

OFFIZIELLES CLUBMAGAZIN DES
MORGAN CLUB DEUTSCHLAND E.V.

Nr. 67 AUSGABE 1/2001

Morgan Post





Maschinenbau

Bellebige Konstruktionen rational, kostengünstig und zeitsparend realisieren? Ob einfaches Grundgestell, Prüfplatz oder komplexe Handhabungsvorrichtung, die Produkte des MB Systembaukastens sind die Lösung für Ihre Aufgabenstellung.

Schutz-/Trennwand

Betriebliche Schutzeinrichtungen an Maschinen und Produktionsanlagen bzw. Raumtrenn- oder Stellwandelemente im Büro- und Verkaufsbereich? Der MB Systembaukasten ermöglicht Ihnen den unkomplizierten Auf- und Abbau stationärer und mobiler Anwendungen.

Arbeitsplätze

Standardarbeitsplätze oder die ergonomische Lösung für spezielle Anforderungen? Die Arbeitstischkomponenten des MB Systembaukastens bieten vielfältige Möglichkeiten zur Anpassung an Ihre individuellen Vorgaben.

item

Der Baukasten für individuelle Lösungen.

Ihre Vorteile:

- ✓ kompetente Beratung
- ✓ breites Produktspektrum
- ✓ individuelle Projektierung

item Industrietechnik und Maschinenbau GmbH · Friedenstraße 107-109 · D-42699 Solingen
Telefon: 02 12/65 80-300 · Telefax 02 12/65 80-310 · info@item-international.com · www.item-international.com

Liebe Clubfreundinnen und Clubfreunde!



Heute wünschen sich viele Menschen, sie könnten die Zeit anhalten und gewisse Entscheidungen im Leben rückgängig machen oder anders treffen. Leider rennt aber doch die Zeit im Sauseschritt und wir, wir müssen mit, getreu nach Wilhelm Busch.

Wir planen so viele Dinge, die wir dann aber wegen Zeitmangels immer wieder verschieben oder, weil es irgendwann zu spät ist, ganz aufgeben. Schade!

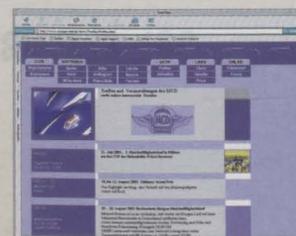
Deshalb sollten wir uns für die privaten, schönen Dinge in unserem Leben etwas mehr Zeit nehmen und eben nicht immer wieder aufschieben bis es vielleicht unwiederbringlich zu spät ist.

Der Morgan-Club verlangt von seinem Clubmitgliedern auch ein bisschen Zeit, damit das Clubleben sich weiterhin positiv entwickeln kann. Ob in den neun Sektionen oder bei nationalen Events, die ehrenamtlichen Clubmitglieder, ohne die es nun einmal nicht geht, sind immer noch die Stütze unseres Motorsportclubs. Deshalb gebührt an dieser Stelle den ehemaligen, langjährigen Vorstandsmitgliedern Hartmut Scholz und Matthias Kreyes für ihre unverzichtbare Tätigkeit und ihr tolles Engagement unser aller, sehr herzlicher Dank. Hartmut hat sich immerhin neun lange Jahre für den MCD „geopfert“.



Der neu gewählte Clubvorstand wird für die nächsten drei Jahre den MCD so weiterführen, daß Altbewährtes bleibt und notwendige Änderungen behutsam, mit möglichst breiter Zustimmung umgesetzt werden.

Unsere Webseite www.morgan-club.de soll in Zukunft die Plattform für schnellstmögliche Informationen an unsere Clubmitglieder werden. Alle sportlichen Veranstaltungen, Sektionsevents, etc. werden dort veröffentlicht, sofern die Termine dem Vorstand vorliegen.



In diesem Sinn wünsche ich Euch etwas mehr Muße und noch viele sonnige, terminfreie Tage

*Euer
Twan W. Weese*



Aktuelles vom Sportleiter

Liebe Morgan-Freunde, der Sommer neigt sich seinem Ende zu, er hat es gut mit uns gemeint, manchmal vielleicht etwas zu gut! Hockenheim bei 37°C ist – trotz aller Rennbegeisterung – kein reines Vergnügen mit dem Moggie.

Aber auch der Herbst hält noch viel bereit für aktive Morganisten, neben dem Herbsttreffen in Rust auch Sportliches:

Am 14. bis 16. September das „Hunsrück-Bergrennen-Revival“ in Veldenz/Mosel.

- Gleichmäßigkeitsprüfung auf der traditionellen Hunsrück Bergrennstrecke, die für unsere Veranstaltung am Samstag von 13 bis 18 Uhr gesperrt wird, ca. 20 Morgans haben bereits zugesagt, aber auch 8 Healeys, einige andere Classic Sports Cars und ein echter Ferrari 330 GTO!
- Essen, Trinken und Feiern nach Lust und Laune.
- Kaffeetafel, Weinprobe und Winzervesper am Freitag Nachmittag und Abend, Spießbraten am Samstag, alle Getränke, Übernachtungen mit Frühstück und einiges mehr sind im Preis von nur
DM 380,-/Auto mit 1 Person
+ DM 250,-/Begleitperson enthalten.

Der Anmeldeschluß wurde für Nachmeldungen auf den 10. September verlängert !!

Unterlagen beim Sportwart anfordern (Eilt) :
MCD Sportwart, Matthias Rütthlein, Dorfstr. 15,
85452 Moosinning

Tel. 08123/8649, Fax 08123/990576,
Mobil 0172/9941401,

E-mail mrmorgan99@aol.com

Am 5. bis 7. Oktober die Eifel-Klassik auf dem Nürburgring

- Die Eifel-Klassik mit dem Morgan erleben, selbst mitfahren im Rahmen dieses klassischen Events!
- Gleichmäßigkeitfahrt + Demonstrationsfahrt gemeinsam mit dem Austin Healey Club Germany.
- Beste Versorgung im AHC-Zelt mitten im Fahrerlager

Nichts für Weicheier, aber bei denen endet das Saisonkennzeichen eh schon mit der 9.

Eine wirklich einmalige Chance, die uns unsere Freunde vom AHCG bieten, wir sollten sie nicht enttäuschen, so um die 10 gußeisernen Morganisten habe ich (quasi) zugesagt.

Zugreifen und die beiliegende Anmeldung schnellstmöglich an den Sportwart schicken!

Ich hoffe Euch bei unserer Herbst-Offensive zu sehen.

Bis bald! Euer Sportwart Matthias



Aktuelles vom Schatzmeister

Nach Prüfung der Rechenschaftsberichte für die zurückliegenden Jahre haben wir von Finanzamt den Freistellungsbescheid bekommen. Lediglich hinsichtlich der Mwst mussten Korrekturen vorgenommen werden, die aber keinen Einfluss auf die Gemeinnützigkeit haben.

Da der auf 2 Ausgaben ausgehandelte Vertrag nach dem Erscheinen der vorliegenden Morgan-Post mit dem PMO-Verlag nicht verlängert werden konnte, haben wir neu verhandeln müssen.

In diesem Zusammenhang konnten wir eine Druckerei in Essen finden, die uns ein gutes Angebot unterbreitet hat. Für das Layout und Scans haben wir ebenfalls ein erfahrenes Team verpflichten können, welches in Zusammenarbeit mit dem ehrenamtlichen Redaktionsteam das Erscheinen der Morgan-Post in umfangreichem und farbigem Outfit im vorgegebenen Kostenrahmen sichert.

Morgan bei der Eifel-Klassik...

Durch unsere freundschaftlichen Beziehungen zum AUSTIN HEALEY CLUB GERMANY finden Morgan-Fahrer erstmals eine „Heimat“ bei der Eifel-Klassik !

Als Gastteilnehmer sind wir auf dem Jahrestreffen des AHCG bei der Eifel-Klassik am Nürburgring vom 5. bis 7. Oktober 2001 willkommen.

Die Highlights

- Zugang zum AHC-eigenen Zelt im Fahrerlager (oberhalb des Vedol-Z)
- Essen und Trinken nach Lust und Laune für jeden Geschmack von Freitagabend bis Sonntagnachmittag
- Demonstrationsfahrt gemeinsam mit dem AHCG auf der Nordschleife (Sonntag)
- Teilnahme am Clubabend Samstag ab 20 Uhr mit Riesenbuffet
- Gleichmäßigkeitsprüfung Freitag auf der Nordschleife (14 bis 15 Uhr)
- Tombola mit wertvollen Preisen, gespendet von Sponsoren und Clubmitgliedern

Kosten/Zeit/Verpflegung

Das AHC-Zelt ist Anlaufpunkt für alle. Wir werden von dem bewährten Versorger des AHCG verpflegt.

Im Veranstaltungsbeitrag sind enthalten:

- Freitags Abendessen
- Samstags Frühstück, Mittagessen, Kaffeetafel sowie abends ein reichhaltiges Buffet
- Sonntags Frühstück, Mittagessen und Kaffeetafel sowie sämtliche Getränke

Für Teilnehmer, die nicht an der gesamten Veranstaltung teilnehmen, aber dem Zelt einen Besuch abstatten wollen, gibt es jeweils einen Tagesausweis für Samstag, Kosten 70,- DM, und für Sonntag, Kosten 40,- DM. Diese Tagesausweise können mit der Anmeldung bestellt oder für Kurzzentschlossene am Besuchstag am Zelt erworben werden. Ohne eine Kostenbeteiligung kann das Angebot im AHC-Zelt nicht in Anspruch genommen werden. Alle Ausweise sind dauerhaft und sichtbar an der Kleidung oder z.B. am Handgelenk zu befestigen.

Clubabend

Am Samstagabend wird es ein reichhaltiges Buffet geben, es wird eine Tombola abgehalten.

Demonstrationsfahrt

Hinter einem Führungsfahrzeug werden zwei Runden auf der Nordschleife gefahren. Die Kosten für diese Fahrt sind im Wochenticket enthalten. Start: Sonntag Morgen.

Aktuelle Information

Durch einen jeweils aktualisierten Aushang im AHC-Zelt oder bei den Organisationskräften sind die genauen Zeiten der einzelnen Programmpunkte zu erfahren.

Anmeldung

Mit dem umseitigen Formular bis zum **22. September 2001** beim MCD-Sportwart.

Morgan Club Deutschland e.V.

Anmeldung

Eifel-Klassik 2001

Gastteilnahme beim Jahrestreffen des AUSTIN HEALEY CLUB GERMANY

Nürburgring, 5. bis 7. Oktober 2001

.....
Name

Vorname

.....
Fahrzeugtyp

amtl. Kennzeichen

.....
Anschrift

.....
Telefonnummer

Fax

E-mail

Ich bestelle folgende Tickets:

- | | | |
|--|-------|---------|
| <input type="checkbox"/> Wochenendtickets für 2 Personen (DM 480,-)
Beinhaltet Eintrittskarten zum Ring, Demofahrt und
Gleichmäßigkeitfahrt über die Nordschleife und das
Catering im AHC-Zelt für 2 Personen | | DM |
| <input type="checkbox"/> Wochenendticket (dito) für 1 Person | | DM |
| <input type="checkbox"/> Tagesausweis Clubzelt Samstag für Person(en)
(DM 70,- pro Person) | | DM |
| <input type="checkbox"/> Tagesausweis Clubzelt Sonntag für Person(en) | | DM |
| | Summe |DM |

Bei Rücktritt, egal aus welchem Grund verfällt der Betrag, es sei denn, der Teilnehmer findet einen adäquaten Ersatz, bzw. es rückt aus der Warteliste ein Ersatzteilnehmer nach.

Anmeldeschluß ist der 22.9.2001

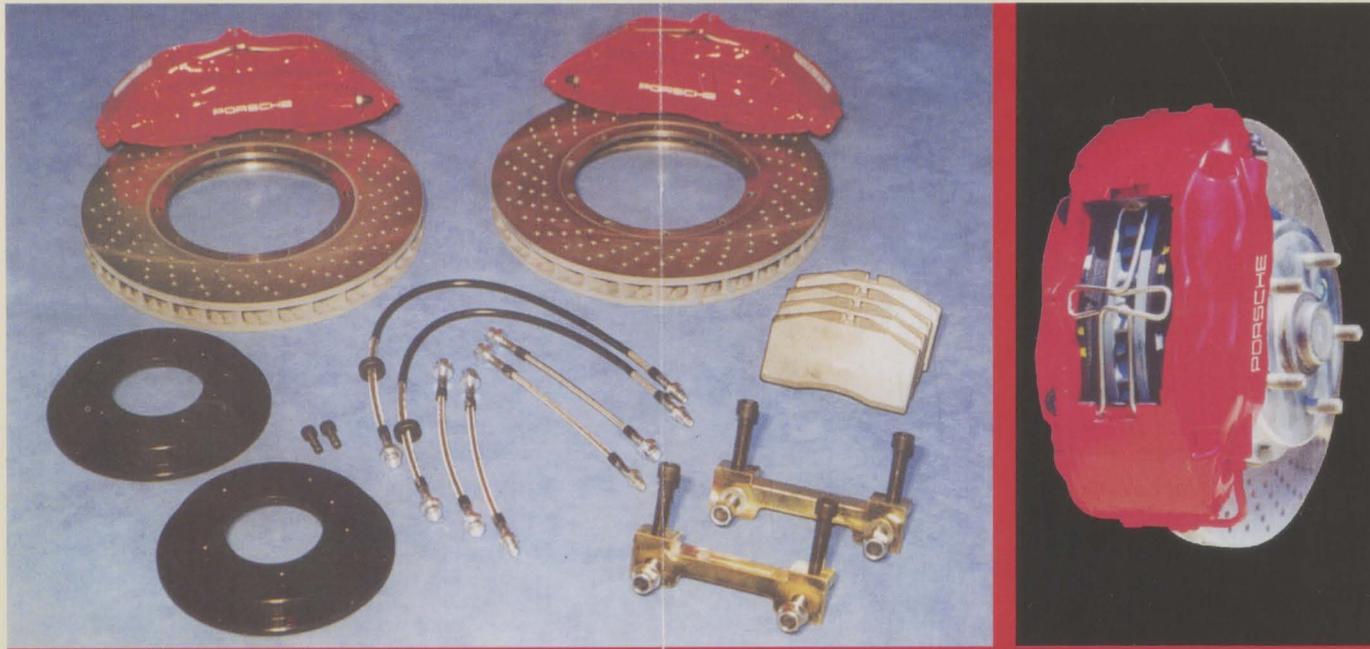
Anmeldung schicken an: MCD Sportwart, Matthias Rütthlein, Dorfstr. 15, 85452 Moosinning
Tel. 08123/8649, Fax 08123/990576, Mobil 0172/9941401, E-mail mrmorgan99@aol.com

Die Anmeldung ist gültig mit Eingang eines Schecks oder Überweisung auf folgendes Konto:
M. Rütthlein Morgan, HypoVereinsbank Erding, BLZ 700 202 70, Kto. 37259624, „Eifel-Klassik“

.....
Datum

.....
Unterschrift

Bei schneller Fahrt sind **gute Bremsen lebenswichtig!**



Die HEIKAT-Bremsanlage bremst nach der zehnten Vollbremsung aus 200 km/h hinter einem Lastwagen mit 90 km/h noch besser als beim ersten Mal...

... der Grund für die ausgezeichnete Bremswirkung ist das spezielle Belüftungssystem der Bremscheiben, womit eine gut zweimal so große Oberfläche wie bei herkömmlichen Bremscheiben erreicht wird.

Die Wärme wird wesentlich schneller an die Luft abgegeben und die Scheibe kann die neue Wärmeenergie der nächsten Bremsung problemlos aufnehmen.



Technische Daten:

Porsche-Bremszangen
4 Kolben Monoblock-Festsattel,
Durchmesser 299 x 24 mm innenbelüftet,
gelochte und gegossene Scheiben,
Adapter für Bremszangen,
Stahlflex-Bremsleitungen,
vorderer und hinterer Kreislauf.

Die Bremsanlage ist ausgelegt für
Alu-Originalfelgen 5 ½ x 15 oder 6 ½ x 15
Speichenräder (MWS) + Dautonräder.
Immense Bremskraft und extreme
Standfestigkeit. Längere Lebensdauer der
Verschleißteile (Scheiben und Beläge).
Es ist fast unmöglich, diese Bremsanlage
an ihre Grenzen zu bringen.
Absolut kein Fading!



Durch die Löcher entweicht der Wasserdampfdruck sofort und die Bremse hat die gleiche Wirkung wie auf trockener Straße. Normale gelochte Bremscheiben tendieren schon nach kurzer Zeit zu starker Rissbildung. Die Löcher der Porsche-Bremscheiben werden bei der Herstellung nicht gebohrt sondern gegossen und verhindern somit Spannung und Risse. Bei nasser Fahrbahn bildet sich zwischen Bremscheiben und Bremsbelägen ein Schmierfilm, der die Bremswirkung stark vermindert. Deshalb sind Porsche-Bremscheiben gelocht.

Die beste Bremse muß nicht teuer sein!

Unser kompletter Umrüstsatz inklusive
edelstahlummantelter Teflonbremsleitungen:

Preis: DM 4.400,-

Einbau: DM 500,-

zuzüglich 16 % MwSt.



Bevor Sie wieder Geld in
Bremsscheiben und -beläge
investieren, bei jeder harten
Bremsung ein schlechtes
Gefühl haben, kommen Sie
zu uns auf eine Probefahrt.
Überzeugen Sie sich von der
hervorragenden Qualität unserer
Hochleistungs-Bremsanlage.

Hochleistungs-Bremsanlage aus Porsche-Teilen für Morgan +8



*Die Hochleistungs-
Bremsanlage mit
TÜV-Gutachten.*

HEIKAT

Entwicklung · Vertrieb · Einbau · Ersatzteile · Garantieleistung

Lindauer Straße 15 · 87700 Memmingen
Tel. 0 83 31 / 8 90 22 · Fax 0 83 31 / 92 62 95

HEIKAT

Techno Classica



..... ab Seite 8

Clubtreffen



- HIGHLAND GAMES
- MAI-TREFFEN LANDSBERG

..... ab Seite 12

Morgansport



- 24 H-RENNEN

..... ab Seite 16

Pfingsttreffen



- NACHLESE
- BERICHT AUS MORGANWORLD

..... ab Seite 18

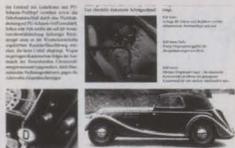
4-Sitzer



- EIN SPORTWAGEN BESONDERER ART
- 4-SITZER-HISTORIE

..... ab Seite 26

Vision und Wirklichkeit



..... ab Seite 34

Kolumne



• TONI TÖDLICH

Seite 41

Aus den Sektionen



ab Seite 42

Morganscene



- ALLGÄUTREFFEN
- REISEN MIT MORGANS
- DIE TRÜMMER EINER LEIDENSCHAFT
- PRÄSENTATION AERO 8
- RETTER UND HELFER IN DER NOT
- MORGAN-FREUD UND -LEID

ab Seite 52

Technik under cover



ab Seite 66

- ÜBERLEGUNGEN ZUR ÖFFENTLICHKEITSARBEIT
- LESERBRIEFE + FUNDGRUBE
- SPORTWART
- IMPRESSUM
- MCD-ORGANIGRAMM

ab Seite 66

Clubscene



TITELFOTO: JÜRGEN IHDE



*Flying
Jackets*

PA classics® – Peter Alt



Gepäck

*Leder-
bekleidung*



Whats New?

Langarmhemd „Button Down“

170 gr/qm, 100% Baumwoll-Twill, aufgesteppte Schulterpasse, Brusttasche links, 2-Knopfmanschette und Knopf an Leiste. In den Farben: dunkelgrün und dunkelblau
Größen: S - XXL (großzügig geschnitten, bei Halsweite 42 passt L)

Kragenbestückung links „Morgan Script“ - Farbkombination: Dunkelgrün/gold, dunkelblau/rot und natürlich wie immer, auch in Wunschfarbe bestickt. **DM 85,00**

Das komplette Sortiment
im Internet: www.pa-classics.de

Jeans-Hemd „Woodbrook“

165 gr/qm, 100% Baumwolle, Langarm, Button-Down-Kragen, Brusttasche links, gravierte „Horn“-Knöpfe. Farbe: Indigo, Größen: XS - XXL (auch hier bei Halsweite 42 Gr. L)

Kragenbestückung links „Morgan Script“ - Farbkombination: Indigo/silber - aber auch hier Wunschfarbe möglich. **DM 85,00**

Die beiden Artikel sind auch mit allen anderen, bekannten Motiven bestickt erhältlich.

Selbstverständlich kann jeder, im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten, alle Textilien als persönliches Einzelstück bekommen.
Ob Fzg.-Motiv in Wagenfarbe, Name, Fahrgestellnummer, Initialen, alles kein Problem.

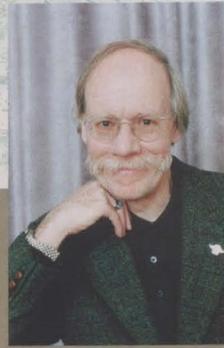
Merry Christmas and a Happy New Year - denkt an Eure Lieben (und an mich).

Sonderprospekt auf Anforderung • Mastercard + VISA

Morgan Club Deutschland Regalia Service

by PA classics®

Sellgenstädter Str. 25 • D 63179 Obertshausen
Tel. +49 (0) 61 04/79 94 50 • Fax +49 (0) 61 04/79 94 51
Mobil +49 (0) 1 71/7 26 35 22 • e-Mail: info@pa-classics.de



Was ich noch sagen wollte...

Liebe Clubfreundinnen und -freunde, liebe Leserinnen und Leser. Die beiden großen Ereignisse im Laufe eines Morgan-Jahres sind neben regionalen Veranstaltungen und den spannenden sportlichen Wettbewerben die traditionellen Pfingst- und Herbsttreffen. Und wenn Vorstandswahlen anstehen, steigt die Bedeutung eines Pfingst-Treffens noch einmal beträchtlich. So auch geschehen in diesem Jahr in Bad Wildungen.

Der Saal, in dem die Mitgliederversammlung stattfand, war voll, also das Interesse groß und der Wahlkampf (und es war diesmal ein echter Wahlkampf) endlich zu Ende. Was gesagt werden sollte oder mußte wurde bis zum letzten Moment formuliert, besprochen oder aufgeschrieben. Nun war endlich der Souverän, das einzelne Clubmitglied mit seiner Stimme an der Reihe. Das Ergebnis ist bekannt. Es hat Veränderungen gegeben. Deshalb auch von dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an den scheidenden Präsidenten Hartmut und den Sportwart Matthias (K.) für ihre langjährige, erfolgreiche und ehrenamtliche Arbeit und die besten Glück- und Erfolgswünsche an die Neuen: den Präsidenten Iwan, den Sekretär Peter und den Sportleiter Matthias (R). Der Volksmund sagt: neue Besen kehren gut. Wir, die Clubmitglieder werden neugierig und aufmerksam verfolgen, wo, wie oft und wie gründlich ihr glaubt, kehren zu müssen. Und was Eurer Meinung nach Kehrrecht sein könnte. In Bad Wildungen war übrigens deutlich zu erkennen: das Clubmitglied mit seiner Stimme möchte wissen, worüber es abzustimmen gilt. Das konnte zwar bereits in der Einladung genauestens nachgelesen werden. Aber Hand

aufs Herz, wer von uns hat das alles gelesen? Und behalten? Aus meiner Sicht sind die einzelnen Punkte des Abstimmpaketes, über das es abzustimmen galt, für unseren MCD und seine weitere Entwicklung sehr wichtig. Deshalb war es auch gut, dass nicht für eine Ablehnung gestimmt wurde, sondern lediglich für eine Verschiebung auf eine erneute Abstimmung. Zur Information der Mitglieder wird man sich jedoch etwas einfallen lassen müssen. Wenn ich an das Wetter in Bad Wildungen und im letzten Herbst in Bad Aibling denke, so habe ich den Eindruck, dass es um die Beziehungen des MCD-Vorstandes (und kein anderer ist hier zuständig) zum Wettergott nicht zum besten bestellt ist. Es wurde wieder alles geboten bis hin zum Blick auf verschneite Bergspitzen. Auf jeden Fall war das Wetter abwechslungsreicher als im Herbst. Denn damals hatte es nur und ausschließlich geregnet. Der Anknüpfungstag und der Abreisetag sind immer noch die heimlichen Höhepunkte eines jeden Treffens. Denn hier zeigt es sich am deutlichsten und am schönsten, dass unser MCD mehr als ein markenspezifi-

scher Automobil-Liehaberclub ist. Die Begrüßungszeremonien am Anfang hatten auch diesmal das Ausmaß eines unverhofften Wiedersehens längst verschollen Geglauter; die Abschiedszeremonien ließen Außenstehende vermuten, hier würden eng ans Herz Gewachsene auf eine Reise in gefährliche Gefilde mit unbekanntem Ziel und unbekannter Dauer geschickt. Lasst sie denken, was sie wollen. Wir sind eben eine besondere Art von Großfamilie. Und manche von uns

haben schon Dezennien wunderbaren und unvergessenen Clublebens im Kreise dieser Familie erlebt. Wie geht es weiter? Engagierte Clubmitglieder haben die Ärmel schon wieder hochgekrempelt. Wir dürfen uns im Herbst auf Rust in Baden und an Pfingsten 2002 auf Deidesheim an der Weinstraße freuen.

Euer Dieter

PS: Ich weiß ja nicht, ob ich richtig aufgepaßt habe. Aber hat von Euch jemand einen Aero 8 beim Pfingsttreffen gesehen?



...und tschüß!





Techno Classica 2001

Eines der herausragenden Ereignisse in der Autoliebhaber- und Oldtimer-Szene ist die Techno Classica in Essen. Selbstverständlich waren wir, der MSCCD, der Three Wheeler Club und der MCD wieder dabei. Das Konzept, mit den beiden Importeuren einen gemeinsamen Stand aufzubauen, hat sich erneut bewährt. Die Besucherströme bewiesen es. Auch unsere Kulisse mit Factory, Dorfstraße und Biergarten fand ihren Anklang, obwohl sie

nicht mehr als originell bezeichnet werden kann, und der Zahn der Zeit schon kräftig genagt hat. Um unsere Besucher(innen) und Clubfreund(e/innen) ein wenig am Messealltag teilnehmen zu lassen, haben drei der (hoffentlich) immer freundlichen und gut gelaunten Standbesetzungen ihr Tun und Lassen in Form eines Tagebuches festgehalten.

Text: Axel Görgens, Dieter Kaiser, Horst Bosinius
Fotos: Uli Paas

Dienstag, 3. April

14.00 Das Aufbauteam (Horst B., Axel G., Uli P., Uli M., Dieter K. und ein Freund von Morgan-Stammtisch Werl) trifft ein. Die „Factory“ ist bereits am Montag von Gregor Flavings Mannschaft aufgebaut worden. Anlieferung von Einzelteilen unseres Standes durch einen LKW von Horst B. Beginn der Aufbauarbeiten.
15.00 Anlieferung des blauen Rennviersers für den MSCCD-Stand durch Klaus W.
16.15 Abfahrt nach Solingen, um einen Autotransporter für das Auto von Klaus R. abzuholen. Chaos an den Toren der Ausstellungshallen Uli P. fährt.
17.00 Übernahme des Transporters in Solingen und Abfahrt nach Köln. Horst B. fährt, Axel G. und Dieter K. begleiten.

19.30 Aufladen des 4/4 in Köln beendet und Start der Rückreise nach Essen.
20.30 Ankunft, Abladen, Weiterarbeiten am Standaufbau.
21.15 Ende Aufbau für heute. Die rosarote MCD-Fahne konnte nicht aufgehängt werden, da sie nicht zur Stelle war. Gerüchten zufolge befindet sie sich noch in Bad Aibling.

Mittwoch, 4. April

09.00 Viele Telefonate durch Horst B., um bis morgen Ersatz für ein kurzfristig ausgefallenes Ausstellungsfahrzeug zu bekommen. Wie gut, dass es Handys gibt. Endgültige Lösung: der Achters von Wolfram P. steht zur Verfügung mit Überführung von Dortmund nach Essen.
12.00 Übernahme des Autos in Dortmund durch Dieter K.
13.15 Eintreffen in Essen. Noch mehr Chaos vor und an den Toren der Ausstellungshallen.
14.00 Anlieferung der

Restteile für den Stand Pflanzen, Kübel, Bänke, Tische.
14.15 Anlieferung des gemieteten Kühlschranks.
15.00 Anlieferung der bestellten Getränke. Der Kühlschrank füllt sich leider nicht von selbst.
15.30 Eintreffen von Volker R. und Ehrenpräsident Jürgen B. Sie bringen Arbeitskraft, gute Laune und Labsal für Leib und Seele mit.
16.00 Anlieferung Fernseher, Video, Regal für den MSCCD durch Wolfram P.
18.00 Einstellen der Beleuchtung. Restarbeiten, Reinigung.
19.00 Ende des Aufbaus, Stand steht. Die Besucher können kommen.

Donnerstag, 5. April

10.00 Eröffnung der Messe. Die Tore gehen auf, die Massen strömen. Kurt-Günther N. und Horst W. verstärken heute die Standbesetzung. Ein Teil des Aufbauteams hat Ruhetag.
18.00 Ende des ersten Messtages. Keine besonderen Vorkommnisse. Erstaunlich, dass viele Besucher sich extra Urlaub für die Techno Classica nehmen. Der Ansturm ist für den ersten Messtag bemerkenswert.

Freitag, 6. April

10.00 Beginn Messedienst. Vorher Aufräumen, Saugen, Morgan-Posten mit Freixemplar-Aufkleber versehen (wurde so vom erweiterten Vorstand beschlossen).
11.00 Dieter K. muss zum Treffpunkt des Jury-Teams für den Wettbewerb um den besten Clubstand. Einweisung, dann Rundmarsch über alle Clubstände in den 12 Hallen. Endlose Latscherei. Erstaunlich der Unterschied zwischen Ständen, die einfalllos gestaltet wurden und äußerst originellen Ständen. Wir vom MCD, haben wenig

Chancen auf eine Prämierung, weil uns das alles bestimmende Motto fehlt.
14.30 Abgabe der Beurteilungsbogen bei der Messeorganisation. Endlich ein Sandwich und ein Pils. Die Morgan-Posten gehen weg wie warme Semmeln, obwohl noch ein extra Flyer mit Infos über den MCD ausliegt. Auffallend ist, dass viele andere Clubs ihre Clubzeitungen gegen einen kleinen Unkostenbeitrag von DM 5,00 weitergeben, mit oder ohne Preisaufdruck auf der Zeitung. Wir müssen leider verschenken, weil es der erweiterte Vorstand so will.
18.00 Ende des zweiten Messtages. Die Stimmen werden rauher, die Beine dicker, Entlohnung durch viel Wiedersehensfreude mit alten und neuen Clubfreunden und durch nette Gespräche mit MCD-Interessenten oder Morgan-Liehabern. Der Viersitzer-Achter wurde besonders bewundert. Viele Clubmitglieder fahren anschließend zum Stammtisch der Sektion Mitte nach Mülheim. Einige der Standbesetzung folgen der Einladung auf die Veranstalter-Party, die in Halle 6 stattfindet. Der Abend ist so oder so auf jeden Fall noch nicht zu Ende.

Samstag, 7. April

09.00 Heute geht es bereits eine Stunde früher los. Nina M. ist aus Stuttgart angereist und unterstützt das Team auf dem Stand der Importeure. Der grüne Aero 8-Prototyp zieht die Blicke der Besucher magisch an. Chris Lawrence und Begleitung sind auch am Stand. Sie waren schon gestern angereist.
12.00 Unser „Biergarten“ ist ein willkommener Ruheplatz für Morgan-Freunde, Clubmitglieder und Gäste. Das Konzept hat sich wieder einmal bewährt, obwohl das Standmotto fehlt. Die Leinwand der gemalten Dorfkulisse wird jedoch langsam spröde und löcherlich. Über kurz - lang muss eine neue Kulisse her. Vielleicht sollte man im Club einen Ideenwettbewerb starten. Wer aber ist „man“?
18.00 Ende eines langen Messtages.

09.00 Auch heute geht es wieder früh los. Tröstlich, es ist der letzte Messtag.
11.00 Der (!) Kommentar der Messe ist gefunden. „Guck dir diese Morgans an. Die bauen heute schon so gute Repliken, dass man sie vom Original überhaupt nicht mehr unterscheiden kann“. Da fällt einen wirklich nichts mehr ein.
14.00 Man hört, daß unser Präsident Hartmut S. auf der Messe ist. Dann wird er wohl bald auch am Stand erscheinen.
18.00 Die Hallen leeren sich. Der Standabbau beginnt. Mit Routine wird die Kulisse zerlegt. Bänke, Tische und Lattengerüst warten, zu einem großen Haufen zusammengelegt. Auf den Abtransport Hartmut S. soll heute geklärt haben, daß Matthias K. alles abholt und einlagert. Der Rennvierer wird von Klaus W. abgeholt, ebenso der Achter von Wolfram P. Der Flatrad von Klaus R. wird auf einen bestellten Autotransporter geschoben. Soweit alles klar. Warten auf das Abholen des Automatik-Achters und des Achter-Viersitzers. Das Handy glüht. Es tut sich nichts. Horst B. organisiert letztlich einen Autotransporter für den Automatik-Achter. Der Viersitzer soll erst morgen abgeholt werden. Endlich ist alles geregelt. Die Heimat ruft. PS: Matthias K. hat noch in der Nacht mit zwei Touren auf einem Einachs-Anhänger seinen und unseren Stand abgeholt.





JETZT ERHÄLTlich AUF CD! MORGAN DRIVER SONG

In deutscher und englischer Version

DM 25,- incl. Versand durch:
RED NOTE MUSIKVERLAG
und **TONSTUDIO**
Gaußstraße 1, D-44879 Bochum
Tel. / Fax: (02 34) 49 78 30
Email: red.note@surfEU.de



DIE ZWEI Morgan-SPEZIALISTEN



LEISTUNGEN

- INDIVIDUELLE BERATUNG BEI NEU- UND GEBRAUCHTFAHRZEUGEN
- KOSTENLOSER GEBRAUCHTWAGENCHECK
- ALLE TÜV-ABNAHMEN
- MARKTGUTACHTEN ALLER MODELLE
- ZEITWERTERMITTLUNG

SERVICE

- UNFALLREPARATUREN
- KAT-UMRÜSTUNG
- ALLE TÜV-ABNAHMEN
- FAHRZEUGTRANSPORTE IM GESAMTEN BUNDESGBEIT



RESTAURIERUNG

- LANGJÄHRIGE ERFAHRUNG
- ALLE MORGAN-MODELLE
- VERWENDUNG VON ORIGINALTEILEN
- BERATUNG BEI EIGENRESTAURIERUNG

ACCESSOIRES & ZUBEHÖR

- NACHRÜSTUNG VON CHROMSPEICHENFELGEN
- GROSSES SORTIMENT AN FACHLITERATUR, BADGES, BEKLEIDUNG, ETC.



WWW.MORGAN-IMPORTEUR.DE



WWW.MORGAN-IMPORTEUR.DE

FLAVING BERLIN
GEWERBEHOF 9
13597 BERLIN / SPANDAU
SERVICE TEL.: 030 / 332 41 61
FAX: 030 / 331 72 60
VERKAUF: 030 / 318 03 664

FLAVING MORGAN-IMPORTEUR
HOCHSTRASSE 4
59425 UNNA
TELEFON: 0 23 03 / 25 19 10
FAX: 0 23 03 / 25 19 118
E-MAIL: MORGAN@FLAVING.DE

MERZ & PAPST
ALEXANDERSTRASSE 46
70182 STUTTGART
TELEFON: 07 11 / 23 31 11
FAX: 07 11 / 23 36 38
E-MAIL: MP@MORGAN-IMPORTEUR.DE

Highland Games 2001

20.-22.04.2001

An der Grenze des fränkischen Sektionsgebietes fanden die diesjährigen Highland Games statt. Für Unkundige: Highland-Games sind die schottische Urform von „Spiel ohne Grenzen“. Hier treffen im wahrsten Sinne des Wortes MG-, Triumph- und Moggi-Club aufeinander. Nach altem schottischem Brauch formt jeder Club einen Clan und bestimmt einen Clan-Chief. Pikant hierbei: Der Chief des Siegerclans richtet die nächsten Games aus!

Der Triumph-Clan unter Leitung von Manfred Diehl hatte als Vorjahressieger die Ehre, diese Games auszurichten. Bei 64 Autos mit ca. 130 Personen keine leichte Aufgabe, jedoch professionell gelöst, was gleich mit der problemlosen Unterbringung im Rhönpark-Hotel begann.

Die 64 Wagen setzten sich wie folgt zusammen: 34 MG's aus

Luxembourg, Belgien, Holland und Deutschland, 14 Triumphe und ergo 15 Moggis.

Zur Zusammensetzung unseres Clans, kurz die Honoratioren: Michael Rost, Peter Alt, Ruprecht Wagner, sowie Guido Schlang als Clan-Chief.

Am Freitag nach dem Abendessen galt es gleich, die erste Prüfung zu bestehen: Nacht-Minigolfen. Hier konnten wir durch James Lennox mit einem „Pro“ glänzen, der uns durch nachtscherische Fähigkeiten sofort in Führung putzte.

Am nächsten Samstagmorgen ging's dann los zur „Tour de Force“ quer durch die Rhön. Sehr lobenswert übrigens ein nahezu perfektes Roadbook, dass das Team um Manfred Diehl verfasst hatte. Frühlinghaftes Wetter bei 1 Grad und Schneetreiben motivierte alle Roadsterfahrer sofort, die Verdecke herunter zu reissen und

Sonnenschutz aufzulegen. Nun waren Augen und Ohren, sowie das, was dazwischen liegt, gefordert. Sowohl Motorsportgeschichte als auch rhetorische Kreativität waren gefragt.

Beispiel: „Wie alt war J.M. Fangio, als er seinen ersten WM-Titel holte, und wie viel Sprit brauchte sein Alfa damals auf 100 km?“ oder „Was ist das Gegenteil von Reformhaus?“

Nun, wie auch immer, nach dieser Prüfung fielen wir auf den zweiten Platz zurück. Nachmittags jedoch waren die „echten Männer“ gefragt. Es standen so filigrane Disziplinen wie „Schwungscheiben-Weitwurf“, „Kurbelwellen-Weitwurf“, „Doppelbalken-Weitwurf“, „Fassanzapfen“ und „Tauziehen“ an.

Unser Clan-Chief Guido motivierte uns zu Höchstleistungen, Michael Rost zapfte wie ein Weltmeister, sodass wir schließlich wieder die Führung übernahmen.

Nach dem Abendessen galt es dann, mit der Schlussetappe den Sieger zu bestimmen. Nach der Vorführung eines Comedy-Sketches und einem Wetttrinken, aus dem wir wiederum als Sieger hervorgingen, meldete der Triumph-Clan Zweifel an der Rechtmässigkeit des Ergebnisses an. Ein Stechen musste also her. Was lag da näher, als auch unsere Damen ins Rennen zu schicken, mit einem nochmaligen Wetschlucken alles klar zu machen. Wie nicht anders zu erwarten, gingen wir mittels unserer Ladies auch hier als Sieger hervor und errangen den Sieg sowie die begehrte Trophäe mit den drei King-Pins.

Der Moggi-Clan mit Guido Schlang ist somit Ausrichter der nächsten Highland-Games 2002, die wohl im Saarland stattfinden werden. Sei der Sieg wiederum unser!

Text: Lothar Häfner
Grafik: K. H. Hornberg



PLAGT SIE IHR GEWISSEN?

- Zahlen Sie beim Kauf von Investmentfonds immer noch Ausgabeaufschläge von bis zu 5%?
Tun Sie es nicht!
- Steht Ihnen bei der Auswahl von Investmentfonds nur eine kleine Auswahl verschiedener Fonds zur Verfügung?
Seien Sie skeptisch!
- Sind Sie sicher, dass die Ihnen angebotenen Investmentfonds zu den „Best of Class“ gehören?
Prüfen Sie sorgfältig!

BERUHIGEN SIE IHR GEWISSEN!

- Bank Leu Fund Selektion: weit über 1000 Investmentfonds weltweit ohne Ausgabeaufschlag und mit „Best of Class“-Selektionssystem

NICHT ZÖGERN, ANRUFEN!

Banque Leu (Luxembourg) SA
Françoise Dawir
Telefon: +352 453 222 201
Boîte Postale 718
L-2017 Luxembourg

1. Mai-Treffen in Landsberg

ZUM 23. MAL BEI FETTEM SONNENSCHNEIN UND 28 GRAD



Hier und an dieser Stelle muss es mal zum Ausdruck gebracht werden: Einer ruft und alle kommen - fast alle. Es werden gut an die 60 Morgans gewesen sein, die zum mittlerweile schon legendären 1. Mai-Treffen beim Hermann Redl nach Landsberg kamen. Die „Andersgläubigen“ (Jaguar, Porsche, BMW usw.) nicht mitgerechnet, sie mussten um die Ecke herum parken. Sie fielen demzufolge auch gar nicht sonderlich auf. Deshalb sollte man jetzt mal ein kräftiges Dankeschön loslassen an ihn und seine Christa und alle diejenigen, die so tatkräftig zum Gelingen des Festes beigetragen haben. Ein Morgan

fuhr mit Steckscheiben und geschlossenem Dach vor. Da kam doch prompt aus der bereits dagewesenen Menge ein Ruf wie aus einer Kehle: „Du Weicher“. So sind sie halt die Morgan-Enthusiasten. Für mich als Neuling (4 Jahre Morgan) ist es immer wieder faszinierend mitanzusehen, dass es eigentlich kein Clubtreffen, sondern eher ein Familientreffen ist. Wie aus diversen Gesprächen rauszuhören war, ist es bereits das 23. Treffen dieser Art. Begonnen hat das Treffen der „Beinharten“ mit 20 Teilnehmern in Kaltenberg, wo der Hermann zuerst seinen Betrieb hatte. Sitzt man so als „Greenhorn“ dazwischen und hört

den Leuten zu, wie lange sie schon zum 1. Mai-Treffen kommen und welche Beziehungen dort geknüpft werden, ist es gut, ein Bayer zu sein. Denn die erste Pflicht eines Bayern ist es, in unbe-

kannter Gesellschaft Ruhe zu bewahren, nicht in Hektik oder Panik zu verfallen und um Himmelswillen nicht viel zu reden und nur zuzuhören. Es ist schon beeindruckend, dass alle, die da sind, zwar



einen Morgan haben. Andererseits scheinen es aber lauter verschiedene Fahrzeuge zu sein. Da steigen sie nach der Ankunft aus ihrem Morgan und stellen sich zu einem anderen hin, um zu schauen, ob der was hat, was seiner nicht hat. Da erzählt einer, er habe die Kotflügel verbreitern lassen. Der andere sagt, dass er seine Kolben um 3/100 mm abschleifen ließ, weil er immer falsche Luft gezogen hatte, usw. Und ich als absoluter Anfänger stehe dabei und denke mir, wie froh ich doch bin, denn meiner springt meistens an, wenn ich ihn dazu veranlasse. Aber manchmal ging er auch unterm Fahren aus. Dieser Fehler hat sich wohl selbst repariert, weil er dieses eigenwillige Verhalten schon länger nicht mehr gehabt hat. Ein anderer fragte mich: Was sagt denn der TÜV-Beamte zu deinem Auspuff? Darauf antwortete ich natürlich ganz locker, denn als Morganfahrer ist man ja immer locker den Problemen gegenüber. Zu meinem Auspuff sagte er nichts, aber zu dem des Morgans meinte er, dass er doch

nicht ganz der Norm entspräche. Aber man könne ihn so lassen, denn der Klang sei nicht der schlechteste.

Es werden da auch die diversen gemeinsamen Ausfahrten besprochen: Wo gibt es die schönsten Landschaften, die – glaubt man den Schilderungen – nur für den Morganfahrer gemacht wurden? Wo sind die schönsten Gasthäuser und die besten Hotels? Wo findet man die besten Trüffel? Beim nächsten 1. Mai-Treffen werden dann diese Themen wieder neu aufgegriffen. Die Straßen waren teilweise nach Erdbeben unpassierbar, die Hotels hatten nicht so ganz 5-Sterne, und die Trüffel schmeckten eher etwas nach einer alten Seegrasmattze. Gott sei Dank vergisst das menschliche Gehirn schnell, dass einem bei einem plötzlichen Regenschauer das Wasser beim Hals hineingelaufen und bei den Schuhen wieder herausgekommen war. Schön fand ich auch, dass der Sepp aus Landshut mit seinem weißen Riesen (+8) und seiner Frau, die nach einem schweren Unfall mit dem Gehirn noch so diverse Pro-

bleme hatte, den Weg zum Treffen gefunden hat.

Das, was absolut noch erwähnenswert ist, waren die ganz hervorragenden Schnittlauchbrote. Der Schnittlauch wurde von unserem Hermann Redl selbst geschnitten. Soweit ich informiert bin, wächst er sogar auf seinem Firmengelände, aber Hermann verriet nicht wo, denn er war ausgezeichnet stark gewachsen gewesen. Die Getränkefrage war auch hervorragend gelöst. Es gab Apfelsaft, Mineralwasser und natürlich Bier vom Fass aus Kaltenberg, denn wir Bayern müssen doch Seine königliche Hoheit Prinz Luitpold unterstützen. Alles wohl temperiert für die Magenkranken! Man sollte nur den Bierverkäufer mal darauf aufmerksam machen, dass es auch Durchlaufkühler gibt, die man ausleihen kann. Ja, beinahe hätte ich es vergessen: Das enorme Angebot an wunderschönen Kuchen. Denjenigen „Hausfrauen“, die kurzfristig den Ofen anwarfen, um etwas Kreatives, das gut aussieht und auch noch gut schmeckt, zu backen, denen sei ein besonderes Lob. Zeugt es

doch davon, dass es kein Clubtreffen, sondern ein Familientreffen war. Für Auflockerung des zwanglosen Nachmittages sorgten u.a., diverse Auseinandersetzungen der mitgebrachten Hunde untereinander. Vielleicht wollten sie nur zum Ausdruck bringen, welchem Morgan sie entstieg sind. Das zeigt wieder, dass bei unserem Hermann alle willkommen sind.

Nach dem Motto: Leben und leben lassen. Er hat eben ein unendlich großes Herz. Ich hoffe, das alle, die dawa- ren, wieder gut und ohne große Komplikationen nach Hause gekommen sind, und ich freue mich heute schon auf den 1. Mai 2002. Liebe Christa, lieber Hermann, nochmals vielen Dank für die große Mühe, die ihr euch gemacht habt. Halt, eine Frage noch zum Schluss: Hermann, wie machst du das immer mit dem schönen Wetter. Oder liegt es vielleicht doch an deinem Sonnenschein, der Christa.

Text: Michael Fischer
Bilder: Sascha Helfrich

24 Stunden durch die Hölle

Die neue Fahrerkombination, Christian Bock, Michael Bock und Wilhelm Schapmann nahm auch in diesem Jahr die Herausforderung „Grüne Hölle“, das 24-Stundenrennen auf dem Ring, an.

Die Erfahrung der letzten Einsätze wurden berücksichtigt: Dem R8110 wurden neue Teile spendiert. Es erfolgte der Umbau auf eine große SU-Vergaser-Anlage, die jedoch nicht den gewünschten Effekt brachte. So wurde am Mittwoch vor dem Rennen, durch eine Superleistung vom Schrauber „Büb Haberts“, die Umrüstung auf 4 Weber-Vergaser vorgenommen. (Dank für diese Leihgabe an Rolf Piper). Zur besseren Kommunikation zwischen Box und Fahrzeug diente der Einbau einer Funkanlage.

R8110 lief ab der ersten Renn-

runde - dieses Jahr ab Samstag 17.00 Uhr - konstant, bis auch das Morgan-Team in der Nacht vom Defekteufel eingeholt wurde. Zunächst Wechsel der Lichtmaschine, dann brannte der Lichtschalter durch, zum Glück aber an der Döttinger Höhe, von der der Weg zur Box in der Dunkelheit noch zu bewältigen war. Der Öldruck sank in den Keller, der Schaltehebel brach....., das Schrauberteam um „Büb“ wurde mit allem meisterlich fertig.

Pünktlich um 17.00 Uhr am Sonntag ging R8110 nach 103 Rennrunden, trotz insgesamt 1 1/2 Stunden Reparaturzeit, 2575 km und einem Verbrauch von

890 Liter Super, hinter dem Siegerfahrzeug (leider nicht in der gleichen Runde) der Viper fernsehgerecht über die Ziellinie.

Das Team dankt für die Unterstützung der Firma Merz + Pabst (durch die mächtig beeindruckte Tochter Nina Merz vor Ort vertreten), Gregor Flaving, dem Morgan-Club-Deutschland, Herrn Sandtler und ganz besonders dem Teamchef, Jochen RIchrath. Er gab an die Fahrer per Funk alle Anweisungen und hat es nebenher irgendwie geschafft, jede gefahrene Runde zu stoppen und notieren.

Text: Horst Bosinius
Fotos: Christian Bock



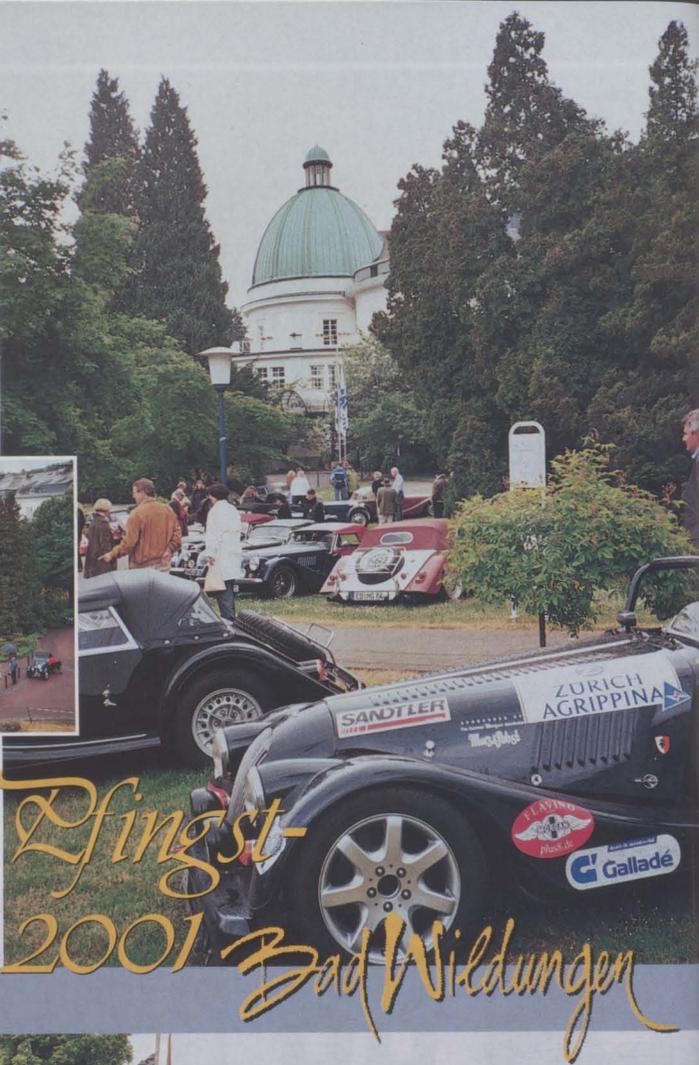
Es hat etwas gedauert, bis ich sagen konnte „back to normal“. Aber jetzt geht wieder alles seinen Trott, und es ist an der Zeit, eine Nachlese zu halten.



Großes Pfingst-treffen 2001 Bad Wildungen



In Marburg auf dem Weg zum Marktplatz.



Die Resonanz mit 140 Meldungen war sicher kein schlechtes Ergebnis. Was jedoch auch etwas ungewöhnlich war, keine Abgabe bis zum 1. Juni. Gefühlsmäßig habe ich der Sache nicht getraut und 6 Absagen am gleichen Abend (ein Teilnehmerpaar ist einfach nicht erschienen) haben bewiesen, dass ich mich auf mein Gefühl verlassen kann. Zunächst gilt mein Dank den Teilnehmern allgemein, im Besonderen unseren ausländischen Gästen, davon 20

Teams aus England. Bemerkenswert war hier die weiteste Anreise mit 1185 km. Sie wurde deshalb auch von einem Vertreter der Stadt Bad Wildungen mit einer Ehrung belohnt. Nicht unerwähnt bleiben soll die Tatsache, dass auch 2 Engländer, Morgan Serie 1 auf eigener Achse, teilgenommen haben.

Gernot Schwab hatte uns einen Three Wheeler Grand Prix mitgebracht, und der +4+ von Keith Ahlers wurde in Bad Wildungen, nach aufwendiger Restaurierung, das erste Mal in

der Öffentlichkeit präsentiert. Thomas Hertner hatte den historischen Serie 1 LeMans Replica dabei.

Was ist jedoch ein Pfingsttreffen dieser Größenordnung ohne Sponsoren – so gut wie nicht mehr machbar! Allen voran Manfred Wenz, der uns die Drucksachen gesponsort hat. Besonderer Dank gilt dem großzügigen Engagement der Bank LEU, das maßgeblich zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen hat. Weiterhin Dank an die Firmen STADA Pharma und HARIBO, die für „pralle Tüten“ gesorgt haben. Für die ältesten Fahrzeuge (3- und 4-Rad) gab es von bk-design je eine Armbanduhr mit MCD und Bad Wildungen-Logo, jede ein Unikat. Als Ehrenpreis für den Gewinner der Clubmeisterschaft 2000 hat Matthias Kaufert eine Mittelkonsole beige-gesteuert.

Die Städte Marburg und Bad

Artikel aus der Miscellany >



Morgan-Parade vor dem Hotel.

Umgeschaut

Pfingsttreffen 2001

(WHITSUN MEETING 2001)

“What is the German for a Goody-bag?” “Ein Goodybag” - easy isn't it? What was not so easy was convincing our friends that it was an entirely reasonable project to drive our 1985 4/4 4-seater 600 miles into the heart of Germany for a weekend meeting of the Morgan-Club Deutschland. The first hurdle was negotiating the unwillingness of British High Street banks to recognise that there was a world across the Channel. Sending deposit money to Germany is bureaucratic and expensive, and nothing to do with the Euro. The second problem was to decide which of several alternative routes to take to the rally venue.

The Germans built the first autobahns in the 1930s. They were 2-lane and wide enough to take 1930s trucks. The A2 through the Ruhr would be listed in Britain, for it hasn't changed in 50 years. A combination of narrowness and a concrete substructure made driving the Morgan along it one of the more interesting experiences. And it is a clear rule that if you are driving a Golf GTI you should not reduce speed below 120 mph. A glance in the mirror before overtaking revealed that the road was clear behind, but milliseconds later two headlights on full beam were searing the back of the head. It has to be said that the Morgan is probably the only car to elicit cheery waves from overtaking GTI drivers - at least I assume they were cheery waves.

The venue for the meeting was a palace of a hotel in the Spa town of Bad Wildungen, southwest of Kassel in the rolling country of Sauerland, where all participants were booked in. Of the 138 programmed to gather, 20 were from Britain, and others beside Germans came from Belgium, the Netherlands, Luxembourg and Denmark. The welcome could not have been warmer. The programme consisted of eating and drinking, and driving through countryside which would have been beautiful if it had been visible, but which was for the most part shrouded in mist and driving rain. A case in point was the scenic run on the Saturday to Marburg, a delightful half-timbered town of some antiquity. Many of us took the direct route there, and found ourselves in driving rain in the central square drinking excellent hot soup, specially laid on by the Club, served from an ex-military trailer by a dubious character who behaved as if it were the most normal thing in the world to serve a crowd of eccentric and soaking Morgan owners. It was surreal, and entirely enjoyable.

Other impressions abound. Breakfasts were substantial. An excellent jazz group played for our Sunday lunch. There was a somewhat disconcerting exhibition of the events of 1943 at the nearby Eder dam, of Dambusters fame. The town of Bad Wildungen is beautiful and well worth a special visit. The sponsor bank was from Luxembourg, and the favourite white wine was French. Hot dinners of a high standard can be served in comfort to 350 people without undue queuing.

Above all, our hosts were charming, hospitable and helpful. Germany, with the DM at over 3 to the pound is incredibly good value for money for a holiday in a beautiful country with the friendliest of people. And Apfelkuchen mit Sahne (apple tart with cream) is a taste which can be rapidly acquired. The beer is not bad either! Robert Long (MSCC 6152)

Großes Pfingst- treffen 2001 Bad Wildungen



Das frisch restaurierte
+ 4+ -Coupé.



Auf dem Marktplatz von Marburg. ▽



Wildungen haben durch ihr unbürokratisches Verhalten ebenfalls einen großen Beitrag geleistet. Dank dafür. Dank natürlich auch an das Team,

ganz besonders Helmut Henkel, ohne den ich wahrhaftig „Alt“ ausgesehen hätte sowie Dank an Iris und Rolf Stockbauer und Anne und Alan Vogl.



Schottische Musik zum Frühstück.



Ein großes Dankeschön an unsere Gäste von der LEU-Bank, an die sportlichen Aktivisten, an den scheidenden Präsidenten.



Danke für den Pannenservice, den Georg Flaving und seine Mannen organisierte. Dem Motorsport und Touristik Club Bad Wildungen Dank für die Ausrichtung der Gymkhana, dem Motorsport Club in Marburg, der uns den ausgefallenen Slalom beschert hat, keinen Dank. Jetzt ist zwar genug gedankt,

aber den Teilnehmern nochmals Dank für die Toleranz bei eventuellen Pannen. Sollte ich jemanden vergessen haben, ich danke. Und sollte mal wieder was anliegen, laßt's mich wissen (aber nicht Helmut erzählen). Wir seh'n uns im Herbst im Europapark Rust.

Happy Morganing

Peter

Text: Peter Alt
Fotos: Dieter Kaiser

[Hält, bis er hält]



[Hält ein Leben lang]

Wer sich für eine private Krankenversicherung von der DKV entscheidet, hat was fürs Leben – individuellen Versicherungsschutz, ganz auf Ihre persönliche Lebenssituation zugeschnitten.

Sprechen wir darüber.

Axel Görgens
Telefon: (02 12) 6 11 88
Telefax: (02 12) 65 28 30
E-mail: axelgoergens@gmx.de



Deutsche Krankenversicherung AG
Die Nr. 1 unter den Privaten
Ein Unternehmen der ERGO Versicherungsgruppe

Pfingsttreffen 2001

The Spring Meeting of the Morgan Club of Deutschland Rhein/Main Section



By Cliff Baker

Die Sektion Rhein-Main lädt ein:
Pfingsten 2001



The former president of MCD, Harmut Scholz has his interesting car parked in pole position



The famous works 4/4 now owned and restored by Dr Thomas Hertner

Never having attended a meeting in Germany and having chatted to Peter Alt (Regalia Officer for MCD) at MOG 2000 Canterbury, the thought of taking the family in our 4/4 4 seater brought a smile to my face. Based in Bad Wildungen, it is the oldest Spa Town in Germany and easily accessible via the autoroutes/bahns of France, Belgium and Germany. Arriving in the centre of the town, the Hotel Maritim was signposted and we were impressed with the splendid architecture of the buildings which we passed on route.

The whole weekend was based around Bad Wildungen and included excellent scenic drives, gymkhanas, visiting local towns and generally getting to meet fellow enthusiasts. With Morganeers from Belgium, Denmark, England, Holland, Jersey, Luxembourg and of course Germany, the whole complement was 140 participating enthusiasts. Although the weather was not always as good as we would have liked, everyone seemed to enjoy themselves even when driving in the rain. The main downside of the wet weather was limiting the views of the wonderful local scenery.

With welcoming speeches on the Friday evening, followed by a Hessen Buffet of mouth-watering food, was a great way to start an event. During the weekend the breakfasts, buffets, and gala dinner (with the distribution of awards for the event) provided excellent cuisine. The scenic run was on Saturday, which stopped at the lovely town of Marburg, where we walked up to the Old Market Place and handed over our vouchers for a

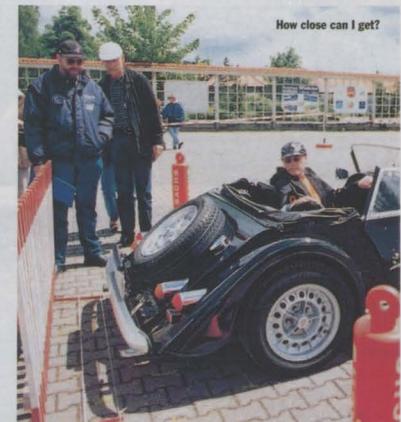
very welcome warming soup with sausages and bread. This made one forget just how wet you get travelling in a Morgan when there is a downpour and you are travelling with the hood stowed away!

The setting of the Hotel Maritim with its wonderful gardens and facilities was second to none, we managed to find time to use the swimming pool and found the air and water fans very relaxing. Although many of the cars participating were modern, there were still three Series 1's, two from England with the Proudfoots and the Tilley's enjoying the weekend, as well as the adventure across Europe. One of the German members, Dr Thomas Hertner turned up in an ex factory car 4/4 series 1, AUY 33 that has featured in many Morgan books. Used by the Goodall's in competition and modified at the factory with cycle wings and different wheels over the years. The car had been restored by Thomas in a sensitive way, with many of the original features that featured on photographs in the 30's and 40's. I understand Melyn helped him considerably in being able to obtain such sought after pieces.

Matthias Kreyes brought the Plus 8 that was so successful in the recent Nurburgring 24 hour race by Christian Bock, his brother and a friend.



The Christian Bock car fresh from its Nurburgring 24 hour success



How close can I get?



German Morgan drivers like to make their cars different!



Driving test, dont drop the pole



Also a rather nice +4 DHC owned by Enno Schmacker had an elegance all of its own and is a very usual sight in Germany, as most German drivers own and drive the Plus 8. With an early Grand Prix three wheeler parked in front of the entrance to the Hotel and normally a variety of different cars, a walk along the assembled cars was always worth a few minutes of your time, as there was often something of interest one hadn't noticed before.

Keith and Sue Ahlers, residents of Jersey, had brought over their +4+ for its first Morgan meeting since being restored. Philip and Judy Bell were pleased to get there +8 back just in time, it having been converted to a 4 seater and now featuring a Simmonds hood, which was a very welcome

addition with the weather never quite settling. As you can see, Philip likes everything about his car to be black, latest addition is a black grille!

Peter Alt is not only the regalia officer of the Club, but has now been selected as Club Secretary and will be the contact for all future overseas queries.

PA classics® - Peter Alt, Seligenstädter Str. 25, D 63179 Obertshausen, Tel.: +49 (0) 6104 799450 Fax: + 49 (0) 6104 799451 eMail: Info@PA-classics.de (Please note by appointment only)

After all the food, enormous fun and having had an all round excellent event, our thanks go to Peter Alt and all the organisers of Pfingsttreffen 2001, who made the weekend such a memorable one. ■



Interior, all correct for this 1959 car



Plus 8 DHC, a rare sight in Germany



The only trike to appear at the event, a lovely Grand Prix model



Philip Bell trying to get to grips. Keith Ahlers and other CranMog members seem amused that he is having difficulty getting into his re-bodied Plus 8: (Four seater)

Bevor wir uns mit Einzelheiten beschäftigen und das Pro und Contra abwägen, stellen wir uns erstmal eine grundsätzliche Frage: Ist der Viersitzer überhaupt ein Sportwagen?

oder, angelehnt an den Physiklehrer Bömmel aus Spoerls Feuerzangenbowle. "Wo simmer denn dran? Also, wat is en Sportwagen? Da stelle mer uns janz dumm. Und da schau mer mal in en dickes Buch, in en Lexikon". Im Großen Duden, Ausgabe 1967 lesen wir: Allg. Bez. für meist zweisitzigen Kraftwagen (z.B. Coupé, Roadster), der aufgrund bes. Motorleistungen u. Fahreigenschaften sowie durch die strömungsgünstige Karosserieform für sportl. Fahrweise geeignet ist. Na ja. Meist zweisitzig, bes. Motorleistungen, strömungsgünstige Karosserieform? So ganz haut das wohl nicht hin. Da gefällt mir die Definition von William Boddy besser, der in The Sports Car Pocketbook, first published 1961 by B. T. Batsford Ltd., London, sinngemäß schreibt: „Wenn es denn keine bessere Beschreibung gibt, als die einst von Cecil Clutton gegebene- dass dieser vage und undefinierbare Begriff letztlich auf jedes Auto zutrifft, welches man unmöglich mit einem Hut auf dem Kopfe fahren kann- so

wissen wir doch alle, was gemeint ist“. Das lassen wir mal so stehen. Der Viersitzer ist also ein echter Sportwagen, und, das behaupte ich hier, einer der ganz besonderen Art. Warum?

(a) **Karosserieform.** Das Auto sieht mit seinem steil abfallenden Heck und dem fast senkrechten Reserverad ungewein altmodisch aus, wesentlich mehr als die Zweisitzer, die mit ihrer geduckten, niedrigen Linie mehr dem optischen Ideal eines Sportwagens folgen. In der Seitenansicht hat er mit geschlossenem Verdeck etwas von den heute so beliebten „sportlichen Zeitgeist-Kombis“. Diesem Design-Konzept folgt auch das BMW Z 3 Coupé, egal wie man das Ergebnis wertet. Mir gefällt der Viersitzer am besten mit montiertem Verdeck ohne Steckfenster oder mit allen vier Steckfenstern ohne Verdeck. Die im Vergleich zu den Zweisitzern etwas höhere Karosserie mit höherer Frontscheibe vermittelt auf den Frontsitzen ein angenehmes Raumgefühl, was auch beim Einsteigen sofort auffällt. Bei den Rücksitzen ist

Der vierrädrige Viersitzer, ein Sportwagen der besonderen Art.





das schon etwas anderes. Mit offenem Dach gelingt auch hier der Einstieg. Ist das Auto aber komplett mit Wetzerschutz versehen, so sollte ein Erwachsener, der die Absicht hegt, als Fondpassagier mitzureisen, vorher an einem für Ungebetene nicht einsehbaren Platz üben. Sitzt man aber endlich drin, überraschen auch hier ein vorhandener Fußraum, ordentliche Sitze mit Sitztiefe und, falls man nicht zu lang gewachsen ist, so etwas wie Kopffreiheit.

(b) Nutzen. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wolle man die Vorzüge des größeren umbauten Raumes aufzählen. Der im Umgang mit den Zweisitzern geübte und bescheiden gewordene Urlaubsreisende nebst

Begleitung kann sich kaum vorstellen, welche Möglichkeiten sich bei einem Viersitzer auf-tun. Ich möchte hier gar nicht von kleineren Kindern oder größeren Hunden reden. Auch das Thema: wasserdichter Koffer entfällt, weil so etwas einfach nicht notwendig ist. Was Mann oder Frau oder beide mitnehmen wollen, passt einfach rein. Basta! (Nicht als Zitat eines zeitgenössischen deutschen Politikers gemeint.) Ich weiß, wovon ich rede. Unser erster Moggi war ein Viersitzer. Als wir dann auf einen Achter wechselten, merkten wir schnell, was wir danach nicht mehr hatten. Ich erinnere mich noch gut an eine herrliche Campingreise durch England und Schottland, die Archie (Schäfer

mit seiner Tochter im Viersitzer und wir mit unserem Achter bestritten. Während wir vorher unsere sehr spezielle Campingausrüstung (Zelt, Luftmatrizen, Schlafsäcke, Kühlbox, Klapp-tisch, Hocker, Kocher, Koch- und Essgeschirr, Menage, Kleidung,...) in Holland testen mußten, konnte Archie sich, der natürlich auch seine Ausrüstung mitschleppte, in Salisbury und Malvern mit Ersatzteilen bis hin zu einer Frontscheibe großzügig eindecken. Natürlich ohne die Gepäckbrücke strapazieren zu müssen. Soviel zum Nutzen. **(c) Fahrverhalten.** Im Hinblick auf diesen Aspekt hat man es bei einem Viersitzer mit zwei Autos zu tun, falls die Möglichkeit der

...Morgan, durch und durch solide gebaut.

vier Passagiere überhaupt genutzt wird. Beladen mit ein oder zwei Personen verhält sich der Viersitzer wie ein Vierer-zweisitzer. Das ist auch beim sportlichen Einsatz zu beobachten. Hier schlagen sich die Viersitzer genauso wacker wie die Zweisitzer. Niemand sollte jedoch den Fehler machen, dieses Fahrverhalten auf einen mit vier Personen bestückten Viersitzer zu übertragen. An der ersten Kurve wäre die Tour zuende, weil entweder ein Passagier, der nicht angeschnallt ist, verloren geht oder aber dem Piloten die Kontrolle über das Auto. Voll besetzt verhält sich der Wagen eben nicht mehr neutral, sondern er wird ausgesprochen hecklastig. Diese Eigenschaft sollte einem stets



Ein echter Sportwagen mit hohem Nutzungswert und charmanter Karosserie.

bewusst sein. Aber wer sich noch an das Kurvenverhalten aus seliger Käferzeit erinnert, weiß, dass sich auch damit leben lässt. In Malvern hat man wohl wenig Vertrauen in die Besonnenheit der Viersitzer-Fahrer. Sonst gäbe es ja den Traumwagen vieler Viersitzer-Eigner ab Werk: den Viersitzer-Achter.

(d) Fahrindrücke Den Fondpassagieren in einem Viersitzer eröffnen sich völlig neue und ungewohnte Erlebnishorizonte. Bei geschlossenem Verdeck hocken sie ziemlich eingedost unmittelbar über der Hinterachse, so dass auch sie niemals über den Zustand des Straßenbelags im Unklaren gelassen werden. Morgan sei Dank gibt es bei den neueren Viersitzern das dritte Seitenfenster und bei den ganz neuen die vergrößerten

Steckfenster. Vor dieser Zeit erlebten die hinteren Mitfahrer eine Reise in eine dunkle, unbekannte Zukunft. Sicht zur Seite gab es nicht. Nach vorne geblickt, sah man nur auf die Hinterköpfe der vorderen Mitfahrer, nicht aber die Straße, denn man saß zu hoch. Und verbale Kommunikation erstarb nach einiger Zeit, weil die Stimmen, die bei höherer Reisegeschwin-

digkeit gegen einen enormen Geräuschpegel ankämpfen mussten, rau und schwach wurden. Ganz anders beim Offenfahren, wobei die montierten Steckfenster für die Fondpassagiere eine außerordentlich wohlthuende, weil windabweisende Wirkung haben. Die Rundumsicht ist wegen der hohen Sitzposition traumhaft. Über die Köpfe der vorne Sit-

zenden und über die Windschutzscheibe hinweg geht der Blick verträumt in unendliche Weiten. Aber nur solange, wie das Auto steht. Nimmt der Moggi Fahrt auf- und das kann auch ein Viersitzer recht zügig-wird es einem schnell klar, was es bedeutet, dass der Luftwiderstand im Quadrat zur Geschwindigkeit zunimmt. Es gibt nur eine Lösung außerhalb geschlossener Ortschaften: winddichte Kleidung, Fliegerkappe



Vier sinnvolle Möglichkeiten der Verwandlung.



Ein anderes Auto mit der Vielfalt sucht man vergebens.



Reizvoll der Vergleich mit dem „alten“ Viersitzer.





Auf Rosamunde Pilchers Spuren....

und Motorradbrille. Ohne Wenn und Aber! Auch hier fällt mir ein Erlebnis ein. Auf der Rückfahrt von einem kulinarischen Wochenende, das 1975 „Viktor von“ organisiert hatte, mussten wir in unserem Viersitzer zwei Havaristen von Brüssel bis ins Ruhrgebiet transportieren. Wir fuhren offen mit Reisetempo etwa 120 km/h. Natürlich überlebten beide diese Reise. Aber sie

waren anschließend auffallend schweigsam, nicht zuletzt, weil sie die ganze Strecke über ihren Mund wegen der in Luft vorhandenen, zahl- und artenreichen Insekten fest geschlossen halten mussten. Will man zu viert reisen und untereinander Kommunikation in angenehmer Lautstärke pflegen, sollten zumindest die Fondpassagiere über Kopfhörer und Mikrofone nachdenken. Und

wenn das alles in einer alten Fliegerkappe integriert ist, wirkt das sogar sehr stilvoll. Bitte, es ist nur ein Vorschlag. Manchmal kann ja auch das Gold des Schweigens willkommen sein. Ich möchte zusammenfassen. Der Viersitzer besticht durch sein ungewöhnliches Aussehen, seine für einen Sportwagen enorme Nutzungsvielfalt und seine Seltenheit. Für jemanden, der das

Raumangebot, seien es die zusätzlichen Sitze oder nur die Ladekapazität wünscht oder braucht, gibt es im Sportwagensegment keine Alternative.

Text: Dieter Kaiser
Fotos: H.J. Ihde
I.W. Weese

Weniger empfehlenswert



Diese Reisegruppe hält am Nachmittag des zweiten Tages auf ihrer dreitägigen Reise von Köln nach Münster Ausschau nach einer Herberge. Die modische Kleidung unterstreicht zwar das jugendliche Aussehen ihrer Träger/-innen äußerst vorteilhaft, hindert aber gleichzeitig deutlich am zügigen Fortkommen.

Sehr empfehlenswert



Familie F. aus Wuppertal-Katernberg ist mit ihrer zweckmäßigen Bekleidung auf alle Überraschungen unseres kontinentalen Wetters bestens vorbereitet.

EINE GELUNGENE PROMOTION

IST WIE EIN GELUNGENES AUTO

Lenkung nach dem bewährten Hoesrich und von Kuczowski Prinzip, reagiert besonders direkt und flexibel auf individuelle Kundenwünsche.

Handling, ausgewogene Konzepte und helle Köpfe sorgen für ein hervorragendes Gesamthandling: leicht zu dirigieren, kein über- oder untersteuern.

Antrieb, 42 Mitarbeiter mit ordentlichem Anzug sorgen für mächtigen Vortrieb und lassen Sie die Konkurrenz spielend überholen.



Handwritten signature

Motormanagement, ein IWAN Spezial Aggregat sorgt für geringen Verbrauch, trotz absoluter Spitzenleistung. Der Durchschnittshonorarverbrauch liegt trotz Fabelleistung weit unter Durchschnitt.

Hinguck-Effekt liegt bei nahezu 99%. Damit haben auch die größten Streuer keine Verluste.

Emission, hervorragendes Management sorgt für 100% Output und 0% Schadstoffausstoß.

Eine gute Promotion entsteht wie ein gutes Auto: beiden liegt ein schlüssiges Konzept zugrunde. Competition Partner entwickelt effiziente, individuelle Promotion-Konzepte, die in die GesamtMarketing-Strategie eingebettet sind. Jede Maßnahme orientiert sich auch an der klassischen Kommunikation und trägt damit dazu bei, dass integrierte Kommunikation entsteht, die Ihrer Marke neue Impulse gibt und hilft, den Markenkern noch stärker zu fokussieren. Ganz abgesehen davon, dass jede Maßnahme sofort messbare Erfolge generiert. Aber, und auch da unterscheiden sich ein Morgan und Competition Partner nicht: alle Theorie ist grau und die echte Faszination kann man nur live erfahren.

COMPETITION PARTNER PROMOTION

CRONSTETTENSTRASSE 66 · D-60322 FRANKFURT AM MAIN
TELEFON (069) 91 70 05 - 0 · FAX (069) 91 70 05 - 55



Der vierrädrige Viersitzer, einige Zahlen und Daten.



Der aktuelle Viersitzer

Bereits ein Jahr nach Verkaufsbeginn des 4-4 Two-Seaters wurde 1937 der 4-4 Four-Seater angeboten. So begann parallel zu den Dreirad Viersitzern, die es als F-Modell mit Ford-Reihenvierzylindermotor und als V-twin mit J.A.P.- und später mit Matchless-Motoren gab, eine neue Tradition von Morgans mit vier Rädern und vier Sitzen. Von den Flachnasen-Modellen der Serie Eins: 4-4 (1936-39) und 4/4 (1946-1950) wurden 239 Viersitzer bei einer Gesamtproduktion von 1.323 Autos in Malvern gebaut, wobei nach dem Krieg der Viersitzer erst ab 1948 wieder erhältlich war. Am Rande bemerkt, diese Zahlen stammen von K. Hill. Worrall/Turner beziffern die Gesamtprodukti-

on mit 1.315 Autos. Die Flachnasen Plus 4-Modelle wurden von 1950 bis 1953 hergestellt. Von den insgesamt 607 (lt. K. Hill) fertiggestellten Autos gab es 141 Viersitzer und ein 2+2-Sitzer Coupe, welches jedoch nicht in Malvern gebaut wurde. Den Viersitzern zugerechnet werden sollte auch ein four-Seater-Saloon, der 1952 ebenfalls nicht bei Morgan gebaut wurde. Bei den Plus 4 Rundnasen mit TR-Maschinen konnte ich keine Zahlen für die Viersitzer-Produktion finden. Aber auch hier hat es einige bemerkenswerte Viersitzer gegeben. Ab 1954 wurden zwei Jahre lang 51 Viersitzer Coupés gebaut. Den Namen dieser Autos sollte man sich langsam auf der Zunge zergehen lassen: Morgan Plus 4 Four-Seater

Drop Head Coupé.

Eine weitere Besonderheit war der 1966 für Eric White, einen Morgan-„Agenten“, in Malvern gebaute Plus 4 Four-Seater Super Sports, der mit dem von Chris Lawrence getunten Triumph TR-Motor ausgerüstet war. Der letzte viersitzige Plus 4 mit TR-Maschine wurde 1968 gebaut.

Von den 4/4 Serie 2, gebaut von 1955 bis 1960, gab es keine Viersitzer. Ebenso von der Serie 3, die von 1960 bis 1961 in Produktion war, der Serie 4 von

1961 bis 1962 sowie der Serie 5 von 1962 bis 1968. Erst mit dem 4/4 1600 waren ab 1968 wieder Viersitzer im Programm. Ab Januar 1969 bis November 1970 gab es einen 4/4 1600 Competition Four-Seater, der die Ford-Maschine aus dem Cortina GT besaß. Ab Mai 1971 besaßen alle 4/4 1600 diesen „Kent“-Motor. Die 4/4-Modelle, und damit auch die Viersitzer, bekamen 1982 einen Ford-CVH-Motor (Compound Valve angle Hemispherical combustion chamber), und ab 1981 wurde

ein Fiat-Mirafiori-Triebwerk parallel zur „Kent“-Maschine angeboten. Ab 1991 kam das Ford-CVH-„EFI“-Aggregat (Electronic Fuel Injektion), auch als XR2i bekannt, zum Einsatz. Der Fiat-Motor lief 1984 aus. Ein neuer Viersitzer erblickte 1984 als Plus 4 die Welt, zunächst mit einem 2 Liter-Fiat Motor und ab 1988 mit einem Rover M 16-Motor ausgestattet. Bis 1991/92 hatte dieser Plus 4 das Chassis des 4/4, danach das Chassis des Plus 8. An dieser Stelle ein weiterer Hinweis: Erst mit diesem Chassis ergibt sich die technisch simple Möglichkeit, einen Plus 4 Viersitzer mit dem Achter-Motor zu versehen und damit einen Plus 8 Viersitzer mit vertretbarem Aufwand zu bauen. Der Plus 4 wurde ab 1999 nicht mehr produziert und

in 2000 durch einen 4/4 mit überarbeiteter Karosserie, eigenem 4/4 Chassis und einem 1.798 ccm DOHC-Motor (Double Over Head Camshaft) von Rover ersetzt. So beschränkt sich die erwähnte „simple“ Umbaumöglichkeit zu einem Plus 8 Viersitzer auf die Plus 4-Viersitzer von 1991/92 bis 1998. Der einzige je in Malvern produzierte Plus 8 Viersitzer wurde 1972 an Eric White (s.o.) ausgeliefert. Alle anderen Plus 8 Viersitzer sind individuelle Umbauten. Doch dazu mehr an anderer Stelle.

Quellen: J. Worrall / L. Turner, Das Original, Morgan.K. Hill, The Four-Wheeled Morgan, Volume 1 und 2.

Text: Dieter Kaiser
Fotos: H.J. Ihde; K.H. Hornberg

Aus einem Verkaufsprospekt der achtziger Jahre. man beachte die deutschen Lemmertz-Felgen, die ursprünglich für VW-Käfer oder VW-Buggies gedacht waren.



Die Saloon-Karosserie während der Restaurierung.



Das viersitzige Drop Head Coupé, genannt „Snohmog“.



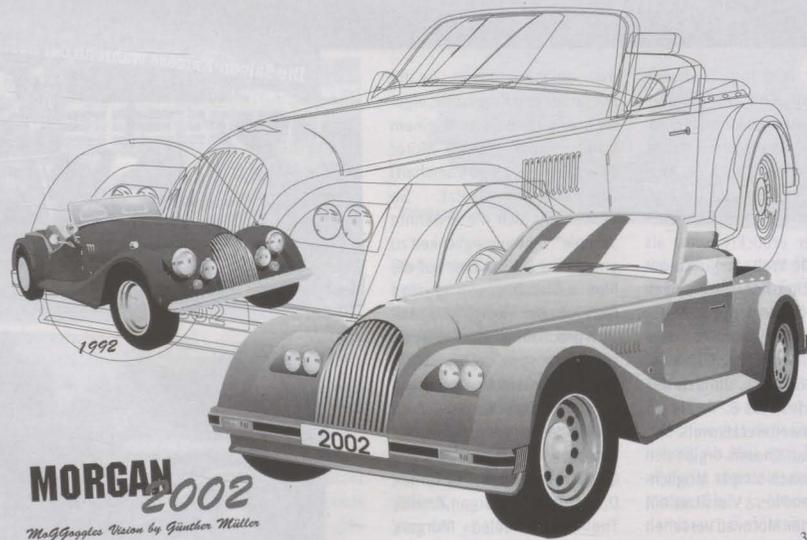
Ein F-Type Viersitzer-Dreirad

SCHWERPUNKT-THEMA

Fata Morgana
Morgan-Fahren im nächsten
Jahrhundert

Es steht der MoGGoggles-Redaktion nicht zu, für die Morgan Motor Company die Schularbeiten zum unternehmerischen Überleben im nächsten Jahrhundert zu machen. Der nachfolgende Ausflug ins Jahr 2002 ergibt sich aus der nach wie vor zur obersten Morgan-Geschäftsmaxime erhobenen Selbstbeschränkung auf jährlich etwa 450 Einheiten und der hieraus resultierenden langen Lieferzeit. Da sich auch die Morgan Factory nicht im luftleeren Raum bewegt, bedarf es keiner hellseherischen Fähigkeiten, um bei dieser Zukunftspiegelung eine ziemlich hohe Treffsicherheit zu erzielen.

Der Blick in die Zukunft dürfte sowohl für Morgan-Einsteiger mit noch recht jungem Bestelldatum als auch für alle Besitzer älterer Moggies interessant sein. Die erste Gruppe bekommt durch die Denkanstöße möglicherweise eine wertvolle Entscheidungshilfe, ob sich das Warten überhaupt lohnt. Die andere, ob der "alte" nach entsprechender Restaurierung nicht der bessere (weil zum Oldtimer gereifte) Morgan ist. Garantien für zukünftige Entwicklungen kann natürlich niemand übernehmen. Vielleicht gilt diese Perspektive auch nur für Deutschland, zwar der größte Morgan-Exportmarkt, doch eben nur ein Segment. Dann kann sich alles letzten Endes doch nur als das erweisen, was die Überschrift signalisiert: eine Fata Morgana.



MORGAN 2002

MoGGoggles Vision by Günther Müller

35

VISION UND WIRKLICHKEIT

Im Februar 1992 erschien in der von Peter Ohrt herausgegebenen Morgan-Zeitschrift „MoGGoggles“ ein Beitrag, der sich aus damaliger Sicht mit der zukünftigen Entwicklung der Morgan-Autos beschäftigte. Heute, fast 10 Jahre später, haben Charles Morgan und Chris Lawrence die Visionen von einst in der Gestalt des Aero 8 Wirklichkeit werden lassen. So sind wir jetzt in der Lage, Vergleiche anzustellen. Eine Überlegung aus dem genannten Beitrag soll hier noch einmal, jetzt aber bezogen auf unsere Gegenwart, aufgegriffen werden. Lohnt sich das Warten auf weitere Morgan-Modelle? Auf einen +6 z.B. mit veränderten technischen Spezifikationen und den heutigen Sicherheitsbestimmungen angepasstem Design? Oder entscheidet man sich lieber für einen fabrikneuen oder gebrauchten „alten“ Morgan, der auf jeden Fall das Reifezeugnis zum klassischen Oldtimer besitzt. Wir wünschen spannende Unterhaltung!

Derzeit nehmen die deutschen Morgan-Vertretungen keine verbindlichen Bestellungen für Morgans mehr an. Bei zehn bis elf Jahren Lieferzeit gäbe es auch juristische Probleme mit dem deutschen Vertragsrecht. Nord-Importeur Flaving bietet deshalb die Aufnahme auf eine Warteliste an, macht Hoffnung daraufhin den Wagen nach etwa sieben Jahren zu bekommen - wenn genügend viele mit einem besseren Listenplatz vorher abspringen. Daß dies in

Zukunft mehr Kunden sein könnten, als die verwöhnten Morgan-Verkäufer sich träumen lassen, liegt an sich abzeichnenden Einflußgrößen, auf die es seitens der Morgan Motor Company möglicherweise keine Antworten mehr gibt.

Schließlich gehen wir einer Zukunft entgegen, in der dem Fetisch Auto durch gesellschaftlich immer dominanter Gruppen keine Toleranz mehr entgegengebracht

wird. Der Morgan könnte hiervon besonders betroffen sein. Die Kampagne der aktiven Minderheiten gegen die Nutzung des Autos als individuelles Fortbewegungsmittel will künftig jegliche emotionale Bindung zwischen Fahrer und Fahrzeug unterbinden und genau hiervon lebt der Morgan.

MoGGoggles stellt die Zukunftsfragen

Insgesamt dürfte die Zukunft des Morgan im nächsten Jahrhundert bestimmt werden von:

1. Sicherheitsvorschriften
2. Verbrauchsminderung
3. Zulieferungssituation
4. Konzeptionsbewußtsein

Die Einflüsse im einzelnen:

1. Sicherheitsvorschriften

In den letzten 20 Jahren wurde der Morgan durch gesetzliche Vorschriften in immer stärkerem Maße in seinem Charakter beeinflusst. Zunächst waren es die angeblich unfallträchtigen Toggle Switches, dann wurde das ursprüngliche Holzarmaturenbrett wegen Splittergefahr geopfert, das Lenkrad mit Lederkranz und PU-Schaum-Pralltopf versehen sowie das Hebelkastenschloß durch eine Plastikabdeckung mit PU-Schaum-Griff entschärft. Schon sehr früh mußte der auf der Armaturenbrettabdeckung befestigte Rückspiegel einer an der Windschutzscheibe angeklebten Kunststoffausführung weichen, die beim Unfall abspringt. Wegen zu geringem Kantenschutz folgte der Austausch der freistehenden Chromstößstangen mitsamt typgerechten, doch überstehenden Stößstangenhörnern gegen die Allerwelts-Alupreßstößstangen.

Letzter großer Einschnitt dann beim Modell 1992: Erheblich veränderte Hecksilhouette durch Austausch der beiden typischen Tankstutzen gegen einen von schmuckloser Tankklappe verdeckten Bleifrei-Tankverschluß sowie nur noch ein dünnes Auspuffrohr als gemeinsamer Auslaß für die beiden Katalysatoren. Wohl kaum auf deutsche Gesetze beziehen sich die unproportional nach oben gerückten Rück- und Bremsleuchten, ebenso wie die primitiven seitlichen Blinklichter.

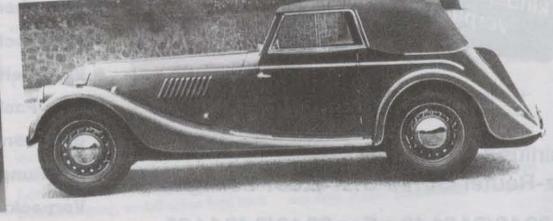
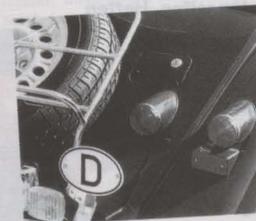
Den nächsten wesentlichen Eingriff wird der geplante EG Crash-Test bringen, an dem die Brüsseler Administration gerade "bastelt". Diesem Test dürfte die relativ schwach verankerte, flache, fast senkrecht aufragende Windschutzscheibe kaum gewachsen sein. Der für diesen Test ebenfalls diskutierte Schrägaufprall

würde konstruktive Änderungen erfordern. Airbag für Fahrer und Beifahrer werden obligatorisch sein, ebenso wie Nackenstützen. Die in den jetzigen Türen kaum wirksam zu plazierenden Querverstrebungen nebst Seiten-Airbag werden möglicherweise zu der beim Morgan schon früh verwirklichten Karosserieform des Drophead-Coups mit hohen Türen und versenkbaren Drehscheiben führen. Inwiefern der Eschenholzrahmen ohne weitere Stahlrohrverstärkungen die Testvorschriften erfüllt, bleibt abzuwarten. Auf jeden Fall dürften der heute bereits für die USA vorgeschriebene seitliche Prallschutz und das Under Scuttle Bar auch in Europa bald zur Standardausführung zählen. Verstrebungen sind jedoch allesamt problematisch, da der Morgan, seiner Verwindungsfreiheit beraubt, zu Rahmenbrüchen neigt.

Bild links: Airbags für Fahrer und Beifahrer werden obligatorisch, Seitenairbags optional.

Bild unten links: Wenig Fingerspitzengefühl für Designänderungen am Heck.

Bild unten: Morgan Drophead-Coupé - die klassische Karosserieform könnte ein gelungener Kompromiß für das nächste Jahrhundert sein.



36



2. Verbrauchsminimierung

Die EG plant, schon bald ein Verbrauchslimit für Neufahrzeuge einzuführen. Maßgeblich soll das Fahrzeuggewicht sein. Für den Morgan gilt bei einem Gewicht bis zu 1.100 kg zunächst ein Verbrauch von 8,6 l/100 km, der bis zum Jahre 2005 auf 5,1 l absinken soll. Wer die Werte überschreitet, soll mit deftigen "Strafabgaben" belegt werden. Fest steht, daß der alte Rover 8-Zylinder des +8 die Werte nicht bringen kann. Will Morgan das +8-Modell ins nächste Jahrhundert hinüberretten, wird man sich nach einem sparsamen Magemixmotor umsehen müssen. Wahrscheinlicher ist jedoch ein Sechszylinder (als Morgan +6?) oder nur noch der +4 mit genügsamem Vierzylinder, die es in der dann vollends japanisierten ehemals britischen Automobilindustrie im Jahre 2002 sicherlich zur Genüge geben wird. Sparsame Zweitakter moderner Konzeption oder gar Hybridmotoren in Diesel/Elektro-Kombination erscheinen unwahrscheinlich, da dies vollends einer Vergewaltigung der Morgan-Tradition gleichkäme.

Der hohe cw-Wert von 0,67 ist natürlich nicht dazu angetan, die Bemü-

hungen um Verbrauchsrosselung zu unterstützen. Mögliche Ansätze für verbrauchsmindernde Designänderungen ergeben sich beim Austausch der steilstehenden, flachen Windschutzscheibe gegen eine gebogene Panoramasscheibe sowie

durch den Einsatz windschnittiger Außenpiegel. Einschneidend, jedoch bereits einmal beim +4-Coupé praktiziert, wäre die Integration der Scheinwerfer nach außen in die Kotflügel. Bei den auch für Morgan im Jahre 2002 sicherlich nur noch



Bild oben: Der MGB kehrt mit integrierten Bug- und Heckschürzen aus Kunststoff statt klassischen Stoßstangen zurück - Vorbild für Morgan im nächsten Jahrhundert.

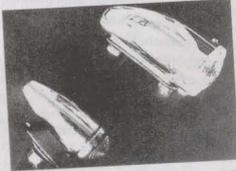


Bild links: Wegfall der Positionsleuchten oder Rückkehr zur kleinen Version mit geringerem Luftwiderstand?

Bosinius VERPACKUNG

kinderleicht verpacken!



Bosinius + Co. GmbH
Fritz-Reuter-Str. 29-31 • 42657 Solingen

Tel. 02 12/24 81 40 • Fax 02 12/2 48 14 25

Ihr Partner für zeitgemäße Verpackung

- Packpapiere, Folien und Wellpappe
- Kartonagen aus Voll- und Wellpappe
- Buch-, Ordner, Kalenderverpackungen
- Briefumschläge und
- Versandtaschen
- Klebebänder und Geräte
- Kordel, Seile und Gummiringe
- Füll- und Polstermaterial
- Stretchen, Umreifen, Heften
- Packtisch-Systeme
- Verarbeitungsgeräte
- tesa-Fachgroßhändler und -berater
- Beratung für Verpackungslösungen



preiswert verpacken!

4. Konzeptionsbewußtsein

verfügbaren sehr kleinen Ellipsoid-Scheinwerfern jedoch nicht unwahrscheinlich, da die starke Wirbel erzeugenden aufgesetzten Scheinwerfertöpfe ohnehin viel zu voluminös wären. Fürchterliches schwant, wenn ein cw-Fetischist den Positionsleuchten auf den Kotflügeln ihren zweifelsohne spürbaren Beitrag zum Spritkonsum ankreiden würde.

Bei den Stoßstangen wäre eine Lösung wie beim nun wiederbelebten MGB mit windschlupfriger Front- und Heckschürze denkbar. Heute beim Morgan noch nicht vorstellbar, offensichtlich jedoch durchaus britischem Geschmack entsprechend - verbrauchsmindernde Effekte wären hiermit auf jeden Fall verbunden. Die ebenfalls "spritfressenden" Wirbel des nicht abgedeckten Reserverades könnte Morgan durch Übergang zum Faltrad und eine bei früheren Modellen bereits geschehene Kofferraumklappe oder Radabdeckung beseitigen.

Charaktereinfluß Nr. 1: Knallharter Sofy

Der Morgan war mit seiner breitharten Art in einzigartiger Weise auf "harte Männer" zugeschnitten. "Mit Herzinfarkt für Genießer" beschrieb ein Autotester treffend das Fahrgefühl. "Morgasmus" wurde zur Lebensphilosophie eines erlauchten Kreises von in Deutschland etwa 1.300 Männern und einigen Frauen, die auf diese Weise emanzipatorische Härte erfahren. Dies ist ein einzigartiges Profil, das mit einer bei keinem anderen Auto erreichten Fahrer-Produktbindung gekoppelt ist.

Mit dem Modell '92 kam die charakterliche Wende, die dieses Profil aufs Spiel setzt. Kennung der Blattfedern in Richtung weich, rundherum sanft ausgelegte Gasdruckdämpfer. Der Morgan vermittelt nun ein Fahrgefühl wie bei einem Golf, in schnell gefahrenen Kurven allerdings subjektiv schwammiger. Möglicherweise eine beabsichtigte Öffnung hin zu einer erweiterten Zielgruppe, was angesichts der Lieferzeiten allerdings keinen Sinn machen würde.

Charaktereinfluß Nr. 2: Gedrosselter Achtzylinder

Signifikant vor allen Dingen für Deutschland als Land des Morgan Plus 8: leichtes Auto mit starkem Motor und unerreichter Fahrdynamik. Aus günstigem Leistungsgewicht resultiert eine enorme Beschleunigung, so daß schon bald nach

Erscheinen des 8ers im Jahre 1968 der Begriff vom Porschekiller am Stammtisch die Runde machte.

Inzwischen haben selbst die Mittelklassewagen stark nachgezogen und verlangen für deutliche Absetzbewegungen schon einen beherzten Gasfuß hoch bis über die 6.000-U/min-Grenze. Also der ungünstigste Augenblick für die nunmehr durchgeführte Kastration der Drehzahl im 1. bis 4. Gang auf 5.200 U/min bzw. im 5. Gang auf 4.200 Umdrehungen. Kein volles Ausdrehen beim Beschleunigen mehr und Stopp der Höchstgeschwindigkeit bei 190 km/h. Dies nur, weil Morgan (aus Bequemlichkeit?) von der Rover Group unverändert den Motor aus dem Range Rover übernimmt, der hier natürlich über 2 Tonnen zu bewegen und deshalb sein bestes Drehmoment im unteren Bereich angesiedelt hat.

Für UK ist dieser Aspekt möglicherweise zu vernachlässigen, doch im starken deutschen Markt dürfte dies als Schwäche ausgelegt werden. Hersteller wie TVR und Ginetta passen den Rover 8-Zylinder in ihren Fahrzeugen auf jeden Fall den eigenen Gegebenheiten an und bieten schon ab Werk bis zu 240 PS. Im Jahre 2002 mit dem dann europaweit geltenden absoluten Tempolimit wahrscheinlich kein wesentlicher Aspekt mehr.

Charaktereinfluß Nr. 3: Einsatz stilloser Massenteile

Übernahme simpler, nicht stilgerechter Großserienteile sowie gravierende Eingriffe in die Hecksilhouette. Wenn diese wesentlichen Veränderungen des Charakters anhalten, läuft der Morgan zumindest Gefahr, den Anspruch eine Replika seiner selbst zu sein, nicht mehr halten zu können. Denn Replika im klassischen Sinne eifert klassischem Vorbild nach, und von dem entfernt sich Morgan derzeit immer mehr. Nur der bisher einzigartige Charakter bewahrte den Morgan davor, mit den Roadstern moderner Konzeption verglichen zu werden. Eine altertümliche Karosserie allein dürfte im Hinblick auf das Jahr 2002 nicht genügen, den Preisunterschied zu modernen Roadstern klassischen Vorbilds wettzumachen.

Bei gleichem Preissteigerungstempo wie bisher dürfte der Plus 8 dann etwa DM 160.000,- (bzw. entsprechende Summe in Ecu) kosten, bis zu 80.000,- DM teurer als die in den nächsten Jahren aus dem Boden schießenden Kompakt-



roadster und Spider von Porsche, BMW, VW, Audi, Alfa Romeo und den ohnehin in dieser Marktnische besonders geübten Japanern. Diese zeigen derzeit schon mehr traditionelle Stilelemente aus Holz und Chrom in ihren Cockpits als der Morgan heute. Daß kontinentale Morgan-Fahrer das Werkdesign schon lange nicht mehr befriedigen kann, zeigt sich, wenn einmal 50 Morgans zusammentreffen. Keiner gleicht dem anderen, der Werksausführung kaum noch einer.



Rückbesinnung auf alte Spider-Traditionen wie der Audi-Prototyp führt mit dem Konzept konsequenter "Sportlichkeit" zu deutlichen Überschneidungen mit dem Morgan-Charakter.

Charles Morgan steht Rede und Antwort

Die MoGGoggles-Redaktion erkrankte in einem Frage-und-Antwort-Spiel beim Morgan Produktionschef Charles Morgan, wie der Hersteller selbst die Zukunft des Morgan im nächsten Jahrhundert sieht. Das Ergebnis ist, gemessen an der bisherigen Grundhaltung des Seniorchefs Peter Morgan "es ändert sich nichts, weil nichts zu verbessern ist", geradezu sensationell zu nennen. Es ist zu vermuten, daß die Pendeluhr in Malvern Link nun doch wieder in Gang gesetzt wird. Denn gedanklich scheint für Charles Morgan die Zeit nicht länger stehen zu bleiben. Hier die Fragen und Antworten:

FRAGE 1:

Wenn man von etwa 10 Jahren Lieferzeit für ein Morgan-Neufahrzeug ausgeht, bekommt der Kunde sein Fahrzeug im Jahre 2002. Wie wird der Morgan 2002 aussehen und wie wird er ausgerüstet sein?

ANTWORT CHARLES MORGAN:

Modell

- Morgan +8
- Morgan +6
- Morgan +4
- Morgan +2 (Zweitakter)
- Morgan Viersitzer
- Kompakt Roadster (wie AH Frog-Eye, Midget)

Motor/Antrieb/Fahrwerk

- Rover 8-Zylinder, 32 Ventile
- Rover 8-Zylinder, 16 Ventile
- Elektromotor
- Hybrid-Motor (Elektro/Diesel)
- Rover 6-Zylinder
- Rover 4-Zylinder
- Automatisches Getriebe
- Einzelradaufhängung vorne
- Morgan Einzelradaufhängung
- Einzelradaufhängung hinten



- Starrachse
- Blattfedern
- Schubstrebe hinten
- Schräglenker-Hinterachse
- Panhardstab
- Schraubenfedern hinten
- McPherson-Federbeine
- Scheibenbremsen (innen-belüftet) vorne
- Scheibenbremsen hinten
- Anti-Blockier-System
- Beleuchtung/Instrumente**
- LC-Display
- (für Verkehrs-Info-System)
- LCD-Instrumente
- Ellipsoid-Scheinwerfer
- Positionsluchten auf Kotflügeln
- Im Kotflügel eingebaute Scheinwerfer
- Versenkte Rück- + Bremslichter
- Karosserie**
- Integrierte Rammstoßstange vorne und hinten (wie wiederbelebter MGB)
- Notfaltrad (statt Reservierad in Mulde)
- Kofferraum
- Prallschutz in Türen
- Seitlicher Prallschutz (unter vorderen Kotflügeln und Trittbrettern)
- Fahrer-Airbag
- Beifahrer-Airbag
- Armaturenbrett aus Holz
- Instrumente mit Chromeinfassung
- Seitliche Steckscheiben
- Gebogene Frontscheibe
- Kunststoff-Sicherheitstank
- Kunststoff-Außenspiegel
- Sicherheitslenkrad (wie AUDI procon-ten)
- Symbolerklärung:
- in any case auf jeden Fall
- possibly möglicherweise
- unlikely unwahrscheinlich
- certainly not auf keinen Fall

FRAGE 2:

Wie wird sich der Preis eines Morgan bis 2002 entwickeln?

ANTWORT CHARLES MORGAN:

- Im Vergleich zu den letzten 10 Jahren wird die Preissteigerung
 - ...abnehmen
 - ...gleich bleiben
 - ...zunehmen

FRAGE 3:

Wie werden bis zum Jahr 2002 die allgemeinen technischen Veränderungen sein?

ANTWORT CHARLES MORGAN:

- Im Vergleich zu den letzten 10 Jahren werden die Änderungen...
 - ...zurückgehen
 - ...gleich bleiben
 - ...zunehmen

FRAGE 4:

Bisher war der Morgan ein Auto für harte Männer. Mit der seit Modelljahr 1992 überarbeiteten Blattfeder und den neuen Teleskop-Gasdruckdämpfern wurde dem Auto die Härte genommen; Vergleiche mit dem Fahrgefühl eines VW Golf drängen sich auf.

Was wird mit der deutlich geänderten Fahrcharakteristik des Autos beabsichtigt?

ANTWORT CHARLES MORGAN:

Sinn und Zweck ist es, die Straßelage zu verbessern und den Fahrkomfort zu erhöhen. Die Räder halten nun auch auf unebener Oberfläche Kontakt mit der Straße. Dadurch kann das Auto auf schlechter Oberfläche schneller gefahren werden.

FRAGE 5:

Im Verhältnis zu anderen Automobilfabriken stellt die Morgan Factory relativ wenig Teile ihrer Autos selbst her. Hieraus ergibt sich eine große Abhängigkeit von Zulieferern. In den letzten Modelljahren wurden immer mehr periodische Teile gegen Großserienteile aus der Limousinenherstellung ausgetauscht.

Sind die traditionellen Teile nicht mehr verfügbar, oder scheidert die Anfertigung speziell für Morgan an den zu hohen Kosten aufgrund zu kleiner Produktionszahlen? Haben Sie keine Bedenken, daß bei vermehrter Verwendung von nicht mehr stilechten Großserienteilen der tra-

ditionelle Charakter des Morgan leiden wird?

ANTWORT CHARLES MORGAN:

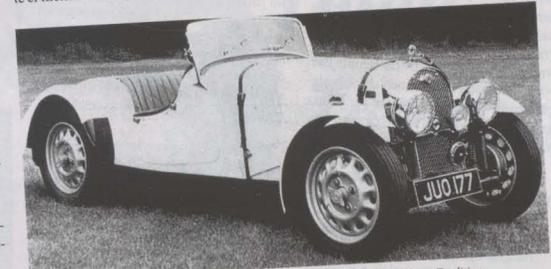
Im Vergleich zu den meisten Autoherstellern fertigt die Morgan Factory mehr selbst fürs Auto, wie z.B. Kühler, Benzintank, Pedal-Einheit, Kabelbaum, Radnaben, Bremscheiben und -trommeln.

Vorderradaufhängung, die gesamte Karosserie, Polster, Verdeck usw. Im allgemeinen wird die Verwendung von Plastik vermieden. Entscheidend bei der Auswahl ist die Qualität der Teile. Einige Veränderungen, so die des Tankdeckels, sind uns durch die Gesetzgebung auferlegt worden.

Die Zukunftsanalyse

Setzt man die einzelnen Antworten wie ein Mosaik zusammen, so ergibt sich ein ziemlich klares Bild, was die Morganeers erwarten: Interessant ist zunächst einmal, daß Charles Morgan ganz offensichtlich den Rahmen möglicher Veränderungen äußerst weit steckt. So markiert er nicht ein einziges Mal "certainly not"

Experiment der Japaner mit aufgeladenen High Tech-Zweitakttern. Hier liegt möglicherweise der Ansatz für einen Morgan +2, bei dem sich die Klammer zum Projekt eines Kompaktroadsters im Stile des AH Sprite Froscage oder des späteren MG Midget ergeben könnte. Eine Anlehnung an den Morgan "Flat Rad" der



Vorbild für den Bau eines kompakten Roadsters? Flat Rad-Morgan mit Le Mans-Tradition

(sicherlich nicht), er schließt also generell nichts aus.

Bei den Modellen geht Charles Morgan davon aus, daß es auf jeden Fall den Plus 8, den Plus 4 und weiterhin auch den Viersitzer gibt. Als Motorisierung setzt er weiterhin auf den Rover 8-Zylinder, ganz sicher mit 16 Ventilen, möglicherweise auch mit 4-Ventilkopf und somit mit insgesamt 32 Ventilen. Hingegen ist der vor einem Jahr eingeführte Rover (Honda) 4-Zylinder mit 4-Ventilkopf nicht unbedingt eine Konstante, zumal hier auch in der Vergangenheit eine starke "Fluktuation" der Motoren im Plus 4 zu verzeichnen war. Sensationell ist jedoch, daß für den Produktionschef die Erweiterung der Modellpalette auf einen Plus 6 und sogar auf einen Plus 2 im Bereich des Möglichen liegt. Beim 6-Zylinder wird zunächst an den Stammlieferanten Rover gedacht, doch sind auch andere Lösungen möglich. Registriert wird bei der Morgan Factory offenkundig auch das weit fortgeschrittene

30er Jahre würde nicht überraschen. Elektromotoren hält Charles Morgan ebenso für "unwahrscheinlich" wie einen Hybridmotor in Diesel-Elektrokombination. Allerdings scheint ein Automatikgetriebe kein Tabu zu sein.

Die meisten Zukunftsoptionen sind offenkundig beim Fahrwerk vorhanden. Hier hält Charles Morgan praktisch alles für möglich. Ablösung der Blattfedern durch Schraubenfedern, womöglich an Halbachsen als Einzelradaufhängung sowie sogar McPherson-Federbeine vorne. Jedoch ist gleichfalls denkbar, vorm die traditionelle Morgan-Aufhängung beizubehalten, ebenso hinten die jetzige Starrachse, ihr jedoch durch Zug- oder Schubstreben und kombiniert mit Panhardstab eine exakte Führung zu geben - dann allerdings ebenfalls mit Schraubenfedern. Derzeit läßt Charles Morgan im Werk einen Prototyp mit Gitterrohrrahmen und Einzelrad-Aufhängung bauen. Richtungsweisend?

Die ab Modell 1992 vorgenommene weichere Abstimmung der Blattfedern und den Einsatz von Gasdruckdämpfern begründet Charles Morgan mit besserer Straßenhaftung und höherem Komfort. Hierfür nimmt er auch ein dem VW Golf vergleichbares Fahrverhalten in Kauf. Daß der Morgan hierdurch sein Charisma als Fahrzeug für "harte Männer" verlieren könnte, sieht er nicht.

Bei den Bremsen deutet der nächste Generationswechsel auf innenbelüftete Scheibenbremsen vorne und Austausch der Trommelbremsen gegen Scheibenbremsen hinten hin. Gleichzeitig wäre die Einführung von ABS denkbar.

Wichtige Fragen ergeben sich natürlich bei der passiven Sicherheit. Dabei sieht Charles Morgan den in USA bereits standardmäßig eingebauten seitlichen Prallschutz auch für Europa. Gleiches gilt wahrscheinlich für das Under Scuttle Bar. Nicht ganz soweit scheinen die Überlegungen gediehen über Airbag für Fahrer und Beifahrer sowie Prallschutz mit Seiten-Airbag in den Türen.

Interessant auch die Aussagen zum Design außen und innen. Bei der Karosserie soll sich sowohl vom Aufbau als auch von der Form her nichts ändern. Allerdings liebäugelt man in Malvern Link "möglicherweise" mit integrierten Kunststoffschürzen an Front und Heck, wie sich nun auch der wiederauferstandene MGB mit 3,9-Liter-Rover-Motor präsentiert. Zuerst war Alfa Romeo mit dem Duetto Spider den Weg gegangen, der sich dann allerdings als Leidensweg entpuppte.

Die Steckscheiben sollen "auf jeden Fall" erhalten bleiben. Ob damit allerdings auch Spekulationen über ein Drop-head-Coupé mit Kurbelscheiben ad acta gelegt sind, bleibt abzuwarten. Eine gebogene Panorama-Frontscheibe wird als ebenso "unwahrscheinlich" angesehen wie ein Kunststoff-Sicherheitsstank oder eine Sicherheitslenkung wie etwa procon-ten beim Audi.

Auch der Übergang auf Kunststoff-Außenspiegel soll auf keinen Fall ein Thema sein. Das bei anderen Herstellern heute so beliebte Faltrad wird beim Morgan, zumindest aus heutiger Sicht, keine Chance bekommen, was allerdings auch nur in Verbindung mit einem Kofferraum anstelle des Reserverades sinnvoll wäre. Doch das Reserverad soll dort bleiben, wo es ist (abwarten und Tee trinken).

Die Positionsleuchten sollen "auf jeden Fall" weiterhin auf den vorderen Wings prangen. Bei den Hauptscheinwerfern wird der Übergang auf Ellipsoid-Scheinwerfer nicht ausgeschlossen. Hiermit verbunden wäre zwangsläufig die Frage der Integration. Die im Verhältnis zu den heutigen Scheinwerfertöpfen äußerst geringe Baugröße spricht unter Umständen für eine Platzierung seitlich in den Kotflügeln - Charles Morgan schließt dies nicht ausdrücklich aus. Als weitere, jedoch das Heck prägende Elemente sollen Brems- und Rücklichter "möglicherweise" nicht mehr aufgesetzt, sondern komplett versenkt werden.

Beim Interieur könnte sich eine Rückbesinnung auf alte Traditionen abzeichnen. Das Holzarmaturenbrett soll auf jeden Fall überleben, und über die seit einiger Zeit verbannten Chromringe an den Instrumenten will man offensichtlich auch wieder nachdenken. Ein Schritt in diese Richtung ist das ab sofort für den +8 verfügbare tief geschüsselte Speicherrad in 16 Zoll Größe mit Zentralverschluss.

Dem Trend zu digitalen Anzeigen soll nicht gefolgt werden, obgleich dies natürlich eine Frage der Verfügbarkeit sein wird. Daß in der Vergangenheit vielfach traditionelle Teile gegen Massenteile ausgetauscht worden sind und dabei Kunststoff Metall ersetzt, sieht Charles Morgan nicht. Kurz und knapp heißt es: In general plastic is avoided.

Insgesamt wird die technische Veränderung in den nächsten 10 Jahren nicht höher eingeschätzt als im gleichen Zeitraum der Vergangenheit. Dies gilt auch für die Preise, die im gleichen Maße wie in den vergangenen 10 Jahren steigen sollen. In konkreten Werten heißt dies also, wie bereits von der MoGGoggles-Redaktion vermutet, etwa 160.000,- DM für einen Morgan Plus 8 oder ein vergleichbares Modell.

In Deutschland bereits konkret am Horizont erscheinende Entwicklungen sind auf der weiter östlich gelegenen Insel noch nicht zu sehen. So können sich die Verantwortlichen in Malvern Link den LC-Monitor als Autofahrer-Informationssystem noch nicht vorstellen. Doch der wird im Jahre 2002 gesetzlich vorgeschrieben sein - wie vieles andere, was sich weder Charles Morgan noch irgendwer sonst heute träumen läßt.



Quo vadis, Charles?

Ist Morgan noch

zu retten ?

Angesichts der jüngsten Modellpolitik der Factory ist Skepsis angebracht. Hat der Aero 8 tatsächlich elektrische Fensterheber und Klima? Unfassbar! Dennoch: Man ahnt, daß hinter dem neuen Auto eine durchdachte Marketingstrategie steckt. Und ich weiß auch, welche: Die Erzeugnisse aus Malvern Link werden fürderhin kundenorientiert den Bedürfnissen der Mitglieder des Deutschen Morganclubs angepasst. Früher, als man seinen Moggie noch mit Vierganggetriebe und Brooklands fuhr, bestand der MCD - von einer Handvoll seriöser Leute einmal abgesehen - mehrheitlich aus Rowdies, Rockern, Rotweinbrüdern, Bankrotteuren, Parvenus und sonstigem radauschlagendem Abschaum. Man erinnert sich lebhaft. Das ist heute nicht mehr so. Die Seriösen sind jetzt in der Überzahl. Die Rowdies sind verheerlich, haben Blagen und treiben ihr Wesen unter Pantoffeln. Sie sind ruhiger geworden. So wie man bei Morgan den Achtzylinder-sound abgeschafft und durch seidenweiches Damengeführ ersetzt hat. Den Rockern sind endlich die fettigen Haare ausgefallen. Beim Aero 8 könnten diese dank fester Frontscheibe und fehlender Türauschnitte ohnehin nicht mehr im Fahrtwind wehen.

Die Säufer saufen schon lange nicht mehr. Sie leiden an Leber-

schwäche, die sie - leidlich erfolgreich - durch den zweifelhaften Genuß von San Pellegrino, Perrier und ähnlich faden Kreszenzen zu kurieren trachten. Auch BMW-Motoren vertragen ja nur bleifrei.

Die Bankrotteure pochen auf ihre ganz privaten Generationenverträge, die-der Gläubiger wegen-mit Kindern und Enkeln abgeschlossen wurden, und sie in den Stand versetzen, unbehelligt mit deren Autos rumzufahren. Ohne einen Generatio-

Motor Company war mit SLK, Boxter und Z3 ja auch vermeintlich mächtige Konkurrenz erwachsen. Die passende Antwort ist ein Aero 8; sieht ein bisschen aus wie ein Morgan, ist aber gar keiner, ätsch, sondern eigentlich ein Porsche oder so was, nur teurer. Die Seriösis im MCD verneigen sich dankend gen Malvern. Von denen, die sich



Tonie Toedlich's Tonfall

nenwechsel wäre wohl auch ein Aero 8 niemals möglich gewesen, mutmaßt man ingrimmig, den alten Zeiten nachgreinend. Die Parvenus schließlich mussten sich nicht groß ändern. Sie sind geblieben, was sie waren: eine verachtenswerte Minderheit mit der Fähigkeit, jedem Scheiß zu willfahren; so wie die Morganschwinde offenbar auf nachgerade alles passt. Sogar auf BSE-mäßig schielende Autos. Sic transit gloria mundi! Zugegeben: Man kann womöglich die Meinung rausposaunen, daß jenseits aller Geschmacksfragen der Aero 8 ein passabler Sportwagen sei. Der Morgan

mit Kopfschütteln abwenden müßten, schreit kaum noch einer vor Entsetzen auf. Mit Radaubrüdern läßt sich eben kein Geschäft mehr machen. Nur noch die Windschnittigen fragen nach. Nach ebensolchen Produkten. So ist das. Leider. Man hört, ganze Jahresproduktionen des Aero 8 sind verkauft. Glückwunsch, Charles! Der Name "Aero", mit Verlaub, hätte freilich besser auf ein aberwitziges Dreirad gepasst. Zweizyindrig, mit ordentlich Kasalla und einer Spitze bei 150-miles - versteht sich. Ganz offen und - bezahlbar! Damit aber, haben die Kaffeehaus-

strategen in den luftigen Höhen der Malvern Hills gefunden, läßt sich in Deutschland Geld nicht mehr verdienen. Wer weiß? Vielleicht würde ein solches Vehikel dem proletenhaften Wiederaufstieg der eingangs erwähnten Majoritäten von ehemals Vorschub leisten. Ein paar noch nicht inkontinenten Neumitglieder dieses des 60. Lebensjahres hätten dem MCD auch nicht unbedingt geschadet. Charles! Wir vermissen Deine Einsicht. Peter! Wir hoffen auf Deine Enkel. H.F.S.! Ruhe in Frieden!

Text: Rupl Wagner

Sektion Nord



◀ Eintreffen der Morgan's am Altonaer Rathaus



◀ Pause am Yachthafen in Seestermühe



Elbmarschenfahrt AM 24. JUNI 2001

Organisiert von Rosi und Heinz Dethloff und Jürgen und Gerda Lübbe. Eigentlich sollte an diesem Tage die Sonne scheinen. lt. Wetterbericht - und mindestens eine Tagestemperatur von 24 Grad C erreicht werden! Was war: Hochnebel und 10 Grad C! Treffpunkt war das Altonaer Rathaus. 19 Moggi's waren gemeldet, aber bei dem 25. wurde sogar der Parkplatz etwas klein. Die Jäcker's von der Insel Fehmarn schauten vorbei, ebenso die Grimmel's aus Kaarst, die Hintz's aus Marne u. v. m. Helmut Fricke, Präsident des Sunbeam Clubs, wollte mal nach dem Rechten schauen und entschloss sich spontan, die Ausfahrt mitzu-

machen. Nach einer kurzen Fahrerbesprechung starteten die ersten 10 Moggi's. Eine traumhafte Strecke lag vor uns: Elbchaussee - Richtung Wedel-Holm - Heist- nach Seestermühe. Ziel war der Yachthafen! Eine Fahrt durch die norddeutsche Tiefebene, vorbei an zauberhaften Häusern und friedlich grasenden Schafen. Im Hafen wollten wir mit einem kühlen Prosecco den Sommer willkommen heißen, angebrachter wäre ein Glühwein gewesen. Leider erreichten nicht alle Teilnehmer das Ziel. Entschuldigung, an einer Kolonnenfahrt muss noch gearbeitet werden! Ein kurzer Blick über den Deich auf die Elbe, und schon ging es in die



Scholentleth

„Audeich-Kate“ (ein kleines historisches Gasthaus am Ende der Welt). Mit einem vorzüglichen Essen konnten auch die „verlorenen“ Teilnehmer wieder gnädig gestimmt werden. Die Rückfahrt über Haseldorf, ein kurzer Stop bei „Jaspo“. Dank Herrn Jantzen konnten wir die Morgan's vor einer repräsentativen Kulisse parken, dieses ist auch der Austragungsort einiger Schleswig-Holstein-Festival-Konzerte. Die letzte Etappe führte uns in eine Landschaft, die ihresgleichen sucht! Eine kurze Rast in Scholentleth im Hafen, und dort erschien auch endlich „Frau Sonne“ und lieferte die restlichen Plusgra-

de. Wie meinte Heino: morgens 12 Grad und nachmittags 12 Grad = 24 Grad (s.o.)! Ziel war zum Ausklang der Elbmarschenfahrt die „Batavia“ in Wedel. Ein 1892 in Stettin gebautes Flusskanonenboot mit Einsatzgebiet in „Tsingtau“ (China). 1943 wurde es in den Wirren des Krieges auf den Grund der Elbe versenkt und erst 1952 gehoben. Nun dient es als Theaterschiff mit jährlich 100 Aufführungen. Im Biergarten vor dem Schiff klang dieser schöne Tag - mit Sonne - bei Kaffee und Kuchen aus.

Text: Gerda Lübbe
Fotos: Jürgen Lübbe



Kulisse „JASPO“

Eine kleine „Welt“-Reise

Organisiert von Sibyll Holthaus und Georg Müller am 15. Juli 2001. lt. Wetterprognose hieß es: 30% Regenwahrscheinlichkeit, aber wer glaubt schon dem Wetterbericht! Wie fast schon bei jeder Ausfahrt ein bleigrauer Himmel, aber was macht das einem Morgan-Fahrer schon aus! Und los ging die Fahrt nach Winsen/Stöckte zu Sibyll und Georg. Auch hier die übliche Frage: sollen wir es doch draußen probieren? Tisch und Stühle wurden gerückt, und bei einem opulenten Brunch in frischer Luft wurde mancher Happen mehr vertilgt. Die Laune schwappte schon leicht beim ersten Glas Sekt über und dann kam die Falle. Es wurde gequitzt! Hätte man Jauch doch ein bis-

schen mehr gesehen! 20 Fragen für Gruppe A und B. Ergebnis: 9 zu 8 für die Gruppe B! Gruppe A hatte natürlich Protest eingelegt, da man fand, die Fragen für Gruppe B waren viel einfacher und leichter! Gegen 14 Uhr wurde pünktlich gestartet! Durch die Winsener Marsch, kleine Nebenstrecken, herrliche kleine Ortschaften nach Bardowick zum Dom. Eine Vertretung des Pastors - Herr Kordts - führte uns humorvoll durch die Geschichte des Domes von Bardowick (B. war der Mittelpunkt des Gebietes der Langobarden, die während der Völkerwanderung nach Italien (Lombardei) zogen. Der Dom ist 789 bis 849 aus Holz gebaut worden. Frühestens um 1000 wurde ein massives aus Findlingen geschich-



St. Dionys Kaffeetrinken

tetes Gebäude errichtet. Die Führung durch den Dom wurde unterbrochen durch Stehen oder Sitzen im Chorgestühl? Diese Frage konnte nicht beantwortet werden, da die Erstellung des Chorgestühls bereits im Jahre 1486/86 erfolgte. Was hätte wohl „Heinrich der Löwe“ zu diesem Club gesagt? Dann ging es auf den Turm, um die romanischen und gotischen Glocken in Augenschein zu nehmen. Stiegen und Stufen wurden erklimmen und durch kleine Holztüren auf allen Vieren das Kirchenschiff von oben angeschaut. Es war ein kleines Abenteuer, aber spannend und lehrreich durch die launigen Ausführungen des Herrn Kordts.

Zurück auf der Erde, ging es nach St. Dionys zum Kaffeetrinken. Eine märchenhafte Strecke Richtung Bleckede lag vor uns. Ein Spaziergang an der Elbe in

Bleckede fiel unserer Fußkrankheit zum Opfer, dafür wurde lieber ein Schluck von den gut gekühlten Getränken zu sich genommen und im Sitzen und Liegen die Landschaft genossen. Entlang der „Elbuferstraße“ Richtung Tespe. Darüber braucht man nicht zu schreiben, das muss man einfach gesehen haben!

Soviel Kultur macht natürlich hungrig! Ein Sonnenplatz im „Fährhaus Tespe“ auf der Ter-



▷ Pause in Bleckede

rasse war für uns reserviert. Ein Regenbogen am Himmel, eine glutrote Sonne am Abend, ein herrlich gekühltes Bier, ein sehr schmackhaftes Essen und nur nette Leute. Eine gelungene kleine „Welt“-Reise! Vielen Dank Sibyll und Georg!!

Text: Gerda Lübbe
Fotos: Jürgen Lübbe

Der Tradition verpflichtet

Wenn Sie vorfahren und unser Haus betreten, werden Sie feststellen, daß die Tradition des Hauses ebenso sorgfältig bewahrt worden ist, wie bei Ihren Sportwagen aus Malvern Link. Ebendort könnte dieses Hotel auch stehen, in bester Landhotel-Tradition. Rund um unser Haus warten traumhafte Strecken in Dreiflüssegebiet Fulda, Werra, Weser auf Sie. Danach kommt Ihr Schmuckstück in unsere Garage. Seien Sie uns willkommen.

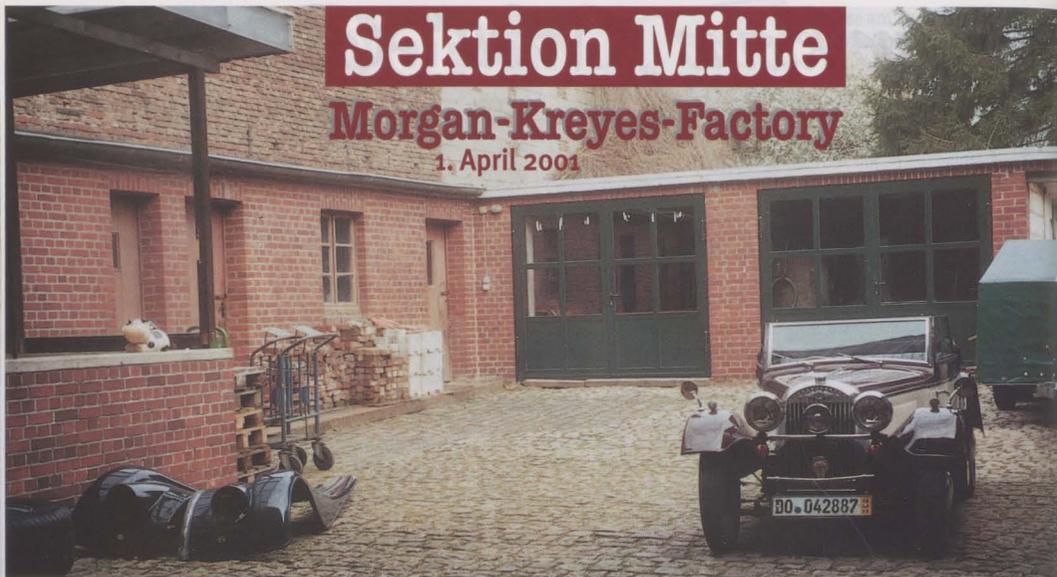
ALTER PACKHOF
HOTEL - CAFÉ
BREMER SCHLAGD 10-14 34346 HANN. MÜNDEN
TEL.: (05541) 98 89-0 FAX: (05541) 98 89-99



Sektion Mitte

Morgan-Kreyes-Factory

1. April 2001



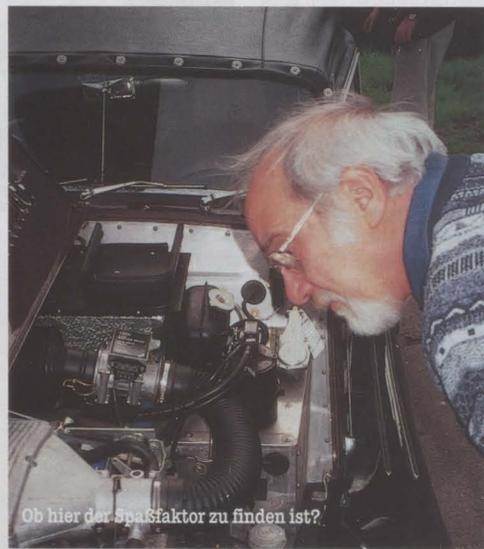
Die Fahrt zu Matthias Kreyes forderte von mir höchste Konzentration, musste ich doch fünfmal die Autobahn wechseln, um dann endlich das weite flache Land um Hasselsweier zu erreichen, wobei mir dann spontan der Film „So weit die

Füße tragen“ einfiel. Taiga, Taiga, nichts als Taiga! Aber ganz so dramatisch war es nicht, denn schon bald sah ich das Zentrum von Hasselsweier, den trutzigen Kirchturm. Rechts, links, und rechts – geschafft, Bachstraße 19, Hasselsweier. Ein

klassischer Ziegelsteinbau, bis an die Straße gezogen, ein riesiges Tor für Moggies und Mähdscher, aber auch ein kleines für Mensch und Tier. – Hinein !! Ein großer, grobgeplasterter Innenhof, links eine überdachte Terrasse, wo ich sofort an ein

gigantisches Spagettiessen dachte, mit Blick auf das Heiligtum gegenüber. Auch Ziegelsteingemauertes, mit riesigen Fenstern und Glastoren in british-racinggrün. Gut, gefällt mir. Wie immer herzliches Hallo und sofort ans Büfett oder besser an die Werkbank. Es gab ordentlich Rheinisches: Kräftiges Brot, Käse, Salami, Zwiebeln und Flööns (Blutwurst). Dirk gab sein Bestes als Organisator, Beate sammelte bei jedem über 1,50 m Körperhöhe einen Zehner, und Ute wirkte still und fleißig in der Kaffeeküche. Irgendwann entdeckte ich auch dann den Hausherrn – Matthias.

Bald nach uns kam Christian Bock mit Sohn, und Anna hatte mit Jan-Frederic einen Komplizen für das Plastikbcherzertreten auf dem Steinboden im Hof. Das knallte so schön! Werkstatt und Hof waren gut gefüllt mit Moggie-Leuten und Karl Victor entwickelte besondere Leidenschaft, ist er doch vom Zahn zum Zahnrad umgestiegen. Alles in allem ein netter Einstieg in die Moggie-Saison 2001. Angebraust waren insgesamt 27 Fahrzeuge mit Ihren Besatzungen. Idee: Dirk Lühmann
Text: Hartmut Scholz
Fotos: Rüdiger Walch



Ob hier der Spaßfaktor zu finden ist?

IMMER WIEDER EINE MORGAN-AUSFAHRT WERT:

Der Lechner-Hof bei Witten-Durchholz

Mehr „Moggies“ als angekündigt, starteten am 14.06.01 von Bochum aus zum Lechnerhof. Es versprach eine herrliche Fahrt zu werden, denn der Wettergott schien den begeisterten Morgan-Fahrern wohlgesonnen zu sein. Die Keramik-Künstlerin Christel Lechner präsentierte ihre neue Ausstellung. Sie lässt in ihrer Kunst Menschen des Alltags entstehen, sie hebt sie aus der Masse heraus, Menschen, die eigentlich ohne Besonderheit sind. Die interessanten, lebensgroßen, sehr menschlich wirkenden Figuren sollen „gelebtes Leben im Ruhrgebiet“ ausdrücken. Kern der Plastiken ist ein Metall-Tragegerüst, darüber ein Glasfaserbetongemisch als Modelliermasse. Die Figuren strahlen Liebesswürdigkeit aus, sind Unikate und absolut wasserfest. Die Fahrt zum Lechnerhof war entspannend. Schmale Strassen, dann wieder sanft ansteigende Hügel, durch die

sich die schönen Morgan-Autos schlängelten. Immer wieder wechselnde Landschaftsbilder! Es verbargen sich kleine Traumstrassen, enge Kurven und kleine Geschicklichkeitsstrecken. Es machte wirklich süchtig, die



innere und äußere Ideallinie zu finden. Ich spürte die Begeisterung der Morgan-Fahrer, die schon mal überdeutlich die „Muskeln“ ihrer Autos spielen ließen. In dieser Harmonie von Landschaft und schwerem Motorklang entstand bei mir der Vergleich mit einem Open-Air-Konzert, einer Symphonie von Sonne, Luft und Duft. Der Lechnerhof ist ein sehr mar-

kanter Ausflugsort, somit immer wieder eine Erlebnisfahrt. Der gesamte Hof mit Wiesen und angrenzenden Waldgebieten wirkte auf mich wie eine Theaterkulisse. Die aufgestellten Kunstfiguren waren auf seltsame Weise mit Leben erfüllt worden. Eine hölzerne Tanzfläche war der Mittelpunkt der Ausstellung: stämmige Frauen mit ausgeprägten Körperformen schienen mit eher zarten, verklärt blickenden Männern, die in sentimentaler Erinnerung schwelgen, zu tanzen. Dezent Musik der 50er Jahre ergänzte die heitere Szene. Eine Art stille „Vergangenheitssehnsucht“ stellte sich beim Betrachter ein. Sitzflächen mit den sympathischen Kunstschöpfungen waren zusätzlich aufgebaut und bildeten eine Einheit mit den Besuchern, die die dargestellte Szene auf sich wirken lassen konnten. Spielende Kinder belebten das Geschehen ebenso wie die hinter Büschen und Bäumen stehenden, ausdrucksvollen Figuren, die fast „realistisch“ in die Darstellung eingebunden waren. Ach, was war denn da noch zu sehen? Die Künstlerin hatte eine humorvolle Idee: ein Teich, mit Wasserlinsen bedeckt, in dem ein gewichtiger Herr in seinem Rettungsring badete und ängstlich den Kopfsprung einer rundlich korpulenten Dame im Badeanzug erwartete. Außerdem gab es reizende Pavillons, die Augenblicke eines schönen Sommertages zeigten. Ein



herrliches Objekt war ein überaus bequem geformter Gartensessel, der zum Ausruhen einlud und den so mancher Besucher gern in seinen eigenen Garten gestellt hätte. Die dargestellten Menschen des Ruhrgebietes waren in ihrer typischen Eigenheit, ihrem persönlichen Witz und heiteren Gelassenheit nachempfunden und spiegelten so eine vergangene Wirklichkeit wieder, die in ihrer Form in unserem heutigen, abstrakten und nüchternen Stadtleben des Erinnerens wert ist. Vorbei an pittoresken Bauernhöfen führte eine zauberhafte Route anschließend vom Lechnerhof zum Landhaus Siebe. Dort fand ein kulinarischer Abschluss statt mit anregenden Gesprächen unter uns Morgan-Freunden.
Text: Joachim Tirlor
Fotos: Dieter Kaiser



Stilvolle Anreise



Sektion unMOGlich

Gebauers Rheinpartie Mayen



Die freundlichen Gastgeber



Wann geht es endlich weiter?



Mittagspause auf der Burg Rheinfels

05.05.2001

Ja, es gibt sie noch, die perfekten Gastgeber. In diesem Fall Gudrun und Hans-Jürgen Gebauer aus der Sektion unMOGlich. Auf eigene Initiative hin haben die beiden eine Ausfahrt am Rhein organisiert, die geradezu nach einer Wiederholung schreit.

9 Moggis aus der Sektion unMOGlich, 1 Moggi der Sektion Franken sowie ein Gast-MG erlebten einen kurzweiligen und kühlen, aber regenfreien Tag. Die Route führte von Mayen über Maria Laach bis Koblenz, dann am Rhein entlang über Boppard, an der Rhein-Promenade entlang über St. Goar bis nach Rheinfels, wo wir auf der Burg Rheinfels eine Mittagspause einlegten und im Burghof parken durften (s.Foto). Als Dessert spendierten die Gebauers noch eine Burgführung.

Dann weiter über Bacharach bis Bingen, dann mit der Fähre rüber zum anderen Rheinufer und weiter zum Niederwald-Denkmal, wo wir uns nochmals mit Kaffee und Kuchen stärkten. Dann weiter über Aulhausen, Assmannshausen bis Lahnstein und über die B9 und B 258 wieder zurück nach Mayen.

Bemerkenswert war die Sorge der Gebauers, ja auch kein Auto zu verlieren, sodass wir den kompletten Tag mit allen Autos ohne Unterbrechung in einem Convoy fuhren. Als fröhlichen Ausklang gab's dann von den Gebauers noch Bier vom Fass und ein Buffet vom Feinsten, sowie als Nachtschicht noch hand- und hausgemachte Live-Musik. Fazit: Ein schönes Beispiel, wie Trara attraktive Touren veranstalten können. Zur Nachahmung empfohlen!

Text und Fotos: Lothar Häfner

1001 Ideen für ein schönes Zuhause!

Traumhäuser zeigt Ihnen exclusives Leben in Harmonie und Eleganz. **Traumhäuser** informiert Sie umfassend über Planung, Hausbau, Wohnen und Einrichten im individuellen Stil. Ausführliche Reportagen und großzügige Hausvorstellungen machen Lust auf Ihr persönliches Traumhaus.

Zahlreiche Außen- und Innenaufnahmen und Bautafeln zeigen Ihnen alle Details. Aktuelle Einrichtungstipps für den Wohn- und Schlafbereich, für Küche und Bad sowie Empfehlungen für Beleuchtung, Heizung, Sicherheit, Außen- und Gartenanlagen runden die Vielfalt dieser einmaligen Zeitschrift ab.

Einblicke:
Wohnen Erster Klasse
auf über
130 Seiten

NEU!



Ausgabe 1/2001 · DM 9,80 · 1. Jahrgang
Traumhäuser
BAUEN · WOHNEN · EINRICHTEN

Einblicke:
Wohnen Erster Klasse

Küchen: Die neuesten Modelle
Bäder: Die schönsten Beispiele
Bauen mit Glas: Die besten Ideen

Bestell-Coupon Traumhäuser – Wohnen Erster Klasse

Hiermit bestelle ich die Ausgabe 01/2001 **Traumhäuser** zum Preis von DM 9,80 zuzüglich DM 3,- Versandkostenanteil

Den Gesamtbetrag von DM 12,80 bezahle ich wie angekreuzt:
 per Abbuchung (von dem hier genannten Konto)
 per Verrechnungsscheck (mit dieser Bestellung)

Bestellanschrift: PMO Verlag GmbH, Elisabeth-Selbert-Str. 14, D-40764 Langenfeld

Bankverbindung: _____

BLZ: _____ Konto-Nr.: _____

Datum/Unterschrift: _____

Traumhäuser erhalten Sie ab 25. 10. 2001 im Zeitschriften- oder Bahnhofsbuchhandel oder direkt von PMO Verlag, hier mit dem Bestell-Coupon.

Bestellanschrift: PMO Verlag GmbH, Elisabeth-Selbert-Straße 14, D-40764 Langenfeld, Telefon 021 73/8900-111, Telefax 021 73/8900-140

Telefon 021 73/8900-111
Telefax 021 73/8900-140



Sektion Ländle

IMPRESSIONEN OSTERTRÉFFEN



Morgan-Park



R.A.D
Motorradvermietung: Harley's only
Niklaus Winhart
Ursprung 4
85625 Glonn
Tel. 0 80 93 / 30 04 04
Tel. 0 89 / 31 85 73 26
Tel. 0175 / 19 77 612



Wir haben für den Moggi-Enthusiasten:

- gebrauchte und neue Morgans (und schöne andere!)
- Service, Restaurierung, Unfallservice
- Zubehör und Ersatzteilversand
- Motortuning (massvoll und standfest)
- Edelstahl-Auspuffanlagen auch KAT 1 auf 2-Rohr
- Man braucht kaum etwas von dem, was wir haben – aber Spass macht es



Innenraumgestaltung:

- Wurzelholzarmaturen Bretter
- Holzlenkräder (passend gebeizt)
- Lederlenkräder
- Wurzelholzschaltknäufe
- Wurzelholz-Türverkleidungen
- Klappscheiben und Brooklands und, und, und...



Räder: In den letzten 20 Jahren haben wir über 500 Morgans auf Chrom-Speichenrädern umgerüstet! Seit 3 Jahren führen wir wegen der erheblich besseren Qualität nur noch Dayton Räder aus USA – die besten Weltweit!

- +8 : 7 x 15 72 Edelstahlspeichen, schlauchlos, TÜV
- 4/4 : 5 x 15 72 Edelstahlspeichen, schlauchlos!
- +4 : 6 x 15 70 Edelstahlspeichen, schlauchlos
- ...bei Dayton ist (fast) alles möglich (bis 17")



...und für (noch) nicht Morgan-Fahrer haben wir z.B.:

- Chromspeichenräder für fast alle Autotypen z.B. 7,5 x 16 oder 8 x 17 m. verchromter Leichtmetallfelge für Jaguar S-Type und XJ, Mercedes, BMW u. a. – fragen!
- Overfinch Range Rover bis 6,3 Ltr. V8 294 kW/400PS 7-Seater, Wurzelholz, Xenon-Licht, Fahrwerk etc.

Sonderausstattungen für höchste Ansprüche

- HMC MK IV 3.9 V8 Import/Service

Mehr Info gibt's im Internet: www.morganpark.de

LUTZ LEBERFINGER
KIEBITZHÖRN 31
D-22885 HH-BARSBÜTTEL
Tel. 040-670 30 20
Fax: 040-670 30 90
e-mail: morganpark@freenet.de



Sektion Bayern



6 Teams, 7 Moggies und 1000 Kilometer

Ausfahrt in den friaulischen Frühling vom 14. bis 17. Juni 2001

Teilnehmer:
Klaus und Elisabeth Schmidt (Die Organisatoren)
Martin und Manuela Jansen (jeder mit seinem Moggi)
Michael und Esta Kempter
Gustl und Jutta Cermak
Udo und Margot Schmoldt
Norbert und Inge Paul (Die Berichterstatter)

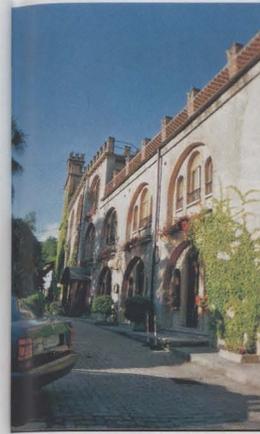
Donnerstag, 14. Juni 9:00 Uhr
Treffpunkt Inzell. Fahrt Richtung Großglockner. Zum Teil strömender Regen. Alle Autos sind geschlossen. 9:20 Uhr Grenzübergang Österreich. Wir passieren den Steinpass bei Lofer und sind um 10:00 Uhr in Fusch beim Lampenhäusl. Nach kurzem Zwischenstopp - „Der Berg ruft!“ - Abfahrt auf die

Großglockner Hochalpenstraße. Im Dauerregen kommen wir von einem Aussichtspunkt zum nächsten, ohne jedoch die Sicht zu haben. Bei Kehre 12 auf 2.300 Meter schließt sich die Schneedecke, und es beginnt heller zu werden, und die Hoffnung steigt von Meter zu Meter, die Wolken zu durchstoßen. Aber erst mal müssen wir da durch. Rechts und links der Fahrbahn stehen noch hohe Schneewände. Erwartungsgemäß reißen die Wolken auf 2.571m auf, als wir die Edelweisspitze, den höchsten Punkt der Großglockner Hochalpenstraße, erreichen. Dennoch reicht es wegen der Wolkenpracht nicht für den berühmten herrlichen Panoramablick auf die mehr als 30 Dreitausender. Jetzt ist richti-



ges Bergfahren angesagt. In atemberaubenden, regennassen Kurven geht es bei Schnee und Regen steil abwärts. Um 12:00 Uhr sind wir planmäßig zum Mittagessen in Winklern. Das Wetter hat sich aufgehellt, ist aber noch nicht astrein. In Cividale, im Hotel Locanda Al Castello hat Klaus unser Quartier bestellt. Das erreichen wir pünktlich um 17:15 Uhr. Die Locanda liegt wunderschön und ruhig in den Hügeln über Cividale, eingebettet in einen kleinen Park mit einer endlosen Aussicht. Noch heute verzaubert das zu Beginn des 19. Jahrhunderts erbaute ehemalige Kloster durch stilvolle Atmosphäre und durch sein schlichtes, aber gediegenes Flair. Gezeichnet von vier Passfahrten stehen die Moggies auf

in der Besorgnis, ob er auch schnell genug für uns unterwegs war, fuhr mit entsprechend schwerem Gasfuß voraus. Aus den Bergen heraus im lieblich hügeligen Friaul empfängt uns der Sommer mit wunderbar wärmenden Temperaturen. Das Essen im Gasthaus zur Post ließ keine Stimmung aufkommen. Wir knöpften für die Weiterfahrt die Dächer ab und das 5 Minuten zu früh. Der folgende Wolkenbruch ließ keinen unbeeindruckt. Beim Gailberg Sattel wärmte uns wieder die Sonne. 14:40 Uhr Nassfeld Sonnenalpe und damit in Italien. Kurzer Stopp in Pontebba. Die Fahrt durch das atemberaubend schöne Aupa-Tal gehörte zu den fahrerischen Höhepunkten. Klaus, unser Organisator und des Weges kundig, immer



dem Parkplatz und möchten gewaschen werden. Aber nur drei der Piloten haben ein Erbarmen und werden dafür beim Empfang auf der Terrasse von den anderen als Streber gehänselt. In ausgelassener Stimmung verläuft das Dinner auf der Terrasse. Die Küche und die Weine sind ausgezeichnet und übertreffen die Erwartungen. Der schöne Blick auf die üppige Natur rundum sorgt für unvergessliche Augenblicke. Wir haben sehr viel Spaß insbesondere durch den Versuch,



tonlos zu lachen. Es ist nicht zu beschreiben, spontan kam Stimmung auf, getragen von einer Woge der Begeisterung nach einer langen Fahrt durch betörend schöne Landstriche. Wir haben drei bis vier Stunden so viel gelacht, es war wie eine neu entfachte Lebenslust.

Freitag, 15. Juni 01
Nach dem Frühstück in der Locanda, Rundgang in Cividale mit einer charmanten österreichischen Führerin. Sie zeigt und zeichnet uns ein großartiges Bild der Stadt, die auf eine Geschichte bis 53 v. Chr. zurückblickt. Diese war Durchzugs- und Einfallsgelände, wo Völker verschiedener Kulturen und Traditionen aufeinandertrafen und Sitz des ersten Herzogtums in Italien. Die Kultur der Langobarden, die sich in den Flachreliefs oder raffinierten Schmuckstücken widerspiegelt, fasziniert. Nachmittags Ausfahrt ins Collio über Castelmonte nach San Floriano. Die Landschaft mutet an wie die Toscana mit dem Unterschied, dass es hier kaum Tourismus gibt. Wir kommen fast zum östlichsten Punkt Italiens, der Stadt Gorizia, die



geteilt und zur Hälfte slovenisch ist. Abendessen in der „Frasca da Gianni“, ein friaulisches Gartenlokal mit ländlich einfacher, friaulischer Küche. Die dort angebotene Polenta bleibt zumindest dem Autor dieses Berichts in Erinnerung. Für das Dessert haben wir unsere Locanda bevorzugt.

Samstag, 16. Juni 01, 10:00 Uhr
Abfahrt nach Udine. Genüsslicher Rundgang und Shopping durch den schönen alten Teil dieser Provinzstadt, dessen „Piazza Liberta“ als der „schönste venezianische Platz“ auf dem Festland gilt. Weiterfahrt nach Codroipo zur Villa Manin die Passariano, Wohnsitz des letzten Dogen. Vor und in der Kulisse dieses prachtvollen Bauwerks nehmen wir bei Hochzeitsmusik unser Mittagessen ein und sind überrascht von der Qualität, die Küche und Keller bieten. Es war so schön und so gut, wir hätten dort unendlich verweilen können. Aber der nächste Höhepunkt bzw. wie sich noch herausstellen wird, das Glanzlicht unserer Reise erwartet uns. Die Moggies bekommen eine Verschnaufpause. Wir werden abgeholt. Zu feiern ist eine Silberhochzeit mit festlichem Abendessen im berühmten Ristorante „Castello di Trussio dell'Aquila d'Oro“ in Dolegna, ca. 12 km außerhalb Cividale. An dieser Stelle noch

einmal ein dreifaches Hoch auf unsere Gastgeber Udo und Margot! Empfang im malerischen Schlosshof mit unendlichem Blick in die friaulinischen Hügel. Wir erleben Gastfreundschaft, die nicht zu überbieten ist, absolut perfekten Service und ein alle Facetten der italienischen Küche widerspiegelndes Menü. Der Weinkeller des Hauses sammelt und bewahrt das Beste, das die Weinkunst anbieten „kann“. So ist es in der kleinen Hausbroschüre zu lesen. Wir bekommen als Weine die Juwelen der Region kredenzt, die eine Qualität bieten, die sie zu den besten weltweit machen. Der Abend verlief in schönster, harmonischer, freundschaftlich vertrauter Atmosphäre. Wir ließen die vergangenen drei Tage Revue passieren. Das Fazit: Unsere Ausfahrt war ein Ereignis, das jeder Morgan- und Italien-Fan wenigstens einmal erlebt haben sollte. Klaus und Elisabeth haben ein Meisterstück in der Auswahl der Routen, des Quartiers, der verschiedenen Lokale, die wir besucht haben und der gekonnten Auswahl der Menüs geliefert. Herzlichen Dank!
Sonntag, 17. Juni 01
Gemeinsames Frühstück und Verabschiedung. Wir kommen sicher wieder.
Ciao Friaul
Text und Fotos: N. & I. Paul



OBERSTDORF - SAMSTAG, DER
30.06.2001 - EIN GANZ NORMALER
EINKAUFSTAG IN DER
ALLGÄUER SPORT-
UND TOURISMUSMETROPOLE ???
FALSCH!! DUNKEL GROLLENDES
MOTORENGERÄUSCH LIESS IN DER
MITTÄGLICHEN SCHWÜLE DIE
GLASSCHAUFENSTER DER LIEBEVOLL
DEKORIERTEN TRACHTENGESCHÄFTE
ERZITTERN.



„Mille Miglia“ in Oberstdorf

5. Internationales Allgäuer Morgan-Treffen

VOM 29. JUNI BIS 1. JULI 2001



Brotzeit auf der Waltners Alpe (1.115m) 115kg Käse und Speck gehen durch die Morgan-Mägen. Siegerin mit Kuhglocke (sollte die Hupe ausfallen).

Etwa 18000 britische Pferdestärken in Gestalt von feinstem, angelsächsischem Fahrzeugbau, der Morgan Motor Company, gaben sich in diesem Augenblick in der eigentlich fahrzeugfreien „Oberstdorfer City“ die Ehre und verliehen der Fußgängerzone einen Hauch von „mille miglia“, der berühmten Wiederauflage des größten, italienischen Straßenrennens vor und nach dem zweiten Weltkrieg. Wie konnte es hierzu kommen? Einmal mehr hatten die Organisatoren des „Internationalen Allgäuer Morgan-Treffens“ das Unmögliche wahr gemacht und zur Freude der Passanten und des morgantlichen Bedienungspersonals die Stadtväter von Oberstdorf davon überzeugen können, dass gerade ihre abgasfreie

Innenstadt zu einem der diesjährigen Höhepunkte der sogenannten Morgan-Champignon-Käse-Rallye werden sollte. Der Hauptsponsor der Veranstaltung, die „Käserei Champignon“, hatte nämlich schon im Vorfeld ein Preisausschreiben ins Leben gerufen, dessen Hauptgewinn, ein fabrikneuer Morgan Plus 8, auf dem Marktplatz in wunderschöner Kulisse an die Gewinnerin ausgehändigt wurde. Es ist allzu verständlich und kein Geheimnis, dass die betreffende Dame nunmehr ausschließlich in hüpfender und küssender Weise anzutreffen war. Doch zurück zum Anfang dieses automobilen Festes, das mittlerweile in seine fünfte Veranstaltung ging und neben perfekter Organisation und landschaftlicher Schönheit auch bestes Wetter zu bieten hatte. Gerade der letzte Punkt bot Anlass zu Spekulationen. So wurde behauptet, dass die Organisatoren um Heinz Kandziara sich hierfür in „faustischer Weise“ dem himmlischen Gegenspieler verschrieben hätten. Eine wohl

äußerst interessante Verbindung zwischen britischer Automobilgeschichte und deutscher Weltliteratur. Bevor allerdings die Gerüchte über die metaphysischen Kräfte der Verantwortlichen vertieft werden konnten, mussten sich die Teilnehmer erst einmal treffen. Dies geschah traditionsgemäß am letzten Freitag des Juni im hierzu angemieteten Hotel Tirol in Jungholz. Allgäuerfahrenen Morganisten machte es dabei eine besondere Freude, möglichst früh anzureisen, um in der Empfangsschleife des Hotels die zahlreich eintreffenden Kostbarkeiten zu beobachten, und die Insassen zusammen mit den Organisatoren aufs Wärmste willkommen zu heißen. Ein Ausdruck der besonderen familiären Atmosphäre dieses Treffens, die sich wie ein roter Faden durch die gesamte Veranstaltung zog. Hierzu gehörte auch der sich anschließende Grillabend mit musikalischer Unterhaltung durch das Allgäuer Morgan Duo Joschi und Lothar, die im wörtlichsten Sinne den richtigen Ton



Im Hintergrund: Wohnwagen Eriba Puck von Morgan Fahrern.



Sonntag: Auffahrt zum Frühschoppen Stubentalalpe.

fanden und die Teilnehmer zu begeistern wussten. Neben erheitern den Benzingsprachen war es auch möglich, die verdiente Nachtruhe durch einen abendlichen Spaziergang in den heiligen Garagen des Hotels Tirol zu verkürzen, um die Vielfalt mittellenglicher Automobilkunst einer Betrachtung zu unterziehen. Von der gesamten Produktpalette der

Morgan factory bis hin zum auf deutschen Straßen zumindest nicht ganz typischen Morgan-Wohnwagen-Gespann gab es hier all das zu entdecken, was das Herz eines wahren Enthusiasten höher schlagen lässt. Tradition ist mittlerweile auch der samstägliche Weckvorgang, diesjährig durch die Jagdhornbläser von Ofterschwang, ein alpenländisches Schmanke, das ohne Frage die letzte Müdigkeit aus den Teilnehmern zu vertreiben vermochte und damit - sehr wahrscheinlich organisationsgewollt zur Sicherheit im Straßenverkehr beitrug. Insofern bestens ausgerüstet, begaben sich die Morganisten im Rahmen der „Morgan-Champignon-Käse-Rallye“ durch eine wunderbare, voralpine Landschaft, um die verschiedenen Höhepunkte dieses Tages zu genießen. Neben dem schon beschriebenen Aufenthalt in Oberstdorf erwartete die Teilnehmer eine verdiente mittägliche Pause auf der Waltnersalp bei bester Fernsicht auf ein wunderbares Alpenpanorama. Gast der Veranstaltung war hierbei der bayerische Landwirtschaftsminister Joseph Miller, der direkt aus dem Zentrum

süddeutscher Macht per Helikopter anreiste, wohl um der britisch-deutschen Freundschaft einen Allgäuer Akzent zu verleihen. Als Abschluss der gelungenen Ausfahrt stand der vor kurzem wieder eröffnete und nunmehr ausgebauter Jochpaß auf dem Programm, der trotz hoher Temperaturen für die Motoren der wohlvorbereiteten Teilnehmerschaft keine Schwierigkeiten bedeutete. Erlebnisreich fand der Tag seinen Ausklang mit Siegerehrung, Tanz, Musik und angeregten Gesprächen in ungezwungener Atmosphäre. Eine besondere Freude wurde an diesem Abend dem schier fas-

sungslosen Heinz Kandziora zu teil. Die „Internationale Jury“ ehrte ihn mit dem Preis „Schönster Morgan 2001“, was insofern besonders hervorzuheben ist, als dass nach letztjährig unverschuldeten Unfall neben dem gelungenen Wiederaufbau seines Plus 8 auch die Hauptlast der Veranstaltungsorganisation auf seinen Schultern lag. So blieb am nächsten MORGAN beim veranstaltungsabschließenden Frühschoppen die Frage nach einem Wiedersehen 2002 nicht lange unbeantwortet.

Text: Ralf Remsperger
Fotos Heinz Kandziora



Veranstalter Heinz Kandziora überreicht die silberne Ehrennadel an Wolfgang Macha, den Tourenplaner der letzten fünf Rallyes.

PRESSEMITTEILUNG

**Ulrike Brück gewinnt den Champignon-Morgan im Wert von 120.000 Mark
Ein Morgan-Traum von Champignon Camembert**



Oberstdorf. Vor über 5.000 begeisterten Zuschauern übergab Robert Hofmeister, Vorsitzender der Geschäftsleitung der Käseerei Champignon, den Hauptpreis des großen Verbraucher-Gewinnspiels an Ulrike Brück: einen Sportwagen der Marke Morgan im Wert von 120.000 Mark. An der spektakulären Verlosung der Käseerei Champignon hatten sich deutschlandweit mehr als 225.000 Camembert-Genießer beteiligt.

Die Käseerei Champignon steht für eine über 90jährige Camembert-Tradition. Das hatte Ulrike Brück aus Hettenshausen auf der Gewinnspielkarte richtig angekreuzt. Was die begeisterte Camembert-Kennerin nicht ahnen konnte: Sie würde dadurch den Hauptpreis, einen Morgan +8 im Wert von 120.000 Mark gewinnen.

So war die 57jährige, sympathische Altenpflegerin auch sichtlich aufgeregt, als ihr am 30. Juni 2001 Robert Hofmeister als geschäftsführender Gesellschafter der Käseerei Champignon mit Rolf Esfeld (Geschäftsführer Marketing/Vertrieb) und Eduard Gayer (Bürgermeister von Oberstdorf) zum Hauptgewinn gratulierten. Ulrike Brück schwärmt: „Meine Familie und ich sind absolute England-Fans. Das erste Mal sah ich einen Morgan-Sportwagen in den 60er Jahren auf dem Nürburgring. Mein ganzes Leben lang habe ich mir diesen Wagen gewünscht. Und heute geht die-

ser Traum in Erfüllung. Ich bin sehr, sehr glücklich.“

In Oberstdorf herrschte Volksfeststimmung. Mehr als 5.000 begeisterte Zuschauer wollten die 120 Morgan-Sportwagen aus ganz Europa sehen, die zu diesem feierlichen Anlass ausnahmsweise auf den sonst autofreien Marktplatz einfahren durften. Zur Belohnung gab es den Champignon-Käsestand mit herrlich frischen Camembert-Kostproben.

In seiner Ansprache erklärte Robert Hofmeister, wie es zu dieser außergewöhnlichen Verbindung von Morgan und Champignon Camembert kam: „Beide Unternehmen gibt es seit über 90 Jahren. Sowohl bei Morgan als auch bei der Käseerei Champignon wird nach sorgfältiger, handwerklicher Tradition gearbeitet. Unsere Produkte sind für die wahren Genießer im Leben. Deshalb sponsern wir seit vier Jahren



das Allgäuer Morgan-Treffen. Und deshalb konnte der Hauptgewinn unseres Champignon-Gewinnspiels auch kein anderer sein als ein Morgan +8. Gemäß unserer Philosophie: Das Leben genießen, das Beste wählen.“

Die Übergabe des Morgan-Schlüssels an die Hauptgewinnerin ist der krönende Abschluss der erfolgreichen Einführung des neuen Verpackungs-Design von Champignon-Camembert im Handel.

Das Leben genießen,
das Beste wählen.



Aus Lust am Genießen



Donnerstag, 26. April 2001

Die Trümmer einer Leidenschaft

Heinz Hoffmanns 82er-Morgan: 980 Kilogramm Schrott

Gibt es so etwas wie Vorsehung? Wirklich bestreiten mag Heinz Hoffmann dies nicht mehr, als er die triste Halle betritt. Auf dem Boden liegen ein Reifen, ein verbeultes Stück Blech, eine Stoßstange. Zwei Meter weiter stehen 980 Kilogramm Schrott, die Trümmer einer Leidenschaft.

VON MICHAEL DEUFEL

Schweigend steht Heinz Hoffmann vor dem, was von seinem 70 000 Mark teuren 82er-Morgan übrig ist.

Am Sonntag hat er von einem anderen Morgan erfahren, der zum Verkauf steht, nun der Crash. Zufall oder Vorsehung? „Ein bitterer Zufall“, sagt Hoffmann. Ein 83-Jähriger hat ihn am Dienstagabend auf dem

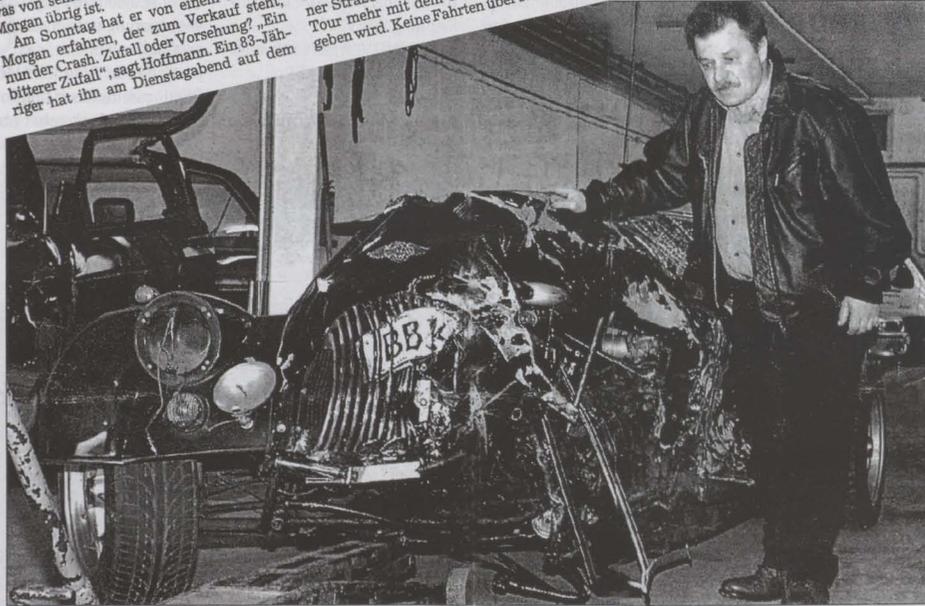
Weg von der Arbeit nach Hause gerammt. In der Geißelstraße war der ältere Mann mit seinem Fahrzeug auf die falsche Fahrbahn geraten. Ausweichen unmöglich – Hoffmanns Morgan hatte keine Chance.

Sein Besitzer schon: „Gottlob sind die meisten englischen Fahrzeuge stabil“, sagt Heinz Hoffmann. „Wär' ich auch tot sein können.“ Tatsächlich: Die ledernen Sitze, die hölzernen Armaturen sind weitgehend geblieben. Nur das Lenkrad ist weg. Der Drucker aus Leonberg weiß, dass er Glück gehabt hat. Doch erst jetzt in dieser grauen Fahrzeughalle an der Heilbronner Straße wird ihm bewusst, dass es keine Tour mehr mit dem dunkelgrünen Morgan geben wird. Keine Fahrten über steile Alpen-



...aumauto vor imposanter Kulisse

Nummer 96 23



Weil ein 83-Jähriger unachtsam war, hat Heinz Hoffmanns ganzer Stolz nur noch Schrottwert

Fotos: privat/Susanne Kern

pässe. Keine Holperstrecken mehr, die ins Kreuz gehen. „Der Morgan ist halt ein kantiger, kerniger Roadster, nicht jedermanns Sache“, sagt Hoffmann. „Ein Auto, das man zähmen muss.“ Ein 83-jähriger hat es geschafft, endgültig.

3,5 Liter Hubraum, 158 PS, 210 Spitze – für Momente denkt Heinz Hoffmann nicht an die Schmerzen in der Brust und in den Knien. Vergessen ist die erste Nacht nach dem Unfall, in der er kaum geschlafen hat. „Für mich stecken viele Erinnerungen in dem Wagen“ – betrübt blickt er auf das ver-

beulte Knäuel aus Chrom, Blech und Holz. Vor sechs Jahren hat der 52-Jährige den Morgan – seinen zweiten – gebraucht für 55 000 Mark erstanden und seitdem noch mal fast 15 000 Mark investiert. „Das meiste habe ich selbst repariert und eingebaut“, erzählt Heinz Hoffmann. Er sei kein gelernter Mechaniker, „aber man kann sich so etwas im Lauf der Zeit aneignen“.

Irgendwann möchte er sich anschauen, wie es die Köhner machen: in Malvern Link, gut 100 Meilen nordwestlich von London. Dort, in den Werkstätten der Morgan Mo-

tors Company, werden die 120 000 bis 170 000 Mark teuren Sportwagen in Handarbeit montiert.

Irgendwann möchte Heinz Hoffmann auch selbst wieder einen Morgan steuern. Es wird ein gebrauchter sein, wenn die Versicherung zahlt. Ein neuer sei ihm zu teuer. „Ich habe schon einen an der Hand“, erzählt er. Beim Frühjahrslüften – so heißt in Hoffmanns Liebhaber-Club die erste Fahrt im Jahr ohne Verdeck – hörte er von einem gebrauchten Morgan für 48 000 Mark. Vorsehung, Zufall?

OHNE RISIKO – VOLLE GEWÄHRLEISTUNG

MATHY®

UNIVERSAL

DAS HOCHLEISTUNGS-ADDITIV

Mehr Leistung bei weniger Kraftstoffverbrauch
Spart Geld – Pflegt Motor und Getriebe
Schont Umwelt und Rohstoffe



Kraftstoffverbrauchsreduzierung im Kaltstart nach R1 80/1268/EWG, Ld.F. 89/491/EWG

WENIGER
KRAFTSTOFF
VERBRAUCHEN!



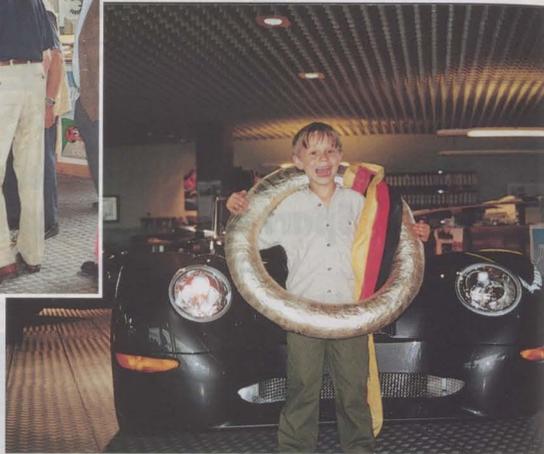
Infoline:
(01805) 88 33 11
EUR 0,12/Min.

MVG
MATHÉ-SCHMIERSTOFFTECHNIK GMBH
Postfach 13 61 • 29603 Soltau
Tel: +49 (0) 51 91 16004 • Fax: +49 (0) 51 91 181 55
eMail: mvg@mathy.de • www.mathy.de





SAMSTAG, DEN 14. JULI 2001
BEI MERZ & PABST IN SUTTGART



Präsentation des ersten

AERO 8 aus Produktion

Die Präsentation unseres ersten AERO 8 haben wir bei uns im Laden und Parkdeck gefeiert. Viele begeisterte Morgan-Fahrer kamen von Nah und Fern zu uns.

Das Highlight des Tages bildete die Enthüllung des AERO 8. Anschließend sprach Charles Morgan ein paar interessante Grußworte an die Morgan-Enthusiasten. Per Verstärker übertrugen wir dieses Telefonat live. Charles Morgan erzählte uns dabei von den einzelnen Meilensteinen der Entwicklung des AERO 8. Bereits in der GT-Serie im Jahre 1996/1997, sammelte Charles Morgan mit seinem Team die ersten Erkenntnisse, die später in die Entwicklung des AERO 8 einfließen.

Besonders freuten wir uns über das Kommen von Wolfgang König von „auto, motor +

sport“, welcher von der ersten Stunde an über die Entwicklung des AERO 8 eingeweiht war. Auf die Frage, welche uns am meisten interessierte, ob der AERO 8 noch ein echter Morgan sei, antwortete er mit einem überzeugten JA.

Ebenso freuten wir uns über die Anwesenheit von Thomas Mössner, welcher als Ingenieur der Firma BOSCH das Projekt AERO 8 seit fast drei Jahren begleitet. Herr Mössner hat bereits sämtliche Prototypen im Rahmen der Tests gefahren. Er berichtete uns, wie fasziniert er von diesem Projekt war.

Auf dem Parkdeck sorgte unser Grill- und Kuchen-Buffer für das leibliche Wohl. Am Abend stand für uns fest: Der AERO 8 wurde herzlich in die Morgan-Familie aufgenommen.

Text und Fotos: Uta Merz



Wir machen für Sie Druck...

THEIS DRUCK

GmbH



- digitale Druckvorstufe
- Bogenoffset
- Rollenoffset
- Heißfolienprägedruck
- Digitaldruck
- Weiterverarbeitung

Zweigstraße 9 · D-42657 Solingen

Telefon: +49 (0)212/814099 · Telefax: +49 (0)212/814090

DFÜ: MAC Leonardo Pro · ISDN: +49 (0)212/2642533

Internet: www.theis-druck.de · E-Mail: info@theis-druck.de

...und vieles mehr!

...eigentlich wollte Ulla federführend diesen Bericht verfassen...hatte sie doch während unserer Pfingst-Fahrt so manche Anekdote, Lachattacke und auch geflossene Träne registriert. In meinem Briefkasten auch heute wieder jede Menge Post, jedoch kein Manuskript von Ulla. Warum, wieso, weshalb? Ich weiß es nicht; aber sie hatte es doch versprochen... und von Dieter Kaiser erfahre ich, daß bereits Redaktionsschluß ist. Nun sitze ich noch spät abends und laß gedanklich das Pfingsttreffen Revue passieren...

Sicherlich keine ungewöhnliche Konstellation, wenn zwei Frauen sich im Morgan auf den Weg machen und an solch einem Treffen teilnehmen möchten. Längst war alles besprochen und die Anmeldung lag vor. Zu klären war lediglich, wann Abfahrt und wann ca. Ankunft in Bad Wildungen.

Alles verlief nach Plan. Die Sache mit dem Gepäck und dem Stauraum im Auto, besonders das Unterbringen von Ulla's Schuhwerk – zum Schluß habe ich nicht mehr gezählt – ist eine andere Geschichte zu erzählen wert.

Jedenfalls trafen wir pünktlich ohne Verzögerung in dem Kurort ein und wurden von vielen Freunden auf's herzlichste begrüßt. Es folgten schöne gemütlige Plauder-Stunden, mehr oder weniger in der Hotelbar und Verabredungen für die nächsten Tage, denn ein umfangreiches Programm stand uns bevor. Während der Fahrt nach Marburg bemerkte ich ein kurzes „Luftschlucken“ beim Gas geben und dachte mir so im Stillen: „Nein, nein, alles in Ordnung, Morgano läuft doch prima!“ Er wurde erneut gestreichelt und weiter ging's. Mit Redlef hatte ich ja bereits das eine und andere Problem



Retter und Helfer in der Not

an der Elektrik des Wagens kennen gelernt und durchgemacht. Doch irgendwie war ich im Glauben, 'mir' passiert das nicht, und noch im selben Moment überkam mich ein Gefühl des Unbehagens, und ich horchte mehr als aufmerksam in die Geräuschkulisse des fahrenden Wagens. Intuitiv spürte ich, das geht nicht gut und beriet mich mit Ulla. Was wenn? und versuchte mir Rat bei den Jungs einzuholen. Ich erhielt schlaue und weniger schlaue Ratschläge, Tipps oder einfaches Achselzucken.... Ich erinnerte mich auch an den Slogan „fahr Morgan und Du hast nie Sorgen“. Ich hatte aber Sorgen, und zwar reichlich. Die Heimfahrt war um die Mittagszeit am Pfingstmontag vorgesehen, und Gerda und Jürgen Lübke boten sich als unsere Begleiter an. Treffen wollten wir uns an der Tankstelle am Ortsausgang. Wir kamen dort aber nicht an...per Handy erfuhr

Gerda wo wir steckten.... und ich erzählte traurig vom Stehenbleiben an der Kreuzung mitten im Ort. Die ersten Helfer und Helfeshelfer waren Dieter Kaiser und Michael Rost und blieben an unserer Seite. HILFE...! wo war Matthias Kreyes? Über eine halbe Stunde wurde nach ihm gefahndet. Freundliche Ur-Einheimische, ältere Generationen, ausgesprochen hilfsbereit und nicht zu bremsen, versuchten zwischenzeitlich mit ihrer emsigen Ausdauer die Fehlerquelle zu erforschen. Fazit: die Batterie wurde natürlich leer genüddelt. Herrlich, welch ein Vergnügen, bei einsetzendem Regen das Verdeck runterziehen – alles auspacken, einschließlich reichlich Schuhwerk und Platz machen, um schnell an die Batterie zu gelangen. Doch der absolute Hingucker war das spontane Mund-zu-Benzinpumpe-Ansaugmanöver eines Mechanikers a.D., der

feststellen wollte, ob hier vielleicht das Problem verborgen liegt. Aber das Benzin floß prima und durchgängig; hieran lag's also nicht. Per Überbrückungskabel wurde der Wagen endlich wieder gestartet und während einer erneut stockenden Probefahrt konnte Matthias den Fehler finden. Gott sei Dank wurde er von einem ortsansässigen und begeisterten Morgan-Fan mit dem großen Retter und Helfer in der Not, und last not least Ulla, die mich so tapfer und moralisch unterstützt hat... Das hat uns sprichwörtlich zusammen geschweißet und das Team Cornelius/Hansen werdet Ihr sicher noch häufiger erleben, denn aufgeben werde ich nicht, immerhin habe ich einen Achter mit der Rarität einer Mossbox zu hegen und pflegen.

Dem Engel der Woche, mit bürgerlichem Namen, Erhard Peuster, sind wir also und besonders ich zu großem Dank verpflichtet und wissen seinen ungeheuren Einsatz, plus die kostbare Zeit, die er dafür aufbrachte, sehr zu schätzen.

Die Zündspule war also das große Übel - und Glück im Unglück hatte Matthias mit dem Erwerb einer neuen beim Händler, der just zu dieser Zeit aus seinem Urlaub zurückkehrte. Etwas unfreiwillig verkaufte er wohl schon das begehrte Ersatzteil, und mit äußerst flinken Fingern wechselte Matthias die neue gegen die alte aus. Mit fast dreistündiger Verspätung konnten wir die Heimreise erneut antreten, entgegen dem Anraten einiger Freunde, die es gut mit uns meinten und uns lieber in einem geleastem Auto vom ADAC sahen, als auf eigener Achse die 380 km-Hürde zu nehmen. Ohne wenn und aber haben wir es gewagt und sind problemlos und sogar scherzenderweise zu Hause eingetroffen.

Zwei Dinge hat mich diese erneute Panne gelehrt: Frauen, die bereit sind, das Abenteuer 'Morgan' einzugehen, sind mutig und es tröstet mich zu wissen, daß so mancher Hautlegen und Morganbesitzer genauso hilflos ist, wie wir es sind und wohl auch bleiben werden....es sei denn, wir belegen Intensivkurse in Sachen Morgantechnik und -elektrik.... Mein herzlichster Dank gilt nochmals Matthias, dem großen Retter und Helfer in der Not, und last not least Ulla, die mich so tapfer und moralisch unterstützt hat... Das hat uns sprichwörtlich zusammen geschweißet und das Team Cornelius/Hansen werdet Ihr sicher noch häufiger erleben, denn aufgeben werde ich nicht, immerhin habe ich einen Achter mit der Rarität einer Mossbox zu hegen und pflegen.

Text: Anka Cornelius
Foto: Dieter Kaiser

Liebe Morganfreunde,

durch eine Haushaltsauflösung bin ich in den Besitz eines Meyers Konversationslexikons, sechste Auflage, Jahrgang 1898 gekommen. (So in etwa die Zeit als in Malvern, England ein junger Bursche Überlegungen anstellte, wie aus drei Rädern und einem Motor ein fahrbarer Untersatz hergestellt werden kann. Das Ergebnis mit den Nachwirkungen bis heute dürfte allgemein bekannt sein). Mit dem Begriff Automobil konnte man damals noch nicht viel anfangen, es gibt einen Querverweis auf Motorwagen. In Band 14 wird dann auch über mehrere Seiten der Motorwagen dargestellt. Hier ist vor allem die Betrachtung unter „hygienischen“ Gesichtspunkten bemerkenswert. Dieser hochwissenschaftlichen, heute noch gültigen Abhandlung ist nichts hinzuzufügen. (M. steht für Motorwagen, kann bedenkenlos durch Morgan ersetzt werden.) In diesem Sinne zur Entlastung der inneren Organe weiterhin gute Fahrt im Morgan!
Text: Helmut Röttgen

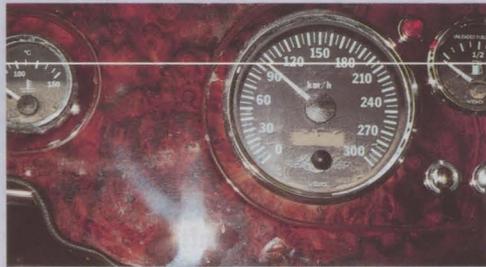
[Hygienisches.] Das Fahren im M. bewirkt wie jede mechanische Gymnastik eine regere Tätigkeit des gesamten Organismus, besitzt aber den sonstigen gymnastischen Methoden gegenüber bemerkenswerte Vorzüge. Der Zimmergymnastik gegenüber kommt insbes. der frische Luftstrom in Betracht, der in angenehmer Weise Haut- und Lungentätigkeit anregt und damit eine höchst vorteilhafte Entlastung der innern, mit Blut vielfach übersättigten Organe herbeiführt. Das Reiten erscheint vielen Leuten zu scharf, das Fahren im gewöhnlichen Wagen ohne Luftreifen als zu hart; demgegenüber besteht das Fahren im M. in einem sanften und leichten Dahinschweben, das sich in gleich angenehmer Weise fühlbar macht, wie etwa das Rahnfahren auf stillem Wasser. Die harten Stöße der Straße werden bei der tiefen Schwerpunktage des Fahrzeuges durch die Pneumatiks und Federn fast vollständig aufgenommen, so daß sich nach einer langen Fahrt nicht etwa wie beim Ausstieg aus einer gewöhnlichen Droschke oder einem Eisenbahnwagen das Gefühl der Angelenktheit und Steifigkeit einstellt, sondern das einer angenehmen Ermüdung, wie sie sich etwa nach einer luftigen Klettertour durch gesteigertes Schlaf- und Hungergefühl bemerkbar macht. Mit der wohlthuenden Ausspannung durch die landschaftliche Szenerie und der Entlastung der innern Organe geht Hand in Hand eine höchst vorteilhafte Einwirkung auf die Nerven; allerdings sind hierbei einige Vorbedingungen zu erfüllen: nicht langsam dahindummeln, aber auch nicht rasen, sondern ein Mitteltempo, und zwar systematisch morgens und mittags, im Sommer und Winter bei jedem Wetter, wenn nötig mit Brille, Lederhandschuhen, Pelz u. ausgerüstet. Infolge der wohlthuenden Wirkung auf die Nerven finden wir gerade unter den Gehirnarbeitern enthusiastische Anhänger des Motorwagens.

Morgan-Freund und -Leid



4/4 4-Sitzer
„Flachmann“

Dass man Gutes verbessern und Schönes verschönern kann, ist an vielen Morgans unserer Clubmitglieder zu besichtigen. Ein sehr schönes Beispiel haben uns Manuela und Norbert Stranka mit vielen Grüßen aus Itzehoe zugeschickt. Sie schreiben: Viersitzer mit Zweisitzerscheibe und gestutztem Verdeckgestänge. In diesem Morgan wurden unsere beiden Kinder groß. Ab dem Kindesalter von 10 Jahren ging es dann nur noch offen oder in geduckter Haltung weiter.

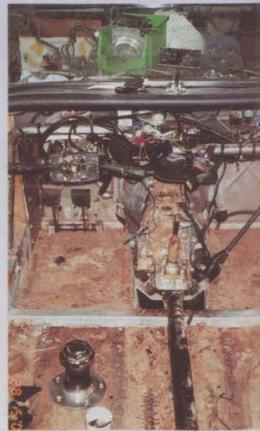


Wasserstandslinie

+8 „Wassermann“

Für einen Morgan-Freund gibt es kaum einen größeren Schreck. Es regnet in Strömen, es schüttet, es kübelt. Der Morgan steht vermeintlich sicher in der Garage. Ahnungsschwanger geht der Besitzer zur Garage und findet die schlimmsten Befürchtungen bestätigt. Die Einfahrt steht unter Wasser, eine Pumpe muss her, weil sich der Besitzer des Fahrzeuges nicht schwimmend nähern will. Hat der geliebte Moggi die Wandlung zum Amphibienfahrzeug überstanden? Wie man anhand der Bilder erkennen kann, wahrlich nicht! Ein solches Missgeschick ist wirklich niemandem zu wünschen.

Die Bilder wurden von D. Kaiser in der Werkstatt von G. Flaving gemacht.



The Morgan Garage
Little Hallingbury
Nr. Bishops Stortford
Herts CM22 7RA
England

INTERNATIONAL SALES,
SERVICE, PARTS AND
RESTORATION FOR
MORGAN CARS
1936 TO PRESENT DAY

Tel: 00 44 1279 725725
Fax: 00 44 279 726901

(SERVICE)
Tel: 00 44 1279 726605

(PARTS)
Fax: 00 44 1279 600498

E-Mail:
MR@melvyn-rutter.net

Visit our Web site:
www.melvyn-rutter.co.uk



Est. 1976



MAIN DEALER

The 7th edition
colour catalogue,
packed full of parts
and accessories for
your Morgan.



The Rutter Catalogue on CD

New car information and lots more.
Available for the sum of £4, UK, £5
Europe, £6 elsewhere. Please state, hard
copy catalogue or CD required.



Plus 4
Plus wins
Mog 2001
Concours
outright

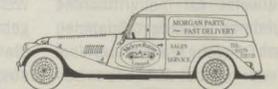
Restored on
behalf of
owner, Mr
Keith Ahlers



Plus 8 Restoration, we carry out the
very best work!

New sold cars with lots of Rutter goodies fitted

New Parts
including
Chromework,
Luggage
Rack and
Number Plate
Stainless
Steel Box



The Man From Hallingbury
‘HE SAY YES’

Buy Direct from us, or from our Agents:
Flavings or Merz & Pabst

Melvyn Rutter Ltd

TECHNIK UNDER COVER



...oder Grundsätzliches zum Fahrwerkstuning.

Ein um das Wohl aller Morgan-Fahrer besorgter Club-Präsident bat um Aufzeichnungen zu Tipps, die, völlig unabhängig vom Leistungsstand Eurer Moggis, den Fahrbetrieb sicherer machen. Die folgenden Zeilen sind daher dem Fahrwerk gewidmet. Sie haben allgemeine Bedeutung und sollten Idealerweise vor Inangriffnahme anderer Tuningmaßnahmen am Fahrzeug realisiert werden. Jeder benutzt wohl neben seinem Moggi ein Alltagsmobil aktueller Prägung. Daraus lässt sich die Annahme herleiten, dass in verschiedenen Vergleichssituationen immer wieder der Verdacht aufkeimt, dass mit der Bremsanlage des Serienmoggi etwas nicht in

Ordnung ist. Mal zieht sie nach der einen, mal nach der anderen Seite oder blockiert gar. Einseitig, natürlich! Die Hinterachse scheint ständig ohne verzögernden Bodenkontakt zu sein, und für die Bremswege müssen markenspezifische Sicherheitsmeter kalkuliert werden, damit das schöne Auto auch langfristig Form und Wert behält. Untersuchungsergebnis sei vorweggenommen: die Bremsen sind ordentlich ausgelegt und funktionieren auch bei ausreichendem Wartungszustand, solange anhaltende Extrembelastung vermieden wird. Der Kern des Problems liegt im System an dem sie befestigt sind. Vorn vibriert und trampelt es, und je größer, unrunder oder unwuchtiger die

daran hängenden Radmassen sind, desto stärker tritt Negativ-Effekt in Erscheinung: mangelnder Kontakt von Reifen zur Straße. Und wo dieser Kontakt nur unzureichend gegeben ist, wird entsprechend Bremsweg länger.

Die Vorderachsaufhängung: Jedes Vorderrad ist über den Achsschenkel am Kingpin schraubt ist. Relativ stabil verstrebt ist das untere Kreuzrahmenrohr, während das obere galgenartig und auf eigene Festigkeit angewiesen, frei im Raum steht. Beim Bremsen werden vom Rad und über den Kingpin in Fahrtrichtung wirkende Hebelkräfte auf das freistehende Kreuzrahmenrohr

ausgeübt. Es wird also gewaltsam nach vorn gebogen und entspannt sich wieder, sobald, z.B. auf kurzen Bodenwellen, geringere Kräfte darauf ausgeübt werden. Dies geschieht im scharfen Bremsbetrieb stakkatoartig und wirkt den Bestrebungen des Reifens entgegen, kontrolliert Grip zu bekommen. Ergebnis: beeinträchtigte Bodenhaftung.

Gegenmaßnahme: Der obere Kreuzrahmen muss mit einer Strebe zum Chassis verbunden werden (s. Foto 1). Diese Strebe kann leichter Bauart sein, da sie lediglich Zugkräfte aufnehmen muss. Rohre ab etwa 18 mm Durchmesser eignen sich dafür; Materialkosten sind gering, doch ist eine ordentliche Mon-

tage recht zeitaufwendig. Eine sofort und spürbar wirkende Maßnahme. Ideal für findige Bastler, die für höhere Ziele ansparen.

Die Hinterachsaufhängung. Die Verhältnisse sind hier komplizierter, da die Hinterräder eine wichtige Doppelfunktion haben: zum einen treiben sie den Wagen voran, zum anderen müssen sie ihn verzögern. Mit den Mitteln des Heimwerks ist dem durch Lastwechsel entstehenden „Eigenleben“ der starken Hinterachse nicht beizukommen. Dieses Eigenleben bewegt sich nämlich in drei kritische Richtungen:

Versetzen der Hinterachse. In schnellen Kurven versetzt die Achse ins Kurveninnere und entspannt, angetrieben durch die Kräfte der beiden Blattfederpakete, auf Bodenwellen und Querfugen gewöhnlich urplötzlich zurück in ihre Normalposition. Jeder Moggi-Fahrer kann Haarsträubendes dazu berichten, und fast jeder weiß, dass die Montage eines Panhardstabes recht ordentliche Abhilfe schafft (s. Foto 2). Auf demselben Foto ist ein Rohrbügel mit an den Außenbögen schräg angeordneten Stoßdämpfern zu erkennen. Dies entspricht prinzipiell der aktuellen MMC-Ausführung. Durch die schräg nach außen wirkenden Stoßdämpfer ergibt sich ein wesentlich verbesserter Geradeauslauf des Moggis. Allerdings müssen härtere

Stoßdämpfer montiert werden, damit der Fahrkomfort nicht zu säftenartig wird und eine systembedingte Neigung zum Übersteuern offenbar wird. Die beiden noch nicht beschriebenen Richtungen der Hinterachseigenbewegung sind hinterhältigerer Natur, da sie nicht nur Brems- und Beschleunigungsverhalten des Wagens beeinflussen, sondern auch zu teuren Schäden im Differentialbereich und im Getriebe führen. Diese Schäden kommen zustande durch harte Schockbelastungen. Letztere entstehen sowohl beim forcierten Anfahren (wer kennt nicht die beim Slalomstart in den Kotflügeln verschwindenden Räder), als auch beim kräftigen Bremsen, wenn die Hinterräder nur noch teilbelastet sind. Dabei geschieht folgendes: Radialbewegung des Hinterachskörpers beim Beschleunigen. Beide Räder sind über Steckachsen und Kugellager im Achskörper frei drehbar befestigt. Die physikalischen Gesetze von Aktion und Reaktion bewirken ein Zurückkippen des Achskörpers in dem Augenblick, in dem sich die Räder mit Kraft nach vorn bewegen; je mehr Aktionskräfte, desto mehr Reaktionskräfte, ok? Nun ist es so, dass der gegen Radialbewegungen serienmäßig nicht abgestützte Achskörper fest mit den Blattfedern verspannt ist. Den letzteren ergeht es wie den meisten von uns, auch sie wollen ihre



Foto 2

Ruhe haben und gehen nach erfolgter Belastung selbständig und unvermittelt in Ruheposition zurück. Stoßdämpfer verhindern dies bei Vertikalbewegungen der Achse. Sie dämpfen den Stoß kontrolliert. Unkontrolliert bleibt jedoch die Federreaktion, die entsteht, wenn- entweder bei Abriss der Bodenhaftung des kraftvoll beschleunigten Rades, oder bei heftigen Gaswechseln (Slalom!)- der nach hinten gekippte Achskörper blitzschnell und schlagartig in Normalposition gebracht wird, weil sich die vorher S-förmig gewundene Blattfeder entspannt. Da dies in Bruchteilen einer Sekunde mehrere Male geschehen kann, ist verständlich, dass einerseits gehörig Bodenkontakt verloren geht, und dass andererseits ganz erhebliche Schlag- und Stoßenergie auf Teile des Differentials und des jeweils eingelegten Gangs im Getriebe einwirken. Das war ein ziemlich trockener Brocken! Zur Beruhigung kann ich aber sagen, dass es bei der Radialbewegung des Hinterachskörpers beim Abbremsen exakt genauso zugeht, nur dass die Bewegungsrichtungen sich gegenläufig vorzustellen sind. Der Effekt bleibt derselbe: Achstrampeln, dadurch verminderte Bodenhaftung und erhöhter Verschleiß an Differential, Getriebe und Reifen.

Gegenmaßnahme: Der Achskörper muss dergestalt ver-

strebt werden, dass er sich beim Beschleunigungs- und Abbremsvorgang nicht mehr auf den Blattfedern verdrehen kann; er muss „bewegungsneutral“ auf den Federn liegen, diese also nicht mehr S-förmig verwinden. Verwindungskräfte sind dabei über Zug-/Druckstreben und Rahmenplatten ans Chassis abzuführen. Der Wagen wird dadurch wesentlich fester, bremst zufriedensteilend und nickt mit dem Heck beim Beschleunigen kaum ein. Als Nachweis der Minimierung des Achsverschleißes sei hier angeführt, dass mein +8 noch nach ca. 85.000 km mit unrevidierter erster Hinterachse fährt, davon 50.000 km mit drehmomentstarken Motoren und Hinterachsverstrebung. Es sind über die gesamte Laufzeit drei Ölwechsel gemacht worden. Wie zu diesem Thema eingangs erwähnt, kann ein präzise und zuverlässig arbeitendes Verstrebungssystem im „Do it yourself-Verfahren“ kaum hergestellt werden. Den Toleranzanforderungen sind beim Doppelstrebensystem, der empfehlenswertesten Art der Hinterachsverstrebung, wegen der nötigen Neutralität seiner Funktion enge Grenzen gesetzt. Es wird deshalb empfohlen, auf bewährte Fertig-Kits zurückzugreifen.

Text: Hans-Thilo Grebenstein
Fotos: Joachim Tirlor
Ulrich Böst



Foto 1

Überlegungen zur Öffentlichkeitsarbeit des MCD

Mit der Herausgabe der „neuen“ Morgan Post, Ausgabe 2/2000, war im Vorstand des MCD, aber auch hier und da bei den Clubmitgliedern eine Diskussion in Gang gekommen, die schwerpunktmäßig um die Frage kreiste: Wie soll sich unser Club in der Öffentlichkeit darstellen? Das Redaktionssteam der Morgan Post hatte unter dem Stichwort „Öffnung nach außen“ seine Vorstellungen genannt. In einigen Gesprächen mit Clubmitgliedern wurde aber deutlich, dass der Begriff „Öffnung nach außen“ auch missverständlich aufgefasst werden kann. Deshalb an dieser Stelle der Versuch, Klarheit zu reden.

1. Grundsätzliches

1.1. Das Auftreten des MCD findet in der Öffentlichkeit Beachtung und weckt Interesse an den Autos und den dazugehörigen Menschen. Es führt zu Fragen von und Gesprächen mit Nicht-Clubmitgliedern.

1.2. Der MCD akzeptiert, dass die Öffentlichkeit ein Recht auf Infos zum MCD hat.

1.3. Der MCD möchte das Bild, das von ihm in der Öffentlichkeit entsteht, nicht dem Zufall oder Fremden überlassen, sondern prägend gestalten.

1.4. Neben gezielter PR-Arbeit stehen dem MCD folgende, eigene Medien zur Verfügung:

- die Morgan Page im Internet
- die Morgan Post
- die Morgan News
- der MCD Flyer

1.5. Selbstverständlich beeinflussen auch Verhalten oder Auftreten der Clubmitglieder das Bild des MCD in der Öffentlichkeit. Darauf wird hier nicht weiter eingegangen.

2. Merkmale unserer Medien

2.1. Morgan Page

Steuerung des Inhalts durch

unseren Webmaster Manfred Beutel. Da sie jedoch für Clubmitglieder und Externe jederzeit verfügbar ist, kann ihre Verbreitung nicht beeinflusst werden.

2.2. Morgan Post
Steuerung des Inhalts durch das Redaktionsteam. Ihre Verteilung an Clubmitglieder und bestimmte Externe wird ebenfalls gesteuert (siehe unten).

2.3. Morgan News
Steuerung des Inhalts entsprechend Morgan Post. Ihre Verteilung geschieht nur clubintern.

2.4. MCD Flyer
Der Inhalt ist festgelegt. Als Empfänger sind in erster Linie Externe auf Messen, Sport- und Clubveranstaltungen vorgesehen.

3. Steuerung der Verteilung der Morgan Post

Als Empfänger der Morgan Post sind vorgesehen:

- Clubmitglieder
- Sektionsleiter/in: zusätzliche Exemplare für Interessenten
- Importeur/in: zusätzliche Exemplare für Interessenten und potentielle Käufer
- befreundete Morgan-Clubs
- Sportveranstaltungen des MCD: Exemplare für Besucher und Interessenten
- Techno Classica u.ä. Messen: Exemplare für Standbesucher
- Veranstaltungshotels: Exemplare zur Auslage
- Anzeigenkunden: Belegexemplare
- Sponsoren: Exemplare als Dankesgeste

Die jeweiligen Stückzahlen werden vom zuständigen MCD-Vorstand festgelegt bzw. im Einzelfall bewilligt. An dieser Stelle soll noch einmal mit aller Deutlichkeit daraufhingewiesen werden, daß ein Verkauf der „neuen“ Morgan Post nie

Hochleistungs-Bremsanlage aus Porsche-Teilen für Morgan +8



HEIKAT

Entwicklung • Vertrieb • Einbau • Ersatzteile • Garantieleistung

Lindauer Straße 15 • 87700 Memmingen
Tel. 0 83 31 / 8 90 22 • Fax 0 83 31 / 92 62 95

vorgesehen war und auch in Zukunft nicht zur Diskussion steht. Das ist übrigens auch im Protokoll der erweiterten Vorstandssitzung vom

11. November 2000 nachzulesen. Die oben aufgezeigten Überlegungen sind dem amtie-

renden MCD-Vorstand bekannt und mit ihm abgestimmt. Das sollte aber niemanden daran hindern, eigene Gedanken und Vorschläge zu entwickeln. Nur eine Bitte, lasst es uns wissen.

Text: Dieter Kaiser

Leserbriefe

Morgan Treffen

1987 fuhr ich mit meinem Moggi zum ersten Mal zu einem Treffen. Es war das Pfingsttreffen am Eibsee. Obwohl mein Moggi beim Stopover in Schwabingen abgeschleppt wurde und fast nicht mehr auffindbar war, bleibt dieses Event für mich das absolute Highlight — denn ich lernte die Moggi-Familie kennen.

Viele Treffen folgten. Dann eine fast zehnjährige Pause. (Ich weiß bis heute nicht, warum ich mir das angetan habe.) Schwerin 2000 dann das große Wiedersehen — mit Tränen vor Freude. Pfingsten in den Neuen Bundesländern, eine wahrhaftige Milleniumsveranstaltung. Dort hörte ich bereits viel Gutes vom alljährlichen Allgäutreffen. Meine Anmeldung lag Heinz bereits vor, aber eine Kapselverletzungen im Schaltarm verhinderte meine Teilnahme.

Also machte ich mich 2001 mit der Startnummer 127 (dank Wolfgang...) auf den Weg nach Bayern. Mit einer ortskundigen Allgäuerin ging ich an den Start. Es folgten drei wunderschöne Tage; zusammengefasst in drei Worten: Es stimmte alles! Hotel, Ausfahrt, Essen, Sponsor, Stimmung, Musik und nicht zuletzt das Wetter. 15 Jahre nach meinem ersten Morgan-Treffen weiß ich nach diesem Erlebnis wieder genau, warum ich Morgan fahre. Dafür, lieber Heinz, möchte ich Danke sagen.

In diesem Sinne: Weiter so! Bis nächstes Jahr,

Dein Clubkamerad Volker Althoff

P.S.: Tipp an die Kollegen: Egal aus welchem Teil der Republik Ihr kommt, das Allgäutreffen ist nie zu weit weg.

In eigener Sache...

... da gibt es doch tatsächlich Leute, die sich Gedanken darüber machen, ob denn der neue Clubsekretär überhaupt einen Morgan hat

...er hat einen!



Ja, aber den habe ich bei Clubtreffen noch nie damit gesehen! Wer Eins und Eins zusammenzählen kann, wird sicher die Antwort wissen. Es ist leider nicht möglich, ein ausgiebiges Regalia-Sortiment mit der Transportkapazität eines Morgan in Einklang zu bringen — so einfach ist das. Die hartnäckigen Zweifler sollen doch wenigstens ein Bildchen sehen, eine Kopie des Kfz.-Briefs erspare ich dem Leser. Happy Morganing

Peter

Moggi-Fundgrube

Verkaufe:

2 Morgan-Ledersitze („Grabsteine“), schwarz, verstell- und klappbar. Guter Zustand; DM 1.200,-
Norbert Stranka — Tel. 04821/73000 oder 0170/9122615

Suche:

2 Morgan-Ledersitze („Ausführung zeitlich vor „Grabsteine“), schwarz; verstell- und klappbar. Seriensitze bis Bj. 83.
Hans Jürgen Ihde — Tel. 040/6401177

Reisen durch 3 Länder & Qualität erleben!

Reise-
tipps
für
Morgan
Fahrer!



20 Vierstern-Hotels der bieten auf Reisen durch sehenswerte Landschaften Oasen der Entspannung und des Wohlfühlens!

ÖSTERREICH: Bregenz, Jungholz/Tirol-Oberallgäu, Stadt Salzburg, Wels/Oberösterreich, Bad Hall/Oberösterreich, Krumbach/Niederösterreich, und in Kärnten: Klopeiner See, Bad Kleinkirchheim, Maltatal, Mallnitz, Weissensee, Lendorf/Region Millstättersee

DEUTSCHLAND: Oberwiesenthal/Erzgebirge, Freiberg/Sachsen

SÜDTIROL/ITALIEN: Reischach bei Bruneck/Dolomiten

KORSIKA/FRANKREICH: Calvi

HOTEL^s
A-4600 Wels, Adlerstraße 1
Tel. +43/(0)7242/62236-138
Fax +43/(0)7242/62236-130
Fr. Mühlbäck, Hr. Luf

Liebe Clubfreundinnen, liebe Clubfreunde,



die Wahl in Bad Wildungen hat Euch einen „neuen“ Club-Vorstand beschert. Aber eigentlich sind es alles altbekannte Gesichter, wenn auch auf anderen Positionen! Bis auf eines und das ist meines. Damit Ihr das auch noch kennenlernt, möchte ich mich – mit Bild und Text – kurz vorstellen: Matthias Rühllein, seit einigen Tagen im Kreis der 50er. Bei dieser Gelegenheit herzlichen Dank an die vielen Morganeers, die mir an diesem schweren Tag mit Trost und Zutrunk zur Seite gestanden haben. Erst seit 1995 bin ich mit dem Morgan unterwegs, aber mit dem Herzen schon viel länger dabei!

Ebenfalls seit '95 im Club, als gebürtiger Hesse aber seit bald 30 Jahren „Wahlbayer“ zugehörig zur Sektion Bayern. Mit meinem + 8 und dem nur auf Rennstrecken eingesetzten 4/4 versuche ich dem Anspruch: „The last of the real sports cars“ gerecht zu werden und ab und zu unter Beweis zu stellen, daß es schon lange vor Maranello und Zuffenhausen ein Malvern Link gab.

Anläßlich des abendlichen Umtrunks nach der Wahl in Bad Wildungen hat mir ein allseits bekannter Leiter einer Sektion tief im Süden prophezeit, nicht

einmal 2 % aller MCD-Mitglieder für sportliche Aktivitäten mit ihrem Moggie begeistern zu können. „Ein Durchschnittsalter von über 58, was willst Du da mit Sport erreichen!?“ Nun ja, wir wollen den Sport mit dem Moggie sicher nicht so hoch aufhängen, daß man aus unserer Clubsport-Szene direkt zu den 24h von Le Mans umsteigen kann, aber wenn es doch einige unter uns gibt – wovon ich überzeugt bin – die den Sportsgeist der in unseren Autos steckt, umsetzen wollen, dann sollten wir ihnen die Gelegenheit dazu geben. Die Satzung unseres Clubs sieht es ausdrücklich vor!

Auch meine Vorgänger im Amt des Sportworts waren von diesen Gedanken geleitet, sie haben viele gute Ideen gehabt und viele gute Veranstaltungen durchgeführt. Mit meinem direkten Vorgänger Matthias Kreyes habe ich oft über die „richtige“ Form des Morgan Sports diskutiert und gemeinsame Veranstaltungen (MCD und MSCCD) geplant. Das Interesse und die Beteiligung an sportlichen Events hat jedoch immer mehr zu wünschen übrig gelassen. Warum? Dieser Frage möchte ich gerne nachgehen, denn nur dann, wenn sie beantwortet ist, kön-

nen wir Euch die Veranstaltungen anbieten, an denen ihr auch teilnehmen wollt. Welche Möglichkeiten für Sport mit dem Moggie gibt es überhaupt?

- Slalom
- Fahrsicherheitstraining
- Fahrerlehrgänge
- Gleichmäßigkeitsläufe im Rahmen von (historischen) Rennveranstaltungen
- Gleichmäßigkeitsprüfungen auf der Nürburgring Nordschleife
- Eigene Gleichmäßigkeitsläufe
- Club-Rennen, eigene oder mit/bei anderen Clubs

- Offizielle Rennveranstaltungen (FIA/DMSB)

Der Slalom war für viele Jahre das Rückgrat des MCD Sports. Das Interesse sowohl der Starter als auch der Zuschauer ist rückläufig. Der organisatorische Aufwand und die Kosten sind bei Eigenregie relativ hoch. Die Möglichkeit sich an den Slalom eines örtlichen Motorsportclubs „anzuhängen“ ist naheliegend, birgt aber die Gefahr der Abhängigkeit und kann dazu führen „hinten runterzufallen“. (siehe Bad Wildungen 2001)

Die Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings bringt jedem etwas, folgt der Vorgabe unserer Satzung und macht nicht nur wegen des meist als Abschluß durchgeführten Laufs auf der Handlingstrecke Spaß. Kritisch sind die hohen Kosten pro Teilnehmer bei geringer Beteiligung. Die Idee sollte dennoch weiter verfolgt werden.

Fahrerlehrgänge, vor allem auf der Nordschleife, fordern jeden sportlich orientierten Fahrer, bringen hohen Lerneffekt zur Fahrzeugbeherrschung und machen in einer Gruppe mit 5–10 Morgan-Fahrern eine Menge Spaß. Nachteilig sind die relativ hohen Kosten, die jeder Teilnehmer für sich tragen muß. Fahrerlehrgänge können kein Ersatz für Club-Sport sein, sie sind jedoch eine gute Voraussetzung dafür.

Die Teilnahme an Gleichmäßigkeitsläufen im Rahmen offizieller Rennveranstaltungen war in der Vergangenheit mit einem Morgan sehr erschwert. Der DMSB (Nachfolgeorganisation der ONS) machte Notausschalter, Feuerlöscher und Überroll-

bügel (ein Sakrileg für viele Morganisten) zur Bedingung. Der Kontakt zum VFV (Veteranen Fahrzeug Verband) und die Teilnahme an deren Veranstaltungen mit vielen historischen Fahrzeugen, die wir in 2001 üben (St. Wendel und Hockenheim, 25./26.8.!!), kann dieses Problem vielleicht lösen. Kein Bügel, kein Notschalter, kein Feuerlöscher! In der nächsten Morgan Post werden wir über unsere Erfahrungen berichten.

An Gleichmäßigkeitsprüfungen auf der Nordschleife können wir mit den Moggies ebenfalls ohne Probleme teilnehmen (obwohl DMSB-Veranstaltung). Diese Möglichkeit, die auf Initiative meines Vorgängers schon in den letzten beiden Jahren bestand, sollte unbedingt besser genutzt werden. Anspruchsvolle Strecke, günstige Kosten, geringes Risiko, da Rundenzeit selbst vorgegeben wird. Mit einer Gruppe von 10 – 15 Moggies garantiert eine Rießengaudi und ein guter Auftritt für Club und Marke.

Eigene Gleichmäßigkeitsläufe oder auch eigene Clubrennen haben den Vorteil, daß wir die Regeln und Sicherheitsfeatures selbst bestimmen können; ebenso Ort und Zeit. Nachteilig sind erstens der hohe organisatorische Aufwand und zweitens die Kosten. Erstens führt dazu, daß maximal zwei solche Veranstaltungen pro Jahr durchgeführt werden können, zweitens bedingt eine Teilnehmerzahl von mindestens 15. Dennoch zeigt die Erfahrung der letzten Jahre, daß gerade diese selbstorganisierten Veranstaltungen die besten sind, sowohl sportlich als auch gesellig.

Gemeinsame Veranstaltungen mit anderen Clubs haben nicht

die gleichen Freiheitsgrade wie die gerade genannten, können aber das Problem Kosten/Teilnehmer lösen. Zudem kann es interessant sein, sich mit Fahrern anderer Fabrikate auszutauschen oder zu messen. Hierzu können wir am 15./16. September bei unserem „Hunsrück-Bergrennen-Revival“ gemeinsam mit dem Austin Healey Club Deutschland Erfahrung sammeln. (what a shame, wir sind Veranstalter, es sind aber z. Zt. mehr Frogs and Pigs gemeldet als Moggies!! Anmeldung ist noch möglich!!) Die Möglichkeit, an Veranstaltungen anderer Clubs teilzunehmen, wird weiter verfolgt und muß genau geprüft werden.

Die Teilnahme an Rennserien oder Einzelrennen (z.B. Triumph Competition oder 24h Rennen Nürburgring) kann nur einzelnen überlassen sein und bietet den anderen die Möglichkeit, sich beim Rennen zu treffen, zuzuschauen und die Daumen zu drücken.

An die Wiederaufnahme einer eigenen Rennserie „Morgan Challenge“ ist in Deutschland z.Zt. nicht zu denken. Vielleicht läßt sich aus einer kleinen Kerngruppe heraus über die oben genannten Alternativen wieder ein Weg dahin entwickeln.

Eure Meinung ist gefragt!

Wer Interesse an sportlichen Aktivitäten des MCD hat, möge dies bitte durch den beiliegenden Fragebogen kundtun. Wer kein Interesse hat, hilft uns ebenfalls damit weiter, daß er uns das mitteilt. Die Anzahl der Teilnehmer einer Veranstaltung ist u.a. davon abhängig, wie oft und wie direkt ein Interessent ange-

sprochen wird. Wenn wir wissen, daß Ihr interessiert seid und an was, können wir Euch direkt ansprechen und einladen, durch Newsletter (wie schon bisher), aber auch mit Fax oder E-mail.

Bitte gebt bei Rücksendung des Fragebogens auch die Faxnummer und E-mail Adresse an (so vorhanden)

Der Fragebogen kann auch direkt über unsere Web site www.morgan-club.de ausgefüllt und an meine E-mail Adresse (mrmorgang9@aol.com) geschickt werden.

Bitte unterstützt die Arbeit des Vorstands des MCD, hier insbesondere die Aktivitäten (und den Optimismus) des Sportleiters mit Eurer Teilnahme an der Befragung und dann natürlich mit der Teilnahme an den MCD Sport Events! Für den Rest der Saison wünsche ich Euch Wellen- und Achsenbruch, Sonne oder ein trockenes Fensterleder und natürlich einen goldenen Oktober. Wir sehen uns in Rust oder vielleicht doch auf der Rennstrecke!

*Euer
Matthias*

IMPRESSUM

Herausgeber
MCD-MORGAN-CLUB-DEUTSCHLAND E.V.
Präsident Iwan Weese
P.O. Box 180473
60085 Frankfurt/Main
Tel. 069 / 91 70 05 60
Fax. 069 / 91 70 05 55
Mobil: 0172 / 675 19 99
E-mail: iw-cpp@t-online.de

Redaktionsteam
Heinz Dieter Kaiser
Akazienstr. 140
44143 Dortmund
Tel.: 02 31/51 27 14
Fax: 02 31/1 89 08 58

Horst Bosinius
Fritz-Reuter-Str. 29
42657 Solingen
Tel.: 02 12/81 28 93
Fax: 02 12/2 48 14 25
e-mail:
papier@bosinius.de

Axel Görgens
Hochstraße 14
42697 Solingen
Tel. 0212/335601

Fax 0212/652830
Büro 0212/61188

Layout
Holger Strobel
Gabriele Pastor
Daniela Kube

Satz, Litho, Druck
Theis Druck GmbH
Zweigstrasse 9
42657 Solingen
Tel.: 02 12/81 40 99
Fax: 02 12/81 40 90
e-mail:
info@theis-druck.de
www.theis-druck.de

Anzeigenkontaktadresse:
Iwan Weese
P.O. Box 180473
60085 Frankfurt/Main
Tel. 069 / 91 70 05 60
Fax. 069 / 91 70 05 55
Mobil: 0172 / 675 19 99
E-mail: iw-cpp@t-online.de

Erscheinungsweise
2 x jährlich, jeweils im Juli
und Dezember.

Für unverlangt eingesandte
Manuskripte und Fotos über-
nimmt das Redaktionsteam
keine Haftung.

Die veröffentlichten Artikel
und Berichte geben nicht
unbedingt die Meinung des
Redaktionsteam wieder.
Nicht sinnverändernde Kür-
zungen behält sich das Redak-
tionsteam vor.

Nachdruck von Berichten und
Fotos, auch auszugsweise, nur
mit Genehmigung des Redak-
tionsteams.

Die Urheberrechte der von der
Theis-Druck GmbH gestalteten
Anzeigen liegen bei der Theis-
Druck GmbH.

Liebe Interessenten,

WENN SIE

- ein Liebhaber der Morgan-Automobile sind,
- möglicherweise einen Morgan besitzen,
- auf unseren Club neugierig geworden sind und *mal vorbeischaun wollen,

DANN

wenden Sie sich an den Sektionsleiter der Ihrem Wohnort nächsten Sektion.

Wir freuen uns auf Sie!



Der Vorstand dankt im Namen der Clubmitglieder allen Sponsoren, Spendern, Gönnern und stillen Helfern, ohne deren grosszügige Unterstützung das Clubleben, die Veranstaltungen und die Publikationen in der jetzigen Form nicht möglich wären.

Organigramm
MORGAN-CLUB – Deutschland e.V.

Präsident
Iwan W. Weese
P.O. Box 180473
60085 Frankfurt/Main Germany
Tel. 069 / 91 70 05 60
Fax: 069 / 91 70 05 55
Mobil: 0172 / 675 19 99
e-mail: iw-cpp@t-online.de

Internet:
www.morgan-club.de

Vizepräsident
Sloggi Scheffzek
Winzerstr. 14
69126 Heidelberg
Tel.: 0 62 21 / 37 45 28
Fax: 0 62 21 / 78 01 10

Sekretär
Peter Alt
Seligenstädter Str. 25
63179 Obertshausen
Tel.: 061 04 / 79 94 50
Fax. 061 04 / 79 94 51

Schatzmeister
Horst Bosinius
Fritz-Reuter-Str. 29
42657 Solingen
Tel.: 02 12 / 81 28 93
Büro Tel.: 02 12 / 2 48 14 11
Fax: 02 12 / 2 48 14 25

Sportleiter
Matthias Rütthlein
Dorfstr. 15
85452 Moosinning
Tel.: 08123 / 86 49
Büro: 08123 / 99 02 76
Fax: 08123 / 99 05 76

Sektion 1
BERLIN
Michael Platen
Königsstuhlweg 3
12107 Berlin
Tel.: 01 72 / 3 11 88 00

Sektion 2
NORD
Gerda Lübbe
Woldsenweg 11
20249 Hamburg
Tel.: 0 40 / 48 45 62

Sektion 3
MITTE-NORD
Andre Koopmann
Barrier Kirchweg 63
27232 Sulingen
Tel.: 0 42 71 / 36 67

Sektion 4
MITTE
Jürgen Bell
Dorstener Str. 100
44809 Bochum
Tel.: 02 34 / 51 32 52

Sektion 6
RHEIN-MAIN
Peter Alt
Seligenstädter Str. 25
63179 Obertshausen
Tel.: 0 61 04 / 79 94 50
Fax: 0 61 04 / 79 94 51

Sektion 7
LÄNDLE
Rolf Karl
Karlsplatz 3
78166 Donaueschingen
Tel.: 07 71 / 71 01

Sektion 8
BAYERN
Hermann Redl
J.-von Liebig-Str. 17
86899 Landsberg
Büro Tel.: 0 81 91 / 4 60 41

Sektion 9
FRANKEN
Maximilian Erlenbach
Königsstr. 12
90402 Nürnberg
Tel.: 09 11 / 20 30 16
Fax: 09 11 / 20 30 16

Regalia Officer: Peter Alt • Seligenstädter Str. 25 • 63 179 Obertshausen
Tel.: 0 61 04 / 79 94 50 • Fax: 0 61 04 / 79 94 51

Redaktionsteam Morgan Post & newsletter: Heinz Dieter Kaiser • Akazienstr. 140 • 44143 Dortmund
Tel.: 02 31/51 27 14 • Fax: 02 31/1 89 08 58 und
Horst Bosinius • Fritz-Reuter-Str. 29 • 42657 Solingen
Tel.: 02 12/81 28 93 • Büro Tel.: 02 12/2 48 14 11 • Fax: 02 12/2 48 14 25
Axel Görgens • Hochstraße 14 • 42697 Solingen
Tel. 0212/335601 • Fax 0212/652830 • Büro 0212/61188

Webmaster: Manfred Beutel, Am Hohen Holze 5, 30823 Garbsen
Tel.: 05137 / 794 62, Büro Tel.: 0511 / 701 42 40, Fax: 0511 / 701 42 30

Affiliation Officer: John Donovan • Hopland House • Green Tye • Much Hadham • GB-Herfordshire

Morgan Post

Nr. 69 – Ausgabe Winter 2001

Themen-
vorschau

- **MOG 2001 Cheltenham**
- **Herbsttreffen „Rust“**
- **Aus den Sektionen**
- **Reisen mit Morgans**
- **und, und, und....**





Man muß keinen dicken Schlitten fahren,
um Geschmack an der
John Player Special zu finden.

JP
John Player Special
20 mg Nikotin
1 mg Theobromin
in Rauch
Nikotin 0,7 mg,
Koffein 13 mg
Dauerhafter Wert
nach DIN!

EIN CLUB-MAGAZIN WIE UNSERE
NEUE MORGAN POST IST OHNE
UNTERSTÜTZUNG DURCH ANZEIGEN
KAUM REALISIERBAR.
SIE LEBT UND FINANZIERT SICH
DURCH WERBUNG.

AUS DIESEM GRUNDE BITTEN WIR
UNSERE MITGLIEDER UND
SYMPATHISANTEN UM UNTER-
STÜTZUNG DURCH SCHALTUNG
VON ANZEIGEN.

DIE REDAKTION

FASZINATION AUTOMOBIL

INTERNATIONALES MORGAN HERBSTTREFFEN 1988



IN DER TAT EINES DER BESTEN BIERE DER WELT

MORGAN POST

Die neue Welt der Küchen

DM 9,80 · CHF 9,80 · OS 79,00 · LUF 232,00

2/2001 **KÜCHENWELT** www.kuechenwelt-online.de

Gewinnen Sie! Elektrogeräte für Ihre Küche

Küchen-Highlights 2001

KOCHDUELL DER TV-STARS
Stefan Wiertz und Carsten Dorhs
Interviews, Küchentipps
und tolle Rezepte

- Küchentrends
- Wohnküchen
- Küchenplanung
- Lifestyle
- Praktische Küchenhelfer
- Lebensart
- Landhausküchen
- Mobile Küchen
- Elektrogroßgeräte
- Küchen-Accessoires

4 594593 209808

Nur DM 9,80
Bei Bestellung zuzüglich
DM 3,- Versandkostenanteil

Küchen-Highlights
auf über
130 Seiten

Die neuesten Küchen-Highlights, Hinweise für die Küchenplanung, eine Auswahl schöner und nützlicher Accessoires finden Sie in der neuen KÜCHENWELT. Nicht zu vergessen die vielen tollen Rezepte – diesmal von den Fernsehköchen Carsten Dorhs und Stefan Wiertz aus dem VOX-Kochduell.

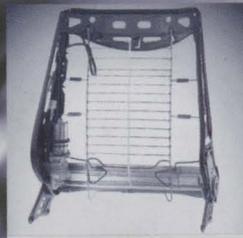
Die KÜCHENWELT 2/2001 erhalten Sie im Zeitschriften- oder Buchhandelsbuchhandel oder direkt vom PMO Verlag GmbH, Elisabeth-Selbert-Straße 14, 40764 Langenfeld, Telefon 02173/8900-111, Telefax 02173/8900-140



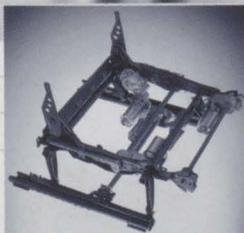
Wahre Sicherheit zeigt
sich im Extrem



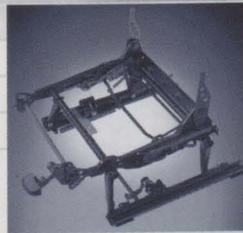
Komplettsitzstruktur



Elektrische Lehnverstellung



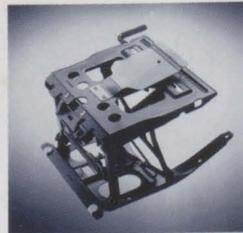
Elektrische 8-Wege-Sitzverstellung



Manuelle 8-Wege-Sitzverstellung



Lenksäulenverstellung



Integrierter Kindersitz

CRH

C. Rob. Hammerstein
GmbH & Co.KG

Merscheider Straße 167
42699 Solingen
Germany

Phone +49-212-33 93-0
Fax +49-212-32 91-40

CRH North America Inc.
2541 7th Street South
Clanton, AL 35045
United States of America

Phone +1-205-755-9994
Fax +1-205-755-9083

Hammerstein Bt

Hammerstein u. 2
8060 Mor
Hungary

Phone +36-22-4 09-220
Fax +36-22-4 09-223

CRH Continental (Pty) Ltd.

37, Thora Crescent
2090 Sandton, Wynberg
Republic of South Africa

Phone +27-11-4 44-3705
Fax +27-11-4 44-3969

www.cramerstein.de