf den Grauschleier. Dunkle, fast schwarze Kulissen zeichnen Konturen: Bergspitzen und Hügelkuppen, unsere Wegbegleiter für heute. Gebirg ist's und kurvenreich abseits der Autobahnen und Routes Nationales im Süden Frankreichs. Deswegen sind wir hier. Da zu fahren, wo Straßen interessanter sind. Straßen, die einmal eine Hauptrolle spielten: 1960 im Winter, bei der Rallye Monte Carlo.

Fahren Sie die Strecke nochmal, Herr Schock! Denn Sie haben etwas versäumt, vor 28 Jahren, als Sie Ihren 220er SE in nur neun Stunden über die Pässe, durch die Schluchten jagten.

Denn als späterer Sieger hatten Sie leider (oder gottseidank) nur Augen für die Straße. Sie würden ganz andere Einblicke gewinnen, sähen Sie die 570 Kilometer von Chambéry nach Monaco mit Muße: die kleinen verschlafenen Dörfer, die malerischen Hochtäler, Felseinschnitte, bizarre Schieferbrüche, die lieblichen grünen Täler, die Caféhaus-Romantik und natürlich die vielen Kurven, Kehren, Serpentin über 17 Pässe und durch sieben Schluchten.

Damals, vor 28 Jahren, spielte sogar bei der Rallye Gleichmäßigkeit die wichtigste Rolle. Nicht Vollgas, sondern ein bestimmter Tempo-

20. Yes. Unfortunately a total restoration can take up to one year due to our need not to disrupt production and the difficulty of making discontinued parts for the body.

21. There are many spare parts that are now rare and expensive. It depends on which model he has but I agree that it is vital to maintain authenticity at all costs.

22. Driving with my father in various models that he was testing. The very first drives ever in a fac-

tory Plus Four Supersports, Plus Four Plus and Plus Eight were all memorable and all immensely exciting. As soon as the prototype was finished he would bring it home and we would go out together.

23. The Morgan Plus Eight because I won the British Production Sports Car Championships in it twice.

24. Approximately 20.000 miles

25. Volkswagen Golf.

26. I do not dream about cars.

27. I would love a Bugatti.

28. Blue

29. Piero Della Francesca

30. Mozart

31. Shakespeare

32. Work harder, stay in love.

Charles Morgan



**REISEN STATT RASEN -
AUF DER SCHLUSSETAPPE DER
RALLYE MONTE CARLO.
DIE BERG- UND TALFAHRT VON
CHAMBERY NACH MONACO
IST EIN HOCHGENUSS
FÜR AUTOREISEN DER FEINEN
KLASSISCHEN ART.
TEXT VON MICHAEL MÖSER**

LE SPRINT FINAL

schnitt war entscheidend auf dem >Sprint Final<, wie die letzte Strecke genannt wurde.

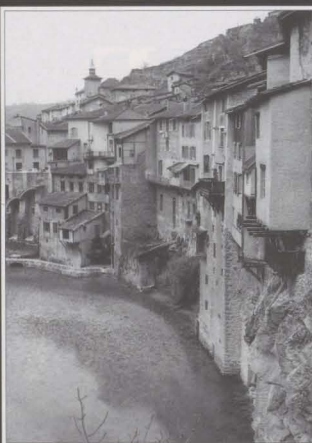
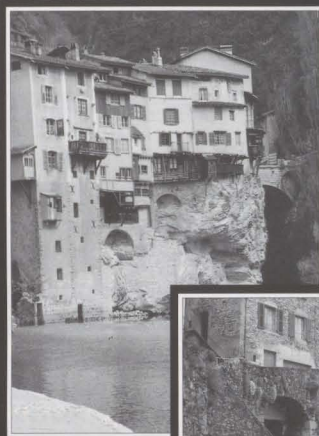
In Chambéry trafen sich alle Teilnehmer der als Sternfahrt ausgelegten Rallye. Walter Schock und Rolf Moll, der Copilot, waren in Warschau gestartet. Nach drei Tagen und drei Nächten blieb nur eine halbe Stunde Pause in Chambéry, und schon standen die späteren Siegerfahrzeuge wieder an der Startkontrolle. Für den Stuttgarter Automobilhersteller sollte die >Monte< von 1960 zum totalen Triumph werden: Platz eins, zwei, drei und fünf für deutsche Teams, alle auf Mercedes 220 SE.

>Gleichmäßigkeit<: Das heißt, einen Schnitt von 60 Stundenkilometern zu fahren. Beim ersten Paß probieren wir es aus und stellen fest: zu schnell für uns, trotz trockener Straße und guter Sichtverhältnisse. >Reisen statt rasen< wird unsere Lösung.

Dieser Gedanke stand auch am Anfang der Rallye: Im Jahre 1890 wurde der >Sports Automobilisten et Vélocipédistes de Monaco< (SAVM) gegründet. Der Vorsitzende war damals auch der Chef der Tourismus-Kommission, die den >grenzüberschreitenden Verkehr< fördern wollte. Ergebnis war die erste Automobil-Rallye im Jahre 1911. Der SAVM wurde 1925 in >Automobilclub de Monaco< umbenannt. Doch die touristische Komponente blieb. Selbst im Rallyejahr 1960 waren viele >Monte<-Teilnehmer, hauptsächlich aus England, nicht an einem vorderen Platz interessiert, ihnen ging es darum, einmal nach Monte Carlo zu kommen. Sogar Omnibusse fuhren in der Klasse >Autocars< mit 27 Personen an Bord mit.



Pont en Royans



Auch für viele Journalisten wurde die Monte-Carlo-Rallye zum Wallfahrtsort, doch Reise und Unterkunft waren teuer: »So war die Presse gezwungen viel zu schreiben«, erinnert sich der heute 68jährige Walter Schock. Und sie hat viel geschrieben. Die »Monte« war schon immer die berühmteste Rallye, und ein Dreifachsieg, das war die Sensation.

Heute bestehen die Abenteuer im unerwarteten Erleben, im Gefühl auf einer Art Nostalgiereise durch das weniger bekannte Südfrankreich zu sein. Und da wir auch nicht mehr mit technischen Problemen zu kämpfen haben, müssen wir versuchen, das Erbe der »Urlaubssprinter« zurückzulassen und neue - alte - Wege zu suchen. Ein nachvollziehbares Exempel ist der Sprint Final von 1960. Eine Route zum Alleinsein, zum Entdecken, zum Kennenlernen, Anfreunden. Kontrastreiche Landschaftswechsel regen immer wieder die Neugier an, ohne daß das »Rechts und Links der Straße« für uns zum Sightseeing-Streß auszuarten droht.

Wir sitzen und fahren in einer Art Salonwagen zum Selbersteuern, streßfrei, aber etwas abgeschottet von der Außenwelt. Freidenker und -lenker mögen ein Cabriolet, ein Motorrad oder gar das Fahrrad vorziehen, das Gelände ist ideal: In der bergigen, kurvenreichen Gegend der Savoyen, der Hautes Alpes und der provenzalischen Sealpen treffen Legenden aufeinander. »Allez Bernard« - mit weißer Farbe auf den Asphalt gemalt - die Anfeuerungen für Bernard Hinault, den Tour-de-France-König, weisen auf Streckenteile hin, die für den Radsport reaktiviert wurden.

Auch für die traditionelle »Rallye Neige et Glace«, eine winterliche Oldtimer-Rallye, werden Teile der alten Route wieder zur Teststrecke.

Wir fahren. Im Morgennebel eines Herbsttages lassen wir die erste Paßhöhe einsam und grau hinter uns. Ständige Berg- und Talfahrten werden die kommende Woche zur Tagesordnung. Auch im Nebel ist

der Weg leicht zu finden, da die Beschilderung auf der gesamten Strecke perfekt ist., wenn auch die Schilder noch genauso aussehen wie auf den alten Archivaufnahmen, die wir zur Orientierung mit nahmen.

Auf weiten Streckenteilen hat die Zeit keine Spuren hinterlassen. Kinder tragen Baguettes größer als sie selbst, Hunde gucken neugierig aus Fenstern, Dorfbewohner begrüßen Fremde mit respektvollem Abstand. Kaum verändert hat sich der kleine Ort Valserrès, 15 Kilometer südlich des Kurortes Gap, heute noch Station der Rallye Monte Carlo. Der schwergewichtige zweite Bürgermeister, Francis Eynaud erinnert sich: »Der ganze Ort war damals auf den Beinen, und Treffpunkt war die einzige Kneipe im Ort.« Das »Café des Négociants« gibt es noch, auch die enge Kurve, in der die meisten Fahrer an der Steinbegrenzung hängenblieben. Die Mauer zeugt heute noch davon.

Mit Monsieur Eynaud besuchen wir Monsieur Favier in der Weinkooperative La Valserroise. Er ist gerade dabei, mit der alten Schnapsmaschine von 1922 den jährlichen Vorrat an »eau de vie de poire«, einen 50prozentigen Birnenschnaps, zu brennen. Das pfeifende, qualmende Eisenmonster steht direkt am Straßenrand vor der Kooperative und scheint jeden Augenblick zu explodieren. Dann öffnet sich ein kleines Ventil, Dampf pfeift aus sämtlichen Löchern, und der Chef probiert mit einem Finger, verdreht die Augen und nicht allwissend. Schon die weisen Druiden haben hier Sude angerührt. Daraus entstand eines der ersten alkoholischen Getränke überhaupt: »Hydromel«, das heute noch in einer kleinen Brennerei im Ort gebraut wird. Wir suchen nicht, wir finden, treffen ständig auf Relikte aus vergangenen

Tagen: ein ausgedientes Nothilfetelephon am Straßenrand, Napoleon-Nippes (hauptsächlich an der Route Napoléon), alte Rallye-Autoschilder an Tankstellen, klapprige Lieferwagen, verrostete Zapfsäulen und verblaßte Schriften von Uraltreklamen, auch ein Lokal, in dem sich heute noch Rennfahrer treffen. Natürlich begegnen wir hin und wieder auch Hobby-Rennfahrern beim »Training« auf engen Paßstraßen. Ideal für solche Ambitionen: die Strecke zwischen Villard-de-Lans und Die: Fast senkrecht geht's seitlich hinunter; nur geschützt durch ein kleines Mauerlein, führt die Paßstraße des Col de la Machine in schwindelerregende Höhen. Ein paar hundert Meter weiter unten, im Souterrain sozusagen, schlummert das grüne Tal von Les Autaret. Wie eine Welle biegt sich der weißgraue Fels über die Fahrbahn. Lastwagen hätten hier kaum eine Chance durchzukommen. Der Nebel sinkt langsam, weiches Rot leuchtet von den gegenüberliegenden Kalkfelswänden. Kurven im Wechselspiel mit Tunnels. Der Dunst wird nach unten gedrückt, wir fahren über den Wolken, begegnen einem Sportflieger, der auf gleicher Höhe wie wir seine Akrobatik vorführt.

Nach sechs Tagen Fahrt ist unsere Aufnahmebereitschaft schon etwas abgeschliffen. Doch die alte »Monte« hat noch eine Kapriole für uns:

Nach stundenlangen Regenfällen lockert sich das Wolkengebilde, es klart auf. Abendstimmung am Col Bas, hinter Seranon, abseits der arg frequentierten und strapazierten Route Napoléon. Mit zunehmender Aufhellung erweitert sich der Horizont. Durch Nebelschwaden bricht ein leuchtender Vollmond. Schnurgerade führt unser Weg über ein Hochplateau, vorbei

Am Col de Turini deutet im Sommer nichts auf die »Nacht der langen Messer«.

Vergessen ist der Kampf um Sekunden. Wer sich Zeit lassen kann, genießt den atemberaubenden Blick vom Col de la Machine hinab ins Tal. Aber auch manch anderes Detail gibt es zu beobachten: aus dem Fenster wachsende Geraniern, einen tapfer hütenden Schäferhund oder einen Molkerei-Meister bei der Herstellung des »Tôme de Savoie«.



an einem Golfplatz, der sich nur unwesentlich vom Rest der kultivierten parkähnlichen Landschaft abhebt.

Wir ahnen die Nähe des Meeres. Von der Paßstraße öffnet sich der Blick in ein weites Tal. Da unten müßte Grasse sein, dahinter Cannes, das Meer. Am Straßenrand ein Monstrum von Felsen, vor Urzeiten ausgespuckt und hier liegengelassen, wie durch einen Bleistiftspitzer gedreht ein kreisrundes Loch mitten im weißen Kalk.

Vor dunkelviolettem Hintergrund taucht ein beleuchteter orangefarbener Fleck unterhalb der Straße auf: ein Steindorf wie im Mittelalter, wie eine kleine Festung, nur ohne Zugbrücke: Gréolières.

Wir sind am Ziel, wir haben sie gefunden, unsere Traumstraße. Le Sprint Final wird uns wiedersehen.

Quelle: TRAVELLER's World 1/88

Natürlich, es heißt TI-RA-MI-SU und die Moni! Der hier Zitierte weiß das selbstverständlich. Doch zu fortgeschrittener Stunde kam's ihm halt nicht mehr so exakt über die Lippen. Schuld war der gute Südtiroler Wein auf Schloß Korb bei Eppan, dem wir an diesem späten Freitag reichlich zusprachen. Nach dem bewährten Motto: Am ersten Abend ist's immer am lustigsten. Und so war es auch bei uns, am Anfang unseres Südtirol-Wochenendes, zu dem wir - 17 Mitglieder der Sektion Süd - aufgebrochen waren, um Gaumen-, Natur- und Fahrfreuden zu frönen. Mit Erfolg! Nach dem opulenten Vier-Gänge-Menü (Parma-Schinken und Melone, Tris de la casa, Roast-beef/Bollito Misto, Dessert) im Schloß erwartete uns auf dem Tschindl-Hof (unserem ebenso unverfälscht landestypischen wie komfortablen Quartier) eine üppige Speck-Kaminwurzeln-Brotzeit um Mitternacht. Daß wir nicht geplätzt sind, ist gewiß dem Wein zu verdanken, den unsere kluge, fesche Wirtin in weiser Voraussicht für uns bereit gestellt hatte, und mit dem wir nun das monumentale Mahl verflüssigten - bis um drei Uhr in der Früh.

Die Folgen standen so manchem am nächsten Morgen erbarmungslos im müden Gesicht geschrieben. Doch, man kann's kaum glauben, auch hier bestätigte sich eine mittlerweile alte Weisheit: Auf Morgan-Leute ist Verlaß! Alle, egal ob mausgrau oder aschfahl, waren pünktlich zur Stelle - (mehr oder zumeist minder) fit wie die Turnschuhe an ihren unausgeruhten Füßen. Nach reichhaltigem Frühstück wurden die Moggis gestartet, und los ging's: über den Mendel-Paß hinab ins Trentino, vorbei an einsamen Ortschaften und Dörfern, in denen uns gelegentlich Kinder zu winkten - eine Gegend, die, obwohl unweit vom Gardasee

TI-RA-SI-MU für den MONI



Von links nach rechts: Edgar u. Annette Württemberg, Sabine Sack, Liz (Freundin von Horst Bieneck), Hans Greisel, Christa Krämer, Horst Bieneck, Barbara Horber, Hermann Redl, Helga Greisel, Udo Koch, Petra Schmidt, Bellinda (Freundin von Hans Braun), Hans Braun

gelegenen, vom Tourismus wenig berührt scheint, trotz weiter Täler, grandioser Schluchten und endlos sanfter Hügel. Zurück nahmen wir den kürzeren Weg parallel zur Autobahn Trento-Bolzano, um unweit von Eppan, an einem kleinen See bei Capuccino und Espresso in der Sonne zu sitzen. "Il sole" ließ uns übrigens bis zum Schluß nie im Stich, allen tief-

grauen Wolken, die sich immer wieder penetrant unheilvoll über uns zusammenballten, zum Trotz.

Nach einigen Stunden Siesta dann ein ruhiger Stub'n-Abend im Tschindl-Hof bei Südtiroler Spezialitäten und, wie am zweiten Abend meist üblich, gebremster Trinkfreude. Ein gemütlicher Ratsch-Abend nach einem herrlich-

chen Tag, den so mancher zu vernünftig früher Stunde beendete. Sonntagmorgen: Sonne, strahlend blauer Himmel, die Landschaft um Eppan so schön, wie asphaltmüde Großstädter es sich in ihren romantischsten Träumen malen. Aus den nahegelegenen Bergen ertönt der Ruf des Kuckucks; um uns herum, so weit das Auge reicht, ein Meer von Apfelblüten. Ein ignoranter Streber, wer einen solchen Tag mit der Heimfahrt beginnt. Wir beschlossen, uns München etapen- und genießerweise zu nähern. Die einem mit einer beeindruckenden Fahrt über den Reschenpaß (Mittagsmenü inbegriffen); der Rest, Sabine, Winfried, Alwin, Moni, Edgar und ich, mit einem Abstecher zum Bittner-Hof, unweit von Nals. Über ein gewundenes Höhensträßchen, links ab durch den Wald, über eine Schlucht, durch Obst- und Weinberge liegt es plötzlich da: Dieses liebenswert verschlammte Anwesen, auf dem Hunde, Katzen, Kaninchen, Pfauen, Hühner und ein stolzer Hahn unbekümmert zwischen Gartenfischen und Bierbänken buddeln, scharren, gackern und dösen - eine perfekte Idylle, die nur so ist, weil nichts perfekt ist. Dort saßen wir unter Kastanienbäumen, tranken unser "Viertel Rot'n" - und machten sogar einen beachtlichen "Spaziergang" auf den nächsten Berg (ganz schön steil!). Die Spiegeleier mit Speck und Bratkartoffeln danach waren besser als jedes drei-Sterne-Kochkunstwerk.

Fazit: Herrlich war's in Südtirol, besonders mit wenig Alkohol - und einer so gründlich und liebevoll durchdachten Organisation, wie Hans Braun sie uns bescherte.

Vielen Dank, lieber Hans!

Annette Württemberg

Nachtrag zu meinem Bericht

MORGAN UND MOTORSPORT

(Ausgabe 43)



Michael Rost

Wie ihr vielleicht der Tages- und Fachpresse habt entnehmen können, steht der Motorsport weiterhin unter heftigem Beschuß der Ökofreaks. Die einem mit einer beeindruckenden Fahrt über den Reschenpaß (Mittagsmenü inbegriffen); der Rest, Sabine, Winfried, Alwin, Moni, Edgar und ich, mit einem Abstecher zum Bittner-Hof, unweit von Nals. Über ein gewundenes Höhensträßchen, links ab durch den Wald, über eine Schlucht, durch Obst- und Weinberge liegt es plötzlich da: Dieses liebenswert verschlammte Anwesen, auf dem Hunde, Katzen, Kaninchen, Pfauen, Hühner und ein stolzer Hahn unbekümmert zwischen Gartenfischen und Bierbänken buddeln, scharren, gackern und dösen - eine perfekte Idylle, die nur so ist, weil nichts perfekt ist. Dort saßen wir unter Kastanienbäumen, tranken unser "Viertel Rot'n" - und machten sogar einen beachtlichen "Spaziergang" auf den nächsten Berg (ganz schön steil!). Die Spiegeleier mit Speck und Bratkartoffeln danach waren besser als jedes drei-Sterne-Kochkunstwerk.

nationale ONS-Veranstaltungen (sprich Slalom etc.) auf Katalysator-Fahrzeuge zu beschränken. Ein mir bekannter, nicht genannt werden wollender TÜV-Ingenieur sagte mir, daß er in den letzten Tagen unter diesem Verdikt mehrere Wettbewerbsfahrzeuge hätte haben prüfen müssen, die pro forma einen

Katalysator eingebaut hätten, obwohl sie bekanntermaßen nur verbleites Benzin vertragen. Ich persönlich halte dies für eine Perversion des Motorsports, insbesondere des historischen.

Lieber Herr Müller,

Unlängst traf bei mir ein Exemplar der an Nancy Dice, Redakteurin des Magazines (Morgan Owners Group Northwest), geschickte Morgan Post Nr. 43 ein. Sie haben mit diesem Heft ein Qualitätsniveau erreicht, daß für die Herausgeber aller Morgan Clubzeitschriften ein schwer zu treffendes Ziel darstellen wird. Ich gratuliere Ihnen samt Ihren Mitarbeitern und wünsche Ihnen viel Erfolg mit diesem Unternehmen.

Herzliche Grüße von
MOG Northwest.

Ihr Heinz Stromquist

EIN WEG ZUR KLASSENLOSEN GESELLSCHAFT

Halt, halt, nicht gleich schimpfen, Elaborate über Marx und Konsorten will ich hier nicht anstellen, sondern nur den Versuch machen, das "Wilma-Thema" aus Heft 44 (das nicht ihr ureigenes Thema, sondern eine unendliche Geschichte ist) in geordnete Bahnen zu lenken.

Sollte nun jemand am Ende dieser Ausführungen der Meinung sein, ich bin ein verhinderter Mathematiker, so irrt er. Meine Motivation kommt aus dem Leichtathletik. Dort gibt es im Rahmen von Mehrkampf-Wettbewerben die Leistungsbewertung nach Punkten.

Also, 10,0 sek. auf 100 m bringen 2.000 Punkte, dagegen 12,0 sek. nur 100 (oder ähnlich).

Auf dieser Grundlage könnten auch Morgans bewertet werden. Dabei können alle Abweichungen von einem Basismorgan mit plus- oder minus-Fakten bewertet werden und die Addition aller Faktoren den Endfaktor darstellen, mit dem die gefahrene Zeit multipliziert wird.

Ohne über konkrete Zahlen richtig nachgedacht zu haben, könnte eine Bewertung für 2 verschiedene Moggies wie folgt aussehen, wobei Abweichungen vom Basiswert bei spezifischer Verbesserung mit plus- und bei Verschlechterung mit minus-Faktoren bewertet werden:

Wertungskriterien sind:

- Baujahr
- Laufleistung des Motors
- Motorleistung
- Hubraum
- Fahrzeuggewicht (einschl. Fahrer)
- Reifenbreite
- Fahrwerksveränderungen
- Lenkung

Voraussetzung sind weiterhin bei Clubveranstaltungen:

TÜV abgenommen, straßentauglich (keine Slicks), bei Rennen anderer Veranstalter und bei Wertung mit anderen Fabrikaten ist auf deren Klasseneinteilung zurückzugreifen, bzw. man kann eine Clubinterne Wertung mit o. g. Kriterien durchführen.

| Wertungskriterien | Bewertungsfaktoren | Basiswerte Daten | Morgan 1 | | Morgan 2 | |
|-------------------|--------------------|------------------|-----------------|--------------|----------|--------|
| | | | Daten | Faktor | Daten | Faktor |
| Baujahr | Pro Jahr | 0,5 | 1975 | 1985 + 5,0 | 1970 | - 2,5 |
| Laufleistung | Pro 10 000 km | 1,0 | 50 000 | 10 000 + 4,0 | 80 000 | - 3,0 |
| Motorleistung | Pro PS | 0,1 | 120 PS | 190 + 7,0 | 90 | - 3,0 |
| Hubraum | Pro 0,1 l | 0,1 | 2,0 l | 3,9 + 1,9 | 1,8 | - 0,2 |
| Gewicht | Pro 50 kg | 1,0 | 800 kg | 1,000 - 4,0 | 700 | + 2,0 |
| Reifenbreite | Pro 10 mm | 0,5 | 180 mm | 210 + 1,5 | 150 | - 1,5 |
| Fahrwerk | Koni 1,0 Stab. | 1,0 | Serie Stand '75 | Koni + 1,0 | Serie | 0 |
| Lenkung | Neues Lenkg. | 0,5 | Serie Stand '75 | Stabi + 1,0 | Serie | 0 |
| Summe | | | 100 | + 18,4 | | - 8,4 |

Diese Werte würden heißen, alle Moggies eines Wettbewerbes in einen Topf und die gefahrenen Zeiten von Morgan 1 werden mit Faktor 1,184 multipliziert und die von Morgan 2 mit 0,918, usw.

Sicherlich sind diese ersten Ansätze zu diskutieren, wobei ich mir eine

sportlichen Veranstaltung verpflichtet, die Daten in ein Fahrzeugblatt einzutragen und "eidesstattlich" zu unterschreiben, Lügereien führen zum Ausschluss aus dem MCD!

Na, wie ist es? Alles Quatsch, oder?

Manfred Portzig

NIE WIEDER NIE WIEDER Morgan

Um 8.00 Uhr wollten wir uns am Sonntag des 18. Februars bei mir in Neumünster treffen.

Da die letzten Tage empfindlich kühl gewesen waren, hatte ich meinem Kollegen Reinhard Empfehlungen zur persönlichen Ausrüstung gegeben, damit er als völlig verweichlichter, von deutscher klimatisierter Nobelkarosse bisher verwöhnt und dahingeschaukelt, einen Tag in einem Fahrzeug der Marke "Morgan" ohne bleibende Schäden an Leib und Seele übersteht.

Seine Idee war es gewesen, als Teilnehmer des MC Eckernförde an der Sternfahrt nach Bützow/DDR teilzunehmen. Er hatte von dem bevorstehenden Ereignis des Motorsportklubs in der Zeitung gelesen, das war genau das Richtige für ihn.

Ein Tag einen touristischen Besuch in der DDR machen, die vom Wohlstand gezeichnete Körperfülle auf beheizen, elektrisch verstellbaren Sitzen niederlassen, um dann mit notwendiger Distanz, geschützt vor neugierigen Blicken durch getönte Scheiben, Eindrücke zu gewinnen.

Und nun dieses.
Ich konnte es immer noch nicht

glauben, er hat tatsächlich "ja" gesagt, als ich meine Zustimmung zu der Sternfahrt abhängig von der Durchführung im Morgan machte. Für mich war es selbstverständlich, daß eine Sportveranstaltung in einem Sportfahrzeug durchgeführt wird. Für ihn übrigens auch, denn er hält seinen fahrenden Computer für ein solches.

Um 8.15 Uhr kommt er an, drei Pullover und zwei lange Unterhosen übereinander und einem - Gott sei Dank - vernünftigen Mantel mit Fell auf der richtigen Seite, die Decke für die Beine hat er auch dabei. Stur hat er sich an meine Ratschläge gehalten, leider.

Über Nacht ist ein Tiefdruckgebiet herangezogen, es regnet Bindfäden bei plus 12°C, die Wolkendecke ist geschlossen, eine Wetterbesserung nicht in Sicht. Man merkt ihm an, daß er sich über dieses Wetter freut, kann er doch so elegant aus seiner voreilig gegebenen Zustimmung wieder aussteigen, braucht er diese Tour in diesem Fahrzeug nun doch nicht mitzumachen. Allein der Gedanke daran hat ihm schon den Angstschweiß auf die Stirn getrieben.

Ein Anruf bei einer Polizeistation in Lübeck bestätigt die stabile Wetterlage, auch dort regnet es.

Er, der sich schon auf das zweite Frühstück freut, wird bleich, schaut mich wie einen Irren an, kann es nicht begreifen, als ich ihm sage, daß wir nun langsam aufbrechen müssen, dann bei der Wetterlage kommen wir nicht so schnell voran. Er kann nur noch stammeln "aber der Regen", bekommt von mir die beruhigende Antwort, daß es nur an der Ampel oder im Stau etwas unangenehm wird, während der Fahrt geht das meiste über einen hinweg, außerdem hätte ich bei längerem Halt auch noch einen Regenschirm dabei. Proteste werden nicht akzeptiert, er bekommt seine Lederkappe und die Brille, irgendwie schafft er es auch, wenige Zentimeter über der Straßenoberfläche, wichtige Körperteile zu platzieren.

Um unbequemen Fragen und Bitten von vornherein aus dem Wege zu gehen, nehme ich die Seitenscheiben und das Verdeck erst gar nicht mit. Kaum auf der Straße, unterliege ich wieder der Faszination MORGAN. Meinen Co. vergesse ich völlig,

letztendlich ist es mir auch egal, wie er empfindet. Allein die Rücksichtnahme auf ihn, zwingt mich zu einer etwas verhaltenen Fahrweise.

In Lübeck-Schlutur an der innerdeutschen Grenze angekommen, kümmerere ich mich wieder um ihn.

Mit erweiterten Pupillen, starr vor Angst um Leib und Leben, unfähig einen zusammenhängenden Satz zu stammeln, sitzt er neben mir. Allein die Tatsache, daß seine schlotternden Beine ein Aufstehen unmöglich machen, hindert ihn daran, einfach wegzulaufen. Ich tröste ihn, verspreche, in der DDR mich an die Geschwindigkeitsbegrenzungen zu halten und nach Möglichkeit auch nicht mehr zu überholen. Dieses Versprechen halte ich zunächst bedenkenlos ein, der Zustand der Straßen zehrt schon bei Ausschöpfen der zulässigen Geschwindigkeit den vorhandenen Federweg an der Hinterachse total auf.

Da ich aufgrund der chaotischen Verkehrsbedingungen der vorausgerechneten Zeit immer weiter

zurückfalle, in der Zeitwertung aber bleiben will, gebe ich Gas, in der Hoffnung auf fehlende Geschwindigkeitskontrollen am Sonntag. Dem Moggi bekam es viel besser, er schlug jetzt nur noch die wenigen Male durch, in denen er Bodenkontakt bekam. Mein Co., mit seiner zivilisationsgeschädigten Wirbelsäule und seiner Neigung zur Migräne, wimmert nur noch leise vor sich hin, die Augen geschlossen, durch die fast völlig beschlagene Brille kann er ja doch nichts mehr sehen.

Wir schaffen es, sind im Zeitlimit, als wir auf dem Marktplatz ankommen.

Irgendwie schafft Reinhard es, bei sofort einsetzendem Ansturm der Anwesenden auf uns, die verrückten "Wessies", die im Uraltauto bei diesem Wetter offen hierher kom-

men, mit gequältem Lächeln auszuweichen.

Stunden später, nach offiziellem Programm und Siegerehrung, stimmt er mir zu, daß der Dauerregen ihm gar nichts ausgemacht hätte.

Allein die Tatsache, daß er um sein Leben fürchtete, noch nie in der Vergangenheit so viele Ängste ausstehen mußte, nie so lange Dauerstreß an der Grenze des Erträglichen passiv hinnehmen mußte, bestimmte sein Verhalten auf der Fahrt hierher.

Außerdem, so teilte er mir mit, würde er mit mir nicht mehr zurückfahren, ein Teilnehmer des MC Eckernförde hätte ihm eine Mitfahrgelegenheit in seiner japanischen Großraumlimousine angeboten.

"Einmal Morgan und nie wieder!", waren seine Schlußworte.

Ich unterließ daraufhin ihm anzubieten, doch einmal bei trockener Straße bei mir mitzufahren, erst dann könne er die eigentliche Leistungsfähigkeit eines Morgan pur erleben.

Übrigens, den Ehrenpokal der Stadt Eckernförde, überreicht durch die Eckernförder Nachrichten, bekam selbstverständlich ich. Einige Tage später war in der Zeitung zu lesen "Ein starkes Stück Holz".

Über die Erlebnisse in der DDR (O-Ton eines Trabbi-Fahrers): "Der läuft doch bestimmt noch seine 80 Sachen, oder?" an anderer Stelle.

Rainer Langloh

Peugeot 504 V6 Cabrio mit Hardtop



2,7 l Hub, 136 PS
aus 1. Hand
Neue Echtleiderpolsterung
(DM 6000.-)
neue Heckscheibe in
Softtop, mit Reißverschluss
herausnehmbar,
die meiste Technik neu,
auch TÜV,
Liebhaberstück als Zweit-
Cabrio gelaufen.

DM 39 000.-
Tel. 0 72 33/41 99

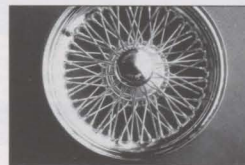
Kiebitzhörn 31
2000 Hamburg-Barsbüttel

MORGAN PARK

Telefon 040/6 70 30 20
und 6 70 61 51

LUTZ LEBERFINGER

Fax 040/6 70 30 90



NEUHEIT 1990

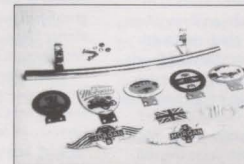
Chromspeichenrad 6.5 x 15 schlauchlos mit Zentralverschluss für alle +8.

RECHTZEITIG ZUM FRÜHLING

Große Auswahl an Moto Lita-Holz- und Lederlenkrädern.

Wir suchen ständig - auch restaurierungsbedürftige - Morgan, alle Typen und Baujahre.

ALLEN MORGANEERS WÜNSCHEN WIR EINE GUTE SAISON '90



INTERNATIONALE
VERANSTALTUNGEN

Bundesrepublik Deutschland

26.05 - Heidberg Rennen - Heidberg - Veranstalter: Sektion Nord
 01.-04.06 - Pfingsttreffen 90 - Gütersloh - Sektion Mitte
 08.-10.06 - Jan Wellem Pokal - Nürburgring - Veranstalter: Sektion unMOglich
 17.06 - Sicherheitstraining - Bonn - Veranstalter: Gertzen/Portzig
 10.-12.08 - Oldtimer Grand Prix - Nürburgring - Veranstalter: Portzig
 18.-19.08 - 2.Nachtrally - Köln/Bonn - Veranstalter: Gertzen
 05.-08.09 - Sportfahrtlehrerlehrgang - Nürburgring - Veranstalter: MCD Wollner
 19.-21.10 - Herbsttreffen 1990 mit 20 jährigem Jubiläum des MCD - Heidelberg - Veranstalter: Heidelberger Kreis
 1991 - Internationale Clubmeisterschaft - Hockenheimering - Veranstalter: MCD
 1991 - Pfingsttreffen 91 - München
 1991 - Herbsttreffen 91 - Travemünde

Großbritannien

22.-25.06 - MOG 90 - Beltring/Kent - Veranstalter: Morgan Sportscar Club GB
 1991 - MOG 91 - Malvern - Veranstalter: MSCC GB
 1992 - MOG 92 - Wales - Veranstalter: MSCC GB
 1993 - MOG 93 - Stoke on Trent - Veranstalter: MSCC GB

Belgien

25.-27.05 - VLAMOG - Antwerpen - Info: Portzig

Luxemburg

07.07 - MOMOMO - Luxemburg - Veranstalter: Wagner

Österreich

1991 - Oldtimer Meisterschaft - Salzburg - Veranstalter: MCD

Schweden

August 1991 - 25 Jahre Morgan Club Schweden - Göteborg

Tschechoslowakia

18.-20.05 - Rally Prag - Prag - Info: Vogel

UDSSR

25.-26.08 - Einladung G. Michailov - MOG MET - Riga UDSSR - Info: M. H. Vogel

AFFILIATED CLUBS
ZU DEM MORGAN
SPORTS CAR CLUB
- Great Britain -

AUSTRALIA
Morgan Owners Club of South Australia

AUSTRIA
Morgan Sports Car Club Austria

BELGIUM
Morgan Owners Group Belgium
Morgan Sports Car Club Belgium

CANADA
Morgan Owners Group Toronto (HOGMOG)

FRANCE
Morgan Club de France

BRITISCH - ITALIENISCHES
KLASSIKERTREFFEN!

für Fahrzeuge bis Bj. 1975

Der **KKSV BAD KÖNIG** lädt
alle Freunde klassischer Fahrzeuge zum
Oldtimerfrühstücken ein.

Wo? Auf dem Gelände der Firma Hegny
BAD KÖNIG

Wann? Am 26. August 1990 ab 9.00 Uhr
Bei uns ist jeder recht herzlich eingeladen!

Haben Sie noch weitere Fragen?
Dann rufen Sie mich doch einfach einmal an.

A. Hahn, Klosterwaldstr. 7, 6123 Bad König
Tel. 0 61 51/7 09-22 85 tagsüber
0 60 63/32 33 abends

In diesem Jahr erstmals mit Clubwertung

GERMANY
Morgan Club Deutschland

HOLLAND
Morgan Sports Car Club Holland

ITALY
Morgan Club Italia

LUXEMBOURG
Morgan Owners Club Luxembourg

SOUTH AFRICA
South African Morgan Owners Group
(SAMOG)

SWEDEN
Morgan Owners Group of Sweden

SWITZERLAND
Morgan-Club Schweiz

USA
CALIFORNIA
MSCC Northern California

GULF OF MEXICO
Morgans on the Gulf Morgan Owners Group
(MOGMOG)

MICHIGAN
Morgan Owners Group Great Lakes

NEW YORK
Western New York Morgan Owners Group

OHIO
Ohio Morgan Owners Group (OhMOG)

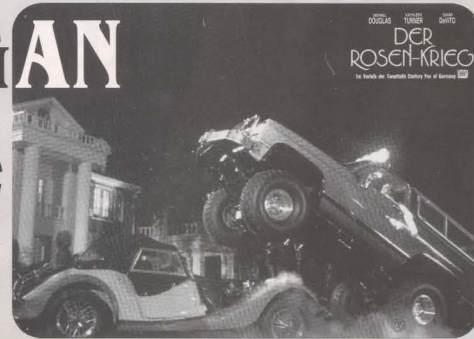
TEXAS
Morgan Motor Car Club (TEXMOG)

WASHINGTON
Morgan Car Club Washington DC.

UNSPECIFIED
Morgan Regalia Collectors Society

Möchten Sie zu einem der obengenannten
Clubs Kontakt aufnehmen, setzen Sie sich
bitte mit der M.S.C.C. Liaison Group for
Affiliated Clubs und den MCD Affiliation
Officers in Verbindung:

John and Carolyn Donovan, Hoplands
House, Green Tye, Much Hadham,
Hertfordshire, England, Telephone: (0) 27
984 2620.

MORGAN
in the
US?

Letztes hatte ich die sicherlich nicht häufige Gelegenheit, Herrn Piepenbrink im Gespräch mit seiner Agathe zu belauschen. Ich fand das Gespräch so interessant, ich möchte es Euch nicht vorenthalten.

Also, weißt Du, Agathe, die Amerikaner, die haben einfach keine Kultur. Stell Dir vor, was ich da doch letztes im Kino in so'n Film drin. Fing ja ganz gut an, fing mich so richtig an zu freuen, als da plötzlich im Bild so'n alter 4er auftauchte, hatten se aber leider nur ganz kurz un so'n büschen in dämrig gezeit. Und da fuhr er dann mit weg, mitten in Winter, Schnee auf'e Straße, war an'n Berg; war ein Geschenk von seine Frau an ihn - ich weiß, Agathe, auf solche Ideen könntest Du garnicht erst kommen. Ja, und dann kam lange nix mehr.

Nee, versteh mich nich falsch, Agathe, se haben schon Bilders gezeigt, aber nix mehr mit Morgan. Was das all so war? Also, weißt Du, Agathe, das geht ja dann man doch ein büschen zu weit, ich kann Dir doch nicht den ganzen Film erzählen, dann bin ich ja Morgen

noch am Gange. Paß auf, Agathe, dann auf einmal, muß schon über die Mitte gewesen sein, da stand er wieder da, zweifarbig lackiert, body Light grey, die Wings dark grey, Speichenräder, ein Tankstutzen links, die Leisten über dem Heckblech, eindeutig ein 4er, so Ende 60, der noch mit den kleinen knubbeligen Heckleuchten, Dach d'rauf, na gut, war ja auch Nacht, Brooklands innen vor der Windschutzscheibe, Right-hand-drive, so richtig schnuckelig. Und dann wollte er wegfahren, sich Schlaftabletten holen, weil er konnte wohl nicht einschlafen, hatte irgendwie Knies und seine Frau wollte ihm wohl keine geben. Jedenfalls, wie er da so wegfahren tut, kommt plötzlich die Miezze von seine Frau angerannt - und rums, is'se platt. Hat die Frau aber auch selbst Schuld, warum gibt sie ihm keine Schlaftabletten. Hat die aber wohl nicht so gesehen. Als die mitkriegt hat, daß er ihre Miezze platt gemacht hat, natürlich ganz aus Versehen, kommt er doch nichts für, die kam ja da einfach so angerannt, als die also das mitkriegt hat, hat sie ihm Rache geschworen. Und dann

hat sie mit ihr'n Ungetüm, so'n Riesen-Vierrad mit großen Scheinwerfern, Abschlepphaken vorne und all so'n Gedöns, den Moggie erst mit vollem Karacho rücklings aus der Einfahrt auf die Straße geschoben. Nee, das war nich so direkt, da war noch was dazwischen, da hat sie ihn, und er hat sie geärgert, und sie wieder ihn, ja gut, er hat ihr ja auch vor den Gästen auf'n Fisch gepinkelt, aber ist das denn ein Grund? Und er wollte dann in den Moggie rein, Tür klemmte aber, und dann stand sie mit dem Riesenungetüm am Ende der Straße, blitzte ihn mit den Scheinwerfern an und ließ den Motor aufheulen. Ich sag Dir, Agathe, eiskalt isse mir den Rücken runtergelaufen. Und dann fuhr sie'n paar Meter vor, und noch mal, und immer heulte der Motor so auf. Und da stand der arme kleine Moggie, und erst klemmte die Tür und dann wollte er nicht anspringen. Wahrscheinlich hat er sich so erschrocken, als sie mit dem Ungetüm plötzlich auf ihn zugerausht kam und erst im letzten Moment so einen Schlenker machte. Kann ich ja auch voll und ganz verstehen,

Agathe, mir ist dabei auch das Herz fast in die Hose gerutscht. Ja, und dann stand sie schon wieder da, wie heißt das so schön, vis-a-vis glaub'ich. Und er saß drin und versuchte verzweifelt, den Moggie anzukriegen. Aber der hatte sich so erschrocken, hab ich Dir ja schon erklärt wieso, jedenfalls fährt sie auf ihn zu, nein, sie stoppt noch mal, 'nen Meter zurück, Anlauf, schubst den Moggie rücklings durch den ganzen Garten, bis er an der Mauer hängenbleibt. Mocht ich kaum hingucken. Aber der Moggie ist doch'n prima Wagen, als er da so an'er Mauer stand, sah er gar nicht so zerdetscht aus. Und ich dacht schon, wat'n Glück, jetzt isse vorbei. Aber war gar nicht so, Agathe, Setzt die doch noch mal zurück und vor und verkrallt sich mit'm Abschlepphaken mitten auf'er Motorhaube. Und dann noch mal zurück und vor. Springt das Ungetüm doch tatsächlich hoch und den Moggie über den Vorderwagen, über Windschutzscheibe, Dach und hinten wieder runter. Ich wollt meinen Augen nicht glauben. Kann man denn so was machen. Jedenfalls ist er dann noch ausgestiegen, war aber krebdebleich im Gesicht. Nee, weißte, Agathe, sowat kannte mit jedem Wagen machen, mit'n Stern vorne drauf, oder mit'e Ringe, oder mit'e Niere oder Kleeblatt oder wer weiß ich was, aber doch nicht mit'n Moggie. Ich werd' dem Peter und dem Charles mal schreiben müssen, daß die zu den Amerikanern kesse Moggies mehr verkaufen tun, oder die müssen im Vertrag unterschreiben, daß die die Moggies für solche Schweinereien nie hertun geben. Verstehe jetzt, Agathe, wenn ich sag', die Amerikaner haben keine Kultur?

(Sorry, dear Fred, nichts für ungut)

M. Rost

Was man Frauen sonst selten zutraut, ihr gelang es, sie hielt dicht. Renate traf hinter Friedhelms Rücken die Vorbereitungen und er merkte nichts. Am 21.03.90 überraschten etliche Morganfreunde Friedhelm zum 20. Jahrestag Morganfahren. Von Herrn Mertens in Lüttich, der den Wagen am 31.10.68 bei der Firma MORGAN-Belgique erworben hatte, kaufte Friedhelm am 20.03.70 seinen ersten Morgan, einen Plus 4, Baujahr 67. Für BF 106.200.--, damals ca. DM 7.000.-- wechselte das Fahrzeug den Besitzer und Friedhelm und Renate waren stolze Morganfahrer. Sehr zum Leidwesen ihrer Eltern, die die Begeisterung ihrer Spröblinge keineswegs teilen konnten. Sie stichelten solange, bis die beiden entwertet aufgaben. Am 30.07.70 ging der Wagen mit der Fahrgestellnr. B 1747 an einen Herrn Hinrich Wrede nach Braunschweig, für schlappe DM 5.000.-- (was waren das damals noch für Preise). In letzter Zeit unternommene Versuche, den weiteren Verbleib zu rekonstruieren, schlugen leider fehl. Sowohl von Herrn Wrede wie auch von dem Moggie fehlen jede Spur. Kann jemand helfen?

20.03.1970 - 20.03.1990
20 JAHRE



MORGAN

Die Trauer nach der Trennung führte dazu, die Liebe zu Morgan zu festigen. Direkt Anfang 71 wurde ein neuer Morgan bestellt, der nach

leidvoller Wartezeit 73 endlich in Besitz genommen werden konnte, ein 4/4 2-Sitzer, der erst 78, nach Christians Geburt, wieder den

Besitzer wechselte, er ging an Katja Urbanus. Rechtzeitig war ein Viersitzer bestellt worden, so daß der Wechsel nahtlos in der Vorweihnachtszeit vonstatten gehen konnte. Dieser Viersitzer blieb bis 86 in der Familie, um, ebenfalls wieder nahtlos, durch einen Plus Acht Einspritzer ersetzt zu werden. Der Viersitzer wird heute von Karl Schucht gefahren.

Zur Feier des Tages erschienen Katja (die an dem gleichen 21.03. Geburtstag feierte) mit Ebby, Mapo, Udo Rötcher, Karl und Bibbi, Michael und Christine und noch einige Aachener Morganfreunde, um mit Minestrone, Pizza und anderen italienischen Genüssen (paßt ja an für sich nicht zu einem britischen Roaster, da wäre Ale, Apple Pie, Plum Pudding etc. wohl angepaßter gewesen) zusammen mit den Beiden in Erinnerungen zu schwelgen. Man kann den Beiden nur wünschen, daß die Morganbegeisterung nun noch weitere 20 Jahre und nochmal 20 Jahre anhält.

M. Rost

Woran erkennt man Soldaten, Polizisten, Briefträger und Morganfahrer schon von weitem? Richtig, an der Uniform! Herrscht bei den Staatsdienern noch eine perfekte Einheitlichkeit in Sachen Dienstkleidung, so hapert's hiermit in unseren Kreisen schon erheblich. Damit muß Schluß sein. Die dreiste Buntscheckigkeit, mit der manche aus der Reihe tanzen und das Bild stören, kann nicht länger hingenommen werden. Muß man wirklich in Erinnerung rufen, daß wir ein exklusiver Kreis enthusiastischer Individualisten sind, und kein Sauhaufen? Da kommt doch zum

Beispiel das Klubmitglied K.H.S. daher, gewandt in einen pelzbesetzten Wendemantel, vorzugsweise grünen Schühchen, grell-bunt bedruckter Seidenschal um den ledrigen Hals und auf dem wallenden Haupthaar - man will es nicht glauben - ein Feuerwehrhelm! Zum Abgewöhnen, echt! Derlei Geschmacklosigkeiten können auch mit dem Hinweis auf sogenanntes "Modebewußtsein" nicht länger entschuldigt werden. Ein Morgan-Fahrer ist kein Garderobenständer, und er hat das Recht, auch nicht als solcher entlarvt zu werden.

Wie aber soll man derartige Entgleisungen nachhaltig ausmerzen? Wie soll der in Kleidungsfragen noch unsichere, junge Morganhaut verhindern, durch eine unangemessene Optik nahtlos aufzufallen? Wie kann erreicht werden, dem Club durch vereinheitlichte Bekleidung seiner Mitglieder das Image einer schlagkräftigen Truppe zu verleihen?

Fragen über Fragen, auf die es nur eine Antwort geben kann: Eine Kleiderordnung muß her, da gibt es gar keinen Zweifel.

Nachdem dies klar ist, bleibt nur noch die Frage offen, wer mit dem Entwurf der Ordnung zu betrauen ist. Da wohl niemand in Geschmacksfragen unangreifbarer, und keiner überlegener im Beherrschenden Zweck-Mittel-analytischer Betrachtungen, zudem geadelt ist durch Milliarden unter die Räder genommener Morgankilometer, fiel die Wahl nach rücksichtsloser Sichtung der wenig anderen in Frage kommenden Kandidaten auf meine bescheidene Wenigkeit.

Von Kopf bis Fuß richtig angezogen, das sollen alle die lieben Clubkameraden zukünftig sein. Deshalb sind die nachfolgenden

Anweisungen gründlich zu lesen und genauestens zu befolgen; selbst fahrlässige Zuwiderhandlungen werden gnadenlos geahndet, je nach Maß der Schuld sind Strafen von Konfiszierung des Morgan schon bei leichteren Verstößen bis zu zweistündigem Fernentzug für besonders hartnäckige Fälle angedroht. Ihr haltet euch also besser an meine Anweisungen.

Seine Original-Fliegerhaube aus braunem Lamm-Nappa mit kleinen Schirmchen, Kinnriemen und knöpfbarem Nackenschutz nimmt der Morganfahrer eigentlich niemals ab, na ja, vielleicht zum Haarewaschen. Dazu gehört die farblich abgestimmte Motorradbrille aus den Zwanzigern mit den kantigen Scheiben. Kurzsichtigen ist das zusätzliche Tragen einer Gasmaskenbrille gestattet (augenärztliches Attest vorlegen). Weitsichtige haben den Vorteil, die Instrumentierung des Fahrzeugs nicht ablesen zu können, und brauchen deshalb keinerlei Augenkorrektur.

Der Morgan-Fahrer trägt zum Schutz der Gesichtshaut einen Vollbart. Farbe ist freigestellt. Für weibliche Morgan-Fahrer können aus Gründen der Gleichberechtigung leider keine Ausnahmen gemacht werden. Der einschlägige Fachhandel hält befriedigende Lösungen parat.

Um den Hals trägt der Morgan-Fahrer Produkte clubeigener Herstellung, Seide im Sommer, Cashmere ab 10 Grad minus und kälter, jeweils mit Clubemblem. Der Schal ist zu binden, also nicht achlos zu wickeln, damit das Emblem weithin sichtbar bleibt.

Unterwäsche ist freigestellt. Auch in Notlagen darf dieselbe jedoch nicht als Öllappen oder für ähnliche

Zwecke verwendet werden, immerhin kann man ja mal ins Krankenhaus kommen, und was macht das dann für einen Eindruck. Älteren Morgan-veteranen wird die Verwendung von Angorawäsche dringend anempföhlen, passend mit Knie-, Ellenbogen- und Nierenwärmern.

Unterm selbstgestrickten, dunkelgrünen (b.r.g.) Wollpullover mit Morgan-Seitenansicht auf der Brust ist ein Khakihemd aus dem Camelshop mit mindestens 12 aufgesetzten Taschen zu tragen, damit Scheck- und Kreditkarten sowie ausreichend Bargeld einen sicheren Aufbewahrungsort finden (Fahrwind!).

Darüber trägt der Morgan-Fahrer seine echte Chevignon Bomber-Jacke für wenigstens DM 1.300.--, die allein mit denjenigen Aufnähern verziert werden darf, welche unsere Regalia-Officer bereithält. Das Zuschaustellen sonstiger, gar exotischer Aufnäher ist unschicklich und zeugt von gefährlichem Sektierertum. In Ausnahmefällen kann nach Vorlage des Sozialhilfebescheids das Tragen einer Bomber-Jacke von Hein-Gericke für DM 499.-- statt der Chevignon gestattet werden.

Das Beinleid trägt der Morgan-Fahrer am Körper; es ist aus mittel-schwerem, strapazierfähigem Baumwollstoff, von dunkelblauer Farbe und im Handel unter der Bezeichnung "Jeans" erhältlich. Es wird von einem dunkelbraunen Ledergürtel gehalten, der mit einer schweren Messingschnalle versehen ist. Die untere Hälfte der Waden sowie die Füße schließlich bedeckt



Aut: The Morgan 75 YEARS on the ROAD, Ken Hill, Blandford

der Morgan-Fahrer mit cognacfarbenen Gattlederstiefeln mit mittelhohem Absatz, damit ein virtuosos Bedienen der Pedalerie ebenso gewährleistet ist wie das Verbreiten des dem Morgan-Fahrer naturgemäß innewohnenden Geschmacks von Freibier und Abenteuer.

Am linken Handgelenk des ordnungsgemäß ausgerüsteten Morganauten findet sich sein Chronograph der Marke Breitling, der nicht nur Luftdruck, Mondphase, Biorhythmus, Lottozahlen und Cricketergebnisse anzeigt, sondern auch die Zeit, und das mit mechanischem Werk! Sonstiger Schmuck ist sparsam zu verwenden, Ringe, Ketten und ähnlicher Tand sind, falls es nun sein muß, allenfalls in Form von Morganschwingen, Morgansilhouetten und Morganschriftzügen erlaubt.

Wenn sich alle streng an diese Anweisungen halten, dann ist es nur noch ein kleiner Schritt zur Vereinheitlichung der Wagenfarbe, die natürlich dunkelgrün (b.r.g.) zu sein hat. Eines nicht allzu fernen Tages wird dann ein Zustand erreicht sein, der sicherlich von allen ernst zu nehmenden Morgan-Fahrern heiß herbeigesehnt wird: vollendete Individualität.



**Tonie
Toedlich's
Tonfall**

IMPRESSUM

Stand Mai 1990

DER VORSTAND DES MCD

Präsident: Konrad J. Müller
Mauritiusstraße 42
6837 St. Leon-Rot
☎ 06227-51673

Vizepräsident: Hermann Redl
Justus-von-Liebig-
Straße 17
8910 Landsberg
☎ 08191-46041 (Büro)

Schatzmeister: Jochen Patzwaldt
Annastraße 26
5650 Solingen
☎ 0212-50229
Fax: 0212-50136

Sekretarin: Wilma Schindler
Heinrich-von-
Ohlendorfstraße 87
2000 Hamburg 67
☎ 040-6052544
+ 330033

Sportwart: Helmut Wollner
Ringbergstraße 9
8000 München 80
☎ 089/4362336

SEKTIONSLEITER

**Sektion 1
BERLIN**
Joachim Jänicke
Kirchstraße 76
1000 Berlin 48
☎ 030-7214875 (privat)
☎ 030-4934856 (Büro)

**Sektion 2
NORD**
Harry Schindler
Heinrich-v.- Ohlendorff-Str. 87
2000 Hamburg 67
☎ 040-6052544 (privat)
☎ 040-330033 (Büro)

**Sektion 3
OST**
Michael Dombrowski
Biegeleiweg 42
3063 Obernkirchen
☎ 05724-6101

**Sektion 4
MITTE**
Joachim Fischer
In der Mark 26
4630 Bochum 6
☎ 02327-780970

**Sektion 5
unMOGLICH**
Manfred Portzig
Karl-Sonnenschein-Straße 15
5042 Erftstadt
☎ 02235-78769 (privat)
☎ 0221-5740222 (Büro)
Fax: 0221-5740211

Sektion 6 HESSEN

Klaus u. Brigitte Wölfel
Jahnstraße 11
6146 Alsbach-Hähnlein
☎ 06257-61101 (privat)
☎ 06257-2031 (Büro)

Sektion 7 LÄNDLE

Wolfgang Emer
Albrecht-Dürer-Str. 7
7032 Sindelfingen
☎ 07031-875472 (privat)

Sektion 8 BAYERN

Roland Spee
Lohäcker Straße 12
80111 Heimstetten
☎ 089-32388213 - 32388219 (Büro)
☎ 089-9038313 (privat)

Reralia Officer: Enrico Gertzen
Ringstraße 13
5300 Bonn 3
☎ 0228-474918
+ 464614

Affiliation Officers

John and Carolyn Donovan
Hoplands House
Green Tye
Much Hadham
GB-Hertfordshire
☎ 0 0442 7984/2620 + 279

REDAKTION MORGAN-POST

Michael H. Vogel
Konstanzer Straße 35
6900 Heidelberg
☎ 06221-300393

Aufnahmegebühr: DM 200.-
für jedes weitere Familienmitglied: DM 100.-
Mitgliedsbeiträge: DM 120.-
für jedes weitere Familienmitglied: DM 60.-

BANKVERBINDUNG:
Stadtparkasse Solingen
Kto: 305060 BLZ: 342 500 00

Herausgeber:

MCD e.V.
Konrad Müller
Mauritiusstr. 42
6837 St. Leon Rot
☎ 06227-51673

Verlag:

Dr. Bärbel Striegel
Buchverlag
Andreas-Hofer-Weg 31
6900 Heidelberg
☎ 06221/47 23 17

Preise 1990/91:

Einzelheft: DM 12,50
Jahresabonnement (4 Hefte):
DM 40,- / sFr. 32,- / ÖS 300,-
jeweils zuzüglich Vertriebskosten
und MwSt.

Anzeigen:

Werbeagentur Striegel GmbH
Vangerowstr. 14, 6900 Heidelberg
☎ 06221/290 58
Telefax 06221/290 61
Verkauf: Hermann Oberhollenzer

Lieferung:

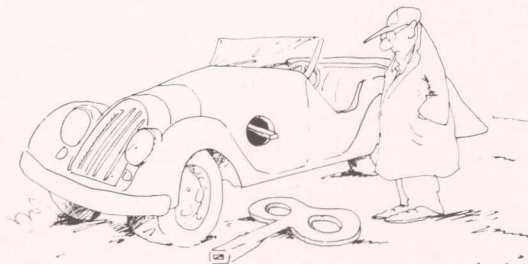
Das Abonnement kann mit einer Frist von 3 Tagen zum Jahresende schriftlich gekündigt werden. Es verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, wenn nicht gekündigt wird. Der Belieferungsanspruch setzt Zahlung nach Erhalt der Abrechnungsrechnung voraus. Der Verlag behält sich vor, bei Zahlungsverzug Mahnkosten geltend zu machen. Preiserhöhungen (diese werden in der nächst erreichbaren Ausgabe angezeigt) können die Wirksamkeit des Belieferungsvertrages nicht in Frage stellen. Kann die Zeitschrift aus technischen Gründen oder infolge höherer Gewalt nicht erscheinen bzw. nicht ausgeliefert werden, besteht kein Anspruch auf Lieferung oder Rückzahlung des Bezugsgeldes.

We have the right key

for Your *Morgan*

Merz & Jast
AUTOMOBILE

Parkhaus Alex
Alexanderstraße 46
7000 STUTTGART 1
Telefon: (07 11) 2331 11
Telex 07 21 905



Unsere Erfahrung für Ihren Morgan.

K.W. Flaving
Morgan Importeur
Hochstr. 4, 4760 Unna
Tel. 02308-15274



K.W. FLAVING



FLAVING

Das
Morgan
POST
Abo!

Hiermit bestelle ich die Morgan Post im Jahresabonnement zum Preis von DM 40,- / sFr. 32,- / ÖS 300,- (zzgl. Versandkosten u. MwSt.) Ich bezahle nach Erhalt der Rechnung.

(Name/Vorname)

(Straße/Postfach)

PLZ Ort

Datum/Unterschrift

Bitte senden an:

MCD e. V.
Michael H. Vogel
Konstanzer Straße 35
6900 Heidelberg

Selbstverständlich können Sie das Abonnement innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen.

MORGAN- KALENDER '91

DIE LIMITIERTE KALENDER-EDITION



Der MORGAN-KALENDER

erscheint mit 12 farbigen Fotoimpressionen von Manfred Klingler.
MORGAN-TRÄUME auf zwölf Kalenderblättern.
Exklusiver Wandschmuck für ein Jahr.
Ein Geschenk für Freunde, Verwandte, Bekannte und Morgan-Fans.
Lassen Sie sich faszinieren!

Die Auflage ist limitiert, kein Nachdruck!

Der Kalender erscheint in zwei Varianten:
als Kalender mit Firmeneindruck auf jedem Kalenderblatt
und als neutraler Kalender. Firmen und Großabnehmer
erhalten auf Anforderung unsere Rabattstaffel.
Einzelpreis: DM 43,— inkl. MWST plus DM 7,00 für Porto und Verpackung.

Format total: ca. 50 x 60 cm, Format Bild: ca. 30 x 35 cm,
Druck: vierfarbig, Fond silber,
Text: deutsch – englisch – französisch



- Ich bestelle _____ Stück MORGAN-KALENDER '91
 Ich interessiere mich
für den MORGAN-KALENDER '91 und bitte um weitere
Informationen.

Auslieferung ca. Mitte November 1990.

Meine Adresse:

Name: _____

Straße: _____

PLZ: _____ Ort: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

Versand nur per Nachnahme!

MANFRED KLINGLER

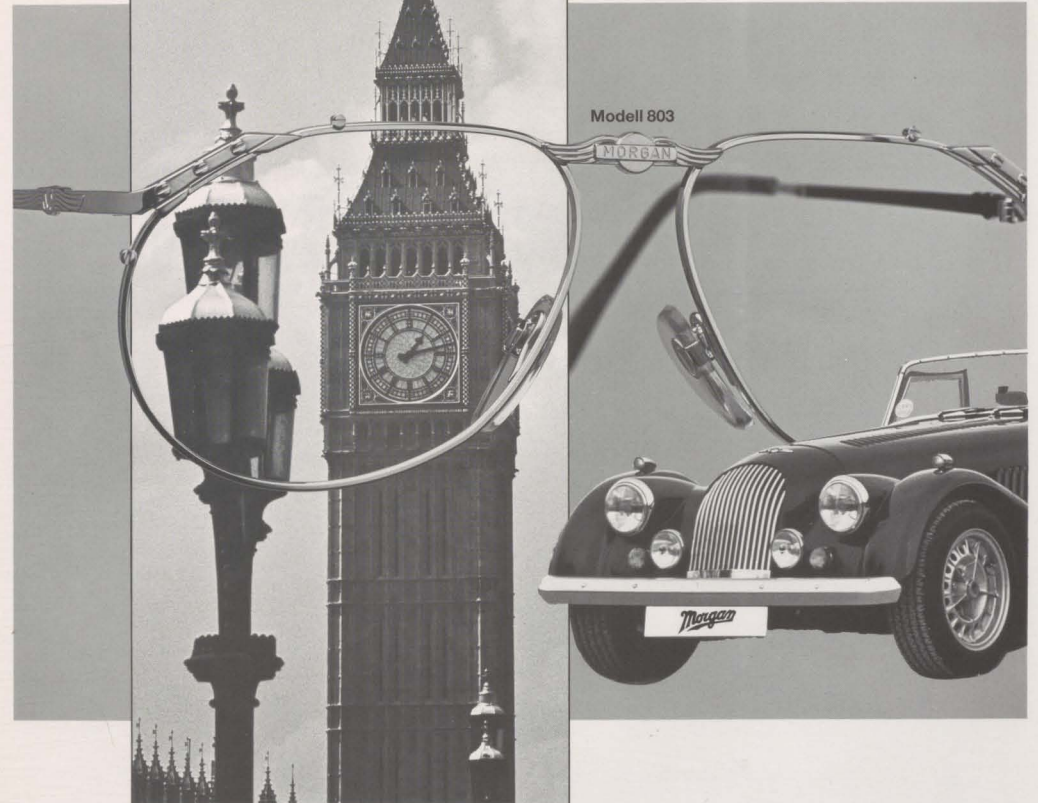
Belgradstraße 59

8000 München 40

Morgan

Der Stil für Anspruchsvolle

Modell 803



YABI-spirit®
creative Brillen



**Faszination
exklusiv gestylt.**

Die brandaktuellen MORGAN-Brillenfassungen*
Fragen Sie Ihren Augenoptiker.

*Alle Modelle auch als Sonnenbrillen.