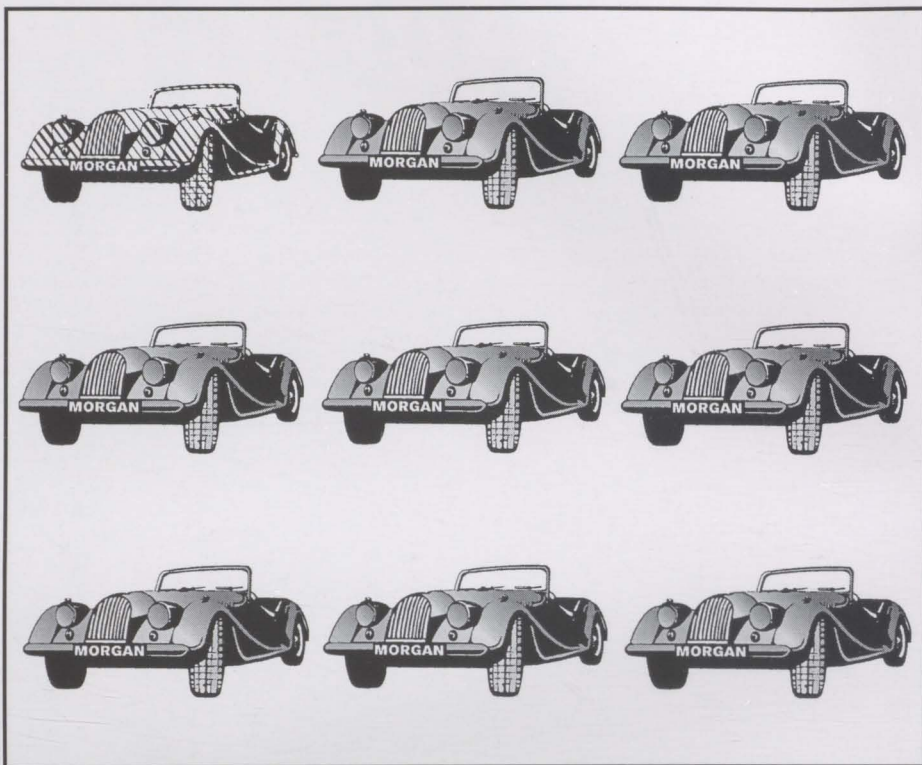


Morgan POST





NORDDEUTSCHLAND

FLAVING

Hochstr. 4
59425 Unna/Westfalen

Tel. 02 303/ 15 274
Fax. 02 303/ 22 376

SÜDDEUTSCHLAND

Merz & Pabst

AUTOMOBILE

Alexanderstr. 46
70182 Stuttgart

Tel. 0711/ 23 31 11
Fax. 0711/ 23 36 38

Inhalt

DER PRÄSIDENT HAT DAS WORT	2	MORGAN international	25
TITELGESCHICHTE "Zwischen Wein und Reben" Herbsttreffen bei Freiburg	3	THREE WHEELER CORNER	26
BERICHTE AUS DEN SEKTIONEN		DIE REDAKTION BERICHTET	33
Sektion Nord	10	MORGAN-MOTOR-SPORT	33
Sektion Mitte-Nord	13	TIPS + TECHNIK	50
Sektion unMOglich	15	ANGEBOT + NACHFRAGE	50
Sektion Rhein -Main	17	MIT DEM MOGGI UNTERWEGS	53
Sektion Ländle	18		
Sektion Bayern	20		
DER VORSTAND BERICHTET	21	IMPRESSUM	60

*Titelfoto: Der Versuch, "MORGAN + KUNST" zu vereinen (die Idee der Redaktion!);
Sloggi Scheffzek (fotokünstlerisch verknüpft) vor dem Heidelberger Schloß
(Ausführung: Manfred Klingler und Erwin Klinzer)*

Farbinnenseiten: "Ein Morgan im Kornfeld" (Manfred Portzig)

Morgan
POST

Nr. 58

Dezember 1996

Offizielles Clubmagazin des MCD e.V.



Der Präsident hat das Wort

Liebe Clubfreunde!

Wenn Ihr diese Zeilen lest, ist das Jahr 1996 fast vorbei. Das waren zwölf Monate, unglaublich! Wir sind wieder ein Jahr älter geworden, und ich denke es ist gut so, denn wenn wir nicht mehr älter werden, ist es vorbei, "odre"?

Im Ländle hat Wolfgang Emer nach vielen Jahren emsigster Hordenführung sein Amt durch eine harmonische Wahl an Rolf Karl abgegeben. Herzlichen Dank an Wolfgang und Glückwunsch für Rolf.

Des weiteren konnte Victor von Swietochowski den leidigen Streit zwischen Aukam Hotel und MCD nun endgültig und unwiderruflich zu unseren Gunsten beenden. Von uns vorgelegte Kosten konnte Horst freudig zurückbuchen.

Wir werden auch 1997 wieder auf der Techno Classica in Essen präsent sein.

Das Vereinsgericht Essen akzeptierte unseren Antrag einer überregionalen 9. Sektion, so daß wir nun die gewünschte Handlungsfreiheit haben. Jetzt ist der MSCCD am Zug. Ich bin gespannt.

Der MCD ist vor kurzem in den DEUVET-Verband aufgenommen worden. Michael Rost ist im Moment dafür der Ansprechpartner und wird sich dazu sicherlich auch noch äußern.

Harthundt



Herbsttreffen '96

Die ansehnliche Zahl von ungefähr 120 Moggis samt Besatzungen traf sich im Laufe des Freitag, 11. Oktober 1996, in Freiburg-Munzingen. Dabei ließ sich auf einer Landkarte anhand der eingepinneten Fähnchen eindeutig erkennen, wo das Ballungszentrum der Teilnehmer lag: rund ums Ruhrgebiet nämlich. Insgesamt wurden Fähnchen aus sieben Ländern gesichtet.

Der mit Fahnen geschmückte und mit Moggies vollgeparkte Innenhof des Hotels Schloß Reinach bot einen erhabenen Anblick. Am Abend wurde mit Buffet und Barbesuch das Wiedersehen gefeiert.

Samstag früh - zu früh nach Ansicht einiger der übernächtigten Fahrer - fanden sich die Teilneh-



Ansichten: Das Organisationsteam

PRESSESTIMMEN

REBLAND-KURIER

MIT IHREN FUNKELNDEN UND FRISCH POLIERTEN FAHRZEUGEN WAREN DIE RUND 240 TEILNEHMER DES TREFFENS EINE VIEL BESTAUNTE SEHENSWÜRDIGKEIT, DIE AUCH WÄHREND DER AUSFLUGSFAHRT BIS INS MÜNSZERTAL UND HINAUF ZUM SCHAUINSLAND FÜR AUFMERKSAMKEIT SORGT

BADISCHE ZEITUNG

Das Auto, ein Zweisitzer mit den ausgeprägten Kotflügeln, ist seit 1936, dem ersten Baujahr, fast unverändert geblieben. Wahlweise steht ein Vierzylinder mit 130 PS oder eine Achtzylindermaschine mit bis zu 350 Pferdestärken zur Verfügung. "Doch kein Auto ist gleich", sind sich die Liebhaber des Morgan einig. Die Werkstatt im englischen Malvern, wo die Wagen ausschließlich produziert werden, erfülle so gut wie jeden Sonderwunsch.

FREIBURGER STADTTEIL=ZEITUNG

Wie Oldtimer sehen sie nur aus. Meistens sind die "ältesten noch zu kaufenden Autos" neu. Eine besondere Spezies sind auch deren Fahrer. 121 der "härtesten Autofahrer", wie sich die "Morgan"-Lenker gerne selbst sehen, kamen am Wochenende zum Herbsttreffen.

Die härtesten Fahrer zu sein, behaupteten auch einmal die Trabbi-Fahrer von sich. Vom - kaum vorhandenen - Fahrkomfort unterscheiden sich die beiden Fahrzeugtypen nur wenig. Auch von den Wartezeiten um die zehn Jahre nicht, die viel Zeit fürs Sparen auf die für ihre jeweiligen Verhältnisse teuren Autos ließen. Nur wartet auf den Trabant heute niemand mehr.

Fünf Stück werden in England, wo das Morgan-Werk seit 1909 arbeitet, jede Woche in Handarbeit gebaut. Holzrahmen aus Ardennen-Esche, ein Achtzylinder-Rover-Motor mit bis zu 200 PS, meistens zwei Sitze und die immer chromblitzende Karosserie mit der langen Schnauze ganz dicht über dem Asphalt machen das Auto aus. Und bei 220 Stundenkilometern ohne Verdeck - dafür mit lederner Kopphaube - zu rasen, das gibt den richtigen Kick.

Nur zwei der Autos brachen bei der Schwarzwaldtour das Tabu: sie hatten das Faltdach aufgezogen, das "richtige Morgan-Fahrer" noch nie benutzt haben. Auch bei Regen nicht. "Im Notfall bohrt man eben ein Loch in die Bodenwanne, um das Wasser ablaufen zu lassen". Solche Geschichten erzählen sich die Freaks auf den Treffen immer wieder.

Die sind für die motorisierten Außenseiter der hochtechnischen Autogesellschaft sehr wichtig. Unter ihresgleichen fühlen sie sich aufgehoben. Nach den freudigen Begrüßungen geht es dann schnell ins Detail, in selbsterprobte technische Verbesserungen, vergoldete Schrauben oder die zum Lack passenden Putz- und Kopftücher.

mer ein, um ihre Ausfahrtunterlagen in Empfang zu nehmen. Die erste Aufgabe erforderte einen kleinen Spaziergang zum benachbarten Schloß Munzingen. Angesichts "nachtschlafender Zeit" fühlten sich einige der Teilnehmer durch einen längeren Fußmarsch als bis zu ihrem Moggi überfordert; so kam es beinahe zu Verwechslungen des Hotels Schloß Reinach mit dem Schloß Munzingen.

Nichtsdestotrotz fanden sich schließlich (fast) alle in ihren Morgans ein - "schließlich sind wir ja auf einem Autotreffen" - um zur von Ralph Burget geplanten Ausfahrt, unter dem Motto "Zwischen Wald und Reben", aufzubrechen.

der vielen Kurven - es waren 160 - wurde hinterher von allen Teilnehmern bei weitem unterschätzt, wahrscheinlich waren sie von der wunderschönen Aussicht abgelenkt.

Eine weitere Aufgabe gab es bei der Firma Schladerer in Staufeu zu bewältigen. Fünf verschiedenen Obstbranntsorten wollten erschmeckt bzw. erschnuppert werden. Nachdem die ersten beiden Sorten von den meisten noch richtig erkannt wurden, sank die Trefferquote danach rapide ab. Fraglich ist, ob es an den verwirrten Geschmacksnerven oder am steigenden Alkoholpegel lag.



Zunächst noch nebelverhangen, erstrahlte der Himmel schon bald in seinem schönsten Blau, und die Morganauten konnten die Ausfahrt zum und über den Schauinsland im goldenen Oktober voll und ganz genießen.

Als Stärkung für weitere Aufgaben wurden die Teilnehmer an der "Holzschlägermatte" mit saftigen Steaks und kühlem Bier erwartet. Einem Moggi mit geplatzttem Wasserschlauch wurde durch tatkräftige Unterstützung geholfen, so daß auch er die weitere Ausfahrt genießen konnte.

Weiter ging die Fahrt über den Schauinsland - zum Glück war die Strecke nur für Motorradfahrer, nicht aber für Moggies gesperrt, obwohl diese doch auch mindestens so rasant sind. Die Anzahl

Damit war zunächst die letzte Aufgabe erfüllt, und es ging zurück in das Hotel Schloß Reinach, wo als Sonderaufgabe noch einige Spezialausdrücke aus dem Alemannischen geahndet werden mußten. Dabei verbreiteten sich einige seltsame Gerüchte; wie kam es wohl zu der Verwechslung eines Polizisten mit einem Straßenkehrer aufgrund des Begriffes "Stroßbeschütler"?

Nach Kaffee und Kuchen wurden die Lederjacken gegen festliche Kleidung getauscht, und man traf sich zum Sektempfang. Währenddessen unterhielt im Innenhof die Trachtengruppe Niederrisingen mit Gesang, Spiel und Tanz. Danach versammelte man sich im Festsaal, um das Bankett zu genießen. Das anschließende Unterhaltungs-

Menschen beim Herbsttreffen



Trinkfeste Frauen



Ohrenschmaus und Augenweide



Große Freude bei den kleinen Morganauten



Ein Schwarzwaldelch aus Hamburg



Keith Ahlers erhält seinen Preis für die weiteste Anreise, eine Kuckucksuhr



Clown Mausini und Rolf Karl



Vincent hilft Clown Rinaldo beim Jonglieren

programm mit Zauberer Rinaldo, der durch Vincent, Claudia und andere aus dem Publikum unterstützt wurde, und der gute badische Wein trugen zum stetigen Steigen der Stimmung im Saal bei.

Ein weiterer Höhepunkt des Abends war die Siegerehrung. Hierbei wurden originelle Preise verliehen, wie ein Klappeimer für den reinlichsten Morgan (praktisch, da in jeden Moragn passend). Die Gewinner - Heiko und Helga Ott aus Buxtehude - bekommen die nächsten drei Jahre jeweils zu Weihnachten den flüssigen Ertrag ihres Weinstockes in den hohen Norden zugesandt.

Neben dem Pechvogelpreis wurde auch ein Preis für die weiteste Anreise verliehen. Er ging an Keith Ahlers aus dem fernen Großbritannien, der

es über Spanien bis in die südwestlichste Ecke Deutschlands geschafft hatte. Er erhielt eine Original Schwarzwälder Kuckucksuhr. Bei Livemusik und Tanz (und noch mehr badischem Wein) wurde noch bis in die frühen Morganstunden gefeiert.

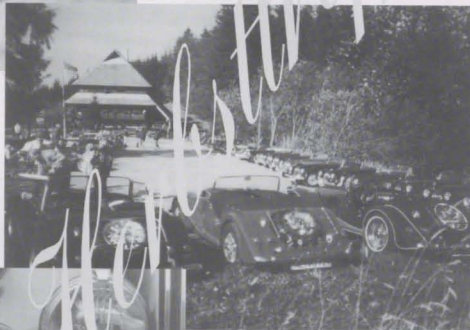
Zum gemütlichen Ausklang am Sonntagmorgen wurde in eine örtliche Straußenwirtschaft eingeladen. Hier fand sich noch eine erfreulich große Zahl der Teilnehmer ein, bevor sich dann alle langsam oder schnell in verschiedene Himmelsrichtungen auf- und davonmachten.

Insgesamt ein sehr gut gelungenes Treffen, zu dem man den Organisatoren nur gratulieren kann.

Hanna Karl und Marco Noce



Gut "gerüsteter" Morganaut
auf der Bühne



Herbsttreffen

Autos

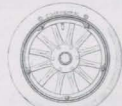
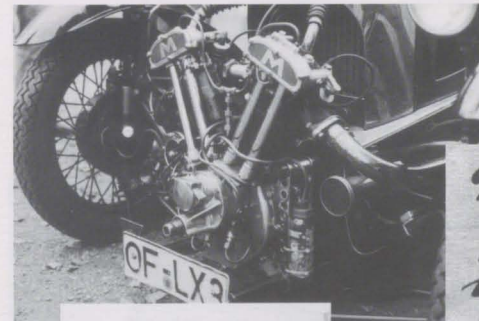


*Berichte aus den
Sektionen*

Probleme überall, oder?

Anmerkung der Redaktion:

Alte Autos (pardon, Gernot) und Reifen, oder gibt es da keine Probleme? Im Jahre 1911 muß es diese jedoch gegeben haben, wie es die abgebildete Betriebsanleitung darstellt. Für die edle Spende dieses Schätzchens herzlichen Dank an Rüdiger Schaab, AEW PLAN, Köln.



*Wie wird ein
Pneumatic
richtig montiert?*



Continental-Caoutchouc-
und Gutta-Percha-Compagnie
Hannover

Sektion Nord

Begegnung mit einem Hubschrauber

Anka und ich gondelten 1980 in unserem blauen, farblich zur Küste passenden Viersitzer die Küstenstraße bei Pt. Grimaud entlang. Es war Sommer, die Blumen dufteten. Alle Sinne wurden auf das Erfreulichste beansprucht. Wir genossen den braven Klang des wackeren 4/4:

ES WAR TRAUMHAFT SCHÖN !

Nur ein kleiner Wermutstropfen störte die Idylle:

Wir hörten, daß sich von weitem leise ein Hubschrauber näherte. Er flog offenbar hinter uns und kam langsam näher. Wir machten eine Photopause; der Hubschrauber hatte abgedreht. Als wir weiterfuhren, flog er wieder hinter uns her, d.h. wir hörten ihn zwar, aber sahen ihn nicht und gewöhnten uns daran. Nach einiger Zeit wurde er lauter und damit lästig - ich hielt an, um ihn vorbeifliegen zu lassen. Das klappte, na Gott sei Dank.

Es war endlich still, nur die Bäume und das Meer rauschten. Ich war ausgestiegen, wohlgefällig streifte mein Blick über den schönen 4/4, Anka, das Meerespanorama und zurück zum Auto. Merkwürdig, es lag hinten auffällig tief, vielleicht in einer Bodenvertiefung?

Jetzt erst sah ich, daß der linke Hinterreifen völlig platt war - ich natürlich auch. Als mich Anka entgeistert fragte, warum ich so unmotiviert und hemmungslos lachte, löste ich dieses Doppelrätsel mit dem Hubschrauber und meinem Lachanfall. Das Geräusch des platten Reifens klang so

nach Hubschrauber, ich hätte Typ, Geschwindigkeit und Baujahr angeben können. Ich beruhigte Anka und begann mit dem Radwechsel.



Ein seltsames Pärchen, oder ein Trauma?



Flink hatte ich das Reserverad bereit gelegt und schlug den Zentralverschluß los ... wollte ich - dachte ich. Zunächst fleißiges, dann wütendes bis verzweifelteres Hämmern löste den Verschluß keinen Millimeter. Ankas Blick wurde sorgenvoll. Es war Sonnabend Nachmittag.

DENKPAUSE

Ein größerer Hammer mußte her, ein Friedensstifter oder "Moker" wie wir in Hamburg sagen, der würde es schon richten. Ich trampete zum

nächsten Hotel, einen Moker (natürlich französisch ausgesprochen) hatten sie nicht, vielleicht war auch mein Französisch nicht gut genug. Die dritte Tankstelle war geöffnet, und ich lieh mir einen großen Hammer. Weil es kein Moker war, wurde es nichts ... Der Zentralverschluß blieb bei seiner starren Haltung. Der Radmutter Schlüssel zeigte bereits Verschleißerscheinungen, Anka auch. (Bei der Hitze!)

ZWEITE DENKPAUSE

Hebelwirkung ! Das war's. Ein Verlängerungsrohr mußte her. Oberhalb der Straße befand sich ein verlassenes Haus, eine Ruine. Wir beide durchstöberten Haus und Gelände und wurden tatsächlich zwei Mal fündig: Ein passendes Rohr ca. 1 m lang und ein 3 m langer, rostiger Eisenwinkel, den ich von dem verrotteten Zaun abriß. Aber jetzt !! Just als ich loslegen wollte, hielt ein nettes Paar mit einem MGB-Cabrio aus Stuttgart

an. Der Fahrer, Typ Zehnkämpfer, bärenstark und in seiner Hilfsbereitschaft nicht zu bremsen ...

Jaaha, so geht's! 4 Meter Hebel, 2 Männer über 1,90 m und 2 Frauen rissen an diesem Gerät. Die Radmutter gab nach und löste sich. Den französischen Moker (etwas kleiner als unsere in Hamburg) brachte ich zurück. Das Rohr beließ ich im Wagen hinter dem Rücksitz, das Winkeisen natürlich nicht.

Resultate: von da an viele gemütliche Abende bei Rotwein mit den starken Helfern und: noch heute halte ich bei Hubschraubergeräuschen stets an und prüfe die Reifen...

Seit 1985 fahre ich einen alten Moss-Achter - aber nicht mit Speichenrädern!

Redlef F. Cornelius

Ein Sommernachtstraum

Liebe Eva und Jens,

seid sehr herzlich bedankt für einen "Sommernachtstraum"!

Weil auch Petrus Moggis zu mögen scheint, hielt er am Wochenende die Schleusentore geschlossen. So war es uns vergönnt, bei Sonnenschein und warmen Temperaturen, nur mit Brooklands vor der Nase, auf gewundenen, von herrlicher Natur gesäumten Nebestrecken, einen Ausflug nach Klenkendorf zu unternehmen. Die Eurer lieben Einladung beigefügte Streckenführung war generalstabsmäßig.

Als Treffpunkt empfing uns das Oste-Hotel mit köstlichem Apfelkuchen, und im Anschluß an eine gemütliche Kaffee-Klonschnack-Runde brach dann der buntgemischte Morgan-Konvoi auf in Richtung "Schröterscher Hof". Es ging auf Umwegen über Stock und Stein, durch Feld, Wald und Wiesen, vorbei an staunenden Kühen, fröhlich winkenden Radfahrern und Passanten, durch herausgeputzte, idyllische Dör-

fer, immer mit dem Duft frisch gemähter Wiesen, blühender Flora oder auch bäuerlicher Stallungen in der Nase.

Das Domizil, das uns dann rechts der Landstraße tief im Wald versteckt erwartete, verschlug uns den Atem. Kurz die staubigen Lippen mit einem kühlen Bier benetzt, ging es daran, ein Paradies zu erkunden und nur dieser Terminus wird einem



herrlichen Stück Land und einem zauberhaften Bauernhaus gerecht, in die der Schöpfer und die

Bewohner wohl ihre ganze Gestaltungskraft gesteckt haben.

Die staunenden Augen wanderten hin und her zwischen üppig blühendem Bauerngarten und stämmiger Kastanie, Obstbäumen und Gemüsebeet, dem Teich mit Bohlensteg und dem Knusper - Gartenhäuschen, zwischen frisch gemähtem Rasen und alten Pflasterwegen, Rosenstöcken und Fachwerk, den handgeformten Fliesen im ganzen Haus und dem Kamin in der großzügigen Küche und, und, und. Es fiel mir nicht schwer, die Reihe unserer Eindrücke noch lange fortzusetzen, man muß es gesehen haben, und ich beneide Euch darum, im besten Sinne dieses Wortes.

Bei einem spielerischen Mannschaftswettbewerb mit allerlei lustigen Aufgaben holten wir uns noch ein wenig Appetit, und dann folgte ein gemütlicher Abend an langen Tischen. Auf dem Grill brutzelte leckeres Fleisch, ein Buffet lockte mit reichhaltigen Zutaten, der Wein lag gut gekühlt und dem ländlichen Ambiente entsprechend in einem steinernen Trog, und das Bier vom Faß erfreute sich natürlich regem Zuspruch.

Auf die Spitze getrieben habt Ihr es dann mit der vierköpfigen Jazzband, die uns über einige Stunden live mit Oldtime, Dixie und New Orleans unermüdlich auf den Tanzboden gelockt hat. Kein Fuß, der nicht unterm Tisch den Takt klopfte, kein Zeh, der nicht zuckte, und der Titel "Ice Cream" war erklärter Favorit. Eine tolle Idee und eine tolle Musik. Ein ausgelassener, fröhlicher Abend und Plauderei bis in die tiefe Nacht.

Welch ein gastliches Haus Ihr seid, dokumentierte sich unter anderem auch in der Vielzahl der Schlafgelegenheiten, die Ihr für die Nacht zur Verfügung gestellt hattet. Ich hätte dem kleinen Hexenhäuschen gleich neben dem Teich im Wald versteckt den Vorzug gegeben, und es hätte gewiß größter Zurückhaltung bedurft, nicht am nächsten Morgen vom Steg aus mit einem Kopfsprung in das flache Wasser des Teiches die Dusche zu ersetzen. So verlockend war diese kleine Idylle, und das Oste-Hotel kann trotz elektrischer Betten,



TV, allem Komfort und mit dem von Euch fürsorglich eingerichteten Fahrdienst nicht einmal im Ansatz eine Konkurrenz dazu sein.

Von Sonnenstrahlen geweckt, begann der nächste Tag bei Euch mit einem Glas Sekt, um die Lebensgeister zu wecken, und dann gab es ein opulentes Frühstück, das wohl jedem Gusto gerecht wurde und auch mögliche Kater in die Flucht schlug. Ihr habt Euch unglaublich viel Gedanken und Mühe gemacht, und dennoch ging alles so leicht von der Hand, wie dies nur bei begabten und geübten Gastgeberern der Fall sein kann.

Gegen Mittag kam Aufbruchstimmung, ein herzlicher Abschied und los ging's bei herrlichem Wetter Richtung Heimat, in gemächlichem Tempo und über gewundene Landstraßen, mit einem Abstecher ins alte Land, vorbei an vielen Obstständen, und zum Ende der Fahrt dem Blick von der Köhlbrandbrücke über unsere in der Sonne liegende Stadt.

Ein Sommernachtstraum in Kienkendorf, und ein fröhliches, wunderschönes Wochenende werden in uns nachklingen. Hätte ich nur den Fotoapparat nicht daheim vergessen! So werden wir uns die schönen Bilder und die vielen Eindrücke dann und wann aus dem Gedächtnis wieder in Erinnerung rufen.

Habt Dank für die Einladung, für die Gastfreundschaft, für die schöne Idee des "Sommermog".

Nicolaus Wendland
Nicolaus Wendland

Sektion Mitte - Nord

Ein sehr aktives Morgan - Jahr 1996

In den letzten Jahren waren meine Aktivitäten mit dem Morgan, bedingt durch Hauskauf und Kinder, doch etwas dürftig. Nur vereinzelt habe ich meinen Plus 8 mit roter Nummer zu Veranstaltungen bewegt.

Da das auf Dauer kein Zustand war, mußte etwas passieren, damit sowohl der Familie als auch mir etwas geholfen wurde.

Die Lösung fand sich im Morgan-Programm und lautet: Morgan 4/4 4-Sitzer. Also wurde in England etwas Passendes gesucht und den Bedürfnissen entsprechend aufgebaut; das dauerte auch nur läppige eineinhalb Jahre.

Ende '95 war es dann soweit, und die Jungfernfahrt noch mit roter Nummer ging zum wunderschönen Herbsttreffen mit der ganzen Familie nach Coburg, und alle waren begeistert.

Doch das Jahr '96 sollte dann den endgültigen Durchbruch bringen, und ich hatte mir vorgenommen, möglichst viel in diesem Jahr zu unternehmen.

Das Morgan-Jahr '96 begann für mich Anfang April mit der TÜV-Abnahme des 4/4 und der anschließenden Zulassung. Einfach toll, wieder ständig einen zugelassenen Morgan vor der Tür stehen zu haben. Da der Morgan auch für den täglichen Einsatz genutzt werden sollte, wurde konsequenter-

weise unser Alltags-Fiesta abgemeldet.

Einkaufsfahrten, Kinder zum Kindergarten bringen, zur Arbeit fahren, einfach für alles wurde der Morgan genutzt.

Dann die erste große Fahrt in diesem Jahr. Sie führte mich auf die Insel Jersey zum "Jersey Morgan Weekend". Dieses Treffen vom 18. bis 22. April wurde ausgerichtet vom englischen Club in Zusammenarbeit mit den Mitgliedern, die auf Jersey leben (Chan-Mog Members).

Als einziger Deutscher, dazu noch mit der weitesten Anreise, erregt man dort schon eine Menge Aufsehen, und kommt sogar live in die Abendnews des Channel TV. Es hat eine Menge Spaß gemacht, und ich habe viele alte Morgan-Freunde aus England getroffen und viele neue Morganfreunde aus Frankreich, England und natürlich Jersey kennengelernt, und es war garantiert nicht mein letzter Besuch auf dieser schönen Insel.

Das nächste große Ereignis fand im Mai statt, und zwar vom 24. bis 27., es war das diesjährige Pfingsttreffen.

Da es entfernungsmäßig sehr günstig für uns lag, war natürlich die Teilnahme der ganzen Familie angesagt (Jersey ist mit zwei kleinen Kindern doch etwas weit). Zu dem Treffen gibt es kaum etwas zu sagen (siehe



So kann ein "Aktiver" aussehen

auch letzte Morgan Post), es war einfach super, und ohne Regen wäre es wahrscheinlich nicht auszuhalten gewesen.

Weiter ging es vom 7. bis 9. Juni mit dem OLMOG-Meeting in Wildeshausen; was soll ich sagen? Noch mehr Regen, aber auch noch mehr Bier als in Velen (deshalb Teilnahme ohne Anhang).

Vom 21. bis 23. Juni das Oldtimer Festival am Nürburgring mit großer Moganfete im Fahrerlager, ausgerichtet von Matthias Rühllein und Paulaner, mit einer Superband und Bombenstimmung.

Dann der Hammer in diesem Jahr: das Treffen in Ungarn vom 3. bis 8. September. Ein Treffen der Superlative in jeder Hinsicht, wobei man fairerweise sagen muß, daß etwas vergleichbares auch nur mit einer so kleinen Teilnehmerzahl möglich ist.

Die Sektion MITTE-NORD - ein Jahresrückblick

Die ersten Stammtische fanden, wie aus dem Vorjahr gewohnt, bei mir hier in Sulingen statt. Da die Sektion sehr weitläufig ist, hatte ich mir überlegt, doch die Stammtische an einem anderen Ort innerhalb der Sektion stattfinden zu lassen. Mit diesem Vorschlag bin ich dann an meine Mitglieder herangetreten, gleichzeitig mit der Bitte, doch geeignete Plätze zu finden. Das Echo hierauf war sehr gut, so daß die Stammtische von April bis September quer durch die Sektion führten und alle einmal in den Genuß (oder auch nicht) eines kurzen Anfahrtsweges kamen.

Der April brachte uns nach Peine, wo wir zusammen mit dem Roadster Club Peine die Saison eröffneten.

Im Mai hatten wir sehr viel Kultur durch Clubfreund Joachim Salge in Hildesheim. Wir wissen nun alles über Bischof Bernward und waren beeindruckt, wie jemand schon 1022 gestorben ist und noch heute in dieser Stadt allgegenwärtig ist.

Der Juni brachte uns mehrere Angebote (Slalom Braunschweig, OLMOG Meeting, Freibier am Nürburgring beim Oldtimer Festival).

Der Monat Oktober brachte mich dann nach Freiburg zum Herbsttreffen. Ich glaube, es war das einzige Wochenende im Oktober, an dem es nicht geregnet hat. Auch hier in Freiburg gute Stimmung und nette Leute.

In meiner Jahresbilanz möchte ich natürlich nicht verschweigen, daß ich als Sektionsleiter der Sektion Mitte-Nord auch zu allen Stammtischen zu gegen war - glaube ich jedenfalls.

Fazit für 1996: ca. 16 000 km ohne Probleme, kein Tag, an dem der Morgan nicht auf der Straße war, viel Spaß mit Morgan und Familie, jede Menge Morgan-Leute kennengelernt.

Einziges Wermutstropfen: es fehlt dem 4/4 ein wenig an Power des +8. Die Lösung wäre ein Plus 8 Viersitzer - vielleicht in läppigen eineinhalb Jahren!

André Koopmann

Im Juli hatten wir ein schönes Treffen in Höxter mit Dampferfahrt auf der Weser, mit anschließendem Grillen und Benzingesprächen, ausgerichtet von Burkhard Zickler.

Das Treffen im August, ausgerichtet von Eugen Fincke, brachte uns nach Rietberg bei Gütersloh.

Das Automuseum in Bad Oeynhausen stand im September auf dem Programm, und Friedhelm Lange war der Organisator vor Ort.

Im Oktober hat es keinen Stammtisch gegeben, und unsere letzte Veranstaltung für dieses Jahr fand bei mir in Sulingen mit großer Teilnahme statt. Unser Neu-Mitglied Klaus Jagla brachte sehr schöne Dias vom Morganwerk mit, bei denen ich es mir nicht verkneifen konnte, sie zu kommentieren, für die Leute, die noch nicht dort waren.

Ich hoffe, daß das nächste Jahr ebenso interessant wird wie 1996.

André Koopmann

Sektion unMOglich

Oldtimer Grand Prix 1996

Der AvD hatte sich wieder etwas neues einfallen lassen müssen, da die Müllenbachschleife mit in das Rennengeschehen einbezogen worden ist.

jedoch dahin. Pro und contra wurde vielfältig diskutiert.

Auf ein Neues in 1997.

Der neue Platz ist landschaftlich sicher schöner, das große gemeinsame Markencluberlebnis war

Manfred Portzig



1. Europäisches Oldtimer- und Klassiker-Treffen

In der Zeit vom 28. bis 30. Juni 1996 fand diese Veranstaltung in Prüm statt. Der unMOgliche Wolfgang Heller war beteiligt und konnte nach Starterliste immerhin sieben Moggis begrüßen.

Renault Bj. 1922, Bentley Speed Six Le Mans Tourer Bj. 1929, Lagonda, Daimler Benz, Triumph, VW, MG, Borgward, Goggo, Jaguar, Porsche, NSU, Cadillac, Alfa, BMW, Ferrari usw.

Diese fanden sich in bester Gesellschaft:

Manfred Portzig



Bericht aus der Sektion über das Jahr 1996

Als neue Mitglieder in der Sektion darf ich Harald Ruths aus Köln und Ulrich Werner aus Niederkassel begrüßen. Unser "alter" Morganfreund Albrecht Scheel ist zurück in der Heimat - von Brüssel hat es ihn nach Düsseldorf verschlagen (jedoch völlig unabhängig vom tagespolitischen Geschehen, schon im Frühjahr zog es ihn zurück).

Das Jahr 1996 ist nun bald vorbei (aus der Sicht des Schreibers), das Nikolaustreffen auf dem Kockelsberg dürfte bei Erscheinen der MORGAN-Post auch hinter uns liegen, ich drücke Christine und mir bis dahin die Daumen, daß alles wieder zur Zufriedenheit geklappt hat.

Zeit für einen kleinen Jahresrückblick. Naß war's und kalt auch. Nicht so viel gefahren wie in früheren Jahren, auch weniger geschraubt. Dennoch waren es viele schöne Treffen, in Deutschland (hervorzuheben sind unsere Highland-Games, das Pfingsttreffen in Velen, Oldtimer Grand

Prix am Nürburgring und das Herbsttreffen bei Freiburg) wie auch im umgebenden Ausland (Luxemburg und Belgien).

Über die jetzt kommende Winterzeit kann man wieder mal ein bißchen was am Moggie tun und am Terminkalender für's kommende Jahr basteln. Da kommt's ja teilweise knüppeldick.

Unser wichtigster Termin ist der Jahresauftakt in Mürlenbach, 24. bis 26. Januar 1997. Die Einladungen werden nach Weihnachten zusammen mit einer Terminvorschau für 1997 hinausgehen.

Allen unMOglichen und allen Sympathisanten wünsche ich frohe und geruhsame Weihnachtstage, einen guten Rutsch ins Neue Jahr und allzeit good MORGANing.

Euer

Michael

Sektion Rhein-Main

PETER ALT
UNTER DEN EICHEN 11
63165 MÜHLHEIM
TELEFON 0 61 08 / 7 25 00

MANFRED WENZ
BÄCKERWEG 46
60316 FRANKFURT
TELEFON 0 69 / 43 34 69



Kinder wie die Zeit vergeht...

...ob es am zunehmenden Alter liegt, gerade macht man sich noch Gedanken über das Programm des Jahres '96 und schon schreibt man über den Schnee von gestern.

Die Sektion Rhein-Main ist mittlerweile 60 Mitglieder stark. Die regelmäßigen Stammtische finden um die Monatsmitte statt und hatten in diesem Jahr die Teilnahme an Oldtimerveranstaltungen zum Inhalt. Wie allgemein bekannt, war das Wetter nicht sonderlich Morgan-freundlich. Trotzdem trafen sich im Durchschnitt 25 Morganauten zu Veranstaltungen wie: Lufthansa Klassikertage in Hattersheim, Britisch-Italienisches Klassikerfestival Bad König und British Nostalgica in Schlüchtern. Leider war die Teilnahme, auch aus anderen Sektionen, an dem von der Scuderia Offenbach organisierten Slalom sehr dünn.

An dieser Stelle mein Appell an alle die ihrem Morgan mal die Brust geben wollen: Honoriert das Bemühen von Veranstaltern durch Eure Teilnahme, denn die gebotenen Möglichkeiten neh-

men nicht zu, ganz im Gegenteil. Aber auch die mehr "touristisch" orientierten Morganfahrer sollten durch ihre Anwesenheit den "sportlichen" als Fan-Gemeinde die nötige Unterstützung geben.

Das Jahr klang aus mit unserem November-Stammtisch bei Christa und Rolf Poerschke im "Gewächshaus" und traditionsgemäß mit dem Weihnachtessen in der historischen "Woi-schajän" (zu deutsch: Weinscheune) von Monika und Albrecht Kunkel.

Ich möchte nicht versäumen, den Organisatoren des Pfingst- und Herbstmeetings im Namen der Sektion Rhein-Main für die gelungenen Treffen zu danken. In diesem Zusammenhang auch ein Hinweis auf das nächste Herbsttreffen, das vom 3. bis 5. Oktober 1997 mitten im Herzen der Republik stattfinden wird.

Allen MCD'lern ein frohes Weihnachtsfest und ein pannenfreies Jahr 1997.

Peter Alt

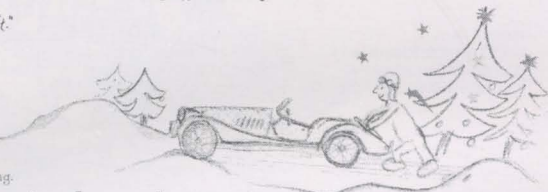
Weihnachten in der Sektion Rhein - Main

Weihnachtliches Menü für Moggifahrer *



Unter dem Motto: „Kalt ist's im Spessartwald,
und nur hartgesottene Morgan-Enthusiasten bahnen
sich den Weg in ihrem offenen Feuerschlitten durch
die Winterlandschaft.“

Der erste Glühwein
zitter...zitter...
ist die schönste Belohnung.



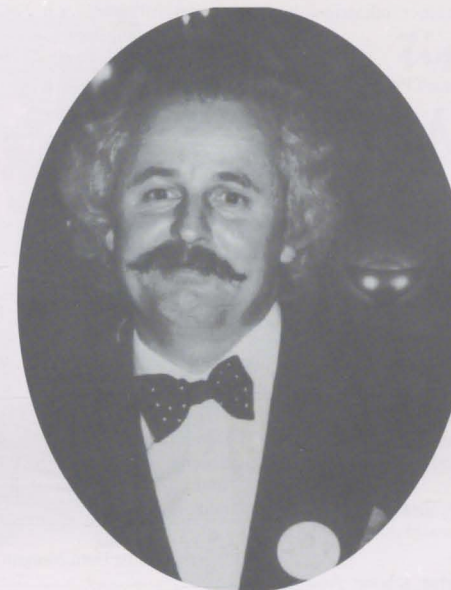
Weihnachtsmenü

Sektion Ländle



Auf eins folgt zwei, 2nd MORGAN-MAID
Constanze Schapmann

Rolf Karl - der neue Sektionsleiter



Nachdem Wolfgang Emer nach 7jähriger Tätigkeit sein Amt aus zeitlichen Gründen zur Verfügung gestellt hat, wählten die anwesenden Mitglieder der Sektion LÄNDLE beim Novemberstammtisch im Café Schapmann in Stuttgart einen neuen Sektionsleiter.

Gewählt wurde ROLF KARL aus Donaueschingen, den Wolfgang Emer als seinen Wunschkandidaten vorgeschlagen hatte. Für alle Morgan-Post-Leser, die Rolf noch nicht so richtig kennen, beantwortet er einige Fragen.

- Seit wann bist Du eigentlich Morgan-Fahrer?

"Seit Mai 1989 mit Leib und Seele."

- Wie bist Du dazu gekommen?

"Das Herbsttreffen 1988 in Donaueschingen hat mich überzeugt, daß ein Morgan für mich wohl

das richtige Automobil ist; den Umgang mit den Fahrern konnte ich mir auch recht gut vorstellen. Den Rest der Überzeugungsarbeit besorgte Christel."

- Was hast Du bisher im MCD so gemacht?

"Seit 1990 habe ich an fast allen großen Morgan-Treffen "aktiv" teilgenommen. Ab 1992 gibt es sogenannte Entenburgtreffen, die ich jeweils organisiert habe. Das aktuellste Ereignis war das Herbsttreffen "Zwischen Wald und Reben", das ich zusammen mit einem tollen Team organisiert habe."

- Wie macht Dir Morgan-Fahren am meisten Spaß?

"Wenn ich an einem freien Wochenende ins Gebirge fahren kann. Ich sage immer, "Das beste an der Schweiz mit ihren Bergen und Kurven ist, daß sie so nahe bei uns liegt"."

- Mit wem würdest Du am liebsten Morgan-Fahren?

"Außer mit Christel, mit einer rothaarigen Italienerin."

- Gibt es für Dich auch Probleme beim Morgan-Fahren?

"Ja, eigentlich kenne ich beim Autofahren zwei Probleme, und zwar rechts ins Auto einzusteigen (ich habe einen Linkslenker) und jemanden vor mir auf der Fahrbahn zu haben."

- Was machst Du in der morganfreien (Winter-) Zeit?

"Dazu muß ich zunächst sagen, daß ich in einer winterlichen Region lebe, und ich pflege Traditionen. Z.B. fahre ich im November immer für ein paar Tage nach Venedig (mit dem Nachtzug). Autofahrenderweise genieße ich dann auch andere Klassiker, dank Christel einen 2 CV."

- Was sind für Dich die Fixpunkte in der Sektion?

"Von Frühjahr bis Herbst schöne Ausfahrten (mindestens einmal monatlich), und in den Win-

termonaten die Stammtischtreffen. Ich denke, daß unsere Sektion mit unserem Caféhaus-Inhaber Willi Schapmann hier besonders Glück hat. Mit meiner Arbeit will ich den Sektionsmitgliedern und willkommenen Gästen immer wieder verdeutlichen, daß wir ein AUTOMOBILFAHRER-Club sind."

- Was erwartest Du von den Sektions-Mitgliedern?

"Daß sie ihre gutgemeinten Vorschläge in Taten umsetzen. Für die kommende Saison bin ich da schon ganz zuversichtlich. Außer Diskussionsbeiträgen liegen auch schon konkrete Vorschläge, verbunden mit dem Angebot zur Durchführung, vor."

- Was ist Dein Morgan-Wunschtraum?

"Einen Sommer lang unbegrenzt Zeit dafür zu haben, verbunden mit einem Fahrverbot für alle anderen Serienfahrzeuge, die jünger als 20 Jahre sind. Stellt Euch einmal dieses schöne Straßenbild vor!"

- Was ist Dein Morgan-Alptraum?

"Keinen mehr fahren zu dürfen."

Sektion Bayern

Das letzte Gedicht

... so hat es Hermann Redl zumindestens in seinem Sektions-Rundschreiben versprochen. Hoffentlich meinst Du das nicht ernst, lieber Hermann. Oder?

*die Schatten werden länger, der Sommer scheint vorbei,
unsere Moggi's freuen sich riesig, sie haben wieder frei,
sie träumen in ihren Garagen vom wunderschönen Jahr,
bedanken sich und hoffen, daß dies nicht ihr letztes war.*

Manfred Portzig



Ein Wolpertinger?
Nein,
das ist
Toni
Toedlich!

Manfred Klingler gewann ihn bei MoMoMo. Auskunft über TT erteilt ausschließlich Ruprecht Wagner!



Der Vorstand berichtet

Anmerkung der Redaktion:

Der Vorstand hat normalerweise nicht allzuviel mit der Durchführung eines Pfingst- oder Herbsttreffens zu tun (oder?). Die Aktionen unseres Präsidenten (ich zitiere fast wörtlich): "DU machst das nächste ???-Treffen" sind natürlich auch nicht zu verachten.

Deshalb hier, unter dem "Deckmantel des Vorstandes", die Aktivitäten der ORGA-Teams der Sektion Mitte-Nord zum Pfingsttreffen 1997 und der Sektion Rhein-Main zum Herbsttreffen 1997.

Pfingsttreffen 1997

Freitag, 16.05.97

"Wellcome" bis 18 Uhr, "Foto-Termin" mit Hexen, Kaffee, Bier, Champagner
ab 18 Uhr Begrüßungsabend in den Altharzer Bierstuben, Rustikales Buffet

Samstag, 17.05.97

10 Uhr Touristische Ausfahrt (Tropfsteinhöhle, Schneeballschlacht, Kurvenspaß im Oberharz, über Berge, Untertage, zu Gast bei der "Berg"-Marine, Ankunft in Goslar



Gestern, heute und MORGAN

Aufstellung der Moggis vor der Kaiserpfalz
17 Uhr Stadt-Rallye "1000 Schritte Goslar"
21 Uhr "Mogg'n Roll - Party" mit Blue Valentine, Grillen auf der Terrasse

Sonntag, 18.05.97

10 Uhr Mitgliederversammlung
alternativ: Wanderung zur Seilbahn von Hahnenklee und Fahrt auf den Bocksberg
14 Uhr Slalom in Goslar

alternativ: Ausfahrt mit einem Patenkinderheim
20 Uhr Festlicher Abend mit Musik des Harzes, Großes Marktbuffet

Montag, 19.05.97

Abreise, evtl. Fahrt mit der Schmalspurbahn auf den Brocken

Die Einladungen werden ab Januar 1997 verschickt.

Harz - Quiz - Pfingsten '96

Jeder kann mitmachen, nur eine Antwort ist richtig, Lösung an:

Harald Walter, Am Bergfeld 4, 31226 Peine

Was ist

1. ein "Harzer Roller"?

- a) motorisiertes Zweiradfahrzeug aus Harzgerode
- b) kräftiger, fettarmer Käse der Region
- c) heimische Singvogelart

2. "Braunlage"?

- a) attraktiver Kurort im Oberharz
- b) Kopie der hannoveraner "Lüttje Lage" mit braunem Harzer Kräuterschnaps
- c) Sonnenwiese bei Bad Herzberg

3. der "Brocken"?

- a) höchster Berg Niedersachsens
- b) spezielles Klößegericht der Region
- c) höchster Berg Sachsen-Anhalts

4. der "Rammelsberg"?

- a) große Zuchtfarm für wilde Harzer Schafe
- b) Silberbergwerk nahe Goslar
- c) Endstation der Brockenbahn

5. "Schierker Feuerstein"?

- a) Kräuterschnaps des Osthazes
- b) heidnischer Tanzfelsen
- c) Harzer Teilprodukt für die Feuerzeugherstellung

6. der "Wurmberg"?

- a) besonders hoher Auswurf der Harzer Riesenregenwürmer
- b) höchster Berg Niedersachsens
- c) pikantes Gebäck

7. die "Roßtrappe"?

- a) letzte Exemplare einer Harzer Großvogelart
- b) weibliches Pendant zum Roßknappen
- c) romantische Felsformation im Bodetal

8. die "Hexenküche"?

- a) bekanntes Gourmetlokal im Südharz
- b) romantische Felsformation im Okertal
- c) gefährlicher Hochnebel im November

9. der "Stöberhai"?

- a) Raubfisch im Oderstausee
- b) volkstümliches Harzer Wort für Gerichtsvollzieher
- c) Bergkuppe bei Bad Sachsa

10. "Samson"

- a) tiefste Grube der Harzer Silberbergwerke
- b) 1. Harzer Kaiser nach Christi Geburt
- c) Lokomotive der Brockenbahn

Viele Preise winken: 1. Preis 1 Original Harzer Brockenhexe, 2. Preis 1 Original Harzer Brockenhexe, 3. Preis 1 Original Harzer Brockenhexe, 4 bis ??? Preis: 1 Original Harzer Brockenhexe!

Herbsttreffen 1997 - eine erste Idee

Freitag, 03.10.97 (Feiertag)

Anreise, ab 19 Uhr "Hessisches Oktoberfest" im Parkhotel

ves Auto-Museum!), ggf. mit Museums-Rallye, evtl. Einkehr bei Albrecht Kunkel ab 19.30 Uhr "Festlicher Abend" im Parkhotel

Samstag, 04.10.97

10 Uhr Ausfahrt "Herbstlicher Spessart" mit Besuch der "Rosso Bianco Collection" (ein attrakti-

Sonntag, 05.10.97

Abreise

Peter Alt

Die MCD-Mitgliedschaft in der DEUVET

Michael Rost berichtet

Der Bundesverband Deutscher Motorveteranenclubs (DEUVET) berichtet:

Nach Rücksprache mit Mitgliedern des geschäftsführenden Vorstandes und autorisiert durch unseren Präsidenten habe ich am 28.07.96 auf der Vorstandssitzung der DEUVET in Rod an der Weil den MCD vorgestellt und die Aufnahme des MCD in den DEUVET beantragt.

Seit 20 Jahren gibt es den DEUVET. ...es wurde nötig, gegenüber Institutionen und Behörden den "Oldtimer" klar zu definieren. DEUVET als Bundesverband sah sich in der Pflicht, eine Definition vorzugeben...Seitens der Ministerien ist man willens, Ausnahmen für historische Fahrzeuge (KAT!) zuzulassen. Hierzu muß aber das historische Fahrzeug als solches ausgewiesen werden. Dies geschieht derzeit über den DEUVET-Fahrzeugpaß.

Der Antrag wurde ohne Gegenstimme bei einer Enthaltung angenommen. Somit besaß der MCD seit dem 28.07.96 die vorläufige Mitgliedschaft in der DEUVET.

Weiter setzt sich DEUVET dafür ein, ein Sonderkennzeichen für historische Fahrzeuge einzuführen, usw.

Michael Rost berichtet:

Der MCD versteht sich als Vertretung der deutschen Morgan-Fahrer und -Freunde. Wie die Entwicklung der Vergangenheit gezeigt hat, wollen wir alle Morgan-Freunde unter einem Dach zusammenhalten. So wie wir die Three Wheeler-Fahrer einbeziehen, sollten wir das gleiche tun für die Besitzer historischer Morgans. Als Mitglied im DEUVET dokumentiert der MCD auf der einen Seite seine Ernsthaftigkeit in Bezug auf historische Fahrzeuge (denn bisher hat der Morgan, weil er eben noch gebaut und als Neufahrzeug käuflich ist, in Oldtimerkreisen so eine Art Zwitterstellung inne, was sich ja bisher auch immer bei Versuchen, bei entsprechenden Veranstaltungen zum Zuge zu kommen, als hinderlich erwiesen hat), zum anderen wird der MCD dadurch zur Anlauf- und Sammelstelle für alle alten Morgans, d.h. wir können auch die vielen im MCD bisher nicht vertretenen Besitzer alter Fahrzeuge für uns gewinnen.

Zur Zeit beträgt der Mitgliedsbeitrag im DEUVET 2,00 DM pro Clubmitglied, die allein durch die Gewinnung von acht neuen Mitgliedern wieder aufgewogen würden, und es gibt sicherlich mehr als acht Besitzer von historischen Morgans, die nicht oder nicht mehr im MCD sind.

Ein weiteres gewichtiges Argument für die Mitgliedschaft wäre, daß dadurch der MCD auch den/die Typenreferenten stellen könnte, so daß wir auch einen gewissen Einfluß auf die anzulegenden Kriterien beim Fahrzeugpaß ausüben könnten.

Meines Wissens können wir in Deutschland fast das gesamte Morgan-Spektrum abdecken: ange-

fangen von frühen Three Wheelern mit ihrer Typenvielfalt, über F-Typen, 4/4 Serie I bis Serie ?, +4 bis hin zu den frühen Achtern mit Moss-Box, Viergang- und Fünfgang-Getrieben. Einzig der Plus 4 Plus ist bei uns nicht vertreten (oder hat einer heimlich einen in der Garage stehen?).

Gernot Schwab berichtet:

Im Rahmen seiner Jahreshauptversammlung am 16. November 1996 in Hockenheim hat der DEUVET den MCD einstimmig aufgenommen. Der Aufnahmeantrag wurde von unserem Präsidenten, Hartmut Scholz, vorgetragen.

Der DEUVET vertritt die Interessen der Besitzer von historisch bedeutsamen Motorfahrzeugen in der Öffentlichkeit und gegenüber dem Gesetzgeber. Die Hobbytätigkeit hat in den vergangenen Jahren beachtliche Erfolge gebracht und wird gerade unter den derzeit sehr heftig geführten Diskussionen hinsichtlich der Altauverordnung, der Katalysator-Regelung, der Kraftfahrzeugsteuer usw., insbesondere für unsere Fahrzeuge, die die durchschnittliche "Lebenserwartung" eines Autos erheblich überschreiten, immer wichtiger.

Durch die Mitgliedschaft im DEUVET können nach Schaffung der entsprechenden Voraussetzungen im MCD - Wagenpässe für Oldtimer (FIVA Identity Card) über den Morgan-Club beantragt werden. Diese Wagenpässe bekommen jetzt schon für die Teilnahme an Oldtimerveranstaltungen, die nicht ONS-genehmigungspflichtig sind, essentielle Bedeutung.

Über die Arbeit und die Möglichkeiten der Inanspruchnahme des DEUVET wird in Abständen in der MORGAN POST zu berichten sein.

(Anmerkung der Redaktion: Ich bleibe am Ball!)



Continental-Montierhebel Nr. 2

Der Continental-Montierhebel Nr. 2 von 1911!!!
Ob wir damit wohl unsere Oldtimer-Interessen besser "einhebeln" können? Mit DEUVET und dem Hebel müßte es doch eigentlich klappen.



Infos bei:
D.S.M. Registrar Mrs. Nynke van Weers, Waldeck
Pymontlaan 9,
NL - 2341 VA OEGSTGEEST
(Anm. d. R.: Die Veranstaltung soll so gut wie
ausgebucht sein!?)

MORGAN SPORTS CAR CLUB BELGIUM

VLAMMOG 1997
1- 4 May 1997 Kortrijk - Belgium

The M.S.C.C.-Belgium is very pleased to invite you to the near 25th anniversary-meeting to be held in spring 1997.

PROGRAMM:

Thursday 1 may: Arrival at Hotel Kennedy in Kortrijk, 20.30 Dinner
Friday 2 may: 10.00 Tour of Flandres, 20.30 Dinner
Saturday 3 may: 10.00 Tourist tour with surprise, 14.00 Gymkhana, 20.30 Gala-dinner
Sunday 4 may: 10.00 Drive to the castle of Ingelmunster 12.30 Lunch, CLOSURE

PRICES: 9.900 BEF per person, Hotel: 7.200 BEF single, 8.100 BEF double, 9.900 BEF triple

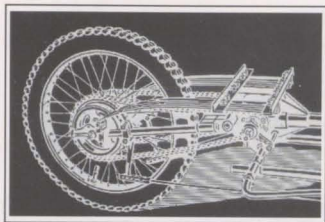
CONTACT-ADDRESS:

Bart D'HERDE,
Kempische Steenweg 480, B - 3500 Hasselt
tel.: 32 11 224644, fax: 32 11 812700

Eine Reaktion aufgrund der Zusendung der Morgan Post durch unseren Vize, Christian Bock:

"Gratuliere zur MORGAN POST! Auch wir tun was für Behinderte!"

Aus dem Programm der ZWÖLFTEN MORGAN - TSCHAK:
"Wo: Karl Ryker - Dorf der Lebenshilfe. Warum: Um Behinderten die Gelegenheit zu geben, unsere Fahrzeuge zu sehen und gemeinsam dieses Erlebnis zu genießen! Das gesamte Nenngeld gilt als Spende zur Förderung der Lebenshilfe!"
M.S.C.C. - AUSTRIA, Fred B. Myer, Wien



Three - Wheeler - Corner

Geschichten über (m)einen Threewheeler

Ihr erinnert Euch vielleicht an zwei vergangene Ausgaben der MORGAN-POST (Nr. 51 von 07/93 und Nr. 52 von 12/93, hier mit Titelfoto), in denen ich über meinen MORGAN-Three-wheeler, Typ F4, berichtet habe. Nach einigen Kilometern auf den Straßen hier jetzt die weiteren Erfahrungen.

So, nun war das gute Stück mein, zum erstenmal bei Tageslicht zu sehen, zum erstenmal drinsitzen, zum erstenmal fahren. Bei der Demonstration des Verkäufers in Dover (wie Anlassen, Gänge etc.) fällt auf, daß der Scheibenwischerarm abgebrochen ist. Den defekten Krümmer hatte ich ja schon erwähnt.

Anlassen kein Problem, Leerlauf etwas unruhig, na gut, Motor ist noch kalt. Choke muß festgehalten werden (inzwischen weiß ich, daß man ihn mit einer kleinen Umdrehung nach links arretieren kann). Erster Gang rein (spiegelverkehrte H-Schaltung, so ähnlich wie bei der BMW-Isetta, Erster rechts hinten, Zweiter links vorn, Dritter links hinten und der Rückwärtsgang - ja der hat sogar schon einen Rückwärtsgang, die früheren mit dem 2-Ganggetriebe mußten aussteigen und schieben - der liegt rechts vorne), Kupplung langsam kommenlassen, hurra, er bewegt sich.

Bremsen geht schon schwerer, nur so ganz am Ende kommt ein bißchen, Handbremse ganz ohne Wirkung, der Hebel ist lose, das Seil gar nicht angesteckt. Oh je, auf was habe ich mich da eingelassen. Hauptsache jetzt erst mal nach Hause und in die Garage damit. Das Ding mal ganz genau unter die Lupe

genommen, Handbücher und Artikel gewälzt. Wie war das damals, was wurde wann wie eingebaut, wie kommt man an was ran etc. Hier beweist

A Morgan Poem

from *The Light Car and Cyclecar*, 16th April 1926

List while I tell of the Morgan,
Its charms, its needs and its works,
The joy of trouble-free trips,
And the places where danger lurks.

Look to your rad. in the morning,
To see if the water is there,
And if it is frosty at even
To empty take every care.

Next in order, see to your oil,
To be without is a crime;
In engine sweetness you'll "XL"
If same is free from grime.

Your gearbox, steering and hubs,
Need greasy attention too,
And after each five hundred miles
Well—there's a job for you.

Occasionally, one a thousand,
Part each of your springs and grease,
Reverse the chains, oil inside clutch
And the lot will run with ease.

Don't slam the clutch into action,
Don't put oil where there's dirt.
Wipe it all off carefully
With a rag or a piece of your shirt.

Thanks for reading this nonsense
It is not written for fun.
It's just a needful reminder
For a safe and happy run.

sich wieder einmal, wie schön einfach der MORGAN gebaut ist.

Also Bremse: original waren Seilzugbremsen an allen drei Rädern, viele Fahrzeuge wurden bereits in den Dreißigern auf Hydraulic umgebaut, das heißt, hydraulische Betätigung der beiden Vorderradbremsen über das Fußpedal. Dafür wurde entweder das einfach geführte System von Lockheed aus dem Vorkriegs-Morris 8 genommen, Bremsankerplatte und Trommel (Durchmesser 8") von Morris oder das doppelt geführte System (mit zwei Radbremszylindern in Reihe) des Nachkriegs Morris Minor und Morris 1000. Hierbei werden die originalen MORGAN Trommeln und Bremsankerplatten verwendet.

Der Hauptbremszylinder ist von Girling, schon mal gut, da kriegt man ja noch fast alles von. Nur ein Radbremszylinder, also muß das die vom Morris 8 sein (der vom Edmund hat zwei Radbremszylinder, auch 'ne ganz lustige Konstruktion der Betätigung des Hauptbremszylinders).

Die Bremsflüssigkeit sieht ziemlich trübe aus, na ja, soll eh gewechselt werden. Nach reichlichem Entlüften, siehe da, es geht wieder, voller Bremsdruck, auf einer kleinen Probefahrt durch's Dorf sogar Blockieren möglich.

Nächster Schritt Handbremse: wie sieht das aus, wie soll das funktionieren? Hebel, Zahnsegment, Bowdenzug, alles da, nur überhaupt kein Widerstand, ganz lose. Blick nach hinten, dabei festgestellt, daß die Bolzen für das Schaltgestänge lose



George Morgan mit seiner Tochter Dorothy in 1913

sind bzw. ohne Splinte. Weiter nach hinten: der Bowdenzug ist ja gar nicht am Bremsbetätigungshebel eingehangen. Wäre auch sinnlos, der Hebel sitzt fest, nur mit kräftigen Hammerschlägen zu bewegen. Also Demontage Hinterradbremse. Wieder Rätselraten für mich - ich besaß zwar früher mal ein Fahrrad, aber mit Motorradhinter-rädern hatte ich mich noch nicht beschäftigt. Stichworte Ausschlagachse, Bremsankerplatte mit Widerlager für die Hohlachse - wenn man es einmal gemacht hat, alles ganz einfach, ich möchte aber doch keine Reifenpanne haben und das Rad unterwegs wechseln müssen.

Völlige Demontage der Bremsankerplatte und der Bremse. Sehr simpel aufgebaut. Betätigung über einen Hebel, der über eine Art Nocke die beiden sehr massiven Guß-Bremsbacken auseinander und gegen die Bremstrommel drückt. Dieser Hebel saß in seiner Führung einfach fest.

Nachdem die Handbremse fertig (-gestellt) war, breitete sich vorne links eine größer werdende Lache aus, Öl (!). Das Öl tropfte vorne vom unteren Schenkel des Z. (Zur Erinnerung: die Aeros und früheren Three-Wheeler hatten den sogenannten M-Rahmen, mit dem F-Modell wurde erstmals der auch heute noch benutzte Z-Rahmen eingeführt). Im Fußraum? - geringe Ölspur vom Getriebe her, aber woher diese Mengen? Motoröl? Ölstand ok! Motor von unten trocken.

Das Getriebe mußte es sein. Kein Ölpeilstab vorhanden. Sollte laut Betriebsanleitung Bestandteil des Bordwerkzeugs sein, welches auch nicht vorhanden ist. Was hatte ich irgendwo gelesen?

Ölstand im Getriebe wichtig, weitere wesentliche Wartungsmaßnahmen im hinteren Bereich nicht notwendig. Sollte akkurat zwischen minimal 2 1/4 Zoll und 2 1/2 Zoll betragen, das heißt also 5,7 cm und 6,35 cm. Behelfsweise mit einem Draht gemessen, war was arg niedrig. Doch wie kommt das Öl nach vorne?

Das Three-Wheeler Handbuch sagt es mir: Um den Kardanwellen-Einlaß und die Lagerschalen entwikk-

keln Ford Morgan Getriebe leicht Öllecks - ist halt 'ne Tatsache, der man ins Auge sehen muß.

Die Reparaturempfehlungen reichen von neuer Blindbuchse, neuer Dichtung, bis hin zu dem Rat, an der Unterseite des Kurbelwellenschafts ein Abflußloch zu bohren.



"H.F.S. the founder, in 1913" So ist der Bildtitel in G.H. Bowdens Buch, "H.F.S. Morgan is always referred to simply as H.F.S."

Im schlimmsten Fall sollte man halt darauf achten, den Wagen immer mit der Schnauze bergauf zu parken. Tröstlich, nicht?

Genau das Gegenteil hatte ich ja nun während meiner Arbeiten am Hinterrad gemacht, der Wagen war hinten hochgebockt gewesen. Da wartet also noch einiges an Arbeit auf mich, das Getriebe dicht zu kriegen.

Während einer kleinen Probefahrt nach dem Abladen sagte mir mein Beifahrer (ich hatte in dem Moment keine Augen dafür übrig, kamen doch gerade in diesem Moment jede Menge Kirchgän-

ger aus der Messe, um die ich herumkurven mußte), daß der Tacho gar nichts anzeige.

Ein schöner alter Smiths Tacho mit versetzt angeordneten Anzeigescheiben. Der war einfach nur so lose ins Armaturenbrett reingesetzt, ohne Anschluß oder sonst irgendwas. Nach längerer Überlegung war mir auch klar, warum. Die F 4 mit Seilzugbremsen hatten den Tachuantrieb in der rechten Bremsstrommel. Das war ja nun mit dem Umbau auf Hydraulik weggefallen. Muß ich mal meine Phantasie spielen lassen, wie das wieder hinzukriegen ist. Vorerst werde ich erstmal einen simplen elektronischen Fahrrad-tacho nehmen. Rückspiegel, innen oder außen, sind auch keine vorhanden. Na gut, fürs erste kann man so einen Saugnapf an der Scheibe anbringen.

Batterie - ganz modern, 12 Volt, Minus an Masse. Letzteres war original, es steht auch in zeitgenössischen Anleitungen. Die Spannung wohl eher nicht, im MORGAN THREE-WHEELER Handbuch, Ford Engine Models, steht was von 6 Volt, die meisten Beschreibungen des elektrischen Systems lassen jedoch die Spannungsangabe einfach unerwähnt, andererseits zeigen Bilder von Ende 1930 4er mit zwei 6 Volt Batterien vor der Hinterachse.

Interessanterweise hat Edmunds F4 Plus an Masse und nur eine 6 Volt Batterie. Nur die Montage war nicht so ganz befriedigend. Das Ding stand einfach schräg auf den hinteren zwei Querstreben, nur gehalten von Plus- und Massekabel. Anders hinstellen ging nicht, da das Massekabel dann zu kurz war. Also neues längeres Massekabel besorgen, eine Platte auf die Querstreben schrauben (zwei Löcher waren da sinnigerweise schon vorhanden) und darauf die Batterie befestigen.

Fehlte noch eine Warnblinkanlage. Sowas gibt's von Hella. Raffinierte Konstruktion mit Halte-

blech auf der Motorseite der Holztrennwand gebastelt und den Zughebel von der Innenraumseite durchgesteckt. Fällt dadurch auch nicht so störend auf. Bei der simplen Elektrik war die Verkabelung auch kein Problem.

Motorseitig bis auf den gerissenen Krümmer scheint alles in Ordnung. Ein Griff nach den beiden Kühlschläuchen (Thermo-Syphon-System) läßt jedoch ein verdächtiges Knirschen fühlen. Also besser zwei neue bestellen.

Auch ein Keilriemen in Reserve wäre nicht schlecht.

Auf dem Bulkhead fällt nach dem Befüllen des Tanks eine Benzinspur auf. Der Tank scheint links unten nicht so hundertprozentig dicht zu sein. Auch hier werde ich mir für die Zukunft was einfallen lassen müssen.

Am 23.02. kam von G.E.E. Ltd. ein neuer gebrauchter Krümmer, so daß ich nach der Montage am 24.02.93 dann die Grundabnahme machen lassen konnte. Da der TÜV-Ingenieur ein Bekannter aus dem Motorclub war, fiel das Ganze nicht so ganz streng aus. Beeindruckend das Ergebnis auf dem Bremsenprüfstand - sowohl die hydraulischen Vorderradbremmen wie auch die Handbremse auf das Hinterrad wirkten so gewaltig, daß sie das Leichtgewicht aus den Rollen warfen.

Einige Punkte müssen jedoch noch geändert bzw. ergänzt werden:

Zwei zusätzliche Rückstrahler, wegen der Vorschrift mit den maximal 40 cm von der Außenkan-

The Cyclecar



"Nearly 60 miles in one hour"

Die Titelseite von "The Cyclecar" 4. Dezember 1912, nachdem H.F.S. fast 60 miles per hour gefahren war. Der Mann mit dem Zylinder ist George Morgan.

te. Die Lösung: unter die Kotflügel schrauben, von oben fallen sie da wenigstens nicht auf.

Außenrückspiegel links, am besten ein Klemmspiegel am Windschutzscheibenrahmen.

Und noch so ein paar Kleinigkeiten wie schief eingesetzte Scheinwerfergläser, lahme Feder, linker Spurstangenkopf usw.

Alles keine weltbewegenden Sachen, die in den folgenden Tagen in der Garage in Ordnung gebracht werden konnten.

Am 08.03.93 dann der letzte Schritt, die erste

Straßenzulassung eines F4 in Deutschland (die anderen in Deutschland vorhandenen F-Typen sind meines Wissens nach F2 und F Super) unter TR-EX 5. Und am 11.03.93 wurde Edmunds schwarzer F4 als TR-TY 5 auf die Straße losgelassen.

Eine erste Ausfahrt zeigt, daß der Motor (Vergaser/Zündung?) wohl mal nachgeschaut/eingestellt werden muß. Auf der Ebene rennt er ganz manierlich (Tacho tat's aber noch nicht. Hinterher festgestellt, daß der eingestellte Radumfang sich wieder auf Null gestellt hatte), bergauf tut er sich aber reichlich schwer.

Eine Quelle für Salatöl (das ist der scherzhafte Ausdruck für das für's Getriebe benötigte unlegierte überwiegend pflanzliche Öl) muß ich noch auftun, das früher von Peugeot gelieferte Öl (für die alten 304 und 404) gibts weder hier noch in Frankreich mehr von Peugeot, doch da hilft mir Felix schon weiter.

Dann steht größeren Ausfahrten (und weiteren Berichten?) hoffentlich nichts mehr im Wege.

Michael Rost



MORGAN THREE WHEELER TREFFEN 1996 in Neuenstadt

Zum diesjährigen Treffen vom 26. bis 28. April 1996, organisiert von Alfred Bauer, waren neben sechs Three Wheelern, darunter ein 2-Gang-Modell, auch ein +8, ein 4/4 4-Seater, ein Triking und ein Dreirad auf Renault-Basis vertreten. Nach dem gemütlichen Beisammensein in Fred's ausgearäumter Garage folgte am zweiten Tag eine Ausfahrt bei herrlichem Sonnenschein, bei der das 2-Gang-Modell seine Bergtauglichkeit unter Beweis stellte. Alfred kam bei dieser Gelegenheit seinen ewigen Motorasuszern auf die Spur, dem Tankdeckel fehlte ein Belüftungsloch!



Am Abend wurde über weitere Aktivitäten der Three Wheeler Gruppe diskutiert und angeregt, Berichte auch im englischen Clubmagazin "Bulletin" zu veröffentlichen. 1997 soll ein Treffen in Ingolstadt stattfinden.

Zum Abschluß gab es am Sonntagmorgen eine Ausfahrt nach Neckarsulm, mit einem Besuch des dortigen Zweiradmuseums (siehe Foto).

OLDTIMERFESTIVAL NÜRBURGRING

Nach mehreren Jahren Abstinenz war es für uns erfreulich zu hören, daß unsere englischen Three Wheeler Freunde eine Möglichkeit zur Teilnahme an einem Rennen auf dem Nürburgring suchten. Schnell wurde die Ausschreibung des Oldtimerfestivals (21. bis 23. Juni 1996) vermittelt.

Wenn auch die Beteiligung an einem richtigen Rennen dem Geschmack der rennerfahrenen Piloten nähergekommen wäre, mußte wegen der fehlenden erforderlichen Voraussetzungen (internationaler Wagenpaß, internationale Rennlizenz, Sicherheitsauflagen, usw.) mit einem Gleichmäßigkeitslauf vorlieb genommen werden. Der Unterschied liegt eh nur in der Wertung, und nicht in der Geschwindigkeit.



Die Three Wheeler waren dem Rest des Starterfeldes, das aus MG, Riley, Formel 1 und anderen historischen Fahrzeugen bestand, haushoch überlegen. Kurventechnik, spektakuläre Überholmanöver und Überraschungen ließen den Streckensprecher und die Zuschauer Begeisterungsrufe ausstoßen. Begeisterung auch bei den Fahrern, eine Teilnahme für 1997 ist eingeplant.

Resultate: 1. Bill Tuer 21,6 Strafsekunden, 2. Andy Abraham 25,4 s, 3. Steve Lister 25,6 s, 4. Greg Bibby 34,5 s, 5. Chas Reynolds 282,5 s.

Uli Middelanis



Bill Tuer und Steve Lister machen ihre Fahrzeuge bereit

Die Redaktion berichtet



Redaktionsschluß für Ausgabe Nr. 59
(die nebenstehende Abbildung heißt: DEADLINE)
13. Juni 1997

Für diese Ausgabe gibt es zweimal den Grund, DANKE zu sagen.

Zum ersten das Titelfoto. Fotografiert, bearbeitet und Lieferung der Lithos: Manfred Klingler und Erwin Klinzer. Das hat dem MCD einiges an Kosten gespart!!!

Es wurden von Hans Schnug, Koblenz, neun Fotos vom Renneinsatz von Charles Morgan in der BPR GT Global Cup - Rennserie kostenlos zur Verfügung gestellt! (siehe auch Bericht von Charles in der letzten MORGAN POST)



Morgan - Motor - Sport

Unser Welfen-Slalom kam bei den Fahrern gut an

Ein Auszuge aus den BATC-Nachrichten:

Am 9. Juni konnte Slalomleiter Hermann Kipper 43 Slalomfahrer aus ganz Biedersachsen auf dem Verkehrsübungsplatz in Braunschweig-Waggum begrüßen.

Gemeinsam mit Slalomspezialist Peter Scheffler steckte unser Slalomreferent eine schnelle und übersichtliche Rennstrecke ab. Die wechselhafte Witterung machte den achten Lauf zum Niedersächsischen Slalompokal zum reinen Glücksspiel...

Höhepunkt der Veranstaltung war aber sicherlich das Auftreten der Morgan-Fahrer, die schon zum zweitenmal ihre Meisterschaft in Braunschweig austragen. Es war schon eine Augenweide, die "Moggis" um die Pylone driften zu sehen. Hut ab vor den Fahrern, die perfekte Fahrkunst demonstrierten.

Der Morgan Club Deutschland hat seine Teilnahme für nächstes Jahr wieder zugesichert. Wir freuen schon auf ihr Auftreten.

Harald Walter

Gedanken zum Slalomsport im MCD

Wie in der letzten Morgan Post schon berichtet wurde, war der Slalom in Velen recht flüssig, vielleicht etwas zu langsam oder auch etwas zu schnell (viele Fahrer, insbesondere diejenigen die einen 4/4 fuhren, hatten Schwierigkeiten mit der Wahl des 1. oder 2. Ganges). Die Sportführung im MCD sollte sich nicht darauf verlassen, den Slalomkurs nicht nur den ausrichtenden Motorsportclubs stecken zu lassen, da diese auf andere Fahrzeuge eingestellt sind.

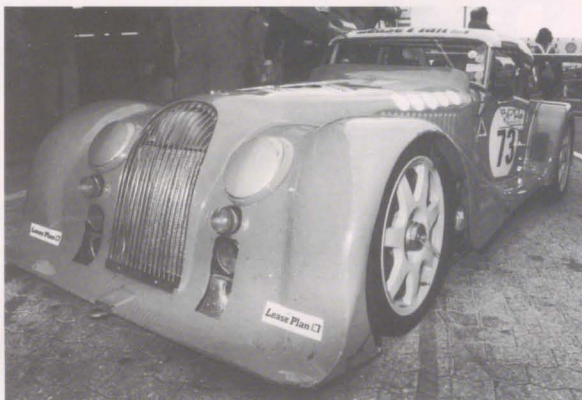
Es darf dabei nicht vergessen werden, daß Slalomsport in Deutschland auf nationaler und internationaler Ebene in den verschiedensten Klassen (von Trabant bis zum BMW M3) betrieben wird. Es reicht daher nicht aus, den Kurs nur im Schleichgang auszuloten, ob dieser für unsere Morgans geeignet ist. Logischerweise ergeben sich bei höheren Geschwindigkeiten andere Kurvenradien.

Als weitere Maßnahme unterstütze ich die in der letzten Morgan Post schon angesprochene vermißte Zeitansage und sonstige Informationen zum laufenden Wettbewerb. Es muß ja nicht unbedingt eine professionelle Beschallungsanlage sein, eine sogenannte "Flüstertüte" reicht aus.

Auch die Klasseneinteilung sollte überdacht werden. Inzwischen gibt es sowohl bei den Vierern als auch bei den Achtern Standardversionen, die sehr weit voneinander abweichen. Bei den Vierern ab Baujahr 69/70 mit 84 PS bis zum Baujahr 1994 mit 136 PS, bei den Achtern ab Baujahr 70 mit 160/134/157/192/183 PS und mit weiteren Abweichungen beim Hubraum.

Bei jeder eventuellen neuen Klasseneinteilung sind sogenannte Ungerechtigkeiten nicht zu vermeiden. Immer werden sich diejenigen beschwe-

ren, die sich irgendwie benachteiligt fühlen. Danach wäre es am einfachsten, lediglich zwei Klassen einzurichten, die der Vierer und die der Achter. Sogenannte modifizierte Morgans wären ebenfalls diesen zwei Klassen zuzuordnen.



Motorsport pur: Charles Morgan im BPR GT Global Cup
Foto: Helmut Schnug, Koblenz

Warum?

In Velen ist z.B. der Zweitplatzierte bei den modifizierten Morgan 4/4 mit lediglich 1 Punkt bedacht worden. Dieser Morgan verfügt über ca. 115 PS und ca. 1600 cm³, wobei die Mehrleistung gegenüber ursprünglich 84 PS erst in den oberen Drehzahlen erreicht wird. Jeder neue Morgan +4 mit ca. 136 PS und 2000 cm³ ist diesem getunten Vierer weit überlegen, und hätte der getunte dann einen 2. Platz erreicht, hätte er 12 Punkte erhalten.

Auch bei den Achtern ergibt sich ein ähnliches Bild.

Der Zweitplatzierte bei den sogenannten getunten Achtern erhält ebenfalls 1 Punkt. Dieser Morgan hatte in Velen ca. 185 PS und 3500 cm³. Auch hier ist diesem Fahrzeug jeder neue Achter mit 192/183 PS und 3500/3900 cm³ überlegen. Die Punktdifferenz liegt aber hier, aufgrund der größeren Beteiligung in der Standardklasse, sogar bei 24 Punkten. Dazu ist festzuhalten, daß bei den sogenannten Standardversionen mehrere lei-

stungsgesteigerte Fahrzeuge teilnehmen, deren Fahrer entweder geschummelt haben, oder nicht wissen, was Tuning bedeutet.

Tuning heißt nichts anderes als verbesserte Motorleistung (auf welche Art auch immer) und/oder verbessertes Fahrwerk, wobei dieses meistens mehr bringt als ein paar PS mehr.

Jede verbesserte Auspuffanlage, z.B. vier-in-einen-Krümmen a la Grebenstein, oder Änderung von Ein- auf Zweirohranlage mit geändertem Chip a la Koopman, bringen Mehrleistung in der Spitze und/oder ein besseres Drehmoment bis über 20 % der normalen Leistung. Dazu kommen noch nicht sichtbare leistungsfördernde Maßnahmen wie geänderte Luftmengenbegrenzer, geän-

derte Düsenbestückung, geänderte Nockenwellen, usw..

Unabhängig davon wird beim Slalom nicht das stärkste Fahrzeug gewinnen oder plazierte sein, sondern leistungsfördernde Maßnahmen werden unter Umständen nur demjenigen helfen, der sein Fahrzeug auch unter normalen Bedingungen in die Plazierungen fährt

Gerade beim Slalom (gilt nicht für die Rundstrecke) soll ein Fahrzeug mit einem möglichst hohen Drehmoment ausgestattet sein. Und das garantieren im Regelfall alle Morgan-Standardtypen, und dort insbesondere die Achter, die ja mit der Werksnockenwelle ausgerüstet sind, die auch die 2,5 t schweren Range Rover antreiben.

Gunther Götze

Der MSCCD auf dem Hungaroring im September 1996



Budapester Impressionen

Diesen Bericht schreibe ich aus mehreren Gründen besonders gern:

Grund 1 - das internationale Morgan Race sowie die Gleichmäßigkeitsläufe auf dem Hungaroring waren ein einprägsames Erlebnis für alle, die daran teilgenommen haben. Für diese Glücklichen mag es ein Aufblitzen der Erinnerung sein.

Grund 2 - für diejenigen, denen - aus welchen Gründen auch immer - die Teilnahme versagt war, soll es Information sein und vielleicht motivieren, bei den nächsten MSCCD-Veranstaltungen mitzumachen.

Grund 3 - ich verspüre weiterhin den Wunsch, Dank zu sagen. Ich denke, ich darf dies im Namen aller Beteiligten tun: Danke, Gunther Götze, für diese professionelle Organisation auf und neben der Rennstrecke! Es ist Dir gelungen! Der gesellschaftliche Teil neben der Strecke war nach einhelliger Meinung aller Beteiligten 'kulturell wertvoll'.

Aber der Reihe nach.

Gut und mit manchmal politisch ironischen Einlagen wurde uns in mehreren Etappen Budapest und natürlich alle Sehenswürdigkeiten dieser

schönen Stadt erklärt, unser Reiseleiter war ein Glücksfall, er langweilte nie.

Nach des Tages Mühen, abends 'zur blauen Stunde', in der jede Stadt dieser Welt im Glanz der aufflammenden

Lichter erstrahlt, kreuzte unser Schiff auf der Donau vor Budapest. Ein langes Dinner auf dem Schiff, akustisch untermalt von Zigeunermusik, vor dieser Kulisse...!

Musikabend im historischen Operettenhaus, anschließendes Dinner im Casino, Ausfahrten in die Pußta, Reiterspiele, ungarische Spezialitäten, guter Wein... eben kulturell wertvoll!

Die Bezeichnung Rahmenprogramm war - gelinde gesagt - eine pure Untertreibung! Ungarische Kultur und ungarische Küche begeisterten uns, aber letztlich waren wir ja nicht nur zum Feiern hier. Also tauschen wir das Dinnerjackett gegen die Lederjacke, Schal, Handschuhe und Helm! Der Ring erwartete uns.

Ca. vier Kilometer Formel 1 Asphalt, 28 Streckenposten, Zeitnahme, Benzin am Ring sowie Rescuecar. Zur Verfügung standen Boxen, Monitore mit Kameras, welche den gesamten Ring



In Warteposition für den Gleichmäßigkeitslauf

erfaßten. Wie schon gesagt, alles sehr professionell, mit einem konsequent umgesetzten Sicherheitskonzept.

Die Einweisung in die Strecke erfolgte in 3 Gruppen, geführt von Gunther Götze, Matthias Rüthlein und Hans Schaad, die für das Training aufgestellten Pylonen mar-

kierten in den Kurven Einlenkpunkt, Scheitelpunkt und Auslenkpunkt.

Danach war freies Training, jeder konnte auf seine Art den Ring kennenlernen. Einige konnten es schon, die anderen sahen es ganz olympisch, und dann gab es noch ehrgeizige 'Spätberufene' - wo der Ausdruck nur herkommt! - die wollten es wissen und machten auch vor dem einen oder anderen Kiesbett nicht halt. Ich denke, es ging vielen Fahrern so wie mir: nach Beendigung des Trainings fehlte plötzlich irgendetwas: die Piste, das Auto, das Driven.

Wir warteten ungeduldig auf den nächsten Morgen mit Pflichttraining, dem Qualifying für die Startaufstellung zum Race. Dann war es soweit: die Autos wurden aus den Boxen geschoben, die Motoren liefen warm, und einer nach dem anderen wurde auf die Strecke geschickt, um sich zu qualifizieren (siehe Startaufstellung). Nach Ab-



Top-Stimmung in der Boxengasse

Die Startaufstellung

1 Rüthlein	2 Götze
3 Ahlers	4 Scheffzek
5 Doensch	6 Schaad
7 Ropönus	8 Bell
9 Hacker	10 Pudenz
11 Grimmel	12 Heilos
13 Gesche	14 Stehmann

schluß des Trainings folgte die obligatorische Pause zwischen Qualifying und Race.

Diese Pause hatte für mich ungeahnte Folgen, wer dabei war, weiß es, und ich denke, ich sollte diesen oder jenen Gedanken formulieren, vielleicht als Entscheidungshilfe bei manchen Sicherheitsüberlegungen für Morganfahrer.

Was war passiert?

Ich hatte Matthias Rüthlein schon früher gebeten, mit mir ein wenig 'zu trainieren', und jetzt war die Gelegenheit gekommen, denn ich wollte noch vor dem Race die Ideallinie optimieren. Wir trainierten, es lief immer besser. Bis in die zweite Kurve nach der Start-Zielgeraden, dort war ich zu schnell, Einlenkpunkt, Scheitelpunkt waren nicht mehr zur Ideallinie zu formen. Die Graszonen rasten auf uns zu, die Haftreibung des Asphalts hörte auf zu wirken,

das feuchte Gras sorgte für zusätzliche Beschleunigung! Die Leitplanken sind ganz schnell ganz nah, aber kurz davor Reifenstapel und Strohhallen! Dumpfer Aufschlag und plötzliche Ruhe.

Aufschlagslinie: rechter vorderer Bereich diagonal nach links hinten.

Kopf, Arme, Beine funktionierten, keine Schmerzen. Wir stehen draußen, besehen uns den Morgan und haben mit ihm aktuell etwas gemeinsam: wir sind erheblich verstört und geknickt!

Aber immerhin, bei Matthias Rüthlein und mir war organisch alles in Ordnung, wir sind mit ein paar blauen Flecken davongekommen. Unser Schutzengel war auch 'gut unterwegs'. Danken wir ihm. Silbernes, geknicktes Aluminium blieb auf dem Hungaro-Ring zurück, sicher '-nur Blech' - aber Blech mit Seele.

Ich habe für mich den gesamten Crash analysiert, interessante Erkenntnisse gewonnen und bin gern bereit, meine Erfahrungen weiterzugeben. Vorab ist klar: nach einer Aufschlagsgeschwindigkeit von ca. 90 km/h - Strohhallen und Reifenstapel absorbierten natürlich - stiegen wir unversehrt aus, weil:

- 1. wir mit Hosenträgergurten fest am Sitz fixiert waren,
- 2. die Gurtbefestigung im Wagen richtig positioniert war,
- 3. der Überrollbügel das Morgan-Chassis zusätzlich versteift und stabilisiert hat, und weiterhin
- 4. der Sicherheitsbügel, links im Rah-

Das Ergebnis

Platz	Fahrer	Klasse	Differenz	km/h
1	Rüthlein	+ 8 T		90,342
2	Ahlers	+ 8 E	00:37,32	88,258
3	Schaad	4/4	01:16,38	86,179
4	Scheffzek	+ 8 E	01:44,72	84,700
5	Bell	+ 8 E	1 Runde	80,364
6	Pudenz	+ 8 E	1 Runde	78,805
7	Grimmel	+ 8 E	1 Runde	76,504
8	Hacker	+ 8 V	1 Runde	76,127
9	Stehmann	4/4	1 Runde	73,590
10	Gesche	+ 8 T	2 Runde	70,709

men verankert, unter dem Armaturenbrett nach rechts verlaufend und im rechten Rahmenbereich wieder verankert, einen Sicherheitsbereich schafft, den der serienmäßige Morgan, Baujahr 1986, nicht besitzt.

Alle, die diese Einrichtung nicht haben, sollten darüber nachdenken:

Was auf der Rennstrecke gut ist, ist im öffentlichen Straßenverkehr nur besser!

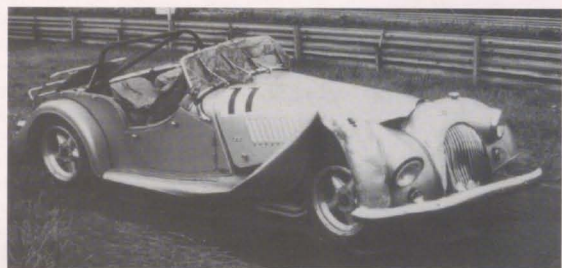
Über den Winter werde ich meinen Morgan wieder aufbauen, und ich werde viel darüber nachdenken, wie ich ihn noch sicherer machen kann.

Das Rennen fand 30 Minuten später statt, in der Zwischenzeit regnete es leicht, die Rundenzeiten waren entsprechend länger, und Matthias Rühllein, in seinen 8er zurückgekehrt, sah als Erster die Zielflagge auf dem Hungaro-Ring.

Schön, daß wir zusammen waren. Ich freue mich auf das nächste Mal.

Jürgen Ropönus

Das
Ende
einer
Dienstfahrt



Slalom Bengener Heide - der Clubmeister machte sein Meisterstück

Einer inzwischen schon langen Tradition folgend hatten wir auch dieses Jahr wieder die Möglichkeit, am Flugplatzslalom des AAC - Bad Neuenahr mit einem Morgan-Sonderlauf teilzunehmen.



Hans Butz

Am 10. November 1996, es war frisch aber trocken, zumindestens westlich des Rheins, trafen sich die sportbegeisterten Morgan-Fahrer auf der Bengener Heide, leider nur ein kleines Trüppchen. Mehr Zuschauer als Fahrer. Lediglich sechs traten letztendlich zum sportlichen Wettstreit an, siehe dazu die Ergebnistabelle.



Michael Rost und die Startampel

Komischerweise war das Interesse allgemein nicht so überragend; auch im normalen Programm im Vergleich zu vergangenen Veranstaltungen. Lag's am Wetter? Die ganzen Tage vorher regnerisch bis stürmisch? Hoffen wir für's kommende Jahr wieder auf volle Starterfelder, die Veranstalter verdienen es für ihr Engagement.

Die Termine stehen schon fest: 19. April 1997 (15. Nachtslalom) und 9. November 1997 (47. Herbstslalom), die Einladungen verschicke ich rechtzeitig.

Michael Rost



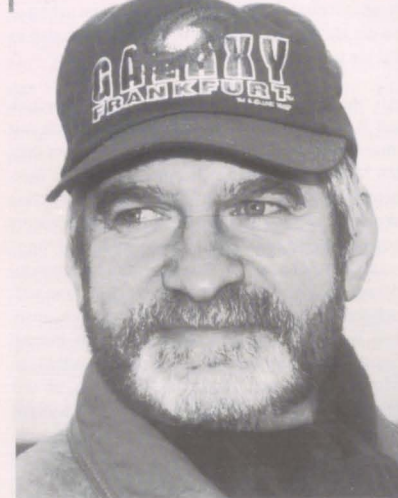
ERGEBNISSE					
Platz	Fahrer	1. Lauf	2. Lauf	Strafzeit	Summe
Klasse PLUS ACHT					
1	Michael Miosga	38,99	38,68	3	01:20,67
2	Karl Wiederspahn	40,26	41,74		01:22,00
3	Hans Butz	39,07	37,99	6	01:23,06
4	Michael Rost	42,44	41,10		01:23,54
Klasse A/4					
1	Horst Bosinius	42,48	41,10		01:23,58
7	Tim Bosinius	n.g.	40,64		n.g.

Ulrich Werner (ein unMOGLicher) im Gespräch mit Michael Rost

Das Interview wird gesendet in der Sendung des SALZSTREUERTEAMS der Adventsgemeinde Bonn im Bürgerradio auf Radio Bonn-Rhein-Sieg am Sonntag, 09.02.97 auf UKW 98,9 MHz, Titel: Nach "ALT-VÄTER-SITTE" - der Morgan + 8



Fünffmal verewigt: Clubmeister Michael Miosga auf der Bengener Heide



Die Pokalgewinner (von links): Karl Wiederspahn, Horst Bosinius, Michael Miosga, Hans Butz



Saisonfinale am Nürburgring



Matthias Rütthlein im 4/4 auf Startplatz drei

Jedes Jahr Mitte Oktober, genau genommen vom 19.-20. Oktober, „ruft der Ring“, der immer eine kleine Spritztour wert ist. Das 18. Internationale ADAC/RGB Rundstreckenrennen „Saisonfinale“ am Nürburgring war angesagt, veranstaltet wie immer von der Renngemeinschaft Bergisch Gladbach e.V. im ADAC.

Das RGB „Saisonfinale“ ist eine der bedeutendsten Veranstaltungen in der historischen Rennsportszene auf dem Grand Prix Kurs des Nürburgrings. Das Rennsportprogramm ist so abwechslungsreich, daß für jeden Motorsportfan etwas dabei ist, insbesondere auch für Morganfans.

Das Rennprogramm beinhaltet:

- GTM - Die Meisterschaft für Historische Grand Tourisme,
- Formel- und Rennsportwagen, Supersports,
- Historische Tourenwagen Trophy,
- FHR Classic Car Trophy,
- International Spridget Competition - NL,
- Spezial Tourenwagen Trophy,
- Triumph Competition,
- Caterham Super Seven - GB,
- ADAC Youngtimer Trophy,
- Käfer Cup '96
- Scuderia Alfa Classico.



Matthias Rütthlein

Wer einmal diese Motorsportveranstaltung besucht hat, kommt immer wieder. Neben spannenden und packenden Rennen hat diese Veranstaltung fast ein familiäres Flair. Zumindest sehen es so die aktiven Teilnehmer und sagten mir, daß es für sie tatsächlich ein Saisonfinale ist.

Als Reporter und Radiomacher im Bürgerfunk auf RADIO BONN - RHEIN/SIEG war ich mit unserem „SALZSTREUER -TEAM“ zum dritten Mal oben am Ring, diesmal jedoch mit meinem Morgan, den ich seit Mitte Juli habe. Schon Wochen vorher war klar, daß wir als Morganeers von der rechtsrheinischen Seite - „de schäääl Sigg“ -, uns am Sonntag die Rennen, und ganz besonders die Triumph Competition mit den daran teilnehmenden Motorsportlern unserer Marke, ansehen wollten. Samstags rief mich mein Freund Sepp Schulz-Straub, der einen dunkelblauen Morgan sein eigen nennt, an und fragte, ob wir mit dem Morgan zum Ring fahren würden. Aus



Manfred Breyer

seinem Tonfall hörend, daß er auch Regen in Kauf nehmen würde, sagte ich: „Ist doch klar!“ Daß es Sonntag morgens regnete erschütterte uns nicht im Geringsten.

Am Treffpunkt, an der Autoschnellfahre „Linz-Kripp“, war zusätzlich noch Hans-Joachim Schmitz, genannt Achim, mit seinem weißen Morgan 4/4 eingetroffen. Neben uns „Weicheiern“, denn Sepp mit seinem Sohn und ich hatten das Verdeck aufgezogen, entsprach Achim voll dem britischen Roadstertypus, nämlich mit Lederhaube, Fliegerjacke und halb offener Persenning.

So starteten wir als „rot-weiß-blauer“ Morgan-Konvoi bei strömendem Regen zum Ring. Ich will nicht den Erstbesitzer meines roten Morgan + 8 nennen. Er wäre auf keinen Fall bei diesem „britischen“ Wetter gefahren. (Wie Gunther Götze, der übrigens im letzten Jahr die Triumph Competition beim „Saisonfinale“ im Gesamtklassement gewann, verriet, ging in Morganfahrerkreisen das

Gerücht um, daß mein Vorbesitzer nur Ausfahrten mit seinem Moggi unternommen hat, wenn ihm per Telefonat durch das Wetteramt in Frankfurt eine trockene Fahrt zugesichert worden war. Nun, wenn dem so war, kann ich nur sagen: welch Glück für mich, denn ich übernahm den Wagen in ausgezeichnetem Zustand.)

Doch zurück zum Ring und der Triumph Competition, der Rennserie für klassische Triumph-Sportwagen bis zum Baujahr 1976.

Sie wurde 1993 von Mitgliedern verschiedener Markenclubs britischer Sportwagen ins Leben gerufen. 1994 wurde die Triumph Competition zusammen mit der Triumph MG Challenge erstmals als selbstständige Markenserie von der ONS genehmigt. Sie wird organisiert und getragen vom TR-Register Deutschland e.V. Ziel der Triumph Competition ist es, mit historischen Fahrzeugen britischer Bauart die Atmosphäre der GT-Rundstreckenrennen der 60er und 70er Jahre zu vermitteln. Aus diesem Grunde sind bei den Rennen der Serie neben den Sportwagen der Marke Triumph auch Fahrzeuge der Hersteller Austin Healey, Morgan, MG, Marcos und TVR als Gastfahrer am Start. Namen mit großer Tradition.

Das Rennen 5 - Triumph Competition fand bei leichtem Dauerregen statt. Wer Regenreifen aufgezogen hatte, war hier klar im Vorteil. Aber boxenmäßig mit Mechanikercrew und Material geht es hier halt nicht so zu wie bei "Schumacher&Co." Aber das ist der Reiz dieser Veranstaltung, daß hier die "Selbstschrauber" überwiegen.



Die Morgan-Fangemeinde (v.l.): die + 8 von Ulrich Werner und Sepp Schulz-Straub mit Sohn Benny und der 4/4 von Hans Joachim Schmitz

In der Klasse bis 2000 cm³ starteten 10 Fahrzeuge, darunter Peter Merschroth aus Pfungstadt, Manfred Breyer aus Selm und Matthias Rühllein aus Moosinning mit ihren Morgan 4/4.

Matthias Rühllein, der mit seinem roten Morgan ein hervorragendes Rennen fuhr und an zweiter Stelle in der Gesamtwertung lag, mußte leider in der 8. Runde wegen eines Lecks an der Ölfilterdichtung aufgeben. Er fuhr mit 110,567 km/h die schnellste Runde in seiner Klasse. Peter Merschroth belegte zwar Platz 3 in der Klasse, hätte aber sicherlich den 1. Platz gemacht, wenn ihn nicht ein Dreher infolge des andauernden Nieselregens entsprechend zurückgeworfen hätte. Auch Manfred Breyer mit seinem weiß-blauen "Manta-Morgan" (203), - so der Kommentar des Streckensprechers wegen seines Fuchsschwanzes am Überrollbügel -, hatte einen Dreher. Er belegte Platz 4. Von 10 gestarteten Fahrzeugen kamen letztlich 6 in die Wertung.

In der Klasse bis 3500 cm³ starteten einzig Matthias te Neues aus Krefeld, der auch die schnellste Runde mit 105,172 km/h fuhr und Christian Bock aus Köln mit ihren Morgan +8. Beide Fahrer hatten Schwierigkeiten bei dem Regen, die Kraft

und Leistung ihrer +8 auf den Boden zu bringen. Beide kamen in die Wertung, und zwar Matthias te Neues vor Christian Bock.

Gunther Götze, der auch am Nürburgring war, aber leider wegen eines Getriebebeschadens nicht mit +8 starten konnte, sagte mir auf meine Frage, ob die Morgan Challenge gestorben sei, folgendes: "Natürlich ist die Morgan Challenge nicht gestorben. Wir versuchen, sie am Leben zu erhalten. So haben wir im September 1996 am Hungaro Ring eine Veranstaltung organisiert, um aus den Teilnehmern dieser Veranstaltung weitere Interessenten für die Challenge zu finden. In 1997 sind zwei Lehrgänge am Nürburgring, eine Race-Reise nach Schweden bzw. nach Österreich und ein Winterzahnkampf geplant. Leider gibt es durch die gerechtfertigten Sicherheitsausrüstungen laut Oberster Nationaler Sportbehörde (ONS) am Fahrzeug recht wenig Interessenten für eine reine Morgan Challenge. Deshalb versuchen wir, andere englische Klassiker, die ebensolche Schwierigkeiten haben, in 1997 ff. für eine gemeinsame Challenge zu gewinnen."

Hoffen wir also das Beste.

Ulrich Werner

Das Monster aus Malvern

- nicht der schönste Morgan, aber wohl der schnellste, Plus 8 GTR -

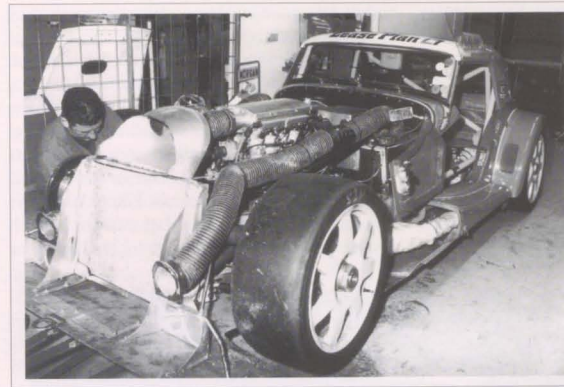
Aus: *Auto-Visie (NL) 06/96 (aus dem Holländischen übersetzt von Jürgen Albers), alle Fotos: Hans Schnug, Koblenz*

Wer mit dem Vorurteil lebt, daß die Zeit bei Morgan stillsteht, liegt völlig daneben, das ist ein Mythos. Denn es ist ein weitverbreiteter Irrtum, daß sich bei Morgan niemals etwas ändert. Was am Morgan bis an das Ende seiner Zeit jedoch unverändert bleiben wird, ist sein Charakter, sein "Spirit". Im übrigen werden die 130 Mitarbeiter der anachronistischen britischen Sportwagenfabrik versuchen, die Morgans von morgen und die von heute besser als die von gestern zu machen.

Die Teilnahme an Ausdauerrennen ist Teil der andauernden Bemühung, zu besseren Produkten

zu kommen. Daß Morgan in die GT 2 Serie eingestiegen ist, ist daher weniger verwunderlich, als es auf den ersten Blick erscheint. Erstens wurden mit dem Morgan Rennen bestritten solange die Marke besteht (man denke an die berühmt-berühmten Three Wheeler mit J.A.P.- und Matchless-Motoren). Zweitens werden fast alle Teile für die ca. 500 Autos pro Jahr selber hergestellt. Sogar Bremscheiben produzieren sie selbst. Und wenn man wissen will, ob ein Teil im Alltagsverkehr langlebig genug ist, testet man es eben in einem Rennwagen; dann stellt sich schnell heraus, ob es richtig konstruiert ist.

Nun sind Zuverlässigkeit und Ausdauer Dinge, auf die Morgan sich seit Jahr und Tag konzentriert, so Charles Morgan: "Ein Morgan ist ein



Die Technik des Plus 8 GTR

- geklebtes Alu-Chassis, vorn und hinten mit doppelten Dreieckslenkern, konventionelles Hewland-Sechsgang-Renngetriebe
- 4 l V 8 Rover Zweiventiler, getunt durch NCK, 350 PS bei 6750 1/U
- Gewicht 910 kg
- cw - Wert 0,41
- von 0 auf 100 km/h in 3 Sek.
- Höchstgeschwindigkeit min. 250 km/h, je nach Übersetzung

solides Auto mit dem man jahrein-jahraus bei Wind und Wetter fahren kann. Er ist ein Gebrauchsartikel mit dem man zugestanden 'ne Menge Spaß haben kann. Aber laß uns darüber nicht romantisch werden. So ist es auch keine Überraschung, daß das Problem bei unserem BPR-Auto nicht die Zuverlässigkeit, sondern die Höchstgeschwindigkeit ist. Das Schlimme bei der Sache ist, daß wir jedes Mal wieder Schwierigkeiten haben, uns für ein Rennen zu qualifizieren. Man muß innerhalb der 110 % - Zeit des Schnellsten sein. Was eigentlich recht seltsam ist, da das Durchhaltevermögen und die Strategie während eines Vier-Stunden-Rennens mindestens so wichtig sind, wie die top-speed. Nun gut, wir machen nun mal mit, deshalb müssen wir damit fertig werden. In Jarama ist uns die Qualifikation nicht gelungen. Dort durften 50 Autos starten. In der Aufwärmrunde ging ein Porsche kaputt. Ich stand in der pitlane bereit, wurde aber in letzter Sekunde von einem Streckenposten vom Start abgehalten. Ich saß wirklich kochend vor Wut in meinem Auto. Es hätte wirklich nicht viel gefehlt, und ich hätte den Kerl umgefahren."

Charles Morgan ärgert sich immer noch über diesen Vorfall, und von der für Briten so typischen phlegmatischen Haltung ist er weit entfernt. Aber für Morgan ist die Teilnahme an der BPR kein Spielchen, verdeutlicht Morgan jr.

"Es ist ein Programm. Unsere Rennaktivitäten übertreffen bei weitem gutgemeinte Hobby-Aktivitäten. Dafür steht zuviel auf dem Spiel. Nächstes Jahr wollen wir fertig sein für Le Mans. Das

BPR-Projekt ist nichts, das durch enthusiastische Morgan-Mitarbeiter in deren Freizeit realisiert wird. Alle Arbeitsstunden werden bezahlt. Nicht umsonst ist Chris Lawrence eingestiegen. Er hat enorm viel Erfahrung. 1962 fuhr er selbst die 24 h von Le Mans, und er arbeitet für die Marke, die jetzt Erfolge bucht (Marcos, die Redaktion). Und natürlich sehen wir diese Saison als Lehrjahr an, das heißt aber nicht, daß wir es gerne sehen würden, wenn mit den Regeln der BPR-Serie ernsthafter umgegangen würde.

Bei Marcos fahren sie zum Beispiel mit einem 6,noch-was-Liter-Chevrolet-Motor, der auch in NASCAR-Autos benutzt wird. Das kann natürlich gar nicht sein. Und dann behaupten sie, einen Marcos mit solch einem Motor drin zu haben, der gewöhnlich käuflich ist. Aber das ist wohl eine sehr freie Interpretation der Regel, daß einige zig-mehr-oder-weniger gleiche Autos für den Straßengebrauch verkauft sein müssen oder während einer nicht ganz unabhärbaren Zeit verkauft werden könnten. Wir sind ehrlich. Wir fahren einfach mit einem 4-Liter-V 8, der im Plus 8 sitzt. Mit zwei Ventilen pro Zylinder, weil es keine Pläne für einen 32-Ventiler V 8 in einem Straßen-Morgan gibt.

Eine weitere Frage stellt sich natürlich sofort: was gab es eher: die Idee für einen Morgan mit Alu-Chassis oder mit einem Morgan in der BPR-Serie zu fahren? Der Plan für ein Auto mit Alu-Chassis existierte früher. Ehrlich. Wir haben natürlich enorm viel Erfahrung mit Aluminium und Klebtechnik. Darum ist es ein logischer Schritt, einen

Morgan mit Alu-Chassis zu bauen. Er macht das Auto leichter und steifer, wodurch sich das Handling verbessert, ohne daß sich der Charakter des Autos total verändert. Das Gewicht soll bei ca. 900 kg liegen, was ungefähr dem des Rennwagens entspricht, der natürlich einen Feuerlöscher und ein Überrollkäfig an Bord hat. Mit den 220 bis 230 PS-starken V 8, an den wir gedacht haben, wird das ein ganz nettes Auto. Wir wollen in die Situation kommen, daß der Kunde einen klassischen Morgan bestellen wird, und dennoch - wie

nis mit der speziellen Atmosphäre und solch einer Geschichte paßt perfekt zu Morgan. So betrachtet, ist Le Mans aus Publicitätsgründen wahrlich eine sinnvolle Motorsportveranstaltung für uns. Dafür tut man das eigentlich alles. Das Publikum hat all die anderen Rennen schnell wieder vergessen. Le Mans bleibt. Deshalb müssen wir nächstes Jahr einfach dabei sein. Ich finde es sehr schade, daß es dieses Jahr noch nicht klappt, aber wir müssen es realistisch sehen. Das Auto ist einfach noch nicht gut genug. Dazu kommt, daß Le Mans



sagt man es richtig - eine etwas modernere Ausführung erhält. Und ob es jetzt ein Klassiker ist, oder ein Morgan mit Alu-Chassis und Einzelradaufhängung: sie sollen beide gleich einfach im Grenzbereich gefahren werden können, denn darum geht es bei Morgan. Wir bauen Autos, mit denen Schnellfahren einfach ist, mit denen man ohne Angst in den Beinen im Grenzbereich balancieren kann. Das machen unsere Kunden nämlich gerne. Es sind sportliche Automobilisten, die Morgans kaufen. Deshalb ist es auch so wichtig, daß wir uns im Motorsport engagieren. Auch Morgan muß sein Image aufpolieren."

Ein Ereignis wie die 24 h von Le Mans ist Morgan auf den Leib geschrieben: "Ein Motorsportereig-

ganz spezifische Anforderungen stellt. 24 Stunden Rennfahren ist wieder ganz etwas anderes als 4 Stunden. So anders, daß man für Le Mans eigentlich zwei verschiedene Autos braucht: eins zur Qualifikation und eins, um das Rennen zu bestreiten. Das eine verlangt ein völlig anderes Set-up als das andere. Es wird klar, daß wir da mit der Entwicklung des Plus 8 GTR noch nicht weit genug sind. Wir lernen mit jeder Runde, die wir fahren, etwas über das Auto. Und diese Saison arbeiten wir einfach nur für das BPR-Programm."

"Unsere Strategie ist deshalb Ökonomie. So wenig Pitstops wie nötig und so wenig Benzinverbrauch wie möglich, sind für uns die einzige Möglichkeit, Resultate zu erreichen. Momentan

ist das größte Problem der Vorsprung, den andere haben. Wir haben kaum testen können. Die Situation ist nicht hoffnungslos. Es gibt aber eine Menge Dinge, die wir noch ausprobieren müssen. Was wiederum eine Frage des Budgets ist. Wir arbeiten mit einem Gesamtbudget von ca. 360 000 DM. Das Gulf-McLaren-Team hat ungefähr 2,7 Millionen DM. Aber daran brauchen wir uns nicht zu messen. Das Schlimme für uns ist, daß dreißig Porsche im GT2-Feld stehen, die fast alle schneller als wir sind. Es ist nun an Morgan zu zeigen, daß man mit einem Plus 8 GTR einen 911 GT2 schlagen kann. Dann klopfen alle Teams am Ende dieser Saison an unsere Tür, um unsere Rennwagen zu kaufen. Die gute Neuigkeit wird für sie der Preis unseres Autos sein. Ein Plus 8 GTR kostet ungefähr 100 000 DM. Für einen 911 GT2 bist Du 410 000 DM los."

Charles Morgan muß darüber selber herzlich lachen. "Soweit wird es wohl nicht kommen. Und wenn es soweit kommt, werden wir wahrscheinlich aus der Serie verbannt. Denn einer der organisatorischen Namensgeber der BPR-Serie hat, glaube ich, irgendwas mit Porsche zu tun. Sein Name beginnt mit einem B..." Weil Charles Morgan anfängt, Witzchen zu machen, trauen wir uns,

zu fragen, warum der Rennwagen nicht so erfolgreich ist. Das Timing scheint zu stimmen. Er wird nicht böse, aber doziert: "Das kommt daher, daß da ein Dach drauf ist. Eigentlich müßten wir mit klassischen kleinen Rennscheiben fahren. Das dürfen wir aber nicht, weil die BPR für geschlossenen Autos ist. Was doppelt schade ist, weil wir ohne Dach sicher schneller sind. Wir sind mit der Dachform auch nicht ganz zufrieden. Aus aerodynamischer Sicht muß daran gefeilt werden. In Silverstone sind wir zum ersten Mal mit einem riesigen Spoiler gefahren. Und damit ging es schon ein Stück besser. Auf den Geraden kostet es 200 Umdrehungen, aber wir können in schnellen Kurven ordentlich Gas geben. Wir qualifizierten uns sogar relativ einfach. Es standen noch nota bene fünf Autos hinter uns. Ein unbekannter Luxus! Das Auto fängt auch mehr und mehr an einem echten Rennwagen zu gleichen. Leider war es ein kurzes Rennen, Bill wurde in der ersten Runde schon durch einen Idioten in einem Porsche angefahren. Ende der Geschichte. Den Protest haben wir uns geschenkt. Erstens bringt es nichts, und zweitens ist es in eines Gentlemen's Championship wie der BPR nicht üblich. Am 30. Juli auf dem Nürburgring haben wir eine neue Möglichkeit, und einen stärkeren Motor."



Der Sportleiter berichtet - die Saison 1996 -



Eigentlich ist es kaum zu glauben, daß das Jahr 1996 sich dem Ende nähert. Mit dem 7. Lauf, dem Slalom „Bengener Heide“, sind auch alle Meisterschaftsläufe absolviert, und es ist Zeit, über das vergangene Jahr zu berichten.

Über die Veranstaltungen, die bis zum Pfingsttreffen stattgefunden haben, wurde von mir schon berichtet. Die nächste Veranstaltung hat Harald Walter organisiert, sie fand im Rahmen des BATC-Welfen-Slaloms statt. Ich bin zum ersten Mal bei diesem Lauf mitgefahren. Der zu befahrende Kurs ist sehr anspruchsvoll und schnell, und ich meine, daß das Teilnehmerfeld dem leider nicht gerecht geworden ist. Bei Harald bedanke ich mich für sein Engagement.

Überhaupt hatte ich ein wenig den Eindruck, daß nach Velen „die Luft“ aus der Meisterschaft raus war, obwohl bis Velen ein ständiger Wechsel im Spitzenfeld stattgefunden hatte.

Nach einem Jahr Pause fand - wie immer - auf der Cart-Bahn in Mondern „MoMoMo“ statt. Zu Rupi's Fest kamen immerhin 15 Teilnehmer. Für den - wie immer - urigen Rahmen, den dieses Treffen bietet, in jedem Fall zu wenig. Hier trifft man Morganisten, die sonst auf kaum einem Fest zu finden sind und solche, die überall hinkommen. Unser Präsident hat zusammen mit Rupi tief in die Vergangenheit des Clubs zurückgeblickt und das eine oder andere Histörchen zum besten gegeben. Manch einem - ich will ja keine vollen Namen nennen (z.B. Michael R. aus T.) - wurde der Blick im Laufe des Abends nicht nur durch Rührseligkeit getrübt. Es kam zu innigen Verbrüderungsszenen mit Sloggi S. aus H., und bis zum Abreisetag am Sonntag gab es nicht nur im maskulinen Lager „MoMoMo“-Geschädigte.

Denen, die den Weg nach Luxemburg gefunden haben, bot sich allerdings Fahrspass fast bis zum Abwinken. Bei dem relativ kleinen Teilnehmerfeld und dank der guten Organisation von Rupi, und dem wiederum engagierten Einsatz von Horst, konnte jeder - je nach Gusto - eine Menge Kilometer zurücklegen, gute Zeiten vorlegen und auch mal das Gelände abseits der Piste testen.

Nach „MoMoMo“ gab es ein motorsportliches Sommer- und Herbstloch. Vielleicht lag es an der langen Abstinenz, die bis zum 9. November andauerte, daß sich am 10.11. so wenige Teilnehmer zum Slalom auf der Bengener Heide, für den Michael Rost dankenswerter Weise verantwortlich zeichnet, einfanden. Ganze sechs Teilnehmer führen die Veranstaltung mit - zwei 4-er und vier 8-er. Leider war Tim Bosinius „adW“, so daß insgesamt nur fünf Fahrer gewertet wurden.

Somit ist die Meisterschaft gelaufen. Die Platzierung könnt ihr den Tabellen entnehmen.

In meinem Bericht vom Pfingsttreffen habe ich bereits angeregt, daß man die Klassen modifiziert. Die Resonanz auf diese Anregung (siehe Bericht von Gunther Goetze) und der Endstand der Meisterschaft haben mich bestärkt.

Wie Ihr der Platzierungstabelle entnehmen könnt, hat der Fünftplatzierte 22,835 Punkte. Der Erste in der 4-er-Wertung, Tim Bosinius, kam auf 20 Punkte, obwohl er nur zwei Läufe (davon einer „adW“) gefahren ist. Der Zweite der 4-er-Wertung, Horst Bosinius, hat bei zwei gefahrenen und gewerteten Läufen immerhin noch 14 Punkte.

Ich denke und hoffe, wenn die 4-er-Fahrer für das Jahr 1997 eine Chance auf die Meisterschaft und

gute Platzierungen sehen, wird das Teilnehmerfeld wieder größer sein.

Wir werden für 1997 daher nur noch in einer Klasse fahren (incl. der modifizierten Fahrzeuge). In der Meisterschaftswertung werden - wie schon '96 - die Damen separat geführt. Die Punkteverteilung erfolgt aufgrund der Platzierung im Gesamt-Starterfeld.

Die Termine für die einzelnen Veranstaltungen in der neuen Saison liegen noch nicht fest und werden in einem News-Letter veröffentlicht.

Wie im vergangenen Jahr veranstaltet die Scuderia Hanseat auch 1997 wieder zwei Fahrerlehrgänge auf dem Nürburgring. Diese finden im Mai vom 1. bis 4. und im August vom 21. bis 24. statt. Obwohl beide Veranstaltungen relativ ausgebucht sind, hat mir Helmut Lung freundlicherweise angeboten für die Morgan-Fahrer eine 1/2 Gruppe, bestehend aus 8-10 Fahrzeugen, zusammenzustellen.

Die Kosten für den 4-tägigen Kurs betragen DM 1.940,- für Teilnehmer und DM 460,- für Copiloten. Hierfür wird pro Tag ca. 8 Std. Fahrtraining auf verschiedenen Etappen der Nordschleife geboten. Darüber hinaus beinhalten die Kosten nachstehendes Paket.

Kostenlose Fahrt am Mittwoch auf der Nordschleife, für Beginner Einführungstraining im FSZ, Begrüßungsabendessen am Mittwochabend im Dorint-Hotel, freie Bewirtung in der Castrol-VIP-Lounge, „Ring frei“ mittags und abends nach dem Fahrtraining, Anstecknadeln mit Teilnehmernamen und Startnummer, Erinnerungsbecher oder Ehrenpreis, Diplom für Sport-

fahrerlehrgang, Diplom für Fahrsicherheitstraining, Sportunfallversicherung, freien Eintritt zum Rennsportmuseum, Cocktailempfang und Dinner mit anschließender Siegerehrung am Samstagabend im Dorint Hotel, für Erstteilnehmer Streckenpläne des Nürburgrings mit eingetragener Ideallinie, Bridgestone-Reifenservice.

Wer an der Teilnahme interessiert ist und noch nähere Informationen bzw. Anmeldeformulare benötigt, möge sich umgehend unter Angabe des Stichwortes **Morgan-Club Deutschland** an nachstehende Adresse wenden: Helmut Lung, Langgasse 11, 56751 Polch, Tel. + Fax - 02654 /2073.

Helmut Lung ist so freundlich, die Koordination mit der Scuderia Hanseat vorzunehmen, so daß gewährleistet ist, daß die Morgan-Fahrer jeweils in einer Gruppe zusammengefaßt werden.

Ich habe im Frühjahr an diesem Fahrtraining teilgenommen und kann es nur empfehlen. Das ist Fahrspaß pur.

Wie bereits erwähnt, hatte ich den Eindruck, daß nach Velen aus der Meisterschaft „die Luft“ raus war. Natürlich frage ich mich, woran das gelegen haben könnte? Eine meiner Überlegungen ist, ob nicht einige von uns auch von der wirtschaftlichen Rezession eingeholt wurden und andere Dinge im Kopf haben mußten als das Morganfahren.

All' denen wünsche ich für das Neue Jahr einen heftigen Aufschwung und positive Perspektiven. Allen, die verschont wurden von diesen Misere, wünsche ich, daß dies auch in Zukunft so bleiben möge.

Michael Miosga

Certificate

Jeder Teilnehmer an der Clubmeisterschaft hat eigentlich eine Urkunde verdient, nach dem olympischen Motto: "Dabeisein ist wichtiger als der Sieg!" Deshalb hier die kleine Grafik für alle die, die in den folgenden Tabellen genannt sind.



MCD - CLUBMEISTERSCHAFT 1996
MORGAN PLUS 8 - HERREN

Platz	Teilnehmer	Offenbach	Bengener Heide	Landsberg	Velen	Braunschweig	MoMoMo	Bengener Heide	ENDSTAND
1	Michael Miosga	a.d.W.	02,250		42,000	15,000	24,000	12,000	95,250
2	Sloggi Scheffzek	08,500	11,500	21,500	25,000		08,670		75,170
3	Hans Butz	15,000	19,000		05,000	a.d.W.		03,330	42,330
4	Alwin Weng jr.			35,000					35,000
5	Karl Wiederspahn	04,330	01,130	02,875	07,500			07,000	22,835
6	Johannes Henle				17,000				17,000
7	Manfred Klingler			03,000			14,000		17,000
8	Jürgen Müller			14,670					14,670
9	Michael Rost	01,750	01,800		03,750		01,750	01,000	10,050
10	Michael Vogel			03,800	06,000				09,800
11	Harald Walter					08,500			08,500
12	Peter Miosga	01,170			02,310	04,330			07,810
13	Enrico Gertzen		07,000		a.d.W.				07,000
14	Hartmut Scholz		01,290	01,920		01,400	01,270		05,880
15	Jürgen Walter		05,750						05,750
16	Udo Schmoltdt			04,600					04,600
17	Willi Schapmann				04,290				04,290
18	Werner Schorn			01,770			02,330		04,100
19	Thomas Bredendiek				03,330				03,330
20	Hans Greisel			03,290					03,290
21	Rolf Karl			01,280	02,000				03,280
22	Willi Kölln				03,000				03,000
23	Michael Konrad						02,800		02,800
24	Ronald Kreusen				02,730				02,730
25	Manfred Krehle			02,560					02,560
26	Klaus Schmidt			02,300					02,300
27	Werner Dünwald						02,000		02,000
28	Michael Heilos				01,770				01,770
29	Ebby Urbanus			01,640					01,640
30	Hermann Schirm						01,560		01,560
31	Heinz Kandziora			01,530					01,530
32	Joachim Unger		01,500		a.d.W.				01,500
33	Ulrich Gehrman			01,440					01,440
34	Erwin Klinzer			01,350					01,350
35	Axel Hess						01,270		01,270
36	Peter Grimm						01,160		01,160
37	Joschi Kellermann			01,150					01,150
38	Peter Heinroth			01,100					01,100
39	Udo Köhne						01,080		01,080
40	Sepp Aigner			01,050					01,050

MCD - CLUBMEISTERSCHAFT 1996
MORGAN PLUS 4 - HERREN

Platz	Teilnehmer	Offenbach	Bengener Heide	Landsberg	Velen	Braunschweig	MoMoMo	Bengener Heide	ENDSTAND
1	Tim Bosinius				20,000			a.d.W.	20,000
2	Horst Bosinius				12,000			02,000	14,000
3	Dieter Hinrichs				07,330				07,330
4	Ronald Paas		01,000		02,500				03,500
5	Heiko Jakob				02,000				02,000
6	Eckard Marscholke				01,670				01,670
7	Dieter Runge						02,000		02,000
8	Albrecht Kunkel			01,500					01,500
9	Andreas Poerschke				01,430				01,430
10	Helmut Zöttgen			01,000					01,000
	Engelbert Kremers				a.d.W.				00,000
	Heinz Welchert				a.d.W.				00,000

MCD - CLUBMEISTERSCHAFT 1996
MORGAN PLUS 8 - DAMEN

Platz	Teilnehmer	Offenbach	Bengener Heide	Landsberg	Velen	Braunschweig	MoMoMo	Bengener Heide	ENDSTAND
1	Heike Miosga	01,400			01,860		03,500		06,760
2	Uta Merz			01,210	02,150				03,360
3	Margot Schmoltdt			02,090					02,090
4	Christine Vogel			a.d.W.	01,670				01,670
5	Heike Runge			a.d.W.	01,670				01,670

MCD - CLUBMEISTERSCHAFT 1996
MORGAN PLUS 8 - Modifiziert

Platz	Teilnehmer	Offenbach	Bengener Heide	Landsberg	Velen	Braunschweig	MoMoMo	Bengener Heide	ENDSTAND
1	Gunther Goetze				02,000				02,000
2	Matthias Rütthlein				01,000				01,000

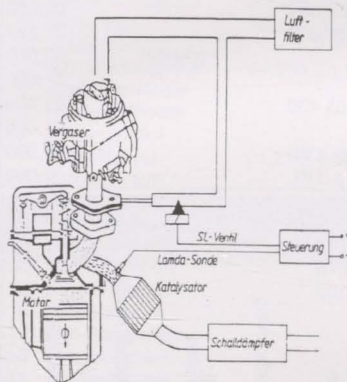
MORGAN PLUS 4 - Modifiziert

1	Manfred Breyer				02,000				02,000
---	----------------	--	--	--	--------	--	--	--	--------



Tips + Technik

Umrüstung - Nachrüstung



Es gibt sie, die Nachrüstlösung für den + 8 Vergaser oder Einspritzer nach EU 1, basierend auf dem neuesten Stand der Technik und Gesetzgebung.

Wir, Hannes (Appel) und Ralf (Schiele), haben einen innovativen Kleinbetrieb gefunden, mit dem wir eine Nachrüstung für die Moggels ermöglichen können. Betreffend der Umrüstung von 1-flutig auf 2-flutig können wir eine Anlage komplett in Edelstahl mit Rohrkrümmern anbieten.

Für Rückfragen und Infos sind wir immer ab 17.00 Uhr unter 08234 7217 für Euch da.

PS: Wer noch ein persönliches Weihnachtsgeschenk für seinen Moggel sucht, wie wäre es mit Rückleuchten aus Edelstahl hochglanzpoliert mit Gravur?



Angebot + Nachfrage

+ 8 Baujahr 1987 67 000 km TÜV 05/98
rot Leder stone Alu Chromspeichen
Holzarmaturenbrett
Konifahrwerk technisch + optisch Zustand I
z.Zt. abgemeldet
ca. 65 000 DM
Karl-Heinz Hardy
Telefon D 0211 764141 P 0211 299599

SUCHE
+ 8, auch leicht restaurierungsbedürftig,
mit guter Substanz

VERKAUFE
Lichtmaschine + 8, überholt

Jürgen Albers Telefon 0221 48 23 45

Morgans over America

1997 Liebe Morganfreunde,



JAN	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su	FEB	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su	MAR	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su
								1	2							1	2						
3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31																			

für das Morganjahr 1997 habe ich mir eine kleine Überraschung einfallen lassen: Meinen Mini-Kalender, "MORGANS OVER AMERICA"! Einen kleinen, aber zuverlässigen Zeitbegleiter für die Westentasche oder das Morgan-Handschuhfach.

Die Kalender kosten (Freundschaftspreis):
ab 10 Stück: das Stück 4,50 DM + MWSt + Porto
ab 100 Stück mit Firmen- und/oder Namenseindruck oder MCD-Morganschwinge (Preis auf Anfrage)

Morgans over America

1997



APR	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su	MAY	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su	JUN	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su
								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		1	2	3	4	5	6	7	
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Morgans over America

1997



JUL	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su	AUG	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su	SEP	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su
								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		1	2	3	4	5	6	7	
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Morgans over America

1997



OKT	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su	NOV	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su	DEZ	Mo	Tu	We	Do	Fr	Sa	Su
								1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		1	2	3	4	5	6	7	
8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31




GB-Cars

Spezialwerkstatt für britische Klassiker

Wolfgangstraße 21
97980 Bad Mergentheim
Telefon 07931/52914
Fax 07931/52515

← Verkauf

← Reparatur

← Wartung

← Tuning

← Ersatzteile

← Zubehör

von Morgan und Marcos Fahrzeugen




The Regalia-Officer reports...

Zum Jahresende meinen herzlichen Dank an alle, wie ich glaube zufriedenen Kunden. Es ist mir zumindestens nichts Gegenteiliges zu Ohren gekommen. Ich darf, zugegeben nicht ohne Stolz, behaupten, daß den Mitgliedern des MCD weltweit das größte Regalia-Sortiment zur Verfügung steht. Meine Präsentation bei MOG'96 in Himley Park (siehe auch die Fotos) fand vor internationalem Publikum statt und fand großen Anklang. Die Vorstellung des "Clubeigenen Duftwässerchens" (siehe auch die letzte Ausgabe der Morgan Post) hat Aufsehen erregt, sogar Mrs. Morgan hat jetzt ein Fläschchen im Schrank stehen.

Es würde mich interessieren, wie Ihr über mein Sortiment denkt und welche Wünsche offen sind. Für Anregungen bin ich dankbar.

Das aktuelle Programm ist der letzten Umschlagseite zu entnehmen, Sonderwünsche können bei mir angefragt werden

Regalia - Peter



MCD - Regalia bei MOG '96



Die
Morgan - Family
bei MOG '96



Mit dem Moggi unterwegs

Morgan - Treffen Lech 1996

Es ist Mitte März. Die lange Schlechtwetterperiode hat inzwischen den letzten Optimisten vergrault. Da flattert die Einladung von Moni und Volker ins Haus. Unwillkürlich beginnt man, von frischer Luft, Bergen und Haaren im Wind zu träumen - also nichts wie angemeldet und die Vorfreude genießen.

genheit, nach drei Jahren Morganbesitz das Dach auszuprobieren - was für ein Erlebnis -, aber beim heranrückenden Wolkenbruch lernt der Dämmste schnell die Montage. Wenn es erst einmal drauf ist - ist es ganz gemütlich.

Bei der Ankunft im Hotel Berghof stehen schon die ersten von 22 nassen Moggies im Hof. Im Hotel erfolgt die erste freudige Überraschung; ein gemütlich, toll eingerichtetes und freundliches First-Class-Haus erwartet uns nasse Fahrer.



Ankunft im Berghof (v.l.: Harry Schindler, Theo und Eva Theissen)

Beim Willkommenstrunk fühlte ich mich gleich unter Freunden. Die gute Laune von Volker vertreibt sofort jede Wolke aus dem Kopf. Trotz der schlechten Wetteraussichten ist die Stimmung prächtig.

Drei Monate weiter in der Zeit steigert sich die Vorfreude ungemein durch ein langanhaltendes Hoch mit Sonne und Hitze. Doch dieses launische Nordalpenwetter sollte der einzige Reifall bei diesem Treffen werden.

Ein weiteres Highlight folgt mit dem mehrgängigen Abendmenü. Ich denke noch - hier würde ich mich gern einschneien lassen. Im Sommer kann man so etwas ruhig denken - denn es gibt keinen Schnee - oder doch?

Am Anfahrtsstag, Donnerstag, 20. Juni 1996, verfinsterte sich der Himmel und übte dann Überschwemmung. Für mich war dies die erste Gele-

In der Nacht geht der starke Regen über in einen Dauerwolkenbruch. Das macht nichts, das Dach ist ja schon auf dem Auto - denke ich noch. Am

nächsten Morgen beim Start zur Fünf-Pässe-Fahrt merke ich dann - falsch gedacht!!!

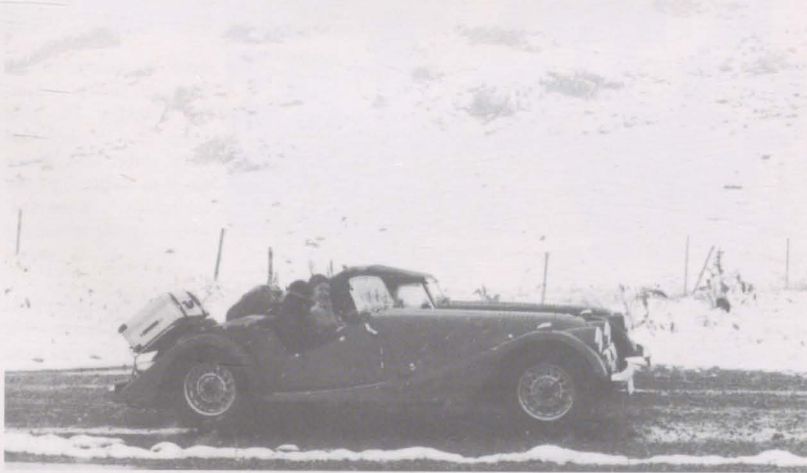
Wie beim Le-Mans-Start spürten alle Fahrer durch den Regen - Tür auf - rein unters Dach - Tür zu - mit Handtüchern und Lumpen die Nässe bekämpfen (unterm Dach!?) - Wiederholung bis man leidlich trocken sitzen kann. Das ist halt so bei unserem lieben Auto, und es sieht dabei noch ganz lustig aus.

Endlich geht die Fahrt los. Ein Moggi aus Köln fährt trotz Dauerregens bis zur ersten Rast offen - ganz harte Leute müssen das sein - meine Hochachtung ist ihnen sicher.

Nach der Rast am Linsenhof hört es auf zu regnen. Mit Begeisterung geht es offen weiter zu den weiteren Pässen Kühtai, Ariberg und Flexen. Was für ein tolles Gefühl ist es, die Berge rauf und runter zu



"Geisterfahrer" auf dem Flexenpass



Auf dem Flexenpass

"röhren"; wo wir fahren ist uns die Aufmerksamkeit sicher.

Der Tag klingt aus mit der Seilbahnfahrt auf dem "Rüfikopf" zum "Sundowner". Der Knaller bei dieser Fahrt ist die extra für uns montierte Sektbar. Mit dem Sektglas in der Hand ohne Mühe durch die Wolken gleiten ist fast so schön wie Morganfahren!

Zur Einstimmung auf den nächsten Tag sehen wir am Abend im Hotel den Film "Lech im Winter".

Am nächsten Morgen hat sich das Wetter nun endgültig für Weltuntergang entschieden. Es gießt wie aus Kübeln - Volker rettet die Stimmung dann doch noch, und das insbesondere bei den Damen. Als Schlechtwetterprogramm hat er "Zollfreishopping" in Samnaun angesagt. Bei der Rückfahrt über die Pillerhöhe liegen einige Moggies wegen der Einkäufe erheblich tiefer.

Der Wetterhöhepunkt erfolgt dann auf dem Arlberg- und Flexenpass. Es schneite wie verrückt. Mit Samtpfoten auf dem Gashebel schleichen wir über schneegeplattete Straßen zurück zum Hotel.

Dort zieht es die Unentwegten dann zum Wettfischen an den Zuger See mit tollem Fischessen.

Der Abend wird nach dem Genuß des tollen Menüs wieder in der gemütlichen Hotelbar beendet...

Am Sonntagmorgen ist Lech weiß vom Schnee, und unsere Moggies haben eine Schneehaube bekommen.

Das war mein erstes Morgantreffen. Aus Tradition wurde ich dann von Volker zu diesem Bericht "verurteilt". Ich habe es gern gemacht, als kleines Dankeschön an Volker und Moni, die dieses Treffen mit so viel Liebe gestaltet haben.

Zum Schluß eine kurze Zusammenfassung: Tolles Hotel, lauter nette Menschen, Superstimmung, keine größeren Pannen - bei schönem Wetter wäre dies alles gar nicht zum Aushalten gewesen.

Karl Otto Gieseke



Technischer Halt am Hahntennjoch

Nordlicht - oder so ähnlich

Im Brockhaus kann man es nachlesen: "Nordlicht wird abgeleitet von Nordlichter". Unter Nordlichter kann man bei Asterix lesen: "Nordlichter sind ein kleiner, verwegener Volksstamm, zu Hause in Ostfriesland und Ammerland, bzw. in Gegenden, wo gerade der aufrechte Gang erfunden wurde, und/oder die Bürgersteige nach 20 Uhr hochgeklappt werden. Sie sind trinkfest und arbeitsscheu".

Zum ersteren ist zu sagen, daß sie, um viel konsumieren zu können, erst einen langen Spruch aufsagen müssen, um in den Genuß ihres Natio-

nalgetränkes, des Friesengeistes, zu kommen, beginnend mit: "Wie Irrlicht im Moor...", endend mit: "Den Friesen zur Ehr, vom Friesengeist mehr, na denn: Prost!" Ihre Arbeitsscheu dagegen ist wohl dadurch gekennzeichnet, daß an einem normalen Wochentag (siehe weiter unten) Himmel und Menschen in den wunderschönen Dörfchen an der Nordsee unterwegs sind, so daß man sogar Probleme hat, ein Bett oder ein Bier zu finden, oder waren das alles Touris (wie wir)???

Das nur zur Einleitung, hier nun unser kleiner Reisebericht von OLMOG 96.



Der Knochensäger aus Trier und seine Gespielin, und wir, die Hochwohlgeborenen "derer aus Lechenich" (siehe Foto oben), nutzten einen der in Zukunft auch auf dem Schlachtfeld der "sozialverträglichen Einsparung von Freizeit" wohl gestrichenen Feiertage (in einigen Bundesländern nennt man ihn "Happy Kadaver", zu deutsch: Fronleichnam) zu einer Tour in die oben beschriebene reizvolle Landschaft hinter dem Deich, im wesentlichen aber zu ihren Bewohnern.

Ein strahlend heißer Donnerstag führte uns vorbei am Pfingsttreffenereignis-schloß Velen in Richtung Emden. Die vielbefahrenen Autobahnen und Bundesstraßen verlassend, schlugen wir uns nach Emden in die Büsche des Krummhörn. Der Magen knurrte, die Zunge klebte am Gaumen, und auch die Leber meldete Entzug. Links und rechts von der Straße jedoch nur Wiesen, Kühe, Schafe und Landschaft. Endlich, am Horizont tauchte ein Kirchturm auf. Als erfahrene Weltreisende schlossen wir messerscharf, wo eine Kirche ist, muß auch eine Kneipe sein (das ist keine ketzerische Feststellung, sondern Tatsache!).

Und richtig, wir passierten das Ortsschild Rysum, schlugen uns quer durch romantische kleine Gässchen und fanden ein architektonisches und kulinarisches Kleinod. In die großräumige, sehr schön restaur-



Die Moggies im Wolkenbruch im Vareler Hafen

rierte Scheune waren das Restaurant und ein Gästeraum als Glaspalast integriert, die Küche und Toiletten entsprechend eingepaßt. Klassische Musik, Kerzen und Wiesenblumen auf den Tischen, vervollständigten das Ambiente. Und dann die Karte (natürlich erst nach ein paar Jever!): Matjesmus auf Reibekuchen, Carpaccio vom Kaninchen, Rysumer Krabbensuppe, Fischplatte vom Grill! Mir läuft jetzt noch das Wasser im Mund zusammen. Und alles zu nicht überzogenen Schlemmerlokalpreisen. Wer möchte: Rysumer Plaats heißt die gute Stube.

So gestärkt erreichten wir unser Tagesziel Greet-siel. Ein Kleinod an der Nordsee, das wußten wir natürlich nicht nur allein. Das Fremdenverkehrsamt war sehr bemüht, uns noch einige der wenigen Betten zu vermitteln (siehe dazu auch meine anfängliche Bemerkung über "Arbeits-scheu", oder waren es wirklich wieder die Touris?), was



Horst Pesel bei unserer Lieblingsbeschäftigung Nr. 1: Was ist das?

nach etlichen Telefongesprächen dann zu einem günstigen Preis (50 DM für das Zimmer mit Frühstück) auch klappte. Mitten in der Natur, auf einem Bauernhof, konnten wir dann später unsere Häupter zu Bette tragen, nachdem wir nach Ortsbesichtigung in Greet-siel auch die Bitburger- und Jever-Quellen testeten, was zu unserer Zufriedenheit ausfiel, unter anderem in der "Witte Katt", einem Restaurant-Kleinod in dem Orts-Kleinod Greet-siel.

Am Freitag, immer noch bei Traumwetter, klap-perten wir die Nordseebadeorte ab, die alle mit ...siel endeten. Den Abschlußtest machten wir in Neuahringersiel, nachdem wir zwischen 10 und 11 Uhr durstig um das Hafenbecken pirschten, bis endlich ein Zapfhahn Er-barmen hatte und sich für uns öffnete. Ein toller Typ dahinter, markige Sprüche am frühen Morgen, ein Superstar in das OLMOG-Wochenende.

Über kleine und kleinste Landstraßen strebten wir dann dem nächsten Testgelände zu. Wie schon mehrfach erlebt, kamen wir am Altonaer Landhaus in Wildeshausen nicht vorbei. Auf der Straße abgefangen von eini-

gen dieser wilden, eingangs erwähnten, "Nordlichter" gewaltsam vor einen Zapfhahn gezerrt, und wir fühlten uns wieder wie zu Hause. Die OLMOGS hatten geladen und viele kamen. Gott sei Dank hatte man uns ja auch gebeten, so daß das "Niveau" verbessert werden konnte (welches, darüber schweigt des Sängers Höflichkeit!).

Am Samstag hatten die Veranstalter aus dem Wunschprogramm der vielen Teilnehmer dann etwas Passendes zusammengestellt, so daß jeder wohl auf seine Kosten kam. Von Gerda Klante geführt, schlängelte sich die Karawane der über 20 Moggies durch das schöne Ammerland mit seinen unschlagbar schönen Rhododendron-Büschen (über 100 m lang und einige Meter hoch), den Backsteindörfern mit ihren traumhaft gepflegten Rasen- und Gartenanlagen, seinen Wiesen, Kühen, Schafen, und alles unter strahlend-blauem Himmel.

Der Oldtimermarkt in Bockhorn war wieder einmal das Ziel, schon bekannter Schrott, aber auch Superteile, Traumautos konnten besichtigt werden. Die ersten Regentropfen kündigten nahes Unwetter an.

Plan bleibt Plan, und unser Wunsch, Michael und seine Rucherei im Vareler Hafen in die Tour mit einzubeziehen, war Befehl für die Veranstalter (Danke, OLMOGS!). Auf dem Ehrenplatz "hoch"



Udo Köhne bei der Lieblingsbeschäftigung Nr. 2: Was ist das?



Udo Köhne, Horst Pesel, Doris Portzig, Uschi Köne, Gerda Klätte, Michael Rost, Jürgen Klätte bei der Lieblingsbeschäftigung Nr. 3: Fröhschoppen

über dem Wasser lieben wir uns Aale, Matjes, Granat, Jever, und... (was habe ich vergessen?) mehr als schmecken. Das Schmatzen von den Nachbartischen war ebenfalls nicht zu überhören.

Dann wieder ein paar Tropfen vom Himmel, es grummelte ein wenig. Der Blick um die Ecke zeigte eine etwas gräuliche Färbung des Himmels. Das wird ja bald vorbei sein, so die "wettererfahrenen" Nordlichter. Denkste, kann man dann

nur sagen, es wurde dunkler, und zwar jetzt am ganzen Horizont. Die Tropfen veränderten ihre Größe von Reiskörnern auf Walnüsse, und es kam das Kommando: An die Geräte! Fast alle offen, teilweise mit Brooklands, ohne Regenmontur. Und ab ging der Blindflug über die Autobahn. Daß das ohne größeren Schaden geschafft wurde, ist mir heute noch ein Rätsel. Ich konzentrierte mich auf die beiden Rücklichter des Vordermanns. Im Vorbeihuschen sah ich die auf dem



Jürgen Bosse, Helga Rims, Telse Brandt, Willi Kölln, Jürgen Rims auch bei der Lieblingsbeschäftigung Nr. 3: Fröhschoppen

Straßenrand parkenden "Vernünftigen" - aber halt Weichei-Autofahrer; die Ausfahrtsschilder zogen ebenfalls nur als Schatten vorbei. Wo waren wir? Wo mußten wir raus? Augen zusammengekniffen, und weiter gings. Gott sei Dank kannte unser Vordermann sich aus (Danke, Jochen!), es klarte etwas auf, die Tropfen hatten wieder Reis- oder Staubkörnchenformat, der Zapfhahn wurde pitschnaß aber glücklich erreicht.

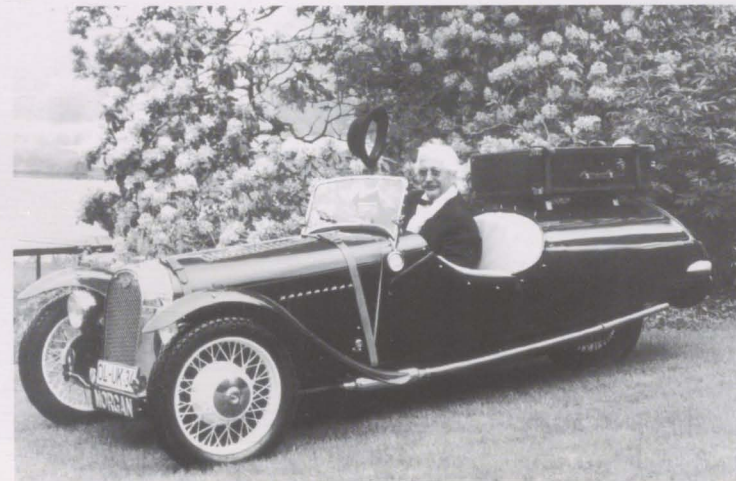
Beim abendlichen Nordlichtabend gab es viel zu erzählen, die Damen und ihre Frisuren waren frisch gestylt, knackig anzuschauen. Irgendwann rief dann Morpheus!

Der Abschieds-Jazzfröhschoppen ist auch schon Tradition, leider immer zu kurz. Die lange Heim-

reise, gerade für uns "Nichtnordlichter", verlangt ihren Tribut. Der Abschied fiel wie immer schwer. Was hat man sich nicht noch alles zu erzählen, was wäre wichtig, was nicht? Es bleibt der Trost, daß nach "Überwindungsschwierigkeiten-des-Weitermachens" aus vergangenen Jahren nichts mehr übrig zu sein scheint. Alle Drei haben "beschlossen" (und wehe, Ihr straft mich der Lüge), weiterzumachen.

Lieber Horst, lieber Udo, lieber Jürgen (nicht zu vergessen, denn Ihr habt auch zu leiden: liebe Monika, Uschi und Helga!!!), für OLMOG 96 herzlichen Dank und viel Spaß bei der Vorbereitung zu OLMOG 97 (wenn ich richtig aufgepaßt habe: 13. bis 15. Juni 1997)!

Manfred Portzig



In+Out - Mitgliederbewegungen

**Aktueller Mitgliederbestand
(vor Versenden der Morgan-Post):**

455



Impressum

DER VORSTAND

Präsident

Hartmut Scholz Dagobertstraße 90 50668 Köln Telefon: 0221/12 18 73

Vizepräsident

Christian Bock Akeleiweg 6 50858 Köln Telefon: 0221 48 12 11

Sekretär

Iwan W. Weese Postfach 18 04 73 60085 Frankfurt Telefon: 069/97 20 28 80

Schatzmeister

Horst Bosinius Fritz-Reuter-Str. 29 42657 Solingen Telefon: 0212/2 48 14 11

Sportleiter

Michael Miosga Bockenheimer Landstr. 11 60325 Frankfurt Telefon: 069 72 53 16

DIE SEKTIONSLEITER

BERLIN

Joachim Jänicke (kommissarisch) Kirchstr. 76 12277 Berlin Telefon: 030/7 21 48 75

NORD (Achtung: Neuwahlen im Dezember!)

Manuela Broderson-Horn Isestr. 110 20149 Hamburg Telefon: 040/48 64 11

MITTE-NORD

André Koopmann Barrier Kirchweg 63 27232 Sulingen Telefon: 04271/7 67

MITTE

Jürgen Bell Dorstener Str. 100 44809 Bochum Telefon: 0234/51 32 52

unMOGLICH

Michael Rost Hauptstr. 38 54311 Sirzenich Telefon: 0651/8 72 30

RHEIN-MAIN

Peter Alt Unter den Eichen 11 63165 Mülheim Telefon: 06108 72 500

LÄNDLE

Rolf Karl Karlsplatz 3 78166 Donaueschingen Telefon: 0771 7101

BAYERN

Hermann Redl Justus-von-Liebig-Str. 17 86899 Landsberg Telefon: 0819/46 04 11

REGALIA OFFICER

Peter Alt Unter den Eichen 11 63165 Mülheim Telefon: 06108 7 25 00

AFFILIATION OFFICER

John Donovan Hopland House Green Tye Much Hadham GB-Herfordshire

REDAKTEUR

Manfred Portzig K.-Sonnenschein-Str. 15 50374 Erfstadt Telefon (Mo-Fr) 0221/57 40 228

NEWSLETTER

z.Zt. nicht besetzt

ANZEIGEN 1/1 Seite 1 000 DM, 1/2 Seite 500 DM, 1/4 Seite 300 DM, Farbzuschlag 25 % (zzgl. MwSt), die Lithos sind zur Verfügung zu stellen, oder werden berechnet.

DRUCK

Verlag Dynowski, Köln

Melvyn Rutter Overseas Limited



Established 1976

Sales, Service,
Parts, Restoration
and Engineering
for Morgan Cars

Contact Christine or Graham for parts orders

- Fast, efficient service
- Same day despatch - simply quote your credit card over telephone or fax.
- Air post delivery usually takes 5-7 days and is not expensive
- Why make life hard when we can make it so easy? Don't just take our word for it, ask around - that's our best recommendation.

CONTINENTAL OFFICE

Wünschen Sie einen Gebrauchtwagen, Restaurations oder Unfallschadenbeseitigung wenden Sie sich bitte an Wolfgang Becker in Duisburg.
Tel: 02065-63310
Fax: 02065-65085

6th Edition - Catalogue, Completely Revised

We now have exploded parts drawings, photographs, information you didn't think existed, all to keep your favourite car on the road. We are proud to say we have over 6000 different parts, drawn from the largest Morgan parts store outside Malvern. In some cases we have parts which even the Morgan works do not have, particularly for the older 4/4's and the Plus 4's. To obtain a 6th edition catalogue, please send DM 10 notes for a return air mail copy.

Expert Morgan Restoration

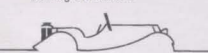
Does your car need the proper treatment? Have you ever thought about sending it home to England for major repairs/restoration? It will be less costly than you think, particularly when you consider our workshop rates are £30 (approximately DM 67) + VAT per hour. Melvyn can organise everything, including the shipping.

Full Range of Stainless Steel Exhausts

Made in finest 304 grade stainless, for cars 1936 to the present day. We have standard bore, performance big bore, baffled, straight through, unpolished and polished.

Used Cars

- Plus 8, 4/4, Plus 4.
- They are cheaper in England.
- Contact Wolfgang Becker for information.
- We also carry out left hand drive steering conversions



Steel & alloy body panels

We have available large stocks for immediate delivery. Wings, inner valances, door skins, side/back panels, cowls, tanks etc.

In House Woodshop

Individual components or complete bodyframes from stock or very early delivery.

In House Trimming

We are able to provide an ultra fast, all round service. Hood/tonneau, seats, part and full trim kits made in the very best materials, to original design or customers bespoke requirements

● Accessories	● Body	● Charging	● Cooling	● Engine	● Rubbers	● Stainless	● Switches	● Trim	● Wipers
● Axle parts	● Books	● Chassis	● Clutches	● Fastenings	● Seals	● Starters	● Tonneau	● Umbrellas	● Wiring
● Badges	● Brakes	● Cables	● Chrome	● Mirrors	● Springs	● Steering	● Tools	● Weather eqpt.	● Wooden parts
● Bearings	● Bumpers	● Carburettors	● Dashboards	● Pumps	● Stays	● Sidecreens	● Throttle	● Wheels	●
● Beading	● Brackets	● Controls	● Electrical	● Radiator	● Sender units	● Suspension	● Transmission	● Windscreens	●

the professional company caring for Morgan owners everywhere

Melvyn Rutter Overseas Ltd. The Morgan Garage, Little Hallingbury, Nr. Bishops Stortford, Herts CM22 7RA England
● Telephone: 00 44 1279 725725 ● Fax: 00 44 1279 726901 ● Fax: 00 44 1279 600498 (direct parts dept)





**MORGAN
Club
Deutschland**

**REGALIA
Preisliste - Stand
Herbst/Winter '96**

***MCD* EMBLEM** s. Abb. oben, Metallfaden handgestickt,
begrenzte Stückzahl, mit Einsteckvorrichtung 97,00 DM

***MCD* Clubuhr**, Quartzwerk, Leder- oder Metallflechtarmband 85,00 DM

Das individuelle Geschenk "**Fotouhr**" - Ziffernblatt mit dem eigenen Moggi
1 mic. vergoldet, Quartzwerk, Lederband - Foto schicken, 1 Woche Lieferzeit 99,00 DM

LANGARMHEMD weiß, "Button Down" Gr. M - XXL 75,00 DM
Morgan -Silhouette oder Script gestickt dunkelblau oder dunkelgrün

SEIDENSCHAL - weiß, ca. 30 x 200 cm 60,00 DM
MCD Schwinge gestickt in weiß

HALSTUCH 100 % Shantung Seide - dunkelrot oder dunkelgrün 65,00 DM
ca. 90x90 cm mit *Morgan* Script in silber bestickt

SCHURWOLLSCHAL Wollsiegel - grau, grün, weinrot, dunkelblau 60,00 DM
ca. 30 x 180 cm, mit *Morgan* -Script bestickt

Morgan Badematte - 2 seater Old English White auf grünem Grund, ca. 50x70 cm 75,00 DM

BADGES BADGES BADGES BADGES BADGES BADGES BADGES BADGES

Große Auswahl vorhanden, bitte Liste anfordern

MCD Duft - **The NEW CLASSIC for Her and Him** - 50 ml im Zerstäuber 48,00 DM

"Washable Wax" Jacket - Tomatenrot, orange, grün, navyblau - Gr. S - XXL 145,00 DM
Beschichtete Baumwolle, kein wachsen, kein Wachsgeruch!

STEPPJACKE (85,00 DM) - **WESTE** (75,00 DM), voll im Trend, Navyblau od. dunkelgrün,
mit MCD Schwinge oder *Morgan* Script, goldfarben gestickt (auch in Wunschfarbe)

PLUS eine ganze Menge weiterer Artikel für (fast) jeden Anlaß! Bitte Liste und/oder Bestellschein anfordern.

Bestellung per Fax oder Telefon: 06108/72500