

# MORGANPOST

OFFIZIELLES CLUBMAGAZIN DES MORGAN CLUB DEUTSCHLAND E.V. NR.70 AUSGABE 2/2002



[www.morgan-club.de](http://www.morgan-club.de)



Wahre Sicherheit zeigt  
sich im Extrem

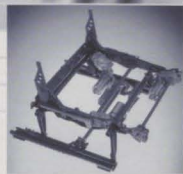
CRH



Komplettsitzstruktur



Elektrische Lehnverstellung



Elektrische 8-Wege-Sitzverstellung



Manuelle 8-Wege-Sitzverstellung



Lenkballenverstellung



Integrierter Kindersitz

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 +36-22-409-220  
Fax +36-22-409-223

CRH Continental (Pty) Ltd.  
37, Thora Crescent  
2090 Sandton, Wynberg  
Republic of South Africa

Phone +27-11-444-3705  
Fax +27-11-444-3969

www.crhammerstein.de



*Liebe Clubfreundinnen, liebe Clubfreunde,  
liebe Leserinnen und Leser,*

einen Morgan braucht eigentlich niemand. Aber wer Spaß am Leben, an englischen Autos und am Autofahren hat, der fühlt sich in einem Morgan sehr wohl. Der Morgan-Roadster hat ganz bestimmt keinen großen Nutzwert, dafür aber einen sehr hohen emotionalen Wert.

Es gibt Dinge im Leben, die man nicht auf die „Goldwaage“ legen sollte und bei denen Zweckmäßigkeit und Wertsteigerung nicht unbedingt im Vordergrund stehen müssen.

Es sind Freude und Begeisterung, die zählen. Jeder von uns, der einen so schönen Roadster wie den Morgan sein Eigen nennt, wird das bestätigen können. Frei, alleine oder mit Gleichgesinnten die Landschaft mit seinem „Moggi“ zu erkunden, gehört zu den wirklich lebenswerten Erlebnissen.

Der Morgan Club Deutschland eV. hat sich zur Aufgabe gemacht, dieses Lebensgefühl zu fördern, in dem er anspruchsvolle, sportliche und gesellschaftliche Veranstaltungen für seine Mitglieder und Clubfreunde über das ganze Jahr ausschreibt und organisiert. Alle Termine sind im Internet unter [www.morgan-club.de](http://www.morgan-club.de) oder bei den neun Sektionsleitern abzufragen.

Viele und vielseitige Veranstaltungen, sowohl regional als auch national, wurden in diesem Jahr mit Hilfe unserer Clubmitglieder durchgeführt. Wir alle können mit dem Angebot sehr zufrieden sein und sind den „Machern“ zu großem Dank verpflichtet.

Und das soll auch so bleiben. Ich bin sicher, dass wir uns auch im nächsten Jahr auf attraktive Clubereignisse freuen dürfen und möchte nochmals mit Dank daran erinnern, da bei jedem Treffen engagierte Clubmitglieder in ihrer Freizeit für Andere tätig sind.

In diesem Sinne wünsche ich allen, die sich mit unserem Automobilclub verbunden fühlen, ein besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Jahr 2003.

Euer und Ihr

Iwan W. Weese



# Inhalt



MCD Herbsttreffen 2002 ab Seite 19

19



Aus den Sektionen ab Seite 34

34



## Morgan Welt ab Seite 8

The Daily Telegraph  
Schöne Bescherung  
Glorious Goodwood

8



## Morgan Sport ab Seite 24

Rüthen 2002  
Slalom in Hannover Laatsen  
Veldenz 2002  
Der Aero GT(N) Rennwagen  
The Spirit of Le Mans

24



## Club Szene ab Seite 62

Uta Merz sagt „Adele“  
Erinnerungen an Harald  
Die Nachfolger stellen sich vor

62

## Three Wheeler Corner Seite 68

68



## Morgan Technik ab Seite 73

Neue klassische Reifen  
Anhängerkupplungen für Moggies  
Erweckung aus dem Dornröschenschlaf

73



Vorgestellt ab Seite 71

71



## Morgan Szene ab Seite 82

Morgans.....made in Korea  
Die Factory in Malvern  
Lago Maggiore  
Morgantreffen in Seoul  
Blood, sweat and fun  
Dolomite - Mog 2002  
Über die Attraktivität des Morgan  
Mit dem Morgan nach Norwegen  
Eine schöne Rittergeschichte  
Ein neues Auto.....auf die alten Tage  
Vorankündigungen  
Verschiedenes  
Neue Mitglieder  
Impressum  
Wer macht was im MCD  
Befragungsaktion

82





## Lederbekleidung Maßfertigung OHNE Aufpreis

[www.pa-classics.de](http://www.pa-classics.de)

[www.flieger-jacken.de](http://www.flieger-jacken.de)

[www.clubaccessories.de](http://www.clubaccessories.de)



Armbanduhren, Badges

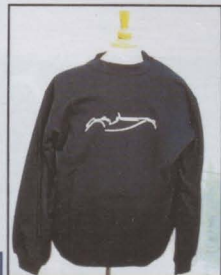
Bestickung mit versch. Morgan-Motiven

Blousons, Cabrio hauben, Caps

Hemden, Lederhauben, Poloshirts

Schals - Schurwolle, Cashmere, Seide

Schirme, Sportswear, Sweatshirts u.v.m.



**PA classics® - Peter Alt**  
Seligenstädter Str. 25  
D 63179 Obertshausen

Telefon: +49 (0) 6104 799450  
Fax: +49 (0) 6104 799451  
E-Mail: [info@pa-classics.de](mailto:info@pa-classics.de)



## Aus meiner Sicht ...



**Liebe Clubfreundinnen, Leserinnen, Clubfreunde und Leser,**

die letzten Monate des Jahres sind eine gute Zeit für Festlichkeiten und Besinnung. Gedanken kommen und gehen, und manchmal bleibt einer auch länger haften. So möchte ich heute über zwei Themen schreiben, die sich zum einen aus der Arbeit im Redaktionsteam der „Morgan Post“ ergeben, und zum anderen aus meiner langen Zugehörigkeit im MCD.

Beginnen wir mit den Erscheinungsterminen unserer „Morgan Post“. Zweimal im Jahr, jeweils im Juni und Dezember, hört sich zunächst sinnvoll und wünschenswert an. Schaut man sich diese Termine jedoch etwas genauer an, so ergibt sich ein anderes Bild. Die Morgan-Saison beginnt eigentlich erst im April, so daß bis zum Juni noch nicht allzuviel Berichtenswertes zusammenkommt. Das ist übrigens auch die

Erklärung, warum wir den Erscheinungstermin Juni bisher nicht pünktlich eingehalten haben. Der Dezembertermin ist ok, weckt er doch Erinnerungen an vergangene, schöne Tage und Vorfreude auf die kommende Saison. Und eine „Morgan Post“ bei Glühwein und Kerzenlicht zu lesen, ist sicherlich ein besonderes Vergnügen. Nun die Überlegungen zur Neuorientierung: wir teilen das Jahr in Tertiale zu jeweils 4 Monaten auf und erhalten so April, August und Dezember als Herausgabetermine. Da aber im April im Hinblick auf die

Clubveranstaltungen der Blick zurück weniger von Interesse ist als der Blick nach vorne, machen wir hier zukünftig ein „Morgan Pöstchen“ mit dem Schwerpunkt der Veröffentlichung aller geplanten Termine und Veranstaltungen in den Sektionen und überregional. Selbstverständlich wird auch über gelaufene Ereignisse, wie Weihnachtsfeiern oder Winter-Rallyes - falls stattgefunden - berichtet. Ein solches „Morgan Pöstchen“, im gleichen Stil wie die „Morgan Post“, ist selbstverständlich dünner als unsere reguläre Clubzeitschrift. Für uns Clubmitglieder bietet sie jedoch jede

Menge Anregungen zu einem frühen Zeitpunkt. Sie ist somit eine wertvolle Planungshilfe, die darüber hinaus Neugierde und Vorfreude weckt. Voraussetzung ist jedoch, daß bis Ende März in den Sektionen Planungsgespräche gelaufen sind und alle Sektionsleiter, die Sektionsleiterin und die viele stillen Helfer/innen mitmachen. Die zwei Ausgaben der „Morgan Post“ erscheinen dann im August und Dezember, wobei die Winterzeitschrift wegen der zeitlichen Abfolge vielleicht nicht immer so umfangreich wird wie die Sommerzeitschrift.

Das zweite Thema ist das MCD-Herbsttreffen. Ich habe den Eindruck, daß es, schaut man sich die Teilnahme an, mehr und mehr seinen ursprünglichen Charakter als zweites großes, gemeinsames Clubtreffen verliert. Das mag daran liegen, daß nur ein Wochenende zur Verfügung steht und sich damit der Aufwand (Zeit, Kosten) im Vergleich zum erwünschten Erfolg als verhältnismäßig hoch darstellt. Das mag daran liegen, daß das Programm dem Pfingsttreffen sehr ähnlich ist und sich seit Anbeginn wiederholt. Das mag auch daran liegen, daß mit den vielen großen, fast schon

überregionalen Ereignissen, wie z.B. Veldenz und Allgäutreffen, dem Herbsttreffen eine erfreuliche Konkurrenz erwachsen ist.

Das Herbsttreffen ist, daran sei erinnert, zu einer Zeit entstanden, als die Autobahnen noch ziemlich leer, die Morganfahrer noch ziemlich jung und die Mitgliederzahlen des MCD noch ziemlich klein waren. Ferner gab es noch keine Sektionen mit ihren eigenen Veranstaltungen. Ich möchte und kann das Herbsttreffen nicht abschaffen. Meine Überlegungen sollen auch keine Empfehlung sein, dieses zu tun. Es wäre aber wünschenswert, wenn hiermit eine Diskussion und eine Reaktion im Club angestoßen würde. Vielleicht gibt es Wünsche und Vorschläge zu Verbesserungen. Aber auch eine Bestätigung der bisherigen Praxis wäre für die Organisatoren und Teilnehmer hilfreich und motivierend.

Ich schließe mich den guten Wünschen unseres Präsidenten Iwan an und verabschiede mich mit herzlichen Grüßen.

**Euer und Ihr  
Dieter Kaiser**



# AutoBiography



## CHARLES MORGAN

The 51-year-old joint managing director of the Morgan Motor Company considers himself one of life's luckier motorists

**F**irst car? A Ford-engined, 1936 Morgan F4 three-wheeler that had belonged to my grandmother, who had used it a lot in the Second World War when fuel was rationed. It returned about 50mpg and was good for 65mph. Some of my most memorable trips were from Malvern to Cornwall for holidays. We've still got the car at the factory and dust it off occasionally for a spin.

**Worst car?** I've been lucky with cars, so my worst wasn't that bad at all. It was a Fiat Uno Turbo - quite fast, but very tiny. Someone drove into the door on the first day we had it; the replacement door started to rust in no time and they could never sort the wind noise.

**Present daily driver?** A Mercedes-Benz 320CDI estate.

**Dream car?** I was lucky enough to play a part in the design of my own dream car, the Morgan Aero 8. I'm pretty sure it's the lightest V8-engined production car in the world. It's a real driver's car and the BMW engine is beautifully smooth. Unlike Ferraris, which are only suitable for headbangers, you can get out of the Aero 8 feeling relaxed.

**How many cars has Morgan made since 1909?** About 30,000 three-wheelers and 40,000 four-wheelers.

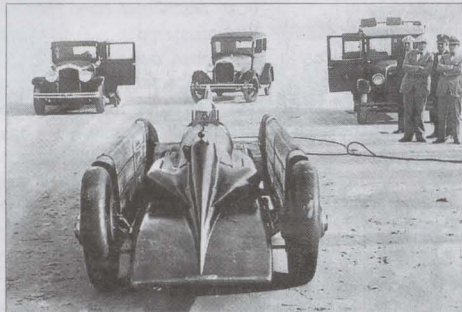
**How many cars do you make a year?** Current production is 750 cars, with a staff of 150.

**Your waiting list was once seven years; how long is it now?** Eighteen months for a 4/4 and about a year for a Plus 8 or Aero 8.

**How many Aero 8s have you sold?** 176.

**Who is your motoring hero?** Sir Henry Segrave, for having the vision to create my favourite car of all time, his Golden Arrow record-breaker. It was basically a Schneider Trophy aeroplane with downforce. It must have taken huge guts to drive it at 231mph in 1929. I was completely mesmerised when I first saw the car at the National Motor Museum, Beaulieu.

**What is your most embarrassing driving moment?** I remember crashing very publicly at Snetterton circuit in the 1970s. I hit the bridge and made a real mess of the car. It was in the days when we drove racing cars to the circuit, and it took me for ever to get back home. Worse than that, the crash appeared on the front of one of



Vision: Morgan's hero, Sir Henry Segrave, in his Golden Arrow at Daytona in 1929 and (below) his worst car, the Fiat Uno Turbo



the motor racing magazines. Back at the factory, they repaired the damage but left the bodywork in matt black in case I did it again.

**What would you have done if you hadn't joined the family firm?** Before I joined the company, I worked as an ITN news cameraman for eight years. These days, if I picture myself doing anything else, I'd be an artist selling my paintings on a sunny beach.

**Will your son and two daughters join the company?** I'd like them to do something independently first. Then, if they've got the skills we need and the commitment to drive the company forward, it would be great to have them on board.

**What of the future direction of the company?** Part of my goal is to see the handcrafted elements of our products with up-to-the-minute technology. It's important to have employees who use their hands and their brains, so they can take pride in their work. What I want is a company that evolves continuously, and nurtures individual skills. Green issues are also important and I'm proud of our record and commitment. Making cars on ash frames may seem an anachronism, but nothing cleans the air better than a 30-year-old tree and we need to keep planting new trees to furnish our raw materials.

Interview by Dave Selby

### Interview mit Charles Morgan

Der 51-jährige Co-Direktor der Morgan Motor Company betrachtet sich selbst als einen vom Schicksal auserwählten glücklichen Motorliebhaber.

**IHR ERSTER WAGEN?** Einen 1936 Morgan F4 Three-Wheeler mit einer Ford Maschine, der meiner Großmutter gehörte. Sie benutzte diesen Wagen sehr oft in der Zeit des 2. Weltkrieges, als das Benzin rationiert war.

**IHR SCHLECHTESTER WAGEN?** Ich bin glücklich mit Autos, ich kann eigentlich nicht sagen, dieser war der Schlechteste von allen. Es war ein Fiat Uno-Turbo sehr schnell, aber wirklich sehr blechern. Jemand fuhr mir schon am ersten Tag, als wir ihn hatten, in die Seite. Die Ersatztür begann schon in kürzester Zeit zu rosten, und die Windgeräusche konnten nie ausgemacht und beseitigt werden.

**IHR JETZIGES TÄGLICHES AUTO?** Ein Mercedes-Benz 320 CDI Kombi.

**IHR TRAUMAUTO?** Ich war in der glücklichen Lage, teilzuhaben und mitzuwirken am Design meines eigenen Traumautos, dem Aero 8. Ich bin mir sehr sicher, er ist das leichteste V8-motorisierte Auto in der Welt. Er ist ein echtes Auto für einen Sportfahrer, und die BMW-Maschine ist einfach wunderbar weich. Anders als Ferraris, die nur für „Autonarren“ geeignet sind, kann man aus dem Aero 8 vollkommen entspannt aussteigen.

**WIEVIELE AUTOS WURDEN SEIT DER FIRMENGRÜNDUNG IM JAHRE 1909 GEBAUT?** Ungefähr 30.000 Three-Wheeler und 40.000 Four-Wheeler.

**WIEVIEL AUTOS KÖNNEN IM JAHRE HERGESTELLT WERDEN?** Die momentane Produktion beläuft sich auf 750 Autos, mit einer Belegschaft von 150 Arbeitern.

**IHRE WARTELISTE WAR EINST SIEBEN JAHRE; WIE LANG IST SIE HEUTE?** 18 Monate für einen 4/4 und ungefähr ein Jahr für einen Plus 8 oder Aero 8.

**WIEVIELE AERO 8 WURDEN BIS JETZT VERKAUFT?** 176.

**WER IST IHR HELD IN DER MOTORENWELT?** Sir Henry Segrave. Er hatte die Vorstellung und Umsetzung meines absoluten Lieblingsautos, seinen Golden Arrow Rekordbrecher. Das Auto hatte den Schneider Trophy Flugzeugmotor ( mit Downforce ). Es muss ungeheuer mutig gewesen sein, diesen Wagen im Jahre 1929 auf 231 Meilen zu beschleunigen. Ich war vollkommen benommen, als ich dieses Auto zum ersten Mal im National Motor Museum in Beaulieu sah.

**WAS WAR IHR PEINLICHSTER AUGENBLICK ALS SPORTFAHRER?** Ich erinnere mich an einen sehr deutlichen Crash auf dem Weg zum Snetterton Rennkurs im Jahre 1970. Ich schlug gegen eine Brücke und beschädigte meinen Wagen sehr stark. Das geschah in einer Zeit, als wir selbst noch die Rennautos zur Rennstrecke fuhren, und so blieb mir nichts anderes übrig, als zurück nach Hause zu fahren. Schlimmer als dies war die Tatsache, dass dieser Zusammenprall auf einem der Motor-Sport Magazine als Titelbild erschien. Also zurück wieder in die Factory, dort wurde sofort der Schaden repariert, aber die

Karosserie wurde in der Grundfarbe matt schwarz gelassen, im Falle, dass mir so etwas noch mal passieren sollte.

**WAS WÜRDEN SIE NUN MACHEN, WENN SIE NICHT DIE FIRMA IHRER FAMILIE ÜBERNOMMEN HÄTTEN?** Bevor ich die Firma übernahm, arbeitete ich 8 Jahre lang als Kameramann bei ITN-Nachrichten. In diesen Tagen, ich beschreibe mich selbst mal so, war ich ein Künstler, der seine Bilder an einem sonnigen Strand verkaufte.

**WIRD IHR SOHN ODER IHRE TOCHTER DER FIRMA BEITRETEN?** Ich würde ihnen raten, erst selbständig zu werden. Erst dann, wenn sie die Fähigkeiten haben, die wir brauchen und die Verantwortung fühlen, die notwendig ist, eine Firma zu leiten und nach vorne zu bringen, würde ich sehr glücklich sein, sie an Bord zu haben.

**WIE SEHEN SIE DIE ZUKUNFT IHRER FIRMA?** Ein Teil meines Zieles ist es, die Geschicklichkeit des Handwerks, mit der unsere Produkte hergestellt werden, mit der zur Zeit modernen Technologie zu verbinden. Es ist sehr wichtig,

Mitarbeiter zu haben, die ihre Hände und ihren Kopf benutzen, so dass sie stolz auf ihr Werk sein können. Was ich will, ist eine Firma, die sich dauernd weiterentwickelt und ihre individuellen Fähigkeiten pflegt. Die Umwelt ist für uns sehr wichtig, und ich bin stolz auf unseren Ruf und auf unsere Verpflichtung, Autos noch mit Holzrahmen herzustellen. Es mag für viele einen Anachronismus darstellen, aber nichts reinigt die Luft besser als ein 30 Jahre alter Baum, und wir fühlen uns verpflichtet, neue Bäume zu pflanzen, um unseren Bestand an Rohmaterial zu erhalten.

(Aus dem Englischen übersetzt von Joachim Tirler)



# Schöne Bescherung!



Süßer die Flexen nie klingen – ein ganz normales Weihnachtsfest

**W**eihnachten – das ist das Fest der Liebe, eine beschauliche Zeit der Stille und des Friedens. Wenn es in der guten Stube nach frischen Tannennadeln und warmen Lebkuchen duftet, wenn heimelig warmes Kerzenlicht flackert und leise das Christfest-Potpourri der Regensburger Domspatzen ertönt, dann, ja dann haben Heizlüfter und Flex in der Werkstatt ein paar Tage Pause. Vergessen sind Kantenrost und Kolbenfresser – oder?

Vergessen? Soll man den frisch herausgeflexten Schweller und das krumme Pleuel einfach so aus dem Gedächtnis streichen? Nur weil die gefüllte Weihnachtsgans bereits im Ofen brutzelt? Nein, so etwas Schwerverwiegendes kann und darf man nicht vergessen! Höch-

stens für einen Augenblick verdrängen, weil heute der 24. Dezember ist, eine knappe Stunde vor Ladenschluss – und Sie haben bis auf eine Flasche Kölnisch Wasser für Ihre Schwiegermutter und eine kümmerliche Schachtel Mon Chéri noch nicht ein einziges Geschenk für Ihre Lieben gekauft. Nehmen Sie sich ein Beispiel an Ihrer Frau. Die hat nämlich schon drei Tage nach dem Sommerurlaub mit Vehemenz einen Wunschzettel von Ihnen gefordert, damit sie in Ruhe und ganz ohne Stress besorgen kann,

was ihrem Gatten Freude bereitet. Und Ihnen sind auf Anhieb zahlreiche Dinge eingefallen, die Ihnen wahrlich große Freude bereiten würden: ein neuer Kotflügel vorn rechts für Ihren

geliebten Morgan Plus 8, ein edles Würzelholzarmaturenbrett oder die neue Stoßstange, die Sie sich bisher noch nicht gegönnt haben... Also alles wirklich unentbehrliche und sinnvolle Präsente, die sich obendrein noch kinderleicht in Geschenkpapier hüllen lassen und vortrefflich unter jeden Weihnachtsbaum passen. Dann wäre da noch der hydraulische Rangierwagenheber oder der stabile Werkstattkran mit Laufkatze und Flaschenzug für die praktische Deckenmontage – woran Sie sich natür-

lich finanziell beteiligen würden. Und damit nix anbrennt und Ihre Frau am Ende mit einem Healey-Kotflügel oder einem Scherenwagenheber mit Handkurbel zur Bescherung antritt,

*Die Mutter Ihrer reizenden Buben nimmt den Krach kaum wahr, weil ihr gerade der schwere Kotflügel auf den Fuß gefallen ist*



haben Sie Ihr gleich noch eine umfangreiche Händlerliste mit den passenden Teilenummern eingereicht. Man weiß ja nie.

Während Sie jetzt genervt von Kaufhaus zu Kaufhaus eilen und überlegen, ob Sie Ihren Vater zum vierten Mal in Folge mit einer Flasche Doppelherz und einem Paar Burlington-Herrensocken beglücken können, liegt Ihre Gattin daheim verzweifelt am Boden und kämpft den Kampf ihres Lebens. Haben Sie schon einmal versucht, knapp

zwanzig Kilo Stahlblech in Form eines grundierten Plus-8-Kotflügels auf dem Wohnzimmerteppich festlich einzupacken? Gar nicht so einfach, wenn man das noch nie gemacht hat. Und nicht vergessen, zwischendurch immer wieder die leckere Gans mit Bratensaft zu übergießen. Besonders ärgerlich: Schon seit Jahren knibbelt Ihre Frau sorgfältig die Tesafilmstreifen vom benutzten Geschenkpapier, um es später vielleicht noch einmal verwenden zu können – und dann schreiben Sie so ein unhandliches Riesenmonstrum auf Ihre Wunschliste. Das verschlingt mindestens acht Bögen. Neue Bögen – wie sieht das denn aus, wenn man acht unterschiedliche Muster zusammenklebt! Vom Geschenkband ganz zu schweigen. Da gehen bestimmt noch mal drei Rollen drauf.

Sie vermeiden jedes Risiko: keine Socken mehr. In diesem Jahr wird Ihr Vater mit einer Flasche Biovital und einer neuen Krawatte aus dem Rennen gehen. Wesentlich mehr Kopfschmerzen bereitet das Präsent für Ihre Frau. Wie wär's denn mit einem kräftigen Winkelschleifer? Der darf eigentlich in keinem Haushalt fehlen, und vielleicht dürften Sie ihn auch mal benutzen. Natürlich nur, wenn Ihre bessere Hälfte ihn gerade nicht für ihre Fingernägel braucht... Oder ob sie sich wohl über einen

kompletten Satz verchromter Steckschlüssel freuen würde – falls mal was mit der Waschmaschine ist? Oder mit dem Trockner? Bestimmt würde ihr auch eine stabile Abkantbank oder eine Blechschere gefallen, aber so etwas braucht man bei der praktischen Küchenarbeit oder bei der Pediküre ja doch eher selten. Während Ihnen plötzlich die zündende Idee für eine wirklich praktische Weihnachtsgabe kommt, probieren Ihre beiden pfliffigen Jungs zu Hause vorsorglich aus, was sie Ihnen zu schenken gedenken: die Flex. Die Mutter Ihrer reizenden Buben nimmt den Krach aus dem Kinderzimmer kaum wahr, weil ihr gerade der schwere Kotflügel beim Ausmessen genau mit der Spitze auf den Fuß gefallen ist, aber dafür klopft schon der erste Nachbar mit der geballten Faust an die Wand. Also alles untrügliche Anzeichen dafür, dass Ihnen ein erholsames und unvergessenes Weihnachtsfest bevorsteht.

Wir überspringen nun ein paar mehr oder weniger harmonische Stunden des Geschenkekaufens, Tannenbaumeinstellens und Wohnzimmer-schmückens und landen nach Ihrem alljährlichem Kirchbesuch im großen Familienkreis mitten in der heißen Phase der Gansvernichtung. Und wenn Sie ganz ehrlich sind, müssen Sie zugeben, dass Sie sich während des köstlichen Festmahls noch immer mit denselben Problemen beschäftigen wie schon







eine Stunde zuvor beim Gottesdienst: Wieso nimmt Ihr Plus 8 in der letzten Zeit so schlecht undurch? „Friedwald!“, ermahnt Sie Ihre Frau. „Wo bist du nur schon wieder mit deinen Gedanken?“ Sie blicken ein wenig irritiert in die Runde und denken sich eine schlechte Entschuldigung aus. Als Sie sich ein weiteres Stückchen Gänsefleisch vom Teller angeln, wundern Sie sich plötzlich, dass Ihre Kinder so viele Pflaster an den Händen haben, aber Sie sagen nichts. Den dunkelblauen Bluterguss am arg ge-

**Sekunden später pfeffert Ihr Jüngster eine Playmobil-Figur mit Helm und Schubkarre in den Tannenbaum**

schwellenen Fuß Ihrer Frau bemerken Sie überhaupt nicht. Nicht einmal, als sie aufsteht und mit schmerzverzerrtem Gesicht zur Anrichte humpelt, um den Nachtisch zu holen. Gern würden Sie jetzt bei einem Gläschen Grauen Burgunder noch ein wenig am Tisch verweilen, doch Ihre ungeduldigen Kinder überzeugen Sie mit Nachdruck, dass nun endlich die Zeit der Geschenke angebrochen ist. Tief in Ihrem Inneren hat die Neugierde bereits ebenfalls eine breite Schneise durch Gans und Götterspeise ge-

schlagen, und eigentlich wollen Sie dringend wissen, ob Ihre Gattin mit den komplexen Teilenummern und Händleradressen gut zurecht gekommen ist. Sie sind jetzt 41 Jahre alt. Das bedeutet zweiundvierzigmal Weihnachten, zweiundvierzigmal Bescherung, zweiundvierzigmal Kartons und Verpackungen taxieren – da macht einem so schnell niemand mehr etwas vor. Das schult; da weiß man sofort, wo welches Teil drin ist. Auch ohne dass man's vorher auspackt. Und genau aus diesem Grund ist das heilige Fest in diesem Jahr für Sie auch schon gelaufen, kaum dass Sie die feierlich geschmückte Stube betreten haben. Während sich die Regensburger Domspatzen im Hintergrund inbrünstig die jungen Kehlen heiser zwitschern und Ihre Frau – wie in jedem Jahr – vor Rührung mit den Tränen kämpft, bleiben Sie steif vor Schreck im Tür-

rahmen stehen und starren faszinoslos auf das wunderschön verpackte Monstrum direkt neben dem Tannenbaum. Und Sie wissen: Da ist ein Morgan-Kotflügel drin. Ihr neuer Morgan-Kotflügel. Aber leider der Linke und nicht der Rechte, mit dem Sie vor einem halben Jahr an Ihrer eigenen Garageneinfahrt hängen geblieben sind. Zehn freie Tage, zehn Tage Zeit zum Basteln und Restaurieren, und dann steht zu allem Überfluss auch noch das falsche Ersatzteil unterm Baum. Inzwischen kämpfen auch Sie mit den Tränen (weniger aus Rührung) und überlegen, wie Sie die prekäre Situation retten können. Auf gar keinen Fall dürfen



Sie jetzt den Familienfrieden aufs Spiel setzen. Und darum werden Sie sich jetzt aus Leibeskräften über den rechten Kotflügel freuen und ihn dann heimlich umtauschen – ein paar Tage nach Neujahr oder später... Dann widmen Sie sich in der freien Woche halt dem Getriebe oder dem rissigen Verdeck.

Während Ihr Vater gerade regeungslos seinen neuen Stärkungstrunk und den schicken Binder zur Kenntnis nimmt, beobachten Sie aus dem Augenwinkel, wie Ihre Schwiegermutter mit spitzen Fingern soeben die letzte Piemontkirsche zum Munde führt. Wenige Sekunden später pfeffert ihr Jüngster mit voller Wucht eine lustige Playmobil-Figur mit Helm und Schubkarre mitten in den geschmückten Tannenbaum, und Sie müssen tatenlos zuschauen, wie sich eine große Portion Kerzenwachs auf ihre teure Auslegungsergiebt.

**Als Sie das Werkzeug auspacken, stellen Sie fest, dass es von oben bis unten mit Schokolade beschmiert ist**

Für Sie liegt noch ein etwa schuhkartongroßes Geschenk mit dunkelblauer Schleife auf dem Gabentisch, das Sie trotz zweiundvierzig-

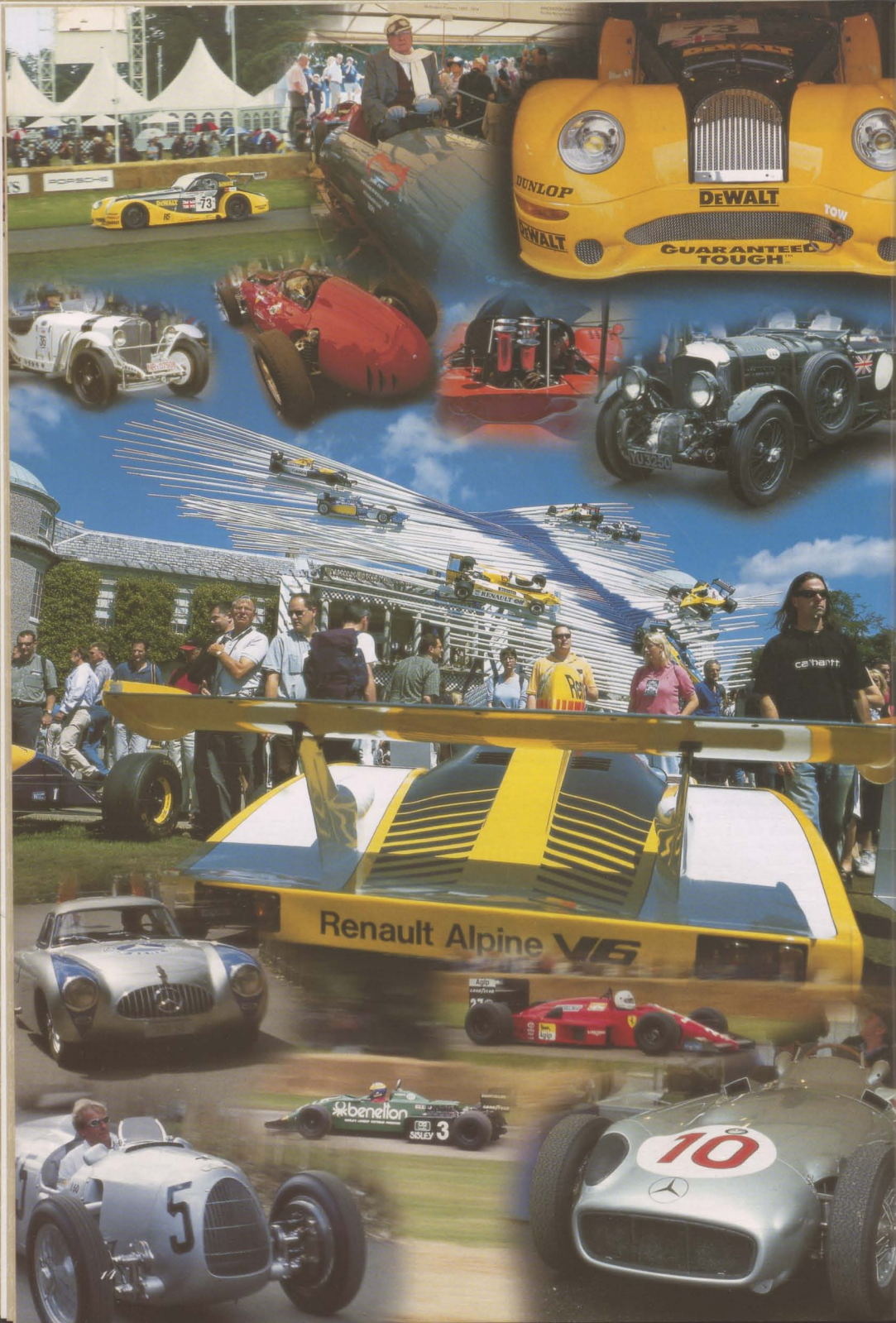
jähriger Weihnachtspraxis noch nicht so recht identifizieren können. Nur das verknitterte Papier mit den fliegenden Putten kommt Ihnen bekannt vor – darin war doch im vergangenen Jahr Ihre elektrische Munddusche eingepackt... Ihre beiden Buben lassen die spannende Playmobilkollektion für einen kurzen Augenblick außer acht und blicken Sie erwartungsfroh mit weit aufgerissenen Augen an. Und siehe da: Unter dem bewährten Geschenkpapier mit den dicken Engelchen kommt eine funkelneulene Flex zum Vor-

schein. Als Sie das heiß ersehnte Werkzeug fröhlich erregt auspacken, stellen Sie fest, dass es von oben bis unten mit klebriger Vollmilchschokolade beschmiert ist, und plötzlich können Sie sich auch die verpfalteten Kinderfinger erklären. Und dann steht der Höhepunkt des Heiligen Abends kurz bevor: Ihre Frau entblättert ungeduldig, was Sie knapp fünf Minuten vor Ladenschluss heute Mittag stolz ergattiert haben. „Aber Friedwald“, hören Sie Ihre Gattin Sekunden später rufen. „Wir haben doch schon eine Nähmaschine!“ „Ich weiß“, erwidern Sie souverän. „Aber mit diesem Modell kann man auch Lederpolster und Verdeckstoff nähen...“

Text: Martin Brüggemann  
Illustrationen: Lothar Krebs







## Glorious Goodwood

### RALLYE DE LUXE 2002

Den Besuch von Goodwood „The Festival of Speed“ sollten sich alle Freunde und Liebhaber schönen, alten Blechs von Sport- und Rennautos mindestens einmal im Leben gönnen. Vier Morgan Freunde entschlossen sich also, dieses weltberühmte „Festival of Speed“, das Feld der schönsten „Männerspielzeuge“, hautnah zu erleben. Der Vorschlag kam von Axel. Dieter, Volker und Joachim stimmten begeistert zu. So flogen wir von Hahn aus mit der Ryanair nach Bournemouth. Von dort ging es weiter mit einem Mietwagen nach Portsmouth, unserem ersten Etappenziel. Goodwood ist von dort nicht mehr weit entfernt. Das Goodwood „Festival of Speed“ des British Motor Racing öffnete für 250 historische Rennwagen die Tore am 12.-14. Juli 2002. Es ist heutzutage das größte und wichtigste Oldtimer - Treffen weltweit. Der überragende Erfolg ist das Ergebnis unschlagbarer Verknüpfung von Leidenschaft und harter Arbeit. Der Earl of March, Erbe des Duke of

Richmond and Gordon, seines Großvaters, hat dessen Motor-Rennsport-Leidenschaft mit in die Wiege bekommen. Bereits 1948 wurde der weltberühmte Goodwood-Motor-Circuit eröffnet, doch schon 1953 musste diese Rennstrecke wieder aufgegeben werden, denn ein in der Nähe gelegener britischer Militärflughafen meldete Hoheitsrechte an. Gewaltige Anstrengungen, die klassische Rennstrecke wieder zu beleben, scheiterten. So entschloss sich der Earl of March and Kinrara 1993 ein Motorsport-Treffen auf seinem herrschaftlichen Sitz vor seinem Goodwood Anwesen (nahe Chichester in West Sussex) neu entstehen zu lassen. Sein Ziel war nicht ein „Rad-an-Rad-Rennen“ im Kreis zu veranstalten, sondern eine Art Berg-Renn-Wettbewerb mit historischen Autos und Motorrädern zu den 1.86 km entfernten South Down Hills in der Nähe seiner berühmten Pferde-Rennbahn. Diese neue kaum 4 Meter breite Goodwoodtrasse führt direkt an seinem Schloss vorbei, das nur 1.6 km von der klassischen Rennstrecke entfernt liegt. Das Experiment

gelang, denn Sir Stirling Moss und John Surtees übernahmen 1993 die Schirmherrschaft. Bald schon gesellten sich Top Namen des Motor-Renn-Sports dazu. Gleichzeitig kam auch die Zusage der Motorsport-Industrie als Sponsoren. Die Ambition des Earl of March war es, ein Auto-Rennen ins Leben zu rufen, das als Groß-Ereignis in einem Atemzug mit den italienischen Traditions-Rallyes von Mille Miglia und Targa Florio genannt wird. Hier wie dort gehen in erster Linie rassige und meist überaus edle Rennraritäten, auch aus längst vergangenen Zeiten, auf die Rennpiste. Es bedarf unglaublicher organisatorischer Fähigkeiten, diese kostbaren Autos aus verschiedenen Museen, wo sie meist vom Kunstlicht angestrahlt dahindämmern, ihres wahren Verwendungszweckes entfremdet, hervorzuholen und wieder rennfertig zu machen. Die Krönung dieser automobilen Wiederbelebung ist dann die Teilnahme an einer solchen Härteprüfung. Sammler und Autohersteller schätzen dieses Rennen und bieten ihre Hilfe an. Aber trotzdem, es bedarf immer noch der Überzeugungskraft

des Earl of March, für das ungewöhnliche Rennen die äußerst wertvollen und oft einmaligen Autos zu erhalten. Das Thema der diesjährigen Veranstaltung stand unter dem Motto „History of Heroes“. Das Team von Lord March war hoch motiviert, nun wertvolle Formel 1 Rennautos für dieses Ereignis mobil zu machen. Die Scuderia Ferrari sagte ihre Hilfe mit ihrem Formel 1-Team zu, ebenso McLaren und Williams. Aus dem Alfa Romeo Museum in Italien kamen der Alfa Romeo Tipo 33 Stradale (aus dem Jahre 1960) und der 1962 Ferrari 250 GTO ((Sieger von LeMans 1962) mit dem heutigen Wert von ca. 5 Millionen Euro. Es wurden auch 4 Special-Delages von 1920 für dieses Event zur Verfügung gestellt. Aus dem Indy Racing Museum in Indiana erhielt der Earl of March den Watson-Offenhauser „Bowes Seal Fast Special“ von 1961, gelenkt vom 4-maligen Gewinner Al Unser und den Blue Crown Special, das Modell, das Rennen von 1947, 1948 und 1949 gewonnen hatte. Wie ich hörte, brachte das Versichern der Autos und das Einschiffen häufig den Earl und seine Mitarbeiter an den Rand eines



Herzinfarktes. Es wäre für sie wesentlich besser, wenn die Besitzer selbst ihre Fahrzeuge zu der Rennstrecke bringen würden. So kamen Ferrari und BMW mit einer Vielzahl von Technikern und Spezialisten, die sich um die unvergleichlichen historischen Autos kümmerten. Diese High-Tech-Spezialisten mussten nun ihr Spitzengefühl für die Old-Tech beweisen. Und wie oft wurde der Earl of March durch den Earl of March gestellt eines seiner herrlichen Autos aus seinem Privatbesitz aus: Einen Buick Y-Job von 1938. Das gewaltige Auto besitzt einen 5.3 Ltr. 8 Zylinder Motor mit 140 PS, elektrische Fensterheber und ein wunderschönes Faltdach. Ein Prachtexemplar! Von den „Heroes“ der Rennfahrer waren Emerson Fittipaldi und Sir Stirling Moss, sowie Jean Alesi, Sir Jackie Stewart, David Coulthard, Eddie Irvine und Martin Brundle, um nur einige zu nennen, in Goodwood. Der Brasilianer Fittipaldi fuhr seinen John Player Lotus von 1972, für ihn eine besondere Herausforderung, 30 Jahre nach seinem Titelgewinn mit diesem

Auto in Monza. Stirling Moss fuhr den Mercedes 300 SLR, in dem er 1955 die Mille Miglia gewann, dann fuhr er auch noch den Aston-Martin DBR1/300, der das 1000 km-Rennen 1957 mit dem Fahrer Tony Brooks auf dem Nürburgring gewann. Moss beherrschte dann den Jaguar XK 120, in dem er noch als „Greenhorn“ seinen ersten internationalen Erfolg einfuhr. Auch Clay Regazzoni, einst Ferrari- und Williams-Pilot, wurde zum erstenmal in Goodwood erwartet. Gelähmt durch einen Renn-Unfall von 1980, fuhr er ein Renn-Auto mit Handschaltung. Jackie Stewart nahm die Strecke mit seinem 71er-Tyrell unter die Räder. Nick Heidfeld hält bis heute mit 41 Sekunden den Streckenrekord von 161.5 km/h im Durchschnitt. Erwähnen möchte ich noch den Milliken MX 1 Camber Car. Eine bizarre Rennstudie des US Ingeneurs Bill Milliken. Weitere wunderschöne Renn-Autos für unsere Augen waren: Ferrari 330 LM/B, Jaguar D-Type „Long-Nose“, Aston – Martin DB4GT Zagato, BMW 328 Mille Miglia Roadster, Lancia D 24 und Maserati 250 F. Lächeln musste ich beim Anblick des Rennautos aus dem Jahre 1899, dem

legendären La Jamais Contente. Dieses Auto überschrumpft am 29. April 1899 zum erstenmal die 100 Stundenkilometer Grenze mit dem Rekord von 105 km/h. Unter den „Legenden von LeMans 1972-2002“ dem Jaguar XJR-12 von 1990, Porsche GT1/98, Chevrolet Corvette GT2 und unter den LeMans Teilnehmern von 2002, dem Courage-Peugeot C 60 und dem Audi R8, spielte der Morgan Aero 8 GT(N) eher eine bescheidene Rolle. Da stand er nun, unter seinem Zelt, die „Wanderbaustelle“ wie eine Autozeitschrift ihn bezeichnete. Und dennoch zog mich dieses Auto in seinen Bann. Er hob sich so spektakulär von seinen Konkurrenten ab: plump, mit seinem überdimensionierten Heckspoiler, verquollen oder nur skurril? Diese Frage stellte ich mir. Zweimal hatte ich die Gelegenheit, ihn auf der Rennstrecke zu erleben. Als er so aus der ersten Kurve vor dem Schloss von Goodwood-Park auf die Gerade einbog, war der Sound eher bescheiden, nichts zu hören von einem wilden Gejaul der aktuellen Rennautos oder dem markerschütternden Geknatter der „Klassiker“. Der Sound des Morgan Aero 8

GT(N) erinnerte mich eher an einen E-Bass ohne Verstärker. In seinem Umfeld und in seiner Klasse war er ein Exot, der trotzdem so manche Aufmerksamkeit auf sich zog. Heutzutage ist der Rennsport ein professionell ausgelegtes Renngeschäft. Man hat ja keine Möglichkeit mit den Rennfahrern zu sprechen oder mit den Technikern zu fachsimpeln. Ganz anders geht es in Goodwood zu. Die gesamte Fläche steht dem Publikum ohne Einschränkung zur Verfügung. Die Teams der verschiedenen Automarken sind sehr aufgeschlossen und freuen sich, wenn fachkundige Fragen gestellt werden. In Goodwood erwartete man dieses Jahr einen Zuschauerstrom von ca. 140.000 Menschen. Angefangen hat dieses Rennen mit 15.000 Zuschauern 1993. Heute hat sich dieses historische Autorennen zu einem großartigen Familienausflug mit Picknick entwickelt. Eine andere „Attraktion“ ist die Absicherung der Rennpiste. Hier werden keine Leitplanken aus Stahl verwendet, sondern riesige Strohhallen von insgesamt 9,5 km Länge sichern die Strecke, so dass bei eventuellen

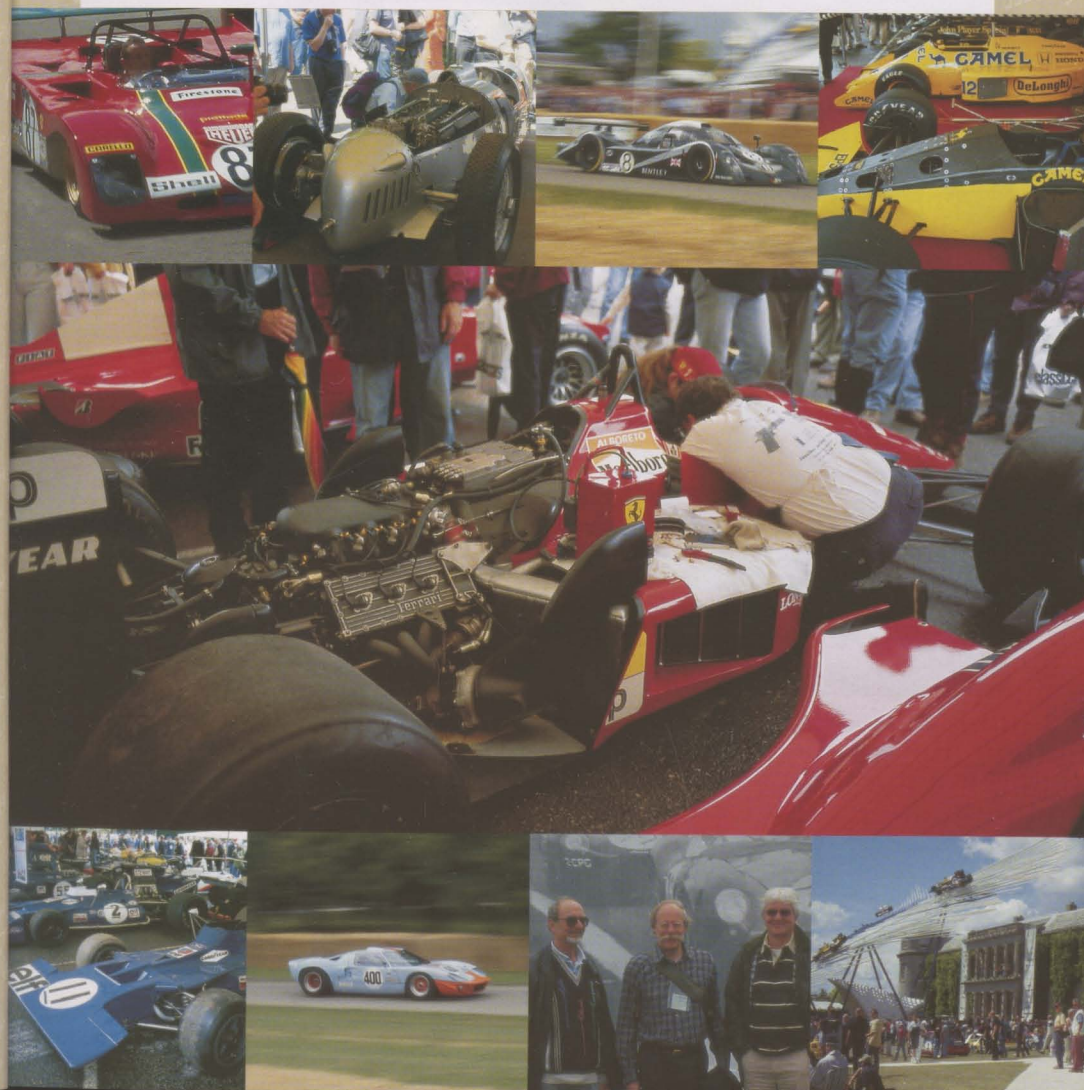
Unfällen die wertvollen Autos nicht zu sehr beschädigt werden. Goodwood war für uns ein Erlebnis ganz besonderer Art. Das Autorennen direkt mitzuerleben, zu fühlen, zu hören und zu riechen, das kann schon fast „süchtig“ machen. Die Strapazen für die historische Technik sind doch sehr hoch.

Diese Technik will bezwungen werden und sie wird es auch durch die Rennfahrer der „alten Schule“, die in keinen Geschwindigkeitsrausch verfallen. Garantierter Zieleinlauf und eleganter Stil sind das Wichtigste. Fantastisch! Es geschahen so viele sehenswerte Dinge in

Goodwood-Park gleichzeitig, dass es unmöglich war, alles zu erleben und aufzunehmen. Doch viele dieser eindrucksvollen Erlebnisse werden mir immer in Erinnerung bleiben. Das abwechslungsreichste Rennspektakel der Welt hat uns neue Fahrfreude und viel Fahrspaß vermittelt.

Goodwood bleibt eine Heldenfeier für lebende Rennlegenden und große technische Wunderwerke!

Text: Joachim Tirlir  
Fotos: Volker Grün





„Es ist Zeit für eine Finanzberatung nach meinem  
Geschmack.“



[www.cspb.com](http://www.cspb.com)

**Finanzberatung** der Credit Suisse Private Banking heisst: Ihr persönlicher Berater setzt das Know-how der gesamten Credit Suisse Group ein, um Ihre individuellen Ziele zu erreichen. Geniessen Sie es, ein weltweit führendes Unternehmen für Sie arbeiten zu lassen. Nehmen Sie mit uns Kontakt auf unter [www.cspb.com](http://www.cspb.com)

## MC9 - Herbsttreffen



### Bericht vom Herbsttreffen in Nürnberg, 11. - 13. Oktober 2002

Mal so ganz ehrlich, so unter uns – sagt der Kölner, dürfen wir, sind ja Kölner – also mal ganz ehrlich, das war schon ein tolles Ding, das Herbsttreffen in der Frankenmetropole Nürnberg. Mal ganz abgesehen von dem geschichtsträchtigen Hintergrund der Stadt Nürnberg, waren wir auch noch mitten auf dem Vereinsgelände eines der renommiertesten und erfolgreichsten deutschen Fußballclubs „dem Club“ untergebracht.

Echt Klasse, weil – war für alle so leicht zu finden:

- für die Münchner, die sowieso nie nach Nürnberg fahren. Geht immer nur in die andere Richtung.  
- für die Preußen, die auch nie nach

Nürnberg fahren, sondern immer nur dran vorbei – Richtung Süden (Preußen = alles nördlich vom Main).  
- für die Schwaben, weil nach Nürnberg

fahren die nur, wenn sie dort Verwandtschaft wohnen haben.

Fing also schon prima an. Und dann der Empfang auf dem Parkplatz – war echt fränkisch, offen, gradlinig und herzlich: „Oje, habt Ihr ein schönes Auto.“ Oder: „Plus 4, Mensch, der Sound ist aber prima.“ Echt liebevoller und herzlicher Empfang, weil Du hattest schon das Gefühl, das gilt nur Dir und Deinem Moggie. Wahrscheinlich haben alle so etwas ähnliches gehört – aber sicher hat es jeder nur für sich verbucht. Das mußt Du erstmal rüberbringen. Und anschließend verkauft Dir die Rosi mit dem charmantesten Lächeln und dem net-







testen Grübchen in Franken die zwei Sticker pro Auto – kannst Du nicht ablehnen.

Eingecheckt, Verwirrung mit dem Verzehrzettel – zwar nicht sofort, aber später am Galaabend – frisch gemacht, casual umgezogen, an die Bar gesprungen. Mensch dachten wir, mal sehen, wer vorbeikommt, den wir kennen. Echt irre ein solcher Gedanke, wie sollen wir jemanden kennen, sind ja das erste Mal dabei – sind erst seit vier Monaten stolze, etwas verkrampte Besitzer eines Moggie. Verkrampt, weil Du



weißt zunächst ja nicht, wie Du möglichst natürlich mit dem Ding umgehen sollst. Ja, und dann erleben wir an der Bar die familiäre Atmosphäre unter den langjährigen und den weniger langjährigen Clubmitgliedern. Wir staunen schon etwas, wer sich so alles in einen Moggie quält. Ob das denen Allen wirklich soviel Spaß macht?

Die Frage hat sich am nächsten Tag bei der Ausfahrt ganz schnell beantwortet. Also ehrlich (Ihr merkt, das ist meine Lieblingsfloskel) – nee, wirklich irre, wie die morgens losheizen,

die Damen und Herren Dottori e Direttori. Wie einem Haufen brüllender Zirkuslöwen wird den noch nicht betriebswarmen Aggregaten das donnerndste Geröhre mit der Fußpeitsche entlockt – gleichgültig, welches Baujahr oder welche Motorisierung.

Der Veranstalter, obwohl es das erste Mal und die Einführungsveranstaltung war, hat das hervorragen



gend eingeschätzt. Die Ausfahrt begann mit einer Warmlaufstrecke, auf der jeder mal so richtig zeigen konnte, was sein Gerät so drin und drauf hat.

Sakra, und wir Saupreußen hängen auch noch zunächst mitten drin, später im hinteren Drittel, von freudvoll agierenden Münchnern. Die haben sich so gefreut, daß sie mitten auf der Strecke Rudelbildung für das obligatorische Gruppenfoto angesetzt hatten: Tempo 100,

ausschwärmen und volle Straßenbreite ausnutzen, Vollbremsung mit rauchenden Reifen, kurze Standdauer, Fotoschuß, weiterrasen. Dem Herrgott sei Dank, im nächsten Dorf mußten mindestens zwei aus der Clique die Tankstelle anfahren und bunkern.

Puh, etwas Entspannung, was das rennstreckenähnliche Gedränge angeht. Kannten wir ja nicht,

waren bisher nur solo unterwegs gewesen. Auch fiel uns jetzt erst auf, daß wir offen fuhrren, obwohl es regnete und es wirklich nicht warm war. Kannten wir auch noch nicht, waren bisher nur bei gutem Wetter unterwegs gewesen – war ja bis jetzt Sommer. So im Nachhinein – so hinterher – können wir sagen, das war für uns das Schlüsselerlebnis und damit der Schlüssel zum Verstehen der Moggiefahrer und deren Leidenschaft,



deren unverrückbarem Enthusiasmus für ihr Gerät.

An dem Tag der Ausfahrt sind wir erst richtig, weil nie mehr davon abzubringen, Moggiefahrer geworden. Es waren weniger – aber auch – die anerkennenden Worte der Erfahrenen, die uns eine sportliche Einstellung attestierten – weil wir hatten beileibe nicht die richtigen Klamotten für dieses Wetter an. Es war und ist ganz eindeutig dieses nicht greifbare Unverbrauchte – dieses ein wenig Landadel, ein wenig Bohème und eine Prise Clochard. Jetzt war mit einem Schlag klar, was dieses buntgemischte Häufchen



von Morgan-Enthusiasten miteinander verbindet. Am Ende haben wir noch die Fahrer kategorien beigebracht bekommen: der Herrenfahrer, der Sportliche, der Gnadenlose und das bohémien Weichei. Die reine Form wird's wohl nicht geben, eher eine jeweils unterschiedlich ausgeprägte Mischung von allem.

Aber fahren wir doch weiter auf unserer Ausfahrt. Wir könnten jetzt ins Schwärmen geraten und weitere 37 Seiten Text füllen, denn wir sind durch eine der schönsten Ecken Frankens geführt worden und in das mit Sicherheit schönste Tal Frankens, die Oberpfalz einge-

schlossen: das Hirschbachtal. Dort angekommen hatten es plötzlich auch die gnadenlosen Sportfahrer nicht mehr ganz so eilig. Die unglaubliche Atmosphäre des Hirschbachtals nahm alle in ihren Bann, trotz grauen Himmels. Stellt Euch bitte vor, der Lorenz hätte gestrahlt – unglaublich, das gibt es noch nicht einmal im Westen der USA. Und dann zur Mittagspause diese



unglaubliche Dauphin Autosammlung. Leute, so mal ganz ehrlich (da haben wir sie wieder, die Lieblingsfloskel) – so unter uns, das hat doch wohl jedem die Spucke verschlagen. Apropos Spucke verschlagen, bei der vorherigen Abstandsprüfung hat doch tatsächlich einer unserer Freunde diese unsittlichen 0 cm Distanz geschafft. Und wir dachten, wir wären mit unseren 12 cm schon Spitze. Denkste, na ja – wir sind halt noch Anfänger.

Ja, und zum Hotel zurückgekommen sind wir auch alle auf der eigenen Achse. Von nur einer Panne haben wir gehört, die der vom Veranstalter organisierte Service vollständig und wohl noch ein wenig mehr – hat gleich ein Stück der Elektrik mit ausgetauscht – und zur freudigen Überraschung auch kostenlos gerichtet hat. Wenn das mal keine perfekte, professionelle Organisation ist!





der Anzug ist aus Schottland, Middle Essex oder mindestens Irland.  
- Zweitens gräbt der Veranstalter Paul Morgan und die Nachfolgeband Route 66 aus. Sind die Jungs toll, ganz große Klasse. Und die in die Jahre gekommenen Grauköpfe werden wieder jung, lassen sich von ihren elastischen Damen zu Deep Purple's „Smoke on the Water“ und anderen Klassikern der 70er und 80er Jahre zum Tanz animieren – teils mit nur geringem Widerstand, teils sogar ganz freiwillig.  
- Dittens gibt es Gott sei Dank, oder vielleicht auch logischerweise, auch im Morgan

Club Deutschland einen harten Kern, der nicht totzukriegen ist und bis zum Morgengrauen durchfeiern kann. Echt Klasse, das hat Spaß gemacht, das war das Fêtengefühl längst vergangener Tage. Morgan sei Dank.  
Zum krönenden Abschluß der Veranstaltung dann noch der Bruch eines Sakrilegs des Nürnberger Stadtgeschehens: ein Verein – und dazu noch ein in Nürnberg weithin unbekannter – bekommt die Genehmigung, sich auf dem Hauptmarkt exklusiv mit seinen wunderschönen Spielgeräten präsen-



tieren zu dürfen. Liebe Leute, seid Euch bitte dieser Ehre bewußt, auf dem Hauptmarkt, wo ansonsten nur der wöchentliche Obst-, Gemüse- und Lebensmittelmarkt sowie zur Weihnachtszeit der berühmte Christkindlmarkt stattfinden dürfen. Das ist etwas ganz Besonderes.  
Um es ganz deutlich zu sagen: Liebe Sektion Franken, Ihr habt einen furiosen Einstand hingelegt. Das, was Ihr uns geboten habt, bedeutet eine Riesensumme an Vorbereitung, eine minutiös, bis ins letzte Detail überlegte Organisation – alles hat bestens geklappt.

Wir hatten eine tolle Ausfahrt, einen wunderschönen Fêtenabend und ein rundum gelungenes Herbsttreffen. Ein großes Dankeschön an Eure Initiative, Euer Engagement, Euer Einfühlungsvermögen, Eure Gastlichkeit – an Eure Freude, anderen Freude zu geben. Ihr wart toll, Ihr seid toll – wir kommen mehr als gerne wieder.

Viele liebe Grüße ins aufrechte, wahrhaftige Franken.

Eure Sabine und Wolfgang Stumm von Köln aus Bonn

Text: Wolfgang Stumm  
Fotos: Joachim Tirler



*Hinter einer "A. Lange & Söhne" verbirgt sich nicht nur ein großer Name, sondern mehr als 150 Jahre feinste Uhrmacherkunst aus Sachsen.* (Hellmut Wempe)



## A. LANGE & SÖHNE

Lange 1 in 18 k Gold.  
Handaufzug. Gangreserve.

Feinuhrmacher und Juwelier seit 1878

**WEMPE**

Hamburg Berlin Hannover Dresden Dortmund Frankfurt Mannheim Düsseldorf Stuttgart  
Bremen Nürnberg Leipzig Köln Kampen/Sylt London Madrid Paris Wien New York MS Europa

NÜRNBERG · KÖNIGSTRASSE 12 · TELEFON 20 35 81



# Morgan Sport: Rütthen 2002

## 4. Gleichmäßigkeitslauf am 14. Juli 2002 Cup der Hohenfelder Privatbrauerei in Rütthen

Der Gleichmäßigkeitslauf in Rütthen „Cup der Hohenfelder



Privatbrauerei“ wurde am 14.07.2002 nun zum vierten Mal ausgefahren. In den vergangenen Jahren hatte uns Petrus mit Sonne verwöhnt, leider war dieses Jahr der Siebenschläfertag nass und kalt, so mussten wir uns auch am 14.07.2002 auf Regeneinlagen, Hochnebel und schwierige Streckenverhältnisse einstellen. Die Strecke war im Wechsel mal nass und mal fast trocken. Bei der gestellten Aufgabe,

acht Runden gleichmäßig zu fahren, für alle Fahrer eine besondere Herausforderung. Neben längeren Bremswegen und ausgeprägten Driteinlagen, bis hin zu Einzelpirouetten, wurde im freien Training alles ausprobiert und viele Hohenfelder-Privatbrauerei-Grenzerfahrungen gesammelt. Die Streckenbreite gab uns diese Freiheit und die Sicherheit, gefahrlos, bei geringer Geschwindigkeit, die Grenzbereiche der Physik zu suchen und den Übergang zwischen Haftung und Gleiten zu finden. Die Strecke stand uns ab 9.00 Uhr zur Verfügung. Harald Briese, Kontaktmann zu unserem Sponsor, der Hohenfelder Privatbrauerei, war zeitig da. Wie jedes Jahr, stecken wir das Areal und die Streckenführung mit Pylonen ab. Zuvor hatten wir schon mal Kaffee aufgesetzt. Dann wurden die

Sponsorengetränke, Hohenfelder Radler, und der Siegersekt kalt gelegt. Auch wurde das technische Equipment, Computer, Drucker usw. aufgebaut. Nach dem alle stand, schauten wir bei einem heißen Kaffee aus dem Fenster des Clubhauses den Regentropfen und dem Hochnebel zu. Alles in allem keine tollen Voraussetzungen für einen Gleichmäßigkeitslauf. Um kurz vor 10.00 Uhr vernahmen wir ein sonores Brummen, zwei weitere Teilnehmer, Dieter Jesinghaus und Jürgen Lüddecke, trafen ein. Sie berichteten von schönem Wetter, allerdings um Düsseldorf herum. Wir verteilten den Kaffee und überlegten, ob wir diesmal die Pokale durch Würfeln verlosen sollten. Ich hatte vier Pokale mit, jeder hätte einen haben können. Das Problem, was zu lösen war, es war ein Damenpokal dabei. Da wir alle als richtige

MORGAN's trotz Regenwetter offen angereisten, waren niemandem auch nur ansatzweise weibliche Züge zu unterstellen, auch wollte keiner freiwillig die Dame spielen. Die Diskussion wurde dann mit dem Eintreffen von Michael Hourtz beendet und überflüssig, wir waren jetzt fünf und mussten nun den Sieger auf der Strecke ermitteln. Kurz danach kamen auch Dieter Stehmann und Michael Heilos, nun war es nicht mehr abzuwenden, trotz Regen und Hochnebel musste gefahren werden. Nachdem jeder einen Kaffee zum Aufwärmen hatte, war das freie Training eröffnet bzw. das freie Gleiten gestattet. Kurz vor 13.00 Uhr folgte das vorgeschriebene Briefing und ab 13.00 Uhr begannen die Wertungsläufe. Zu diesem Zeitpunkt gab es Hoffnung, die Strecke war noch nass, aber von oben wurde es trocken. Für die ersten drei Starter eine



schwierige Situation, die abtrocknende Strecke ließ ein schnelleres Fahren zu, jetzt so fahren und zu so tun, als ob die Strecke nass sei, war schwer. Der vierte Starter hatte es da leichter, es regnete wieder. Bis zum Ende wechselten die Verhältnisse dann nur noch zwischen nass und ganz nass. Die Zeiten purzelten wild durcheinander, gute Fahrer -so auch der Sieger von 2001, Dieter Jesinghaus- fielen nach hinten und umgekehrt. So blieb es bis zum Schluss spannend. Um 16.30 Uhr stand das Ergebnis fest. Vor der Siegerehrung wurde, wie immer, die Strecke aufgeräumt. Zur Siegerehrung waren wir froh, dass im Clubhaus ein Schulungsraum zur Verfügung stand, so konnten die Pokale trocken überreicht werden. Die Abweichungen lagen in einer Spanne zwischen rund 10 bis 20

Sekunden; eigentlich nicht schlecht für die ungünstigen Wetterverhältnisse. Der dritte Platz ging an Dieter Stehmann mit einer Abweichung von 15,49 Sekunden. Dieter freute sich sehr über diesen Platz, denn er war das erste Mal besser platziert als ich. Mit einer Abweichung von nur 13,51 Sekunden ging der Pokal für den Zweitplatzierten an Michael Hourtz. Michael nahm dieses Jahr das dritte Mal teil. Beim ersten Mal sagte Michael mir: "Ich möchte nur mal schauen". Nun fährt er das dritte Mal mit einem Pokal nach Hause. Sieger der Gleichmäßigkeitsprüfung -Cup der Hohenfelder Privatbrauerei 2002- wurde mit einer sehr geringen Abweichung von nur 10,42 Sekunden unser Clubfreund Harald Briese. Ich finde, ein wohlverdienter Sieg, denn Harald hatte mit die schwierigsten



Bedingungen, erst fast trocken und dann richtig heftiger Regen. Deshalb ist die Leistung einfach phantastisch. Zum Schluss gab es für alle noch eine Flasche Hohenfelder-Radler. Mit der Hoffnung, dass die Gleichmäßigkeitsprüfung im nächsten Jahr wieder bei Sonnenschein und trockenem Wetter stattfindet, verabschiedeten wir uns. Abschließend darf ich mich bei allen Fahrern für ihre Teilnahme, bei unserem Sponsor, der Hohenfelder Privatbrauerei für Ihre wirtschaftliche Unterstützung und, nicht zu vergessen, bei unserem Clubfreund Harald Briese für seine Hilfe vor Ort bedanken.

Euer Engelbert  
Kremers







## Slalom in Hannover Laatsen

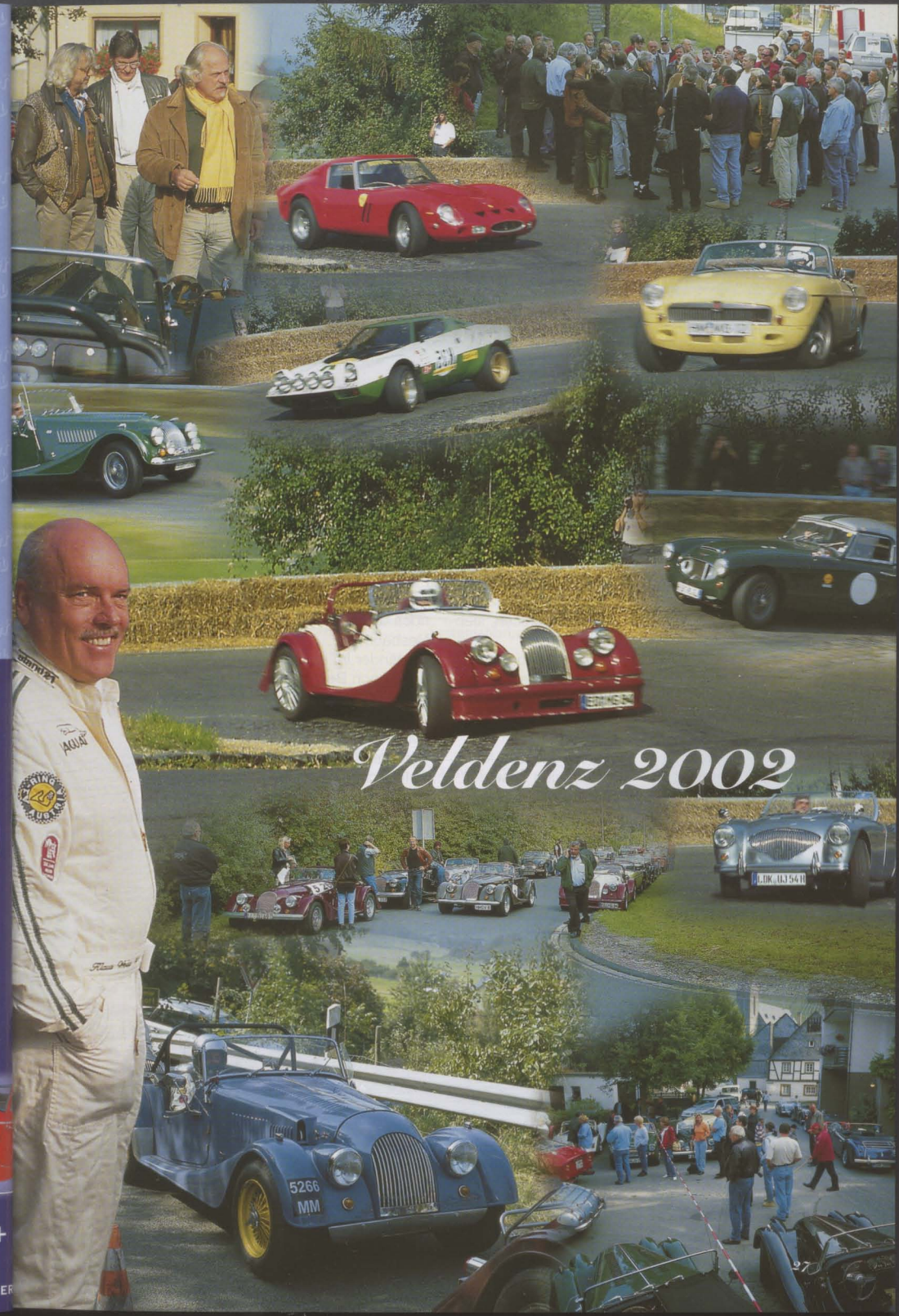
MCD-Slalom  
am 24.08.2002

Die Beteiligung war frustrierend, aber die 3 aktiven Teilnehmer hatten ihren Spaß! Bei Königswetter hatte der Motorsportclub Hildesheim in Zusammenarbeit mit dem ADAC eine Superstrecke von 1600 m Länge abgesteckt, die alles fahrerische Können erforderte. Nach einem internationalen Feld von Profis gingen seitens des MCD an den Start: Harald Walter, StNr.61 auf Plus 8, Alexei Toulainow, StNr.62 auf Plus 8 und Vorjahresclubmeister

Engelbert Kremers auf 4/4. Harald Walter legte gleich im 1.Lauf mit 02:51,78 eine Superzeit hin, verbremste sich aber im 2.Lauf ( 02:54,13 ) und mähte 2 Pylonen um, was ihm 6 Strafsekunden einbrachte, sodaß Engelbert Kremers all seine Routine ausspielen konnte und mit 2 guten Zeiten ( 02:55,73 und 02:52,85 ) den Pokal nach Hause nahm. Alexei Toulainow als Slalom Greenhorn fuhr zwar beherzt aber sehr pylonen-intensiv und belegte den achtbaren 3.Platz, seine Begeisterung kannte trotzdem keine

Grenzen. Alles in allem war der Slalom bis auf die magere Beteiligung ein voller Erfolg und unser Dank gilt den Hildesheimer Motorsportlern, verbunden mit der Bitte, auch 2003 wieder mit starten zu dürfen!

Text und Fotos:  
H.Walter



## Veldenz 2002

**IMMER EINE IDEE BESSER!**



NEUER INTERNET-AUFTRITT  
MIT TARIFRECHNER:  
[WWW.OLDIECARCOVER.DE](http://WWW.OLDIECARCOVER.DE)



WIR SIND DIE SPEZIALISTEN FÜR DIE VERSICHERUNG VON  
ALTEN UND NEUEN LIEBHABERFAHRZEUGEN.  
DAS BAUJAHR SPIELT KEINE ROLLE!  
BITTE FORDERN SIE JETZT UNSEREN KOSTENLOSEN PROSPEKT AN ODER  
BESUCHEN SIE UNSEREN AKTIVEN INTERNET-SERVICE.



+++ EXOTEN +++ YOUNGTIMER +++ KLASSIKER +++ OLDTIMER +++



## Veldenz 2002

### Das Debakel von Veldenz Zweite Auflage des Hunsrück Bergrennen Revivals leider ein Flop

Es hätte alles so schön werden können, denn eigentlich waren die Vorbedingungen ideal. Der Veranstaltungsort im schönsten Seitental der Mosel zeigte sich bestens vorbereitet, Altbürgermeister Kruft hatte frühzeitig für die Evakuierung der wenigen einheimischen Motorsportgegner gesorgt, eine Handvoll hartnäckiger in Schutzhaft nehmen lassen. Jede Menge Veldenz Kreszenzen standen seit Wochen fuderweise kalt, den Zuschlag für die unbelehrbaren Biertrinker hatte diesmal — semantisch naheliegend — die Veltins-Brauerei ergattert, obwohl Veldenz mit Veltins ungefähr so viel zu tun hat wie Blaukraut mit Brautkleid oder Gustav mit Gasthof. Apropos Gasthof: Der Freitagabend in der Winzerklausur der Villa Romana geriet erneut zum echten Kracher. Speis und Trank: phänomenal. Stimmung: kolossal. Teilnahme: pyramidal. Im Ernst: Während ich mich noch vor Jahresfrist über den mangelnden Zuspruch namentlich der Morganauten mokieren musste, war es dies-

mal so, dass nicht nur nahezu der gesamte Vorstand — also gewissermaßen die Pyramidenspitze — zwecks Vernichtung des Hunsrucker Spezialitäten-Büffets angetreten war, sondern eben auch eine ganze Rotte der populären Bagage des MCD, darunter der Abonnement-Clubmeister Engelbert Kremers sowie mein Lieblings-Expräsident, Herr Klaus-Hartmut-Maria Scholz aus Bonn, von dem an anderer Stelle des Berichts noch zu reden sein wird, und zwar keineswegs wegen seiner tot-chicen, siebzehnjährigen Seniorenvermummung und des Umstands, dass er neuerdings meine Frisur kopiert. Mitnichten Währenddessen lümmelten sich unsere Spitzenfunktionäre Iwan Weese und Horst Bosinius in einer dunklen Ecke des Weinkellers rum, um von dort aus das Fußvolk beim Spachteln und Peter Alt beim unablässigen Abknabbern seiner Mentholzigaretten zu beobachten. In präsidialer Würde. Über fünfzig Fahrzeuge mit ihren Besatzungen waren gemeldet. Bildschöne Healeys, bullenstarke Moggies und ein paar kuriose Raritäten in der Klasse der „Classic Sportscars“,

so ein Lancia Stratos und ein Ferrari 330 GTO, an dem das Bemerkenswerteste nach meinem Geschmack der Umstand ist, dass er eben nicht zum gelegentlichen Abstauben in einer Großraumvitrine gehalten, sondern ordentlich auf die Straße geprügelt wird, und wie! Den Vogel in puncto Kuriositäten schoss indessen Jasper Hein ab, seines Zeichens Präsident des MSCCD. Eigentlich wollte er ja auf der Veldenz Bergrennstrecke als Pilot des Mega-Mog reüssieren, mit dem noch unlängst Klaus Nesbach die Engländer im eigenen Land nach Belieben düpierte. Leider wurde daraus nichts, denn außer einem Heidenlärm war dem Auto nichts zu entlocken, das vermeintlich astronomische Leistungsvermögen verpuffte mit nachgerade pyrotechnischen Knalleffekten. Glücklicherweise trug der Mann einen feuerfesten Rennanzug. Nicht vergessen bei der Aufzählung bemerkenswerter Autos darf man natürlich den rennhistorischen +4 von Klaus Weiss, der in der letzten Morgan-Post vorgestellt wurde. Das Fahrzeug ist ebenso schön wie schnell, nur schade, dass die Kupplung versagte, als es ernst

wurde, und Klaus sein Auto abstellen musste. Doch gemacht, ich greife vor! Jedenfalls war die Bude so rappelvoll, dass seitens der Veranstalter für die Zukunft schon über ein Limit nachgedacht worden sein soll. Tatsächlich kann man in der Winzerstube nicht viel mehr Leute unterbringen, die Bettenkapazität in Veldenz ist freilich nicht unerschöpflich, und je mehr Autos am Rennen teilnehmen, destoweniger Wertungsläufe wird es zwangsläufig geben. Allerdings ist fraglich, ob es überhaupt zu einer Wiederholung der Veranstaltung kommen wird, denkt man an die ungeheuerlichen Vorgänge, die das Treffen zum Debakel werden ließen. Alles hätte so schön werden können! Matthias Rütthlein und Dieter Brusius hatten sich um jede Winzigkeit im organisatorischen Ablauf gekümmert (beispielhaft sei die kleine Lama-Herde am Wegesrand der Rückstrecke erwähnt, die offenbar dazu dienen sollte, den Teilnehmern ein echtes Hochgebirgsfeeling zu vermitteln, tatsächlich fühlte man sich vom Hunsrück in die Anden versetzt), die zu Verkostung angestellten Moselweine über-

# Be the Winner with your IT

Testing, Tuning und  
Performance Management  
Lösungen für  
die 5 Hauptprobleme  
der IT:

### Performance

Antwortzeiten reduzieren

### Stabilität

Systemabbrüche und Fehler  
eliminieren

### Sicherheit

Schwachstellen identifizieren

### Kosten

Hardware- und  
Personalkosten senken

### Time-to-Market

Systembedingte  
Verzögerungen vermeiden



MERCURY INTERACTIVE

www.mercuryinteractive.de khkaiser@mercury-eur.com

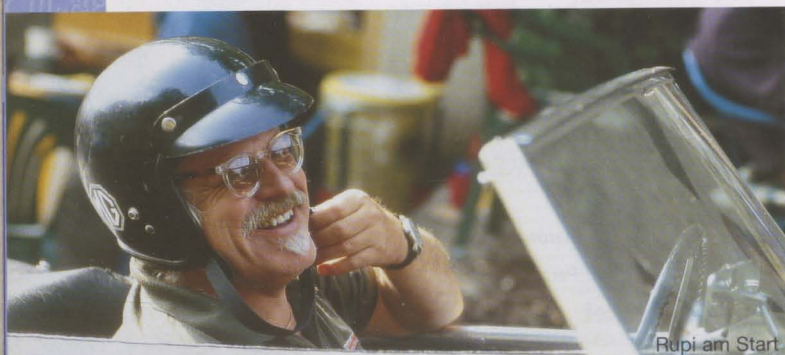


trafen sich gegenseitig und flossen in Strömen, Herr Krufft breitet sein unerschöpfliches Repertoire weinseliger Gedichte aus, auch über den armen Möllemann dürfte — besonders in Wahlkampfzeiten — wieder herzlich gelacht werden. Der Rennverlauf lag in den professionellen Händen des Motorsportclubs Osann/Monzel und wurde perfekt abgepulvt, und all dies verdankten wir nicht zuletzt einem großzü

einer der Schnellsten erwies. Viel zu bemängeln am Zustand der Renngeräte gab es — glaube ich jedenfalls — nicht, der Zustand einiger Kombattanten hingegen war wegen der vorangegangenen Nacht teilweise doch ein wenig besorgniserregend. Das war es wohl auch, was Gunther bewog, bei der nachfolgenden Inspektion der Rennstrecke namentlich den Morganeers das vorsorgliche Aufpflanzen der fahrerseitigen Steckscheibe anzuraten: bei entspre-

spritzte überhaupt kein Blut. Nein, es kam schlimmer. Das herrliche Sommerwetter hielt während der gesamten Veranstaltung an. Schlag auf Schlag erklimmen hochmotivierte Wettkämpfer die wegen ihrer Holprigkeit und ihrer engen Kehren anspruchsvolle Asphaltbahn, die von erstaunlich vielen Zuschauern gesäumt wurde. Offenbar hat sich an der Mittelmosel inzwischen herumgesprochen, dass in Veldenz ordentlich die Kuh

einem Formel-2-Rennwagen gehalten. Aber auf Geschwindigkeit kam es ja überhaupt gar nicht an, wie wir wissen, sondern auf das Vermögen, die Wertungsläufe möglichst gleichmäßig abzuspuhlen. Wer konnte das wohl am besten? Tja, da schnitten die Konkurrenten aber Gesichter, als sich abends in der Mühle herausstellte: Die UnMOGlichen warn's! Auf dem 3. Platz landete das unMOGliche Urgestein Jimmy Lennox, auf dem zweiten der gewichtigste Sympathisant jene sattsam bekannt verwegenen Truppe ehemaliger Fernetgullis, Rolf Pörschke, und auf Platz 1 des absoluten Hauptgewinners? Mit nur einer Sekunde Abweichung? Naaaa? Hartmut Scholz!!! Mein Lieblings-Expräsident! Der mit der Seniorenvermummung, man erinnert sich. Keiner vermochte es zu fassen, er selbst am wenigsten, und doch: es ist wahr! Die Siegerehrung stellte denn auch den Höhepunkt der stimmungsvollen Soirée in der alten Mühle dar. Altbürgermeister Krufft hielt höchst selbst den Schwenkgrill in Schwung, um seine exzellenten Hunsrücker Schleuderbraten unter die Leute zu bringen,



Rupi am Start

gigen Sponsor, der Fa. Mercury Interactive, die Karl-Heinz Kaiser an Land gezogen hatte. Schon die technische Abnahme am Samstagmorgen vollzog sich bei schönstem Sonnenschein. Sie lag erneut in den fachkundigen Händen des ostwestfälischer Altkampfschweins Gunther Götz, der sich auf der Strecke später wieder mal als

chendem Tempo sei ansonsten, bedingt durch den gelegentlich zu erwartenden Kontakt zwischen Leitplanke und Pilotenarm, der amputative Verlust desselben zu besorgen. Trotz der hierdurch eintretenden Verbesserung des jeweiligen Leistungsgewichts: Mit einem appen Arm wollte natürlich keiner durchs Ziel. Musste auch keiner. Eigentlich

fliegt, wenn die Morganauten eingefallen sind. Und tatsächlich bekam das Publikum ja auch allernhand zu sehen, so einen entfesselt bergan stürmenden Matthias Rühllein, der erneut die schnellste Zeit für sich verbuchen konnte und damit gewaltig am Streckenrekord kratzte, dieser wird übrigens — wohl nicht mehr lange — von

fliegt, wenn die Morganauten eingefallen sind. Und tatsächlich bekam das Publikum ja auch allernhand zu sehen, so einen entfesselt bergan stürmenden Matthias Rühllein, der erneut die schnellste Zeit für sich verbuchen konnte und damit gewaltig am Streckenrekord kratzte, dieser wird übrigens — wohl nicht mehr lange — von

Kartoffelsalat hätte man sich tot fressen können. Habe ich mich auch. Fast. Gottlob gab's reichlich zum Nachspülen. Leider ging mal wieder alles viel zu schnell vorbei. Die Sonne schien immer noch, als wir am späten Sonntagmorgen — nicht ohne Abschiedsgeschenk! — nach einem in jeder Hinsicht perfekt organisierten, höchst kurzweiligen und harmoni-

schen Treffen auf den Heimweg geschickt wurden. Aber wo bleibt das Debakel, wo der versprochene Flop? Ich muss gestehen: Nichts dergleichen gab's. Getreu der ehernen Journalistenweisheit „Only bad news are good news“ glaubte ich zu einer lügenhaften Überschrift greifen zu müssen, um auch diejenigen zum Lesen des Textes zu verfüh-

ren, die völlig unverständlicher Weise nicht in Veldenz dabei waren oder mit den motorsportlichen Aktivitäten des MCD womöglich gar nichts am Hut haben. Die Veranstaltung hat jede erdenkliche Reklame verdient, merkt Euch das, im nächsten Jahr soll sie schon im Mai über die Bühne gehen. Dringend vormerken. Na ja, ein einziges Debakel gab's natürlich doch, wenn auch

nur ein ganz kleines, das außer zwei Personen kein Schwein auf der Welt interessiert: Mein kleiner Bruder war auf einem leistungsschwächeren Auto ein paar eigentlich armselige Sekündchen schneller als ich, knirsch. Aber nur bis nächsten Mai.

Text: Rupi Wagner  
Fotos: Volker Grün

Platz	Start-Nr.	Name	Fahrzeug	Vorgabe		Wertungsläufe		Abweichung	
				1. Lauf	Abw.	3. Lauf	Abw.		
1	22	Scholz Hartmut	Morgan Plus 8	03:07,9	03:07,8	00:00,1	03:08,8	00:00,9	00:01,0
2	25	Poerschke Rolf	Morgan Plus 4	03:02,0	03:00,2	00:01,8	03:02,3	00:00,3	00:02,1
3	18	Lennox Jimmy	Morgan Plus 8	03:18,3	03:18,5	00:00,1	03:20,5	00:02,1	00:02,3
4	4	Gericke Karl-Otto	Morgan Plus 8	02:45,1	02:45,7	00:00,6	02:43,4	00:01,7	00:02,4
5	12	Kaiser Karl-Heinz	Morgan Plus 8	02:57,6	02:56,4	00:01,1	02:56,1	00:01,5	00:02,6
6	2	Götze Gunther	Morgan Plus 8	02:26,8	02:29,0	00:02,2	02:27,8	00:01,0	00:03,2
7	3	Rühllein Matthias	Morgan Plus 8	02:17,7	02:18,0	00:00,3	02:21,0	00:03,2	00:03,5
8	14	Bosinius Horst	Morgan 4/4	03:06,8	03:08,5	00:01,8	03:05,0	00:01,8	00:03,5
9	15	Miosga Peter	Morgan Plus 8	03:13,5	03:14,8	00:01,4	03:11,1	00:02,4	00:03,7
10	10	Wilmschöfer, Bernd	Morgan Aero	02:38,0	02:41,1	00:03,0	02:37,3	00:00,7	00:03,8
11	42	Runge, Dieter	Morgan 4/4	02:54,5	02:57,2	00:02,8	02:53,5	00:01,0	00:03,8
12	16	Runge Heike	Morgan 4/4	03:34,9	03:33,6	00:01,3	03:31,9	00:03,0	00:04,3
13	19	Rost Michael	Morgan Plus 8	02:57,6	02:57,1	00:00,5	02:53,5	00:04,1	00:04,7
14	20	Kremers Engelbert	Morgan 4/4	03:11,0	03:07,2	00:03,8	03:09,8	00:01,2	00:05,0
15	11	Winkler Bertram	Morgan plus 8	02:47,5	02:42,2	00:04,3	02:46,3	00:01,1	00:05,4
16	27	Mellenthin, Ingrid	Morgan Plus 8	03:07,5	03:05,7	00:01,8	03:03,3	00:04,2	00:06,0
17	1	Hein Jasper	Morgan Plus 8	02:45,4	02:43,7	00:01,7	02:40,6	00:04,8	00:06,5
18	9	Möller Egbert	Morgan Aero	02:46,7	02:42,3	00:04,3	02:43,4	00:03,3	00:07,6
19	21	Schwöbel Jürgen	Morgan Plus 8	03:18,9	03:16,3	00:02,6	03:13,8	00:05,1	00:07,8
20	6	Börst Ulli	Morgan Plus 8	02:51,1	02:46,8	00:04,3	02:46,6	00:04,5	00:08,8
21	5	Arnoth Dieter	Morgan Plus 8	02:37,7	02:33,3	00:04,4	02:31,8	00:05,9	00:10,2
22	24	Pipper Rolf	Morgan Plus 8	03:02,0	02:57,3	00:04,7	02:53,2	00:08,8	00:13,5
23	23	Möller Marissa	Morgan Plus 8	03:15,0	03:09,1	00:05,9	03:04,6	00:10,4	00:16,3
24	26	Arnoth, Ursel	Morgan Plus 8	03:18,9	03:09,6	00:09,3	03:35,2	00:16,3	00:25,6
25	231	Möller Thorsten	Morgan Plus 8	02:54,9	03:01,7	00:06,7	03:20,1	00:25,1	00:31,9
17		Görgens Axel	Morgan Plus 8	-	-	-	-	-	-
7		Scheffzek H.-D.	Morgan Plus 8	-	-	-	-	-	-
8		Weiss Klaus	Morgan Plus 4	Techn.D.-	-	-	-	-	-



## Der Aero GT(N) Rennwagen

### DER DEWALT / RACE SPORTS SALISBURY MORGAN AERO 8 GT(N)

Der Morgan AERO 8 GT(N) basiert auf dem serienmäßigen Morgan AERO 8 GT, aufgelistet und homologisiert durch die FIA als ein teilnahmeberechtigtes Rennauto für das internationale Motorsport-Rennen. Dieser AERO 8 GT(N) erhielt somit die Genehmigung durch die ACO für die Teilnahme am LeMans 24-Stundenrennen. Das eigenständige Karosseriedesign entstand durch die Verwendung der CAD-Software und der ständigen Korrektur im MIRA-Windkanal. Die Fahrzeugschale wurde aus einer speziellen Aluminium-Legierung hergestellt. Die FIA genehmigte die Sicherheitszelle. Der Aero 8 GT(N) hatte eine volle Aluminium-Karosserie mit einem von der FIA genehmigten Front-Spoiler. Die aus einem Stück bestehende Frontpartie sowie Kotflügel, Kühlermaske und Haube waren teils aus Kunststoff oder Kevlar Mix (Composite). Aus Karbon Mix war das Hardtop. Der überdimensionale Heckflügel bestand aus einer Mischung von Aluminium und Karbon. Auch dieser riesige

Heckspoiler bekam die Genehmigung der FIA. Außerdem hatte der AERO 8 GT(N) beheizte Scheiben rundum. Das Herzstück des AERO 8 GT(N) war ein neuentwickelter 4 (4.398 cm<sup>3</sup>) Liter V 8 BMW Motor mit 4 Nocken und 4 Ventilen pro Zylinder. Er hatte eine von HEINI MADER präparierte Trockensumpfschmierung BMW M62 mit einem 10 Liter Tank und einem Druckausgleichsventil. Der Motor zeigte die Konstruktionsmerkmale moderner Rennmotoren auf, leistete kraftvolle 500 PS bei 6.900 Umdrehungen und ein maximales Drehmoment von 570 NM bei 6.300 Umdrehungen. Die Einspritzanlage war von Bosch. Die Auspuffanlage wurde von der Firma MADER entworfen, von PIPER hergestellt aus rostfreiem Stahl, mit Keramik beschichtet. Die Auspuffanlage endete, bedingt durch ein Überkreuz-System, in einem einfachen Endrohr. Die Kühlung bekam der Rennwagen durch eine Zwangs-Zuleitung und -Führung der Luftmassen und einen getrennten Kühlmittel-Ausgleichsbehälter. Elektrischer Ventilator. Der Benzin-Tank fasste 100 Liter mit einem 4 Pumpen-System, dazu kam ein Ausgleichsbehälter und

ein Reserve-Tank-System. Der AERO 8 GT(N) hatte eine HEWLAND 6-Gang-H-Schaltung. Das Getriebe befand sich an einer eigens von Morgan angefertigten Kupplungsglocke mit einer 4-fachen AP RACING Carbon-Scheiben Kupplung. Ölkühlungen für Getriebe und Hinterachse. Der Wagen hatte eine hydraulische Steuerung mit einem elektrisch angetriebenen Pumpsystem. Der Morgan hatte vorne und hinten ein tiefergelegtes Fahrwerk mit der innovativen Technik der Rennwagen-Einzelradaufhängung. Vorne waren unabhängige lange CANTILEVER - Arme(Querlenker). Die feste Auslegung der Aufhängungspunkte, kombiniert mit EIBACH Schraubenfedern, die über variable kugelförmige KONI Stossdämpfer verlaufen, garantierten eine hervorragende Fahrwerksgeometrie. Die Hinterachse wurde geführt über lange, querliegende Schwingen an CANTILEVER - Armen mit EIBACH Schraubenfedern mit variablen kugelförmigen KONI Stossdämpfern. Die in Zusammenarbeit mit AP-RACING entwickelten Bremsen wurden hinsichtlich Effizienz und Fadingwiderstand auf maximale Leistung für

lange Renn-Distanzen ausgelegt: Zwei Hauptzylinder mit Wagebalken-System, 6 Kolben-Bremssättel vorne und 4 Kolben-Bremssättel hinten, belüftete und gelochte Bremsscheiben vorne und hinten. 18"x 11" geschmiedete Magnesium - Felgen vorn und hinten. DUNLOP-Reifen. Die Armaturen waren von der Firma MAGNETTE MARELLI. Funkempfang im inneren Dachbereich. Als Ausstattung hatte der AERO 8 GT(N) noch einen 2 kg 4-Ventil-Feuerlöscher, 4 hydraulische Schnellhebelsysteme zwecks schnellem Radwechsel, einen 6 Punkte-Rennsport-Sitz und einen Schnellverschluss für das verstellbare Lenkrad. Das Gesamtgewicht betrug 1100 kg. Gesamtkosten: £180.000.

Informationen:  
Presseberichte LeMans 2002, gesammelt und übersetzt: Joachim Tirlir

## The Spirit of Le Mans

### Le Mans 2002

Das Jahr 1962 war für die legendäre britische Autofirma Morgan das Jahr des großen Erfolges in Le Mans. Der Plus 4 TOK 258 gewann in der 2 Ltr. Klasse souverän das Rennen. Christopher Lawrence war der damalige Rennleiter der Teams. Der TOK 258 durchfuhr 270 Runden mit einem Streckenrekord von 4 Min.12 Sek. und einer Höchstgeschwindigkeit von 211 km/h. Das Team machte 6 kurze Boxenstops, zusammen 28 Minuten. Nach dem Rennen wechselte Chris Lawrence einfach die Reifen und fuhr mit dem Plus 4 zurück nach England. Der Kommentar von Lawrence: "Der Wagen fuhr so spektakulär, es war schon richtig langweilig". - Heute ist Chris Lawrence Chef - Ingenieur der Entwicklungs-Abteilung bei der Morgan Company und technischer Berater des DeWALT / RSS Teams. Er arbeitet sehr eng mit dem technischen Manager Dennis Leech des RSS Teams zusammen, der selbst ein „alter Hase“ auf dem Gebiet des Rennsports ist. Chris Lawrence ist hauptverantwortlich für die Entwicklung des Aero 8 GT(N), und man kann sich nur allzu gut vorstellen, welche Emotionen im Herzen des 67-jähri-

gen erweckt worden sind beim Anblick des Aero 8 GT(N) an der Startlinie. Für Charles Morgan, den derzeitigen Direktor und Leiter der Firma Morgan in der dritten Generation, war der Start in LeMans mit dem Aero 8 GT(N) eine sehr persönliche Herausforderung. Mit diesem Wagen gibt es eine Neubelebung hinein ins 21. Jahrhundert. Seiner Ansicht nach ist der Aero 8 GT(N) mit seinem neuen Aluminium Chassis wie geschaffen für die Rennstrecke, optisch eine Aufwertung durch seine bestechende Form und durch sein (gemessen an Größe und Stärke) hervorragendes Handling. Sicherlich hat sich der Rennsport in diesen Zeiten enorm gewandelt, und Charles Morgan und Chris Lawrence waren der festen Meinung, daß auch heute noch ein David dem Goliath einen ordentlichen Kampf liefern kann. Das ist der Geist von LeMans, und dieser Eifer hat sich im Team von DeWALT / RSS festgesetzt. Der Aero 8 GT(N) war wohl mit Bestimmtheit der skurrilste LeMans - Wagen dieses Jahres. Von der Optik war der Aero 8 GT(N) eine absolute Bereicherung in der GT Klasse. Das bleibt unbestritten. Er besaß auch ziemlich sicher die ungeteilte Sympathie der Fans (besonders der brit-

schen). Aber die Teilnahme am Rennen war, angesichts der sehr schwachen Zeiten im Vortest, in den gezeigten (und den eher nicht gezeigten) Speeds, mehr als fraglich. Auch am Ende des letzten Testtages kam lediglich der letzte Platz zu Stande. Der ACO drückte trotzdem ein Auge zu und erteilte dem Wagen dennoch die Starterlaubnis. So blieb er leider weit hinter den Erwartungen zurück und bildete mit Abstand das Schlusslicht des Starterfeldes. Auch beim Rennen, erst nach einer Überraschung wieder vorne zu liegen, ist nicht gerade die starke Vorstellung eines Sportwagens in der GT Klasse einer britischen Premium Marke. Der Aero 8 GT(N) mit der Nummer 73 fuhr als letzter von der 53. Startposition. In der Vorqualifikation, am 05. Mai 2002, betrug die beste Rundenzeit 4:46.077. Die Fahrer waren: Richard Stanton, Steve John Hyde, Richard Hay. (Im Vergleich die Sieger des LeMans Rennens 2002: Frank Biela mit Tom Kristensen und Emanuele Pirro hatten eine Bestzeit von 3:32.578.) Beim Rennen schied der Aero 8 GT(N) DEWALT/RSS nach 18 Stunden Rennzeit am

Sonntag Morgen um 11 Uhr wegen Triebwerkschaden aus. Es geschah in der 181. Runde. „Ich möchte der Mannschaft von DEWALT/RSS ganz besonders danken, die an Ihre Leistungsgrenze gegangen ist. Ein Dankeschön auch an Chris Lawrence und an die vielen Förderer, die dieses gewaltige Projekt unterstützt haben.“ So Charles Morgan. „Für uns alle wurde ein Lebenstraum wahr. Wir als Neulinge werden auf dieser berühmten Rennstrecke von Le Mans unser Bestes geben. Wir haben eine fantastische Unterstützung durch unser technisches Team und durch unsere Fans. Wenn die Willenskraft allein dieses Auto antreiben würde, so müsste der Aero 8 GT (N) fliegen können.“ (Richard Hay)

Informationen:  
Presseberichte LeMans 2002, gesammelt und übersetzt: Joachim Tirlir





## Aus den Sektionen: Berlin



### EIN NEUER SEKTIONSLEITER STELLT SICH VOR

Es gibt neues aus dem Berliner Club-Leben zu berichten: Michael Platen hat vor kurzem die Sektionsleitung an Jürgen Graf übergeben.

Jürgen, zusammen mit Ehefrau Karin sowie Sohn Oliver mit Familie, sind seit Jahren feste Größen in der Berliner Morgan Szene. Jürgen ist Autoliebhaber aus Leidenschaft.

Als ausgewiesener Oldtimer-Liebhaber und-Besitzer kam er 1988 zu Morgan, und diese Begeisterung hat ihn nicht mehr losgelassen. Die neue Aufgabe als Sektionsleiter hat er gerne übernommen

und sogleich den Aufnahmeantrag als Gastmitglied im MCD gestellt. Die Berliner Morgan-Gemeinde wird Jürgen nach Kräften in allen Belangen unterstützen. Das beiliegende Foto zeigt Karin und Jürgen Graf mit Ihrem 88er 8er.

Text + Foto: Dieter Hippmann

### Ausfahrt in die Prignitz am 14. September 2002

4 Morgans, einschließlich Begleitfahrzeugen, also 14 Personen trafen sich in der Frühe in Berlin-Wannsee zu einer Ausfahrt über Potsdam, Bornim, Falkenrehde, Ketzin, Zachow, Roskow,

Pawesin, Nauen, Börnicke, Kremmen, Sommerfeld, Herzberg, Neuruppin-Lichtenberg, Gut Hesterberg. Nach einem rustikalen Mittagsimbiss im Gut Hesterberg ging

es weiter nach Wustrau. Nach Besichtigung des Preußen-Museums gab es anschließend Kaffee und Kuchen im Landhotel Wustrau. Die Rückfahrt erfolgte



individuell.

Die Streckenlänge betrug rund 300 km. Die Stimmung der kleinen, aber feinen Gruppe war ausgezeichnet, zumal das Wetter sich von einer angenehmen Seite zeigte, so dass die Ausfahrt in die schon leicht herbstlich gestimmte Brandenburger Landschaft sehr viel Freude gemacht hat.

Text + Fotos: Jürgen Graf

### Sommerausfahrt ins Wendland vom 14.-16. Juni 2002.

Das Ehepaar Sterling organisierte die Ausfahrt ins Wendland bei herrlichem Wetter und einem guten Standquartier in Reinstorf. 8 Morgans aus Berlin und 1 Gast-Morgan aus Lüneburg unternahmen Ausflüge in die wunderbare Umgebung an der

Elbe, u.a. auch zur Festungsanlage Dömitz. Die Rückfahrt nach Berlin erfolgte mit einem Mittags-Stop in Tangermünde.

Text + Fotos: Jürgen Graf





## Aus den Sektionen: Nord



### Moggis brauchen immer Bewegung...

und so luden Manfred und Renate Kordt am Sonntag, d. 23. Juni 2002 zur Ausfahrt ins Alte Land ein. Gute Stimmung und fröhliche Gesichter am Treffpunkt um 11.00 Uhr auf dem Parkplatz des Spielkasinos in Hittfeld. Ich fühlte mich an diesem Morgen wie ein Glückspilz mit 2 Morgan. Hatte ich doch die Qual mit der Wahl! Also wurde geknobelt... ene meine muh und ab bist du... Der wunderschöne dunkelblaue +8 von Rainer L. aus K. hat eine Gästekarte für den Sommer in meiner Garage, und ich kann mich glücklich schätzen, dass er ihn mir anvertraut hat. Er ist ein Goldstück, nein, beide! Bei Ankunft am Treffpunkt hörte ich ein paar Freunde sagen: „Oh, Rainer kommt ja auch“, doch als mein blonder Zopf aus der Mütze hervorkam, wollte man mir zum Kauf des neuen Wagens gratulieren. Andere wiederum vermuteten, ich hätte meinen Achter umgespritzt. Ja, ja, so kann man die

Leute verwirren. Schließlich legte ich noch einen oben drauf und erklärte, nein! der Wagen hat nur eine Folie darüber gezogen bekommen – passend zu meinem Outfit – nächstes Mal ist er dann wieder in Tuscan blue oder vielleicht auch in rot... Marlies Sch. aus S. hat sich königlich darüber amüsiert. 13 Fahrzeuge starteten pünktlich um 11.30 Uhr. 30% Regenwahrscheinlichkeit hatte der Wetterfrosch angekündigt. Der Himmel ließ zeitweise bangen. Unberechenbare, starke dunkle Wolkenfelder zogen vorüber. Der Sonnenschein sollte überwiegen, wir hatten Glück. Vergnügt führen wir durch den Rosengarten, südlich gelegen von Hamburg-Harburg. Ein zauberhafter Landstrich, der selbst so manchem Hamburger bis heute verborgen blieb. Kaum waren die Moggis warm gelaufen, machten wir am Appelbeker See, nahe bei Hollenstedt, Rast für eine kleine Erfrischung und Jause. Auch hier, ein idyllisches Plätzchen mit Seeblick und Schatten spendenden Bäumen.



Wenn es dann so richtig heiß geworden wäre. Liebevoll geschnittene Käsewürfel und dazu Weintrauben satt verlockten zum immer wieder Hinlangen. Jede Pause hat ihr Ende, und weiter ging die Reise Richtung Altes Land. Das Alte Land, eine Marschlandschaft speziell für den Obstanbau, ist immer wieder ein Hit und nicht nur zur Obstblüte sehenswert. Alte Fachwerkhäuser, Obstbauernhöfe und urige Gasthäuser säumten unsere Strecke am linken Elbufer zwischen Hamburg und Stade. Irgendwann meldete sich der Kaffeedurst und wir führen den Obsthof Matthies in Jork an. Köstliche Obstkuchen und Torten strahlten am Buffet um die Wette. Dieser Stopp hier war genau richtig. Es passte auch schon wieder etwas in den einen und anderen hungrigen Magen. Etwas ruhestörend war es dort allerdings schon. Ca. alle 5 Minuten knallte es fürchterlich und ließ uns jedes Mal erneut aufschrecken. Die reichlich süße Kirschenfrucht der Bäume in den Plantagen muss vor den

Angriffen der vielen frechen Krähen geschützt werden. Die Obstbauern handelten und installierten Knall- und keine Schussanlage. Auch diese Pause hatte schließlich ihr Ende und die Tour führte uns weiter entlang der buckeligen Deiche nach Stade. Ziel die St.Cosmae Kirche in der Altstadt mit Besichtigung und Vorführung der Arp-Schnittger-Orgel. Ein kulturhistorisches highlight. Arp Schnittger galt im 17. Jahrhundert mit etwa 160 Werken als der bedeutendste norddeutsche Orgelbauer. Wir hatten also Glück, eines dieser Prachtstücke kennen zu lernen.

Der Konzertorganist Sergej Tcherepanov hat sich viel Zeit genommen und uns liebevoll dieses Wunderwerk vorgeführt. Es würde hier echt den Text sprengen wenn ich ins Detail gehen würde. Nur so viel: es war unglaublich, was er für unterschiedliche Klangvariationen aus den aus Zinn gefertigten riesengroßen, größeren und kleineren Pfeifen herauskitzelte. Ein absolutes Hörwunder. Wer sich

für eben diese Details interessiert, kann ihn unter Tel. 0451-5830826 kontaktieren. Der freut sich bestimmt. Beeindruckt verließen wir die Kirche, still, Gedanken versunken die Töne im Ohr. Die letzte Etappe, die vor uns lag hieß Kordt's Garten in Wiepenkathen. Laut Programm erwartete uns dort Grillen, Dit & Dat und Spiel & Spaß. Es war tatsächlich so. Das Grillfleisch brutzelte beim Eintreffen der bereits wieder hungrigen Meute schon auf dem Grill und Durstlöscher standen auch bereit. Die angekündigten Spiele erwiesen sich als recht nekkisch. Ratespiele nach Pantomime, Ballspiele mit nur einer Hand, und der Golfschläger kam auch wieder zum Einsatz. Das Einlochen bzw. Plazieren an die

Zielstange musste mit 5 Schlägen erreicht werden. Der einjährige schwarze Blitz, Pflegehund in der Familie Kordt, mischte sich verspielt unter den ernst zu nehmenden Wettkampf. Einige, die äußerst geschickt waren, nutzten das als Ablenkungsmanöver ... immerhin erschwerte das hügelige und von großen Bäumen umsäumte Gelände den einen und anderen Abschlag, und es bedurfte so mancher Korrektur. Die Belohnung folgte auf dem Fuße. Es gab glücklicherweise nur vorletzte Sieger, aber nur einen Gewinner. Georg und Sibyll freuten sich um die Wette, als ihr Name aufgerufen wurde. Eine kleine Altländer Köstlichkeit vom Obsthof durfte dann jeder mit nach Hause nehmen. Was für eine

nette Geste der Gastgeber! Es war ein schöner, rundherum gelungener Tag. Harmonisch, freundschaftlich, gesellig. Vielen herzlichen Dank Euch beiden, liebe Renate und Manfred. Ihr könnt es gern wiederholen ... Und für mich war es ein einmaliges Erlebnis, diesen einzigartigen Sound des Wagens mit der Gästekarte mit keinem anderen teilen zu müssen; welch ein Fahrvergnügen, nur für mich allein. Ja, ich bin ein Glückspilz.

Text und Fotos:  
Anka Cornelius



### Bericht über die Ausfahrt in die Lüneburger Heide, organisiert von Uschi + Heinz Winkelmann

Was für ein Tag, der 8. September 2002! Es begann mit einem fröhlichen Treffen auf dem nun schon bekannten Parkplatz in Maschen. Temperaturen bereits 25° morgens um 10.30 Uhr. Gute Laune allerseits! Ein kleiner Kaffeepausch, nette Gespräche, man hatte sich ja so lange nicht gesehen, Fachsimeleien; Peter C. stellt seinen so lan-

gersehnten Mini Cooper vor. Mit dem +8 wollte er nicht erscheinen, da er sonst den Preis für die lauteste Quietsche-Ente bekommen hätte (der Keilriemen). Irgendwie fühlte sich der Kleine nicht ganz wohl in der Runde der „M's“. Die Electronic zeigte einen Reifenschaden an und das hieß umkehren und in die nächste Werkstatt fahren.

Da waren es nur noch 17 Autos! Nach einer kurzen Fahrerbesprechung mit unseren Organisator Heinz Winkelmann ließ

es dann auf nach Lüneburg. Diese Stadt ist wirklich eine Reise wert! Wer Heinz kennt, weiß, wie sich der Mann vorbereitet. Ein Perfektionist! Der Parkplatz „Am Sande“ war für uns reserviert und von dort startete

auch die kurze Stadtbesichtigung. Als Architekt konnte Heinz uns die Kleinode dieser Stadt erklären: Lüneburg, die einzige unzerstört erhaltene Stadt der norddeutschen. Backsteingotik, ist aus dem







Ilmenaudorfe „Modestorpe“ mit der Archidiakonatskirche St. Johannis und der Alten Brücke im Osten und dem eigentlichen Lüneburg, im Westen zwischen der Billungerburg auf dem Kalkberg (um 950) und dem erstmals genannten Salzwerk entstanden.

Der erste Blick vom „Sande“ fällt auf das Doppelgiebelhaus „Schütting“, auch als Schwarzes Haus bekannt. Es wurde Mitte des 16. Jh. als Brauhaus errichtet und beherbergt heute die Industrie- und Handelskammer. Das Haus besticht durch die dunkel gebrannten Ziegel und durch die schöne Ornamentik. Halten wir noch einen Augenblick inne und wenden unseren Blick zu den variantenreichen Treppengiebeln – auch Staffeligiebel genannt. Unser erstes Ziel, das wunderschöne 600 Jahre alte Rathaus, war leider verhüllt und nur riesige Bilder gaben einen kleinen Eindruck über die architektonischen Veränderungen dieses Barockhauses. Am Ochsenmarkt Nr. 1 ein Blick auf das prächtige Patrizierhaus von dem Siedemeister Hartwig von Witzendorf (1560). Hier haben seine

Eltern und zeitweise auch Heinrich Heine gewohnt. Vorbei an der Schifferkirche St. Nikolai zur Lüner Mühle und dem „Alten Kran“. Lüneburg war durch das „weiße Gold“ einer der reichsten Hansestädte. 956 überlässt König Otto I. den Klosterbrüdern von St. Michaelis den Zoll seiner Saline. 1371 tritt Lüneburg der Hanse (unter der Führung Lübecks) bei. Den Lübeckern war am Salz gelegen und so stekten sie viel Geld in die Schaffung einer durchgehenden Wasserverbindung, der sogenannten „Stecknitz-Fahrt“. Sie besteht heute noch als Teil des Elbe-Trave-Kanals. Von Lübeck aus wurde das Salz dann nach Skandinavien verschifft. Der „Alte Kran“ stammt aus dem Mittelalter. In seiner jetzigen Gestalt stammt er aus dem 18. Jh.; er ist aber seit dem vorigen Jh. außer Betrieb. Seinen letzten Einsatz soll er beim Umladen der ersten Lokomotive der Staatsbahn Hannover-Braunschweig gehabt haben, die auf dem Wasserwege nach L. kam. Die St. Johanniskirche ist eine der wenigen fünfschiffigen Kirchen

(erbaut ab 1300); sie wurde in 80jähriger Arbeit geschaffen. Man kommt sich in Lüneburg wie in eine andere Zeit versetzt vor. Schade, dass wir so wenig Zeit hatten. Der Parkplatz wurde um 13.00 Uhr für den Busverkehr freigegeben. Ein kurzes Gespräch noch mit dem Redakteur der Landeszeitung, der uns einige Exemplare seiner Zeitung übergab. Er ist ein „Morgan“-Fan und hatte schon Tage vorher berichtet. Leider war einiges durcheinander gekommen

Brötchen (man glaubt es nicht, es gibt noch richtig knackige Brötchen – als Großstadtmensch ist man leider nur Pappbrötchen gewohnt) und einem Geflügelsalat, mmmh!!!! (der Salat war von Uschi selbstgemacht – rekordverdächtig). Getränke, natürlich gekühlt, alles serviert von Ulrike, Helge und Klein-Paul! Alle Föhr-Reisenden werden sich noch gerne an die Wartezeit „auf“ Paul erinnern. Bekamen wird doch fast Ärger mit dem Tierschutzverband bei dem Versuch, die



(aber das kennen wir ja bei der Presse!) Unser nächster Besuchspunkt sollte das Salzmuseum sein! Die Überraschung auf dem dortigen Parkplatz war wieder typisch „Winkelmännisch“: Ein reichhaltiges Büffet mit Lachs-Mett-Käse

„Schwarze Sau“ zu vernichten. Wenn wir unsere Winkelmänner nicht hätten!!! Vor dem Besuch des Salzmuseums verabschiedeten sich noch Uwe Kreutz und die Petersens! Da waren es nur noch 15 Autos!!



Ein hochinteressanter Rundgang durch das Salzmuseum begann. Der bestellte Führer erschien nicht, dafür wurde das vereinbarte Eintrittsgeld erhöht, aber das sind so Sachen, die dürfen einen nicht aufregen. Wir fahren teure Autos, da kommt es auf die paar Cents mehr oder weniger auch nicht an. Zwar ist es ärgerlich, wenn man etwas vereinbart hat, und dieses für null und nichtig erklärt wird, aber lieber Heinz, war das den Ärger wert?? Dieses Museum zeigt die Geschichte Lüneburgs, die durch das weiße Gold reich geworden ist. Vielleicht haben mehrere Städte das weiße Gold z.B. Dresden das Kaolin (Meißen). Da werden einem Zahlen genannt, da schlackern die Ohren..... wenn man einmal davon absieht, wie dieses „weiße Gold“ gefördert wurde; nämlich zu unmenschlichen Bedingungen. Es wurde in 2 Schichten gearbeitet, der Arbeitstag war 12 Stunden lang, sozusagen rund um die Uhr. Das stark salzhaltige Wasser der Sole wurde über dem offenen Feuer erhitzt, so verdampfte

das Wasser und zurück blieb das Salz. In den Waschräumen hatte man 20 Minuten Zeit, sich von der Salzkruste zu befreien. Die Lebenserwartung der „Sülzer“ war sehr gering. Wie gut haben wir es heute, und vielleicht denkt der eine oder andere, der beim Besuch dieses Museums dabei war, an die damaligen Strapazen, wenn er sein Salz auf das Frühstücksei streut! Und schon ging es weiter durch die Lüneburger Heide, die dadurch entstanden ist, dass die Sülzer – das waren die Arbeiter in der Saline – sehr viel Holz brauchten, so wurden die Eichen und Birken vor der Haustür gerodet. Durch den Kahlschlag entstand die „Lüneburger Heide“. Die Weiterfahrt durch eine wunderschöne Gegend – Egestorf – Wesel – Inzmühlen! Dort sorgte Gerda Kl. aus B. für Aufsehen. Der betagte Fiat wurde laut und lauter. Die Bremsen am rechten Hinterreifen waren fest und heißgelaufen. Da war nun guter „Rad“ teuer, aber der ADAC war präsent. Wie gut, dass es Handys gibt, die auch noch aufgeladen sind!



Die vordere Gruppe wurde benachrichtigt, denn Gerda Kl. war als vorletztes Auto unterwegs. Die Pause in der brütenden Sonne wurde auf einem Randstreifen absolviert, denn wir warteten auf die Pannenhelfer Uwe und Manfred. Der eine träumte vom Cappuccino, der andere vom Alsterwasser, manch einer vom Bier, aber das waren Halluzinationen. Bald ging die Fahrt weiter über Handeloh, Sprötze, Hollenstedt nach Appelbeck am See. Gerda Kl. trat die Fahrt nach Bremen an und kam dort auch problemlos an. Da waren es nur noch 14 Autos, die den „Hof Appelbeck am See“ erreichten. Die Vision der erwähnten Getränke konnte in die Tat umgesetzt werden. Langsam trat Ruhe ein und nun kam der „kleine Hunger“ mit großen Schritten. Man saß in gemütlicher Runde beieinander und ließ den Tag Revue passieren. Einige traten die Heimfahrt schon recht früh an, aber es war unsere letzte Ausfahrt in diesem Jahr, und so schoben wir den „tränenreichen Abschied“ noch etwas hinaus.

Es wurde dann doch noch ein Tag, den wir nicht vergessen werden: Heinz Winkelmann brach zusammen und musste mit einem Rettungswagen ins Krankenhaus eingeliefert werden. Betroffen verharrten wir noch vor Ort und fuhren nachdenklich nach Hause. Heinz Winkelmann geht es inzwischen wieder gut. Wir möchten uns ganz herzlich bedanken bei der ganzen Familie: Uschi, Heinz, Ulrike, Helge und Klein-Paul!

Eines weiß ich genau, ich war nicht das letzte Mal in Lüneburg!

Text: Gerda Lübbe  
Fotos:  
Sektionsmitglieder

Liebe Morgan-Freunde und nun ein Appell: Wie schon erwähnt, gibt sich jeder Organisator große Mühe! Z.B. bei den vielen Vorbereitungen, und Besuchen der Örtlichkeiten, um Material und Wissen aufzunehmen und weiterzugeben. Wäre es da nicht angebracht, diesem seine ganze Aufmerksamkeit zu widmen und einfach mal konzentriert zuzuhören?!





**Super heißes Sommer-Sonnen-Fest am 17. August 2002**

Über diesen herrlichen Tag zu schreiben, dem über alle Tore Hamburgs hinaus bekannten Sommerfest der Sektion – Nord, das mit seinem vorgegebenen Programm und Ablauf bereits x-mal stattfand, ist gar nicht so einfach. War es dieses Jahr besser? ... netter? ... lustiger?... abwechs-

lungsreicher? Nein! Eben anders ... und vor allem sehr viel heißer! Gerda rang – wie jedes Jahr – fleißig um ihre Zusagen. Wie jedes Jahr melden sich die Teilnehmer nur schleppend an. Wie jedes Jahr noch ein allerletzter Aufruf, und wie jedes Jahr werden es dann doch mehr Anmeldungen als gedacht. Toll, wie Gerda das immer wieder hinkriegt! Meistens sind es dieselben Nasen, die da kommen, und der Pflaumenkuchen mit Schlagobers darauf – hmmm – ist doch auch wirklich jedes Jahr ein Renner! Den darf man einfach nicht verpassen. Beim Flohmarktstand von Jürgen Thiede bin ich mir nicht ganz so sicher, ob er stattfand. Ich nehme es mal an, und dass ihm alles ziemlich schnell abgehandelt wurde, denn als ich eintraf, war von ihm ja, aber von seinem Stand nichts mehr zu sehen. Der köstliche Kaffee, Tee und Kuchen (gesponsert aus der Clubkasse) wurde auf der überdachten, aber gar nicht luftigen Terrasse eingenommen. Einige suchten sogar innerhalb der Clubräume Schutz vor der ungewöhnlichen

Augusthitze. Das hat es auch noch nicht gegeben, dass die kühlen Nordlichter vor der Hitze flüchten... Mit dem Eintreffen der letzten Gäste ging es dann ziemlich rasch unter Einhaltung des Zeitplanes raus an den benachbarten Bootssteg zum Entern der reservierten Kanus. Ich hatte Riesenglück, endlich mal nicht den Steuermann spielen zu müssen. Diese verantwortliche Aufgabe übernahm zu meiner großen Freude Manfred Dombeck. Wir paddelten uns heiter im Gleichklang der Paddelschläge ins vordere Feld. Der Rondeelteich, stets ein beliebter Knotenpunkt vieler Ruder- und Tretboottouristen, würde natürlich auch von uns wieder angesteuert. Katja, Julia und Sven warteten dort schließlich mit gut gekühltem Prosecco und durstlöschendem Wasser als notwendige Verlängerung. Die Zeit reichte bei weitem nicht aus, um hier so richtig faul abzuhängen oder völlig entspannt und bräsig den Drink in der Hand haltend, die Kulisse zu studieren. Na, immerhin hatten wir schon die Füße im

Wasser baumeln und genossen diese Abkühlung sehr. Während unserer Abwesenheit sollten die nicht Paddelmütigen die Zeit mit Spaß und Spiel überbrücken. So war es jedenfalls geplant. Doch Stimmen wurden laut, dass diese Spiele mangels Resonanz, aber vor allem wohl wegen der enormen Hitze, abgebrochen werden mussten. Körperliche Ertüchtigung hat bekanntlich noch nie geschadet, aber bei der extremen Hitze, die da herrschte, hat man natürlich auch dafür Verständnis. Diente es schließlich einer guten Sache, die gespendeten Sachpreise für diesen Wettkampf konnten unbedenkenlich an die Weihnachtstombola weiter gereicht werden. Wie gut, dass die Organisation so flexibel ist. Zurück zum Rondeelteich. Wir waren die Attraktion schlechthin. Um uns herum lechzende Zungen, schwitzende Gesichter mit Blick in Richtung unserer Versorgungsentente. Sicher, einige der Ruder- und Tretboottouristen hatten einen gut gefüllten Picknickkorb an

Bord, doch das blieb die Ausnahme. Beim Anblick der halb verdursteten Menschen, es herrschten immerhin Temperaturen über 30°C, hatte ich flugs die Idee, hier an dieser Stelle, inmitten des Rondeelteiches, in der nächsten Saison eine Art „Lebensretterboot“ mit Naschereien, Früchten aber vor allem mit kalten Getränken zu vertauen. Das Geschäft sollte bestens florieren.... Vielleicht beauftragen wir ja auch den einen oder anderen Frühpensionär unse- res Clubs. Das würde gleich zwei Vorteile mit sich bringen: Vollbeschäftigung für den Einen, und unse- re Clubkasse würde mit einem stattlichen Gewinn aufgefrischt werden; denn geteiltes Leid ist halbes Leid.. Wir sollten das nicht aus den Augen verlieren, andernfalls ziehe ich diesen dicken Fisch an Land... Noch einmal zurück zum Rondeelteich: wir blieben länger als erlaubt. Lust, Wetter und Laune machten mehr als 2 Stunden daraus. Das hatte es im letzten Jahr auch nicht gegeben. Schnell waren wir uns einig, nächstes Jahr die Organisation davon zu überzeugen,

eine angemessene Verlängerung mit attraktiver Veränderung einzubauen. Das nächste Mal wollen wir nämlich ein Drachenboot chartern. Haben wir uns jedenfalls ausgedacht. Ich denke, wir sind alle fit und mit der Alster so vertraut, dass wir uns problemlos und vor allem gemeinsam in ein Boot setzen können. Das wird eine Riesengaudi! Auf Kommando, also bei Trommelschlag ran an die Ruder ..... und zieh ..... Okay, wir üben das lieber erst mal mit Trockentraining. Freiwillige gern vor ... ansonsten entscheidet das Los. Längst hatte der Grillmeister, natürlich Herr Wegener persönlich, unser Essen auf dem Grill. Wollten wir diese Grillköstlichkeiten verpassen? Natürlich nicht! Paddeln macht hungrig und vom vielen Trinken und faulen Nichtstun knurrte bereits kräftig der Magen. Wir lösten uns von unserem geliebten Ankerplatz und steuerten auf dem kürzesten Wasserweg das Clubhaus an. Der Grill war reichlich bestückt: Schinken- und Thüringerwürstchen, Nacken- und

Putensteaks, Folienkartoffeln mit Sour Cream, Kartoffelsalat und Grünzeug. Edle Fische, wie Butter- + Thunfisch- + Lachssteak machten die Gambaspieße überflüssig, und die gute Hamburger Rote Grüt mit feiner Vanille Soße rundete das Buffet hanseatisch ab ( ..möge es uns nie schlechter gehen!). Spätestens jetzt ein großes Dankeschön an Uschi + Manfred Dombeck. Die zwei hatten nämlich den leckeren Fisch mitgebracht, und Dank dieser großzügigen Spende konnte der Teilnehmerpreis von Euro 19,50 auf Euro 17,50 gesenkt werden, sehr zur Freude aller .....

Wie an jedem netten Abend blieb zu fortgeschrittener Stunde ein harter Kern. Es wurde gescherzt, gelacht und noch viel erzählt, Schlaues und weniger Schlaues. Kurz vor Mitternacht ein allerletzter Absacker in vertrauter Runde und schließlich fluchtartiges Verlassen des Lokals, weil die Mücken kamen und uns gnadenlos attackierten. Ich kann Euch sagen, ich hatte lange meine Freude an den Stichen dieser hartnäckigen Biester und

ging fortan nur noch bewaffnet mit Autan aus dem Hause. Nun, ich hoffe, ich konnte Euch davon überzeugen, dass dieses tolle super heiße Sommer-Sonnen-Fest 2002 der Sektion Nord mit keinem anderen vergleichbar ist, und dass es sich immer wieder lohnt, teilzunehmen. 1000 DANK an die Organisation, die da heißt Familie Lübbe. Eine tolle Familie mit Esprit, immer neuen Ideen, ansteckender guter Laune und immer einem Strahlen auf den Lippen... Ich freue mich schon auf das nächste Jahr! Herzlichst Eure Anka Cornelius

Fotos: Uwe Boldt + Jürgen Lübbe





# DIE ZWEI Morgan-SPEZIALISTEN



## LEISTUNGEN

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

## TUNING

- INDIVIDUELLE LEISTUNGSSTEIGERUNG MIT ORIGINAL RPI-KOMPONENTEN (ABGESTUFTE LEISTUNGSPAKETE)

## SERVICE

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

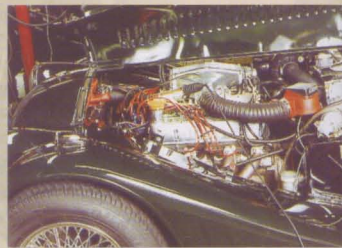


## RESTAURIERUNG

- 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

## Aus den Sektionen: Mitte Nord

### Geschichten aus tausend und zwei plus Acht. Und mit dabei: ein TR3

Es war einmal ein einsamer blaueilberner Morgan, der in seiner düsteren Garage so vor sich hin döste. Eines schönen Tages wurde das Tor geöffnet, Sonnenlicht durchflutete das Dunkel und ließ unverhofft Spitzlichter auf den polierten Lackflächen tanzen. Manni der Wagenlenker fuhr unseren Freund vor die Haustür und begann damit, die wenigen freien Flächen mit allerlei Gepäck zu beladen. Spätestens jetzt begriff Blausi: es geht auf Reisen. Vor Freude konnte er kaum an sich halten und tropfte vor



Aufregung einen winzigen Ölfleck aufs Pflaster. Renate, die Frau des Wagenlenkers, nahm auf dem Beifahrersitz platz und los ging die Reise. Von früheren Ausflügen wus-



ste Blausi, es geht in westliche Richtung. Der Verkehr war irgendwie weniger als sonst, ob das am stattfindendem WM-Qualifikationsspiel im Fußball lag, vermochte der wenig fußballbegeisterte Moggi nicht einzuschätzen. Schilder der Städte Dortmund, Essen tauchten auf, und schließlich steuerte der Wagenlenker Blausi in eine schmale Wohnstraße. Am Ende der Straße wartete eine Überraschung. Da stand ein älterer Bruder von Blausi, ein brauner Achter mit dem Namen Schoko und ein grüner Landsmann aus dem Stall Triumph den sie Greenie nannten. Die drei ahnten bereits, dass es ein gemeinsamer Ausflug werden sollte. Gerührt beobachteten Blausi und seine zwei neuen Freunde, wie sich die Wagenlenker von Greenie: Harro und Meike(M), sowie Schokos Lenker: Uli und Meike(T) über ihr Wiedersehen freuten und im Haus verschwanden.

Schoko und Greenie hatten noch ihre Mütchen auf, weil deren Wagenlenker mit Regen rechneten und um die Gesundheit ihrer Kleinen sehr besorgt waren. Blausi, der schon 220 km ohne Hut hinter sich hatte, musste über so viel Fürsorge unwillkürlich lächeln und tropfte schon wieder aufs Pflaster. Erst später auf dem Weg nach Köln

erfuhren die Drei, dass Deutschland da Qualifikationsspiel gegen die USA mit 1:0 gewonnen hatte. In Köln angekommen, lenkten die Fahrer die drei Freunde auf Eisenbahnwagons. Grobschlächtige Eisenbahner mit Fesselwerkzeugen zurrten Blausi und seine Kumpels an dafür vorgesehene Schienen fest.

Die Wagenlenker entfernten sich und nahmen in komfortableren Eisenbahnunterkünften platz. Die Reise führte entlag des Vater Rheins, vorbei an der Loreley und dem Deutschen Eck, immer in Richtung Süden. Greenie, Schoko und Blausi konnten sich nur mit Mühe unterhalten, zu laut waren die Umgebungsgerausche, und feiner Staub verschmutzte das hübsche Äußere der Drei. Währenddessen vergnügten sich die Wagenlenker und deren Frauen im Speisewagen und ließen die schöne Landschaft Revue passieren.

Als der Schlafwagenschaffner die stark gewöhnungsbedürftigen Etagenbetten für die Nacht richtete, fielen auch den gefesselten drei Freunden die Augen zu. Es war ein erlebnisreicher Tag gewesen. Als der Zug frühmorgens laut hupte, blinzelte Blausi mit den Augen, und gleißendes Licht der noch tiefstehenden Sonne blendete



ihn. Die Landschaft hatte sich verändert. Hohe Berge säumte die Strecke, und auf den Schildern des folgenden Bahnhofes stand "Bozano" zu lesen. Kleine schwarzhäarige Männer, die wohl italienisch sprachen, befreiten die Drei und alle die anderen auf dem Wagen von ihren



Fesseln. Vor lauter Ungeduld tröpfelte Blausi schon wieder ein wenig, denn gleich mussten die Wagenlenker kommen. Es war ein herzliches Wiedersehen, und Manni erkannte sofort den schmutzigen Zustand von Blausi der ihm offensichtlich gar nicht gefiel.







Es ging in südwestliche Richtung, wobei Greenie die Führung übernahm. Greenie war



schon etwas älter und hüstelte gelegentlich, er war nicht mehr so der Heißsporn wie Schoko und Blausi. So um die



Mittagzeit tauchte der Gardasee auf, den die Drei am westlichen Ufer, vorbei an Riva, weiter in südliche Richtung



befahren. Eine wunderbare Landschaft, links der See, rechts steile Bergehänge und duftende Juniluft beflügelten die Drei dermaßen, dass ihre Motoren ruhig und zufrieden ihr sonores Lied sangen. Bei Limone verließen sie die Küstenstraße und stiegen auf kurvenreicher Strecke immer höher in die Bergwelt. Ziel war das Hotel "La Balze" in Tremosine, welches auf einem Felsvorsprung ruhte und einen atemberaubenden Ausblick über den gesamten Gardasee bot. Die Freunde waren es gewohnt, freundlich winkenden Menschen zu begegnen, und so war auch ihre Ankunft bald in aller Munde. Am Sonntag morgen ging es los zur Gardaseeumrundung. Liebreizende Landschaften, herrliche Aussichten aufs Wasser und anmutige Orte wechselten sich ab und machten von Kilometer zu Kilometer süchtiger auf mehr. Der Sonntag war arbeitsfrei, und alle Italiener belagerten jedes freie Plätzchen am See. Das Wetter war warm, sehr warm, und Blausie und seine Kumpels schwitzten fast noch mehr als die Wagenlenker. Unter schattigen Bäumen in Lazise durften die Drei sich etwas ausruhen und die Wagenlenker brachen zu einem kleinen Rundgang auf. Spät abends in der kühlen Hotelgarage hatten sich die Drei allerhand

zu erzählen über den abwechslungsreichen Tag. Auch wenn die Blechkleidchen zusehends mehr verstaubten, schliefen sie erschöpft und zufrieden ein. Am Montag stand der Besuch von Verona auf dem Programm. Als seien sie die Strecke schon tausendmal gefahren, schnurrten die Freunde erst in den Süden, um dann in östlicher Richtung nach Verona zu gelangen. Die Sonne brannte wieder unbarmherzig, und so freute sich besonders Schoko, der da etwas empfindlich war, dass sie von den Wagenlenkern in einer schattigen Tiefgarage abgestellt wurden. Die Lenker würden sicher einige Zeit wegbleiben, denn Verona mit seiner Arena und der zauberhaften Altstadt am Fluss, braucht Muße zur Besichtigung.

Auf dem Rückweg sahen sich die Waagenlenker noch ein Granitwerk an. Der trockene, staubige Belag trug nicht gerade zur Verschönerung der Lackflächen bei. Und auch an diesem Abend sollten Blausi, Schoko und Greenie ungewaschen ins Bettchen gehen. Am Dienstag war Fußballtag. Die Deutsche Mannschaft hatte ja das Halbfinale erreicht und musste gegen Südkorea um den Einzug ins Finale kämpfen. Anstoß 13:00 Uhr. Schoko, der von



der Sonne reichlich matschig war, ruhte sich an diesem Tag aus und nur Greenie und Blausie



der etwas verfestigt zu haben. Am nächsten Morgen wurden wieder die Gepäckstücke verla-



machten sich auf, um die nähere Umgebung und das Örtchen Limone zu erkunden.

den. Es hieß jetzt wohl Abschied nehmen vom Gardasee, der ihnen soviel Spaß gemacht hatte. Aber es ging



Pünktlich um 13:00 Uhr waren sie, um eine weitere Staubschicht reicher, in ihrer Garage. Schoko schien sie wie-



sicher neuen Abenteuern entgegen. Aus Gesprächsfetzen der Wagenlenker entnahmen die Freunde, dass



die Deutschen Fußballer das Finale erreicht hatten. Die Sonne im Rücken ging es nordwärts in die Berge, vorbei an duftenden Obstplantagen des Trentino. Eine kurze Pause hinter dem Gampenjoch, mit tollem Ausblick nach Bozen und Meran, tat den heißen Gelenken richtig gut.

Meran ist ein hübsches Städtchen und Greenie, gefolgt von den anderen beiden, kämpfte sich tapfer durch unbekannte Gassen. Nach diversen Ortsrundungen erreichten sie ein stattliches Gebäude, Schloß Labers war auf einem Schild zu lesen.

Die Wagenlenker stellen die drei Freunde auf dem romantischen Innenhof im Schatten ab, entluden ihr Gepäck und verschwanden in dem altertümlichen Haus. Blausi malte sich in Gedanken aus, wie schön es doch für die Wagenlenker sein musste unter Hängeakazien im Garten zu sitzen und sich Essen und Wein schmecken zu lassen.

Am späten Abend, die Drei unterhielten sich noch ein wenig, parkte ein funkelnagelneuer roter Ferrari mit französischem Nummernschild neben Blausi. Ganz schön eingebildet der Typ, dachte Schoko, dessen Gruß unbeantwortet blieb. Weitere Versuche der Kommunikation

blieben im Ansatz stecken, und man beschloss, die rote zugeknöpfte Büchse einfach zu ignorieren.

Es war noch früher Morgen als die Wagenlenker zurückkamen und die Gepäckträger beluden.

Greenie fuhr wieder voran, er war der Älteste und hatte im Straßenfinden die meiste Erfahrung. Es ging immer tiefer in die Bergwelt, und Blausi war schon ganz mulmig in der Ölwanne, als er das Schild „Timmelsjoch 2474 m“ las. In nicht enden wollenden Kehren schraubten sie sich in immer dünner werdende Luft. Das Wasser begann in den Schläuchen zu kochen, das Öl brodelte in den Bohrungen, und den Freunden war unendlich heiß. Manni der Wagenlenker von Blausi schien die Qualen zu spüren und gab in einem günstigen Moment Gas und überholte die anderen. Das Tempo tat gut, frische kalte Bergluft durchströmte Kühler und Ölkühler, und die alte Lebensfreude erwachte in Blausi. Am Pass angekommen war Erholungspause und Fototermin angesagt.

Himmlische Bergwelt, teilweise noch mit Schneefeldern bedeckte Flächen sorgten für ein atemberaubendes Panorama. Die Schussfahrt auf der anderen Bergseite



machte riesigen Spaß und war lange nicht so anstrengend wie der Aufstieg. Vorbei an



Sölden und dem schönen Ötztal ging es ohne neuerliche Anstrengungen bis nach Imbst. Auf dem



Parkplatz vom schicken Romantikhotel "Post" war Pause für die Nacht angesagt. Angesagt war für die Nacht und den







nächsten Tag auch Regen. Die Frauen und die Wagenlenker saßen auf der riesigen, über-



dachten Holzterrasse und ließen sich frische Pfifferlinge und Weine der Region schmecken. Es fing schon etwas an



zu grummeln, und der Himmel wurde bedrohlich dunkel, als die Wagenlenker erschienen und die leichte Staubabdeckungen gegen die noch leichteren Verdecke tauschten. Schoko, der die Sonne nicht sehr gern mochte, freute sich auf den Regen, wenngleich seine Scheibenwischer in einem erbärmlichen Zustand waren. Der

Regen ließ nicht lange auf sich warten, und so erlebten die drei Freunde die erste gemeinsame feucht-fröhliche Nacht in diesem Urlaub. Die Staubschichten verwandelten sich zu zähen Schlammkrusten die sich auf den

Lackflächen ausbreiteten und festklammerte als ging es um ihr Leben. Am nächsten Morgen, es war Freitag der 29.06.2002, hatte der Regen noch immer nicht nachgelassen, aber es sollte trotzdem noch ein schöner Tag werden. Es sollte nämlich ins Allgäu gehen, dahin wo sich jedes Jahr eine ganze Menge Moganfreunde treffen, um gemeinsam zu feiern und fahren. Die Fahrt bei Regen war trostlos, von den Bergen und der Landschaft wenig zu sehen. Als das

Ortsschild Füssen in Sichtweite kam, da wussten die Drei, dass es nicht mehr weit sein konnte. Was war das für ein Hallo, als die Wagenlenker in die Tiefgarage des Hotel Tirol fuhren. Es waren schon einige da, „Speedy“ der blaumetallicfarbene Renner von Karl grüßte herzlich und auch „Vielplatz“ von Norbert und Betty winkte aus der Ecke. Auch all die anderen unterhielten sich angeregt und waren voller Freude über ihr Wiedersehen. Auch die Wagenlenker und deren Begleitungen feierten Wiedersehen bei Bier und Wein. Die

Schoko, Greenie, Blausi und die vielen anderen Morganbrüder fuhren durch eine Menschenmenge, die begeistert klatschte und staunte. Blausi schämte sich etwas, da sein Wagenlenker ihn immer noch mit dem schmutzigen Kleidchen der Vortage herumfahren ließ. Mittagessen für die Besatzungen war auf der Burg Sulzberg und alle Autos versammel-

ten sich zu einem bunten Miteinander auf der großen Wiese am Fuße der Burg.

Zurück in Jungholz waren alles Moggis voll des Lobes über die schöne Ausfahrt, die wie jedes Jahr von „Macha Wolfgang“ geplant wurde. Die Wagenlenker hatten während der Ausfahrt ein Spiel gemacht. Sie mussten

Schoko, Greenie, Blausi und die vielen anderen Morganbrüder fuhren durch eine Menschenmenge, die begeistert klatschte und staunte. Blausi schämte sich etwas, da sein Wagenlenker ihn immer noch mit dem schmutzigen Kleidchen der Vortage herumfahren ließ. Mittagessen für die Besatzungen war auf der Burg Sulzberg und alle Autos versammel-

Schoko, Greenie, Blausi und die vielen anderen Morganbrüder fuhren durch eine Menschenmenge, die begeistert klatschte und staunte. Blausi schämte sich etwas, da sein Wagenlenker ihn immer noch mit dem schmutzigen Kleidchen der Vortage herumfahren ließ. Mittagessen für die Besatzungen war auf der Burg Sulzberg und alle Autos versammel-



ten sich zu einem bunten Miteinander auf der großen Wiese am Fuße der Burg.



Zurück in Jungholz waren alles Moggis voll des Lobes über die schöne Ausfahrt, die wie jedes Jahr von „Macha Wolfgang“ geplant wurde. Die Wagenlenker hatten während der Ausfahrt ein Spiel gemacht. Sie mussten



Käseschildchen auf den Wegweisern zählen und noch eine Menge anderer wichtiger Fragen



beantworten. Es wurde eine lange Nacht in der Tiefgarage, es gab viel zu erzählen von dem erlebnisreichen Tag, und Blausi und seine Freunde spürten den

Abschied nahen. Die Nacht einige Etagen höher, bei den Besatzungen, war nicht minder lustig und ausgelassen.

Nachdem die Pokale für den besten Käsespezialisten, für die weiteste Anreise und den schönsten Morgan verteilt waren, neigte sich die Feier dem Ende. Fast mitten in der Nacht wurden Greenie, Schoko und Blausi geweckt. Schon vor dem Frühstück sollte die Heimreise angetreten werden. Ganz leise und mit wenig Getöse fuhren sie ins Freie. Greenie fehlte schon, der war mit seinen Leuten bereits unterwegs. Schoko und Blausi hatten so fest geschlafen, dass sie gar nicht bemerkt hatten, das er sie verlassen hatte. Nur noch zu zweit fuhren sie durch die

kühle Morgenluft. Nebel stiegen aus den saftigen Wiesen auf, und die aufgehende Sonne tauchte die Landschaft in herrlich weiches Licht. Die Fahrt auf der Autobahn gehörte zu den langweiligen Dingen in Schokos und Blausis Leben, war aber manchmal unvermeidlich. Der frühe Aufbruch, so erfuhren sie, hatte mit dem um 13:00 Uhr beginnenden Endspiel im Fußball zu tun. Auf einer Raststätte kurz vor ihrer Trennung am Kreuz Bibelried verabschiedeten sich Blausi und Schoko, es war schon ein wenig traurig. Sie hatten so viel gemeinsam erlebt, soviel gelacht und waren glücklich und zufrieden über die vergangenen Tage. Auch wenn die Kleidchen vor Dreck standen, sie wollten sich wiedersehen und sie hofften, dass



sich die Wagenlenker eines schönen Tages entscheiden würden, eine Tour wie diese zu



wiederholen. Und wären sie nicht gewaschen worden, wären sie heut noch schmutzig.

Text und Fotos: Manfred Beutel



### Über den Wolken...

Je älter der Morganfahrer, um so schwieriger gestaltet sich die Suche nach passenden Geburtstagsgeschenken. Die Sonderzubehörteile

des Zweitlieblings glänzen bereits in polierten Edelstahl, und die Schränke platzen vor Schlippen, Oberhemden und Socken. Also überlegten sich Ingrid und Renate, nachdem sie die Höhe der abge-



schlossenen Lebensversicherungen noch einmal geprüft hatten, wir verschenken Abenteuer, das kommt gut. Und so fanden sich Gutscheine für einen Doppeldecker-rundflug auf den Geschenksti-

schen von Ralf und mir. Nachdem ein bzw. ein gutes halbes Jahr mit mentaler Vorbereitung ins Land gegangen war, startete das Ereignis am 7. September 2002 auf dem Flugplatz bei Hodenhagen.

Fortsetzung nächste Seite



Das schwere Los „wer fliegt zuerst“ zog ich. Nachdem mir mein Anwalt noch mal kurz telefonisch versichert hatte, dass mit dem kürzlich abgeschlossenen Testament alles klar geht, nahm ich frohen Mutes vorn in der Boing von 1942 Platz. Da bei ungeübten Passagieren häufig Fahrstuhleffekte von Mageninhalten auftreten, konnte ich die Sitzreihenfolge zwar nicht nachvollziehen,

aber es soll ja Masochisten geben. Alles was folgte war dem Fahren eines Morgan nicht unähnlich. Es rappelt, es ist laut, es zieht wie Hechtsuppe, es ist Technik pur ohne viel Schnickschnack, es ist schlicht, aber es macht unendlich viel Spaß, und man kommt tatsächlich ans Ziel. Mit einer gehörigen Portion Endorphinen kletterte ich nach der Landung

aus dem Cockpit. Nachdem Ralf sich in der letzten Stunde ausreichend von seiner Liebsten verabschieden konnte, kletterte er entschlossen, aber mit ernster Miene auf den engen Sitzplatz. Mit einem wesentlich gelösteren Gesichtsausdruck entstieg er nach 30 Minuten der Maschine. Nach dem Motto: Hinterher ist man immer mutiger, tauschten wir

noch alte Fliegererfahrungen aus und waren der einhelligen Meinung, dass man als Morganfahrer so etwas erlebt haben muss.

Manfred Beutel

Wer Lust hat, hier die Anschrift:  
CLASSIC AVIATION COMPANY  
Sedanstraße 35  
30161 Hannover  
Tel. 0511-3341023  
Fax 0511-3341024

### Prototypen – Wo auch immer - Mitte-Nord-Paparazzis spüren sie auf!

Wieder gelang es den Sektionspaparazzis einige Erbkönige außerhalb der heiligen Werkshallen von Malvern Link vor die Linse zu bekommen. Genauer gesagt waren es zwei, die unter mysteriösesten Umständen erkannt wurden. Schon im Frühjahr waren unsere Fotografen auf ein emsiges Treiben aufmerksam geworden, welches sich in der äußersten westlichen Ecke der Sektion abspielte. Im März war es dann soweit. Es gelang einem unserer Fotografen bei einer morgendlichen Ausfahrt in Meppen dabei zu sein. Zunächst wurde der auf den ersten Blick recht klein anmutende Wagen genauestens untersucht. Als nächstes konnte eine erste, vorsichtige Probefahrt beobachtet

werden. Wie das bei neuen Produkten von Morgan nicht anders zu erwarten ist, entstand dann doch trotz der zeitigen Stunde ein immenser Menschenauflauf. Zu beachten: die nun frei stehenden Kotflügel, die Gallionsfigur, der traditionelle Wasserfallgrill sowie der mit schön niedrigem Schwerpunkt montierte V8, der gänzlich ohne Zylinderkopf auskommt – ein neues As aus dem Ärmel von Chris Lawrence, der damit wieder einmal das Gewicht deutlich reduzieren konnte. Nachstehend u.a. die Heck- sowie die Frontansicht des neuen Wagens. Obwohl der Wagen ein sehr ermüdungsfreies Fahren ermöglichen soll, kam es am Ende des Tages nach unzähligen Testkilometern bei einigen Testfahrern zu spektakulären Ausfällen. Sicherlich sind zu sehende Erfrischungsgetränke

daran nicht ganz unschuldig gewesen. Dann, Anfang Juli, wurde ein neues Morgan-Coupé gesichtet. Der rote Wagen stand versteckt hinter einem herkömmlichen Modell. Der Fahrer soll mittelgroß und sehr bekannt in der Sektion sein. Es gelang unserem Fotografen jedoch nicht, nur einen Blick in das Cockpit zu riskieren, sondern es war ihm auch möglich, natürlich unter Einsatz seines Lebens, von einem schwingenden Drahtseil aus eine sensationelle Nahaufnahme des Fahrers zu machen. Dieser war sichtlich nervös. Er versuchte, sich zu tarnen und fing an zu rauchen. Lesen Sie auch nächstes Mal wieder herein, wenn es heißt: „Prototypen – Wo auch immer - Mitte-Nord-Paparazzis spüren sie auf!“

Text: Jörg Schubarth-Engelschall

Fotos: Manfred Beutel/Jörg/Wolf Hacker

## Aus den Sektionen: Mitte

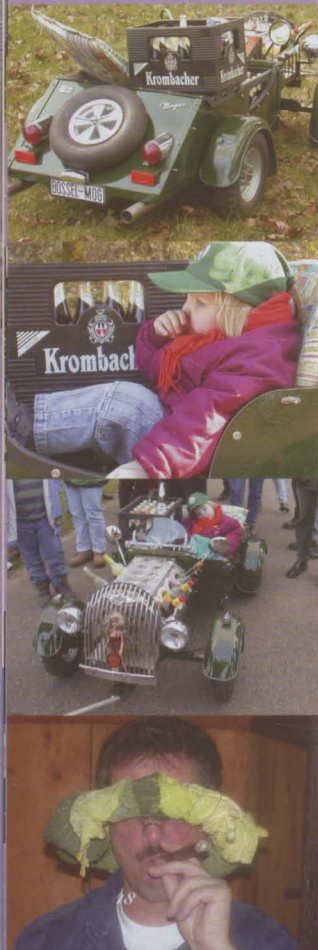
### VERANSTALTUNGEN DER SEKTION-MITTE

Auch die zweite Hälfte unserer „Spielzeit“ der Sektion Mitte gestaltete sich sehr abwechslungsreich.

Bei herrlichstem Wetter wurde die Grillausfahrt zum Bauernhof Brüggemann zu einem richtigen Familientreff. Siehe Sonderbericht Brüggemann zum 09.06.02.

Die Mühlenfahrt im August am 04.08.02 durch die niederrheinische Landschaft und die letzte Ausfahrt im September der Römerroute folgend durch die Soester Boerde zum Landgut

Humbrechtung und zur Braumühle am alten Hellweg sind Ausfahrten, die doch in guter Erinnerung bleiben werden. Die nachfolgenden Berichte können nur kurze Augenblicke widerspiegeln.



### Besuch auf dem Bauernhof Brüggemann

Am 09. Juni 02 war in der Sektion Mitte Erholung und Entspannung auf dem Bauernhof Brüggemann im Münsterland angesagt. Den Bauernhof Brüggemann, im östlichen Münsterland bei Schermbeck gelegen, kannte ich schon lange. So kam mir die Idee, auch dieses herrliche Gehöft meinen Morgan-Freunden vorzustellen. Der Termin wurde mit der Bäuerin abgesprochen und die dem Hof nahegelegene

Grillhütte gemietet. Wenn nur der Wettergott an diesem Tage mitspielen würde. Und er tat es!!! Die Fahrt von Dortmund nach Schermbeck/Erle bei herrlichstem Wetter war schon ein Erlebnis. Schnell aus der Stadt heraus, befanden sich die vielen Morgan-Fahrer schon bald in den ehemaligen Dortmunder Rieselfeldern, die auf einem schmalen Landweg durchfahren wurden. Die Luft war angenehm frisch, Sonne und Wolken wechselten sich am Himmel ab. Die Moggies fuhr dem

Halterner See entgegen, streiften ihn aber nur sehr kurz, bevor sie wieder in die maigrünen Alleen der Wälder eintauchten.. An sehr einsam gelegenen Bauernhöfen vorbei, ging es immer wieder durch kurze, wunderschöne und abwechslungsreiche kleine Wäldchen, die die Fahrt angenehm und nie langweilig machten. Ohne großen Fahrstress erreichten wir nach fast 1 Std. den ersehnten Bauernhof Brüggemann. Die Sonne stand nun voll am Himmel, in der Grillhütte lagen schon appetitlich her-

gerichtet die leckersten Fleischsorten zum Grillen bereit, bereichert von Schüsseln mit Salaten verschiedenster Art, vom deftigen Kartoffelsalat bis zum zarten Nudelsalat. Bier, Wasser, Limonade und weitere Mischgetränke waren im Kühlschrank, es fehlte uns an nichts. Müßig zu erwähnen, dass es für alle genug gab und dass sogar noch etwas übrig blieb. Frau Brüggemann hatte es zu gut mit uns gemeint! Wir konnten es uns auf der großen Wiese zwischen unseren Moggies sehr gemüt-



## Aus den Sektionen: UnMOGlich

### Informationen aus der Sektion unMOGlich

178 Kilometer oder sind es Welten? Dies ist der Abstand zwischen der Decksteiner Mühle in Köln und Sirzenich, bei Trier, meinem Domizil. Das erklärt und entschuldigt, vielleicht, meine permanente Abwesenheit vom Stammtisch in Köln. Schon früher gab es oft Überlegungen und Diskussionen über die Gestaltung des „Sektionslebens“ – oft nur heiße Luft. Es hat sich jetzt, Dank Dir Klaus, ein Stammtisch in der Decksteiner Mühle etabliert, ich bin froh

d'rum, auch wenn ich nicht teilnehmen kann (178 km x 2). Parallel dazu haben wir weiterhin unsere traditionellen Wochenendtreffen, wie z.B. Nikolaustreffen, Sektionsstammtisch in Mürlenbach, Oldtimer-Grand-Prix am Nürburgring, nicht zu vergessen die Highland-Games und und und. Unsere neuen Mitglieder möchte ich ganz herzlich begrüßen und sie animieren, bei irgendwelchen Fragen oder Problemen sich einfach nur bei mir zur melden.

**Noch'n aktueller kurzer Bericht für die MORGAN-Post**

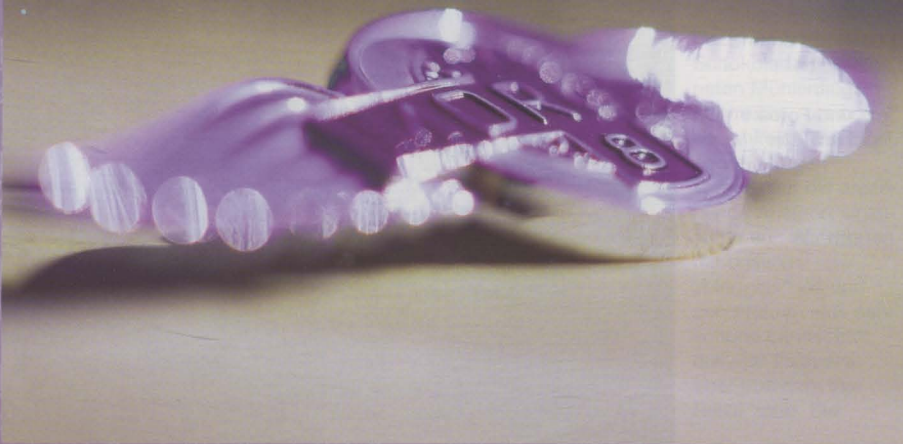
10.11.2002, zu unMOGlicher Jahreszeit, leider aber traditionell, der letzte Lauf für die Clubmeisterschaft, der Slalom auf der Bengener Heide bei Bad Neuenahr. Wie schon so oft, völlig der Jahreszeit zum Trotz, oben auf der Heide sah ein Knab' kein Röslein stehen, jedoch strahlend blauer Himmel und stellenweise Sonnenschein, völlig trocken, nur etwas frisch. Auch wenn unser Sportleiter aus technischen Problemen gehindert war, vier Starter

kamen zusammen, unzählige Zuschauer und Fans feuerten an. Wie üblich – ein Probelauf und zwei Wertungsläufe. Das Ergebnis in knappen Worten:

1. Kremers, Engelbert
2. Rost, Michael
3. Werner, Ulrich
4. Lesouef, Jean-Luc

Alle waren begeistert, alle wollen wiederkommen. Schon mal den Termin vormerken: 12. April 2003, MORGAN-Sonderlauf voraussichtlich 19.00 Uhr.

Texte: Michael Rost



## Aus den Sektionen: Ländle

### Ende der Sommerzeit in der Sektion Ländle bei Angelika und Hans Niess im Elsass

Samstagfrüh, 26. Oktober 2002. Ich liege im Bett und höre, wie es draußen stürmt und regnet. Nein, es schüttet in Strömen. „Sollen wir wirklich bei diesem Sauwetter ins Elsass fahren?“ frage ich Moni beim Frühstück. „Wir könnten ja anrufen und sagen, der Moggi springt nicht an oder was Ähnliches“. „Ich glaube du spinnst“, bekomme ich als Antwort, „du möchtest doch auch nicht, daß jemand bei 'deinen Treffen' nur wegen des schlechten Wetters absagt. Schließlich haben sich Angelika und Hans auch jede Menge Arbeit gemacht“.

Also: Dach drauf und

los. Die Fahrt über die Autobahn Richtung Karlsruhe glich mehr einer Motorbootfahrt als einer Moggifahrt. Mittlerweile konnten wir der Fahrerei mit Dach doch noch was abgewinnen und empfanden die Fahrt unter dem Moggizelt ganz kuschelig. Je näher wir dem Ziel kamen, je besser wurde das Wetter. Am Rhein wurde der Himmel blau, und die Sonne kam durch. Am Treffpunkt in Roppenheim, gleich hinter der Grenze, hatten sich bereits 5 Moggis eingefunden. (Gott sei Dank hatten die auch das Dach drauf. So bin ich nicht das einzige Weichei, schoß es durch den Kopf.) Nach der bekannten Begrüßungszeremonie trudelten nach und nach die restlichen 25 Moggis, darunter auch unser Clubsekretär Peter Alt

und ein unbekanntes Fremdfahrzeug mit Stern ein. Begrüßt wurden wir mit einem Glas Sekt, und anschließend erwartete uns ein umfangreicher Imbiß. Nachdem wir von Angelika eine Tasche mit einem kleinen netten Präsent und einem aufwendig gestalteten Roadbook erhalten hatten, starteten wir pünktlich um 13.00 Uhr zur Ausfahrt in die Vogesen. Zunächst ging die Fahrt zum Fort Schoenebourg, der größten unterirdischen Festungsanlage der berühmten Maginot-Linie. Bevor wir, aufgeteilt in zwei Gruppen, durch die kilometerlangen unterirdischen Bunkeranlagen geführt wurden, mußten erst freiwillige „Hundebabysitter“ gefunden werden, die sich die Zeit mit Gassigehen vertrei-

ben durften. Die Hundle durften jedenfalls nicht mit in die Anlage hinein. (Merke: Ein Morgantreffen ist auch ein Hundetreffen. Ob sich die Hunde wohl wiedererkennen?) Leider konnten wir in der kurzen Zeit nur einen kleinen Teil der Bunkeranlage besichtigen. Da sich bei einigen Morganfahrern nach und nach der Bunkeroller bemerkbar machte, waren wir doch recht froh, nach anderthalb Stunden (Damals mußten die armen Landser monatelang dort unten hausen!) das Tageslicht wieder zu sehen. Inzwischen hatte sich das Wetter soweit gebessert, die Sonne kam auch mal wieder zum Vorschein, so daß fast alle offen weiterfahren. Durch eine wunderschöne, goldgelb







leuchtende Herbstlandschaft ging es auf kleinen und kleinsten verwinkelten Landstraßen, vorbei an dem berühmten Weindorf Cleebourg, durch meist menschenleere Ortschaften. Es war die reinste Genußtour. Da den meisten bereits der Magen knurrte, bzw. der/die eine oder andere Morgandriver/in einen vom Fahrtwind ausgetrockneten Mund

hatte (Nur die Offenfahrer natürlich!), machten wir einen verdienten Stopp im Ausflugslokal „Gimpelhof“ mitten in den Vogesen. Hätte ich vorher gewußt, daß unser Rolf Karl zur Feier des Tages die Getränke runde spendiert, hätte ich mir sicher auch noch ein zweites Bierchen schmecken lassen. Frisch gestärkt ging es anschließend durch die herbstlichen Vogesentäler

zurück in die Rheinebene. Es dämmerte bereits, als wir gegen 18.30 Uhr in unserem Hotel „Les Sapins“, mitten im Altrhein-Naturschutzgebiet Quartier bezogen. Nach einem Begrüßungstrunk und weiteren Informationen durch unser Orgateam Angelika und Hans wurden die Zimmer in Beschlag genommen. Nach dem Motto „Back to the Roots“ waren einige Morganfahrer/innen richtig begei

stert, daß sie keine Dusche/WC auf dem Zimmer vorfanden. Was soll der überflüssige Luxus? Somit konnte endlich mal auf die lästige Duscherei verzichtet werden, und Mann/Frau hatte Zeit, um im Hotelrestaurant „à l’Etoile“ schon mal in Ruhe ein Bierchen oder ein Glas Wein zu genießen. Nach einem hervorragenden Jung-Wildschweinbraten mit Spätzle (Schwäbsche Nudle)

und Soß (Der Schwoab braucht a Soß), eröffnete unser Sektionswart Rolf Karl und Veranstalter Hans Niess die bereits traditionelle Versteigerung von Nützlichem und Unnützem (Ich glaub mehr Unnützem) rund um den Morgan zu Gunsten der Sektionskasse. Nachdem die Kasse aufgefüllt und so mancher Geldbeutel der Gäste leer war, klang viel zu früh ein wunderschöner Tag aus, denn bereits um 0.30 Uhr mußte im Lokal das Licht (Lt. Gendarmerieverordnung von 1957, § 3 Abs. 5) aus sein. Das Wetter besserte sich auch am Sonntag nicht. Es regnete in Strömen, und zudem stürmte es nun auch noch. Ich schaute aus dem Fenster und rieb mir verwundert die Augen. Auf dem Parkplatz wechselte

doch tatsächlich einer am hellichten Morgen, umringt von einer Reihe staunender, aber nicht sonderlich aktiver Morganfahrer sein Vorderrad. (Habe ich denn das Programm nicht richtig gelesen? Man hätte mir doch sagen können, daß vor dem Frühstück noch eine technische Fortbildung angesagt ist. Na ja, vielleicht war’s ja auch nur ’ne Art Frühsport, um den „Kater“ vom Vorabend zu vertreiben.) Nach dem obligatorischen französischen Frühstück, einige Teilnehmer/innen mangels Dusche natürlich ungeduscht, starteten wir zur Ausfahrt in den nördlichen Schwarzwald. Zuvor mußte aber der Rhein bei Greffern mit einer kleinen Autofähre überquert werden. Eine abenteuerliche,

nicht alltägliche Sache für einen Moggi. Viele unserer Liebliche verabschiedeten sich daher mit einem wunderschönen kratzenden Schleifton von der Fähre. Durch den herbstlichgelben Schwarzwald ging es wieder auf Nebenstraßen im strömenden Regen, mal durch Wiesen und über Pässe zur Schwarzwaldhochstraße, vorbei an der „Bühler Höhe“ zur Schwarzenbachtalsperre. Der Stopp wurde von allen dringend herbeigesehnt. Nachdem wir die Talsperre ein wenig aufgefüllt hatten (Hoffentlich keine Trinkwassertalsperre, wünscht die Redaktion den Kurbädern am Fuße des Schwarzwaldes), fuhren wir weiter durch den Regen, zu dem sich nun auch ein orkanartiger

Sturm gesellte, zu unserem Endpunkt, dem wunderschön gelegenen Höhenhotel „Rote Lache“ auf rund 800m Höhe. Nach einer typisch badener Spezialität, nämlich Wurstsalat mit Bratkartoffeln, galt es Abschied zu nehmen. Bevor wir nach Hause entlassen wurden, bedankte sich unser Rolf Karl im Namen Aller bei Angelika und Hans für das schöne Treffen und die entspannten Stunden unter Morganfreunden.

Herzlichen Dank für Eure Mühe auch von uns, Moni & Volker!

Text und Fotos: Volker Helferich





## Aus den Sektionen: Bayern

### Das Wort des Bayerischen Vorsitzenden

#### Liebe Morgan Post Leser,

viele Ereignisse hat uns unser Morgan dieses Jahr gebracht. Wir haben alte und neue Freunde getroffen, Feste gefeiert, schöne Ausfahrten und Reisen unternommen, kurzum, es war ein recht erfreuliches Morganjahr.

Irgendwie fehlte aber doch etwas. Wo blieben die sportlichen Veranstaltungen? Für unsere nur mässig interessierten Rennfahrer und den überhaupt nicht interessierten Beifahrerinnen müssen wir einen neuen Anreiz schaffen.

Aus diesem Grunde hat unser Sektionsbeirat beschlossen, bei der 1. Mai Feier 2003 zusätzlich einen Slalom zu veranstalten. Der Ort des Slalomkurses ist zu Fuß in wenigen Minuten vom Ort der Maifeier aus zu erreichen.

Beide Veranstaltungen fangen gleichzeitig an, so können sich unsere Damen, nach der Pflichtsichtung der Fahrleistung des Herzallerliebsten, umgehend der Maifeier hingeben. Nachdem dann sicher schon einige Slalomuffel vor Ort sind, wird es bestimmt auch nicht langweilig, obwohl wir auf Schwungscheiben-Diskus, Kurbelwellen-Weitwurf, Knicksäulen-Balance oder Gummistiefel-Zielwurf leider verzichten werden.

Ich wünsche Euch einen wunderschönen Winter und viel Zeit, um Eure Morgans zu verwöhnen.

Euer Hermann  
Sektionsleiter Bayern

## Die Dolomiten

Der Reiz der Dolomiten liegt neben ihrer landschaftlichen Schönheit und Großartigkeit insbesondere auch in dem Wechsel, welchen sie gegenüber dem eigentlichen Hochgebirge bieten. Die Größe des Hochgebirges stimmt ernst, die Dolomiten sprechen zu unserer Phantasie; die anmutigen Schönheiten ihrer Täler zu unseren Herzen. . .

EMIL ZSIGMONDY (1885)

Nach Südtirol, ins Pustertal, 12. bis 14. Juli 02 haben uns Gustl und Jutta Cermak eingeladen. Das bedarf keiner weiteren Aufforderung. Südtirol ist ein erklärtes Lieblingsreiseziel der Deutschen. Die vertraute Alpenregion, hier bereits von südlicher Sonne erwärmt und von herzlicher Gastlichkeit. Man spürt das nahe Italien und genießt das Spektrum zwischen Gletschern und südlicher Milde.

Schon die Anreise wurde zum Ereignis. Ausgehend von Holzkirchen 9:00 h fuhren wir geführt von Klaus und Elisabeth, die sich wieder durch Ortskenntnis und Schrittmacherqualitäten bewährten, eine Route, die wir hier aufzeichnen und zum Nachfahren empfehlen: Irschenberg, Fischbachau, Bayrisch Zell, Landl, Thiersee, Kufstein, St. Johann, Kitzbühel, Pass Thurn, Mittersill, Felbertauern, Defreggental, St. Jakob, Staller Sattel zum Zielort Bruneck / Reischbach im Pustertal – Südtirol, am Eingangstor der atemberaubenden Bergwelt der Dolomiten. Eine Überraschung: Von Fischbachau bis Kufstein kamen uns ca. 40 wunderschöne Oldtimer entgegen.



In St. Jakob war Mittagessen angesagt und abwarten. Der Staller Sattel ist einspurig und nur die ersten 15 Minuten jeder Stunde in unsere Richtung offen. 16:00 h



am Ziel, knapp 300 km von München. Fröhlicher Empfang durch Gustl und Jutta, (die Organisatoren und Ausrichter) und Zusammentreffen mit den anderen Teilnehmern dieser Ausfahrt. Reger Austausch der Reiseerlebnisse. 19:00 h Aperitif im schönen Garten des Hotels und der Beginn einer lauen Sommernacht mit Wunschkonzert auf der Terrasse.

13.07.02 Abfahrt um 10:00 h. Kleine Südtirolrunde abseits der großen Routen übers Gädertal bis nach Zwischenwasser, über St. Martin, dann über das Würzjoch ins Villnößtal, weiter nach Clausen, Villanders zum Messner Hof / Dreikirchen, dem östlichsten Punkt der Rundfahrt. Zurück über Barbian ins Grödner Tal übers Grödner Joch nach Corvara wieder zurück ins Gädertal und nach Bruneck.

Der Messnerhof mit seinen drei Kirchen war der Mittelpunkt, bzw. der Höhepunkt des Tages. Wir konnten in 1120 Metern Meereshöhe einen wunderschönen Ausblick über das mittlere Eisacktal genießen. Bis hin nach Klausen, hinüber gegen Lajen, Albions auf Sella, Langkofel die Geislergruppe und weiter. Und das bei einem ausgiebigen, vorzüglichen Mittagessen, das keine Wünsche offen ließ. Doch vor den Genuss hatten die Götter den



Schweiß gesetzt. Diese Idylle war und ist nur zu Fuß zu erreichen. Das war schweißtreibend und mühsam und für die Mitglieder eines Automobilclubs ungewohnt. Dafür gab es hier eine der letzten Gelegenheiten, die Synthese aus Landschaft, Architektur und Kunst ohne davor geparkte Autos zu erleben. Besonders eindrucksvoll war die Rückfahrt durch das Grödner Tal. Das Grödner Tal, oder Val Gardena, das sich 27 km lang vom Eisacktal bis zum Grödner Joch erstreckt, ist unter den Ferientälern Südtirols unbestritten der touristische Star. Wir passieren die Hauptorte St. Ulrich-Ortisei, St. Christina und Wolkenstein-Selva und kommen über das 2121 m hoch gelegene Grödner Joch zurück ins Gädertal und nach Bruneck. Wir haben ca. 180 km zurückgelegt und dabei Eindrücke gewonnen, als wären wir mehrere Tage unterwegs gewesen. Wir genießen den Abend. Über Nacht toben Unwetter in der Region. Bei uns regnet es heftig. Am nächsten Morgen hören wir von gesperrten Tälern und erheblichen Sachschäden. Wir bleiben verschont.

Auf die nächste Ausfahrt mit Gustl und Jutta in 2003 freuen wir uns schon heute.

Fotos und Text:  
Inge und Norbert Paul



# Die Reise nach Alba.

"Die Natur mit ihrer Landschaft, die Hügelkämme, Schluchten und Flussläufe verschmelzen mit Kirchen, Abteien, Schlössern, antiken Gehöften harmonisch zu einer magischen Einheit, der in den verschiedenen Jahreszeiten immer neue Farben und Formen verliehen werden".

Zitat aus "Mythos und Magie der Langa".

Alba, das kulturelle und wirtschaftliche Zentrum des Piemont, war Anfang November Pilgerstätte einer kleinen Schar von kulturell interessierten Mitgliedern der Sektion Bayern.

Wenn zwischen Karwendel und Isar schon die grauen Nebel wallen, liegt das Piemont noch im heiteren Sonnenschein.

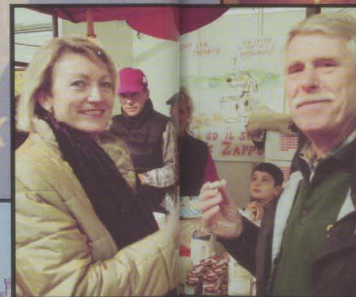
Grund genug, um für ein paar Tage einen Ortswechsel vorzunehmen.

Alba, die Stadt der 100 Türme, die sich wie mächtige Silhouetten gegen den Himmel abzeichnen, ist um diese Jahreszeit internationaler Treffpunkt aller Trüffeliebhaber.

Tartufo d'Alba, der berühmteste Trüffel der Welt.

So ist auch die alljährliche Trüffelmesse zentraler Mittelpunkt aller Veranstaltungen, die das Ziel haben, den hervorragenden Ruf des Piemont als Wiege erstklassiger Weine und eben der weltberühmten weissen Trüffel zu festigen.

Christa und Hermann, schon richtige "Albaner", hatten diese Reise organisiert und sorgen mit ihren Piemont-Erfahrungen für die richtigen Locations, um Land und Leute kennen zu lernen.



Der Genuss der regionalen Küche incl. der großen Weine, Fahrten durch die beeindruckenden Landschaften und natürlich der Besuch der Trüffelmesse in Alba, füllten die wenigen Tage der "Reise nach Alba" aus.

## Infos um den Trüffel:

**"Weisser Trüffel aus Alba"**  
(Tuber magnatum Pico) sehr stark wohlriechend, intensiver Geschmack, schmeckt roh am besten. Reifezeit: Oktober-Dezember.

**"Feiner schwarzer Trüffel"**  
(Tubermelanosporum Vitt.) Geruch eindringlich bis intensiv, jedoch nicht dem weissen Trüffel ebenbürtig. Reifezeit: November bis März.

**"Sommertrüffel"**  
(Tuber aestivum) Wiesenpilzgeruch, Geschmack eher neutral. Reifezeit: Mai bis November.

**"Schwarzer Wintertrüffel"**  
(Tuber bromale Vitt.) Leicht aromatisch, angenehmer Geschmack, essbar, schwer verdaulich. Reifezeit: Januar bis März.

**Der Vollständigkeit halber noch eine kleine Trüffellegende:**

Der Märztrüffel oder Tuber albidum pico dient dazu, Interessenten "an der Nase rumzuführen", die ausserhalb der Reifezeit des Weissen Trüffels aus Alba diesen suchen.

Quellenhinweis: "Die Rhythmen der Langhe"

Text und Fotos: Jürgen Popönus

MONGIOIE Comu



B.A.L. Mongioie soc. Consorzio a r.l. - Piazza Vittorio Veneto, 1 - Mombasiglio (CN) - Tel. 01174.780268 - www.mongioie.it - info@mongioie-leader.it



# Der Höllenspaß am Klausenpass

Am 21. und 22. September 2002, beim 3. Klausenrennen - Memorial nach 1993 und 1998 wieder Motorengeheul am Klausenpass in der Schweiz.

Wir waren dabei, als an diesem Wochenende 400 Oldtimer-Autos und -Motorräder das legendäre Rennen wieder zum Leben erweckten.

Klaus und Elisabeth Schmidt hatten weit im Vorfeld Quartier und Eintritt organisiert und so konnten wir eintauchen in die Erinnerung an die guten Zwanziger und Dreißiger Jahre. Nach einer regenreichen und dennoch schönen Anfahrt von München zum Züricher See, hatten wir am Donnerstag unser Quartier mit einem traumhaften Blick hoch über dem Züricher See erreicht.

Genau 400 Fahrzeuge - 280 Sport- und Rennwagen sowie 120 Rennmotorräder - wies die Startliste auf.

Am Start fanden sich alle historischen Fahrzeugtypen ein, die in den Zwanziger und Dreißiger Jahren für Furore gesorgt haben.

Nur Baujahr 1900 bis 1939 war zugelassen. Die Fahrer durften jünger sein. Im Mittelpunkt standen zwei echte "Silberpfeile", ein Auto Union Typ C und ein Mercedes Benz W154. In der Kategorie C und D, Rennradfahrer 1900 - 1939, gingen auch 12 Morgan, 4 aus Great Britain, 6 aus der Schweiz und 2 aus Deutschland, an den Start, von denen Bill Tuer auf Morgan Racing Bj. 1932 den ersten Platz in der Kategorie C belegte.

Aus Deutschland waren Simmank Frank und Simmank Mike mit einem Morgan Super Sports 1934 und einem Morgan F2 racer gestartet. Außer den Threewheelern war noch ein Morgan Sport 4/4 1936 aus der Schweiz angetreten.

Am Freitag vor der Streckensperrung ab 14:00 Uhr gingen wir unter Volldampf mit sieben Morgan + 8 und einem Hotchkiss auf die Rennstrecke.

Die Strecke war bereits präpariert und gesichert. Es ging uns nicht darum, den Streckenrekord zu unterbieten, sondern um ein Gefühl für das schwierigste und bekannteste Rennen der Zwanziger und Dreißiger Jahre des vergangenen Jahrhunderts zu bekommen, das am Tag darauf wieder aufleben sollte.

Zu Beginn stand unser Unterfangen wettermäßig unter einem guten Stern. Aber nur zu Beginn. Dann öffnete Petrus die Schleusen und unser Rennen wurde stellenweise zu einer schlüpfrigen Sache. Zwischendurch schien auch mitunterweise die Sonne. Dann konnte man etwas sportlicher fahren oder auch die herrlichen Ausblicke genießen.



## Und dann der Schock...

Uniformierte halten unseren Konvoi auf. Wir haben die Rennstrecke bereits hinter uns und befinden uns in strammem Tempo auf dem Weg nach Bürglen zum Besuch des Wilhelm-Tell-Museums.

**Der Vorwurf:** Zu schnelles Fahren, gewagtes Überholen anderer Verkehrsteilnehmer, Unterlassen von akustischen Signalen vor Kurven.

Man möchte großzügig sein und sich mit einer Verwarnung und 10 CHF pro Fahrer begnügen. Unsere Frage nach den Beweismitteln wird beantwortet: "Wir machen das wie die Österreicher, wir schätzen." Wir zahlen zähneknirschend. Nur einer nicht, Karl Heinz, der möchte es genau wissen, und wird deshalb zu einem etwas weiter stehenden Mannschaftswagen zur Aufnahme der Personalien gebeten.

## Überraschung!

Dort war dann eine Sektbar aufgebaut. Wir waren auf eine Aktion á la „Verstehen Sie Spaß“ hereingefallen. Die vermeintliche Polizei waren Freunde von Klaus Schmidt in Feuerwehruniformen. Unter großem befreiendem Gelächter bekamen wir unser Geld zurück.

**Die Weiterfahrt erleben wir geschmückt durch einen Almatrieb im Sonnenschein.**

Am Abend beim Dinner in "Bürgis Burehof" mussten wir noch viel über uns selbst lachen und waren am Ende über jeden Schweizer Franken froh, den wir noch hatten.

**Am Samstag dann, am Renntag, präsentierte sich das Startgelände in Linthal als ein Wespennest.**

Ein Gedränge von weit anmarschierenden ca. 30.000 Zuschauern, knatternden bis brüllenden Motoren und Benzinwolken.

Dann Regengüsse, die zu Wasserlachen wurden. Der erste Rennlauf wird mit Verspätung gestartet. Wir haben Plätze auf der Tribüne an der ersten Serpentine. Die Renn- und Sportwagen ziehen an uns vorbei und wir erleben das Brausen am Klausen, den von Tausenden bejubelten, herrlich dröhnenden Motorensound der alten

Aus ganz Europa waren sie gekommen: Auto Union, Opel, Lagonda, Lancia, Bentley, Sunbeam, Vauxhall, Fiat, Renault, Aston Martin, Alfa Romeo, Bugatti, Maserati, Mercedes, REA, MG, NSU und Scott und natürlich Morgan und noch viele andere.

**Alle gaben volle Pulle, auch Petru.**

Zeitweise regnet es wie aus Kübeln. Bis die Matadoren mit ihren Boliden nach dem Zeitlauf wieder in Linthal eintreffen, schlendern wir durch die Fahrerlager, essen und trinken an den diversen Buden und nehmen die nacheinander zurückkommenden Autos in näheren Augenschein.

**Rechtzeitig vor dem zu erwartenden Rückfahrchaos haben wir uns abgeseilt und den Abend in einem schönen Lokal in Hotelnähe ausklingen lassen.**

Vielen Dank an Klaus und Elisabeth für dieses exklusive und historische unvergleichliche Ereignis. Für uns war es eine Faszination, einmal über den Klausen zu sausen.

Text und Fotos: Inge u. Norbert Paul



## Club-Szene: Uta Merz sagt „Adele“



### Über 30 Jahre MORGAN IMPORTEUR MERZ & PABST

Als Ivan den Wunsch äußerte, einen Bericht über die vergangenen 33 Jahre Merz & Pabst in der Morgan-Post abzdrukken, schoß mir spontan der Gedanke durch den Kopf: Das gibt ja ein Extra Heft!

Doch wie fing eigentlich alles an: Als der +8 von Morgan herauskam, war Harald Merz von der starken

Motorisierung überzeugt und wollte den Import übernehmen. Gesagt, getan. Harald flog daraufhin im Frühjahr 1969 erstmals zur Morgan Motor Company und stellte sich vor. Jahre später erzählte uns dann Peter Morgan die nette Geschichte, dass er bei Harald's Besuch, ihm spontan die Händlerschaft anbot aber ein paar Stunden später in's Schleudern kam: Oh, „so we have got 2 distributors in Germany!“ Ein Blick

auf die Landkarte schuf für Peter dann Klarheit, denn es stellte sich heraus, dass die Firma Flaving, die bereits ein paar Jahre vor Merz & Pabst Importeur wurde, im Norden Deutschlands liegt und Stuttgart sich im Süden befindet...

Die erste Fahrzeug-Überführung (per Achse) durch Harald im November 1969 hatte Tücken: Als Geschäftsmann (und nicht als Morgan-Driver) bekleidet,

steuerte Harald den +8 bei winterlichen Temperaturen auf der 800 km langen Überführungsfahrt in Richtung Stuttgart. Ergebnis: Eine schreckliche Grippe! Von nun an war klar: Keine weitere Überführung ohne Morgan-Outfit!

Nun war der +8 da und musste auch verkauft werden.... Der erste Test in „auto, motor und sport“ von Redakteur Klaus Westrup im Mai 1970 mit unserem

Vorführgewagen mit dem Kennzeichen S-T 8100 setzte Maßstäbe, die noch heute Gültigkeit haben:

Der Morgan ist und bleibt der letzte echte Roadster! Der damalige Morgan aus dem Jahre 1970, ein 3,5 Ltr. Rover V8 mit der legendären Moss-Box bereitete uns aber auch viel Ärger: Seinerzeit mussten wir noch Voll-Gutachten für jedes einzelne Fahrzeug machen lassen, d.h. Ärger, Arbeit, Kosten und viel Zeit... Bei jeder kleinsten technischen Veränderung mussten Ausnahmegenehmigungen eingeholt werden - das ging bis zum Gang zum Oberregierungs-Präsidium. Das änderte sich erst mit der Einführung des EU-Zertifikates im Jahre 1999.

Bis Ende der 80er Jahre wurde jedes Fahrzeug per Achse von uns überführt, meistens 2-3 Fahrzeuge auf einmal. Die Überfahrt war stets ereignisreich und diejenigen, die mit Harald auf Tour gingen, erinnern sich auch noch heute gut und gerne daran... (Wir danken an dieser Stelle exemplarisch besonders den

Morgan-Fahrern Volker Helfrich, Detlef Kreiser, Hannes Konnerth und vielen anderen).

noch lange nicht, und in den tristen Amtsstuben spielte sich der totale Papierkrieg ab.

**Morgan-Importeur Merz (rechts) nimmt kleine Defekte gelassen: Für ihn war es eine ereignislose Morgan-Überführung. Die schlimmsten Hürden bereitet ohnehin nicht die englische Mechanik, sondern der belgische Zoll: Diskussionen und langwieriger Papierkrieg gehören zum Geschäft, zumal wenn gleich drei Morgan Richtung Deutschland fahren.**



Die Fahrzeuge waren seinerzeit noch nicht so „perfekt“, und kaum eine Überführung lief ohne Panne eines der Fahrzeuge ab, deshalb befand sich in Harald's Reisetasche stets: Draht, Hammer, Wasserpumpenzange, Taschenlampe etc. als Bordwerkzeug! Bei Wind und Wetter und rund um's Jahr machte Harald seine England-Überführungsfahrten, d.h. er war durchschnittlich 2-3 mal pro Monat in Malvern Link (sowie in Newport Pagnell bei Aston Martin oder in Crew bei Rolls-Royce, da wir auch diese Vertretungen hatten). In diesen Jahren musste man die Fahrzeuge noch durch den Zoll bringen und die Verzollung in bar am Übergang in Aachen begleiten. EC-Karte gab es seinerzeit

Doch wie ging eigentlich so eine Morgan-Überfahrt vor sich? Nachfolgend exemplarisch beschrieben:

Abflug in Stuttgart/Echterdingen um 7:00 Uhr mit der ersten Maschine von Stuttgart nach London/Heathrow. Gegen 14:00 Uhr per Bahn, Bus, Bahn, endlich Ankunft in Malvern-Link. Nach Vor-Ort Besprechung bei Morgan, Small-Talk mit Peter, bis zum Klären von Ersatzteil-Details, nahm man die Fahrzeuge entgegen. In Richtung London fuhr man in der Rush-Hour durch die pulsierende Metropole (die Ring-Roads gab es seinerzeit noch nicht...) nach 2 Std. „stop-and-go“ - Verkehr fing der Morgan bereits an zu „kochen“... Dann Weiterfahrt nach

Dover. Dort musste man wie immer um den Platz auf der Fähre kämpfen, und ohne Bestechung ging es nie... Ankunft in Dover gegen 21:00 Uhr. Kurzer Imbiss auf der Fähre. Harald hatte sich dabei nie auf Überraschungen eingelassen und schwor nach dem Motto „never change a winning team“ auf verträgliche Kost. Doch als ich eines Tages mal wieder alleine die Tour fuhr, gönnte ich mir das so schmackhaft aussehende Tellergericht „steak and kidney-Pie“, welches Harald mir in seiner Anwesenheit immer verbot zu wählen... Nach kurzem Genuss erfuhr ich nach 1 Stunde, warum.... Mir war schrecklich übel, aber es musste ja weitergefahren werden. Deshalb noch heute, über 25 Jahre später, mein weiser Rat: Bitte kein „steak and kidney-Pie“ auf der Fähre wählen! Nach kurzem 4-stündigem Schlaf auf der Fähre, Ankunft in Calais in in den frühen Morgen-Stunden gegen 2:00 Uhr. Weiterfahrt in Richtung Brüssel. Die belgische Hauptstadt erreichten wir immer so gegen 4:00 Uhr im



Morgengrauen. Weiter Richtung Aachen, an der Grenze die Verzollung und „straight on“ Richtung Köln – von da waren es immer noch mindestens 4 weitere Stunden bis Stuttgart. Todmüde kamen wir dann gegen 11:00 Uhr morgens von der 28-stündigen Tour zurück – aber die Morgans waren dafür eingefahren.

Die erste Inspektion konnte nun zügig bei uns in der Werkstatt durchgeführt werden, damit die bereits sehnlich wartenden Kunden endlich ihre Fahrzeuge im Empfang nehmen konnten (Die Wartezeit für einen Morgan betrug damals bis zu 8 Jahren).

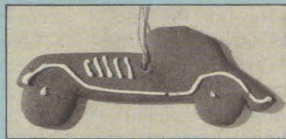
Ein weiteres Abenteuer waren stets die Ersatzteilbestellungen. Erst seit Erfindung des Fax-Gerätes, Mitte 80er Jahre, hatten wir die Möglichkeit, die besonders erklärungsbedürftigen Teile zu zeichnen und an Morgan zu übermitteln, und dennoch erhielten wir oft falsche Lieferungen: statt „early-type“, „latest-type“ oder statt linkem Kotflügel, den rechten...

Werkseigene Ersatzteil-Listen und Nummern gibt es seitens Morgan erst seit etwa 3 Jahren. Überraschungen gibt es aber immer wieder...

Wichtig war es stets, uns am Jahresende bei unseren Kunden zu bedanken, und so kamen wir Mitte der 70er Jahre auf die Idee, selbst Weihnachtsgeschenke auszudenken. Eines der ersten Weihnachtsgeschenke waren von mir selbstgebackene Lebkuchen in Morgan-Form, welche ich in der eigenen Küche backte und mit Zuckerguß dekorierte – immerhin 200 an der Zahl! Bei den ersten testweise verschickten Lebkuchen, stellte sich allerdings heraus, dass nicht das Backen, sondern der Postweg das Problem darstellte,



Merz, Lebkuchen-Morgan



Harald Merz, 38, Aston Martin-, Morgan- und Rolls-Royce-Händler in Stuttgart, erfreute Freunde der Marke Morgan mit einem nahrhaften Weihnachtsgeschenk. In einem Pappkarton lieferte der ideenreiche Schwabe sorgfältig verpackt eine Morgan-Miniatur aus Lebkuchen und Zuckerguß. Produziert wurden die insgesamt 358 Morgan-Lebkuchen von Merz-Gattin Uta, die nach Fertigstellung der Süßware freimütig bekannte, daß sie Lebkuchen vorläufig wirklich nicht mehr sehen könne.

denn die uns selbst probeweise zugesandten Lebkuchen kamen bei uns nur als Brösel an... Eine Lösung musste also gefunden werden: zwei auf Formatgesägte dünne Holzplatten dienten als Schutz beim Transport. Viele Jahre später erfuhren wir durch den damaligen Junggesellen, Dr. Roland Leyboldt, dass ihn der aufgesparte Lebkuchen (seinerzeit 7 Jahre alt!) vor dem schieren Hungertod bewahrt hatte, als er an einem Sonntag nichts Essbares in der Wohnung hatte...

In Erinnerung blieb uns auch unser erstes Verkaufs-Mailing, welchem wir original englische (auf jeder Oberfläche entzündbare) Streichhölzer beilegten und unseren Kunden somit die Möglichkeit gaben, ihre Reifen-Profil-

Tiefe zu testen... Was wir nicht bedachten war, dass die Frankiermaschine bei der Post, Reibung erzeugte und folglich unsere Werbesendungen in Flammen aufgingen und unsere Kunden angebrannte Kuverts erhielten... Die besonders verbrannten Sendungen, erhielten wir mit einem bösen Brief der Post... Der Verkauf der Reifen jedoch war ein voller Erfolg!

Was ist noch in den 32 Jahren so alles passiert? Oh ja, das erste Morgan-Treffen Anfang der 70er Jahre in der Villa von Jockel Michel's Eltern in der Pfalz (Bad Dürkheim). Seinerzeit gab es noch keinen Club, über eine spätere Gründung und Satzung wurde dort erst diskutiert... Die Übernachtungs-Probleme wurden bei diesem Treffen ganz einfach gelöst: Alle brachten ihren Schlafsack mit; ich hatte es dabei gut erwischt und bekam sogar einen Platz unter dem Esstisch. Nach durchzechter Nacht am nächsten Morgen, herbes Erwachen und Schlangengestehen vor der Toilette... So waren die ersten

Treffen – „those were the days...“, Wer kann sich daran auch noch erinnern? Ach, und wie viele Club-Präsidenten habe ich schon miterlebt... an wie vielen Morgan-Treffen habe ich schon teilgenommen und immer viel Spass dabei gehabt. Auch Deutschland habe ich dadurch besser kennengelernt. Nicht nur einmal war ich auf Treffen in Köln, Hamburg, Garmisch Partenkirchen etc. - nein, mindestens 2 Mal! Und wie sonst hätte ich so lebenswerte Orte, wie: Bad Gandersheim, Bad Aibling, Bad Neuenahr/Ahrweiler, Arolsen, Schwerin, das Altmühltal, Goslar, Bad Wildungen etc. kennen gelernt...

Nach den Pionier-Jahren folgten die 80er Jahre, in welchen der Morgan deutlich bekannter aufgrund der netten Berichte in „auto motor und sport“ wurde. Immer wieder wurde der Morgan als „der letzte, echte Roadster“ neben den verstärkt aufkommenden Cabrios genannt. Ende 80er, Anfang 90er Jahre, hatte die für Morgan bekannte hohe Lieferzeit mit bis

zu 9 Jahren endlich den Höhepunkt erreicht. Aufgrund besserer Produktions-Methoden und kürzerer Durchlaufzeiten gelang es der Morgan Motor Company bis Mitte der 90er Jahre die Produktionszeit deutlich zu verkürzen...

1993, für uns alle unvorbereitet, traf uns der tragische Boots-Unfalltod meines lieben Mannes Harald in seinem Urlaub am Inari-See (Finnland, oberhalb des Polarkreises). Nach den Sommerferien des gleichen Jahres musste ich alleine weitermachen. Wir trennten uns als Firma von den Marken Aston Martin und Rolls-Royce und ich konzentrierte mich alleinig auf den Vertrieb von Morgan.

Mitte der 90er Jahre, als Gregor Flaving den elterlichen Betrieb übernommen hatte, kooperierten wir verstärkt bei Messe-Auftritten (IAA/Frankfurt, Technoclassica/Essen, AAA/Berlin...) und pflegen seitdem gute partnerschaftliche Geschäfts-Beziehungen auch über die Messe-Arbeit hinaus. Für viele von Euch sind sicherlich die



von uns gefeierten Jubiläen der letzten Jahre in lebendiger Erinnerung: Unser 25-jähriges Morgan-Jubiläum im Jahre 1994 und das 30-jährige Jubiläum im Jahre 1999, zu welchen uns jeweils Charles Morgan die Ehre mit seinem Besuch bereitete. Bei diesem grossen Festle vor 3 Jahren begeisterte Morgan-Fahrer mit Begleitung den Weg zu uns gefunden und viele profitierten von der Gelegenheit, ihren Morgan von Charles Morgan persönlich signieren zu lassen: So signierte Charles unermüdlich Motor-Hauben, Handschuhfach-Deckel, Metall-Koffer und sogar T-Shirts (angezogen und ausgezogen, wohlgemerkt!).

So, und nun nach 33 Jahren - über die Hälfte meines bisherigen Lebens, stets mit

vollem Einsatz für den schönsten Sportwagen der Welt, ist es an der Zeit, „ADELE“ zu sagen... um Zeit für noch viele schöne „Morgan-Fahrte“ zu finden.

Wir freuen uns sehr, dass wir mit unseren Nachfolgern, den langjährigen Morgan-Fahrern Peter Beckert aus Tauberbischofsheim und Ralf Burget aus Lörrach zwei tolle Nachfolger gefunden haben, sodass Merz & Pabst (gleiche Mitarbeiter, gleiche Adresse, gleiche Tel-Nr. etc.) weiterhin die Anlaufstelle für engagierten Morgan-Service und Verkauf in Stuttgart bleibt.

Lieber Peter, lieber Ralf, Euch beiden viel Spass und Erfolg!

Uta Merz



## Erinnerungen an Harald

### Eine Morgan-Überführungsfahrt mit Harald Merz

Ich weiss nicht mehr genau, zum wievielten Mal ich bereits mit Harald Moggis holen durfte. Nach jeder Überführung konnte man was erzählen. Besonders im Gedächtnis ist mir aber folgendes „Geschichtle“ geblieben:

Ich glaube es war 1987. Harald fuhr einen dunkelblauen Moggi, und ich durfte ein rotes „Achterle“ mit beige-farbenen Sitzen chauffieren. Vollgepackt mit allerlei „Brocken“ (Ersatzteilen) wie Harald es nannte, waren wir auf der Rückfahrt von Malvern nach Dover. Nach etwa einer Stunde

erwischte uns ein heftiges Gewitter. Wer England kennt, weiß, dass es dort anders regnet als bei uns - es schüttet.

In der Nähe von „Evesham“ war ein kleiner Bach, der als solcher normalerweise nicht zu erkennen war, und den man ähnlich wie eine Art Furt durchqueren musste, was einem bei trockenem Wetter jedoch nie auffiel. Durch den Platzregen war aus dem ausgetrockneten Bach zumindest ein reißender Fluß geworden. Das Wasser stand etwa 70 - 80 cm hoch. Wir warteten mit anderen Autofahrern vor der Furt und erfuhren so von den Einheimischen, dass das Wasser nach etwa einer halben Stunde wieder abfließen würde. Wer Harald

kannte weiß, dass er bei den Überführungen immer ungeduldig war. Nach der dritten Zigarette brummelte er: „Auf, jetzt fahren wir einfach durch - es wird schon gut gehen.“ „Ich denke, wir sollten noch warten, die Einheimischen stehen ja nicht umsonst hier rum“, erwiderte ich, „wir ersaufen ja sonst in unseren Moggis“.

Harald rauchte weitere zwei Zigaretten, da scherte plötzlich ein Range Rover, der hinter uns stand aus und durchquerte unversehens das Flüsschen. „Der hat's gut“, sagte ich noch zu Harald. Ich hatte kaum ausgesprochen, da hüpfte Harald in den Moggi, ließ den Motor an und rief: „Auf Volker, los geht's. Der Range Rover hat doch den

**gleichen Motor wie wir drin. Was der kann, können wir schon lange!“**

Ich bin mir sicher, jeder von Euch kann sich vorstellen, wie die Geschichte endete. Wir kamen zwar irgendwie durch, aber wir saßen klamm und naß bis zum Bauchnabel und waren froh, als wir Stunden später das „Holiday Inn“ in Dover erreichten.

**Der rote Achter, den ich an jenem Tag fuhr, stand etwa drei Jahre später in „auto, motor und sport“ zum Verkauf: „Sommerfahrzeug, nie im Regen gefahren...!!!“**

Volker Helfrich

uns von Anfang an im Klaren. Dazu wird es auch in Zukunft ein noch umfangreicheres Angebot an Zubehör und Accessoires geben. Des Weiteren wird es auch einen Mietservice an Morganfahrzeugen geben. Im Bereich Werkstatt wird unser Werkstattmeister Herr

Salzer mit seinem Team die Morgan-Kundschaft mit deren Fahrzeugen auf höchstem Niveau zufrieden stellen. Rundherum soll sich die grosse Morgan-Familie bei uns genauso wohl fühlen, wie im eigenen Heim.

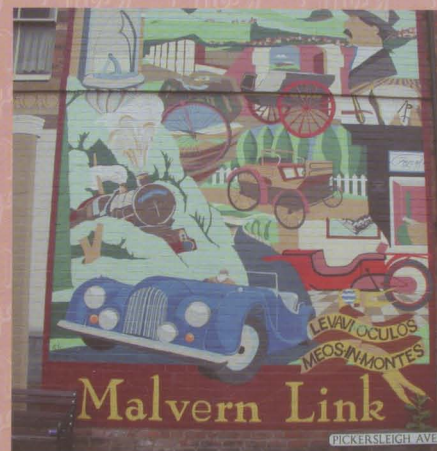
Mit unserer langjährigen beruflichen

Erfahrung u.a. im Autogewerbe, Peter Beckert als Fahrzeugbaumeister und Kfz-Sachverständiger, meine Person mit einer Ausbildung bei der Porsche AG und vielen Jahren Mitarbeit im Bereich Marketing und Vertrieb bei der Daimler-Chrysler AG, geben wir dieses

komplette Paket an die MERZ & PABST GmbH weiter.

Wir wünschen ein frohes und gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch (ohne Morgan) ins Neue Jahr.

MERZ&PABST GmbH  
Peter Beckert und  
Ralph Burget



## Die Nachfolger stellen sich vor

### Liebe Morgan-Fahrerinnen, Liebe Morgan-Fahrer,

als wir vor vielen Jahren im gleichen Kreissaal in Lörrach das Licht der Welt erblickten, wussten wir noch nicht, dass wir Jahrzehnte später einen der aufregendsten Sportwagen aller Zeiten fahren

würden. Darüber hinaus wussten wir Anfang der 90-iger Jahre auch nicht, in 2003 die Firma MERZ&PABST, bei welcher wir unsere Fahrzeuge gekauft hatten, als Inhaber zu führen.

Wir freuen uns, die Traditionsfirma MERZ & PABST als MORGAN - IMPORTEUR

von Uta zu übernehmen und in Ihrem Sinne o.g. auch so erfolgreich weiterzuführen.

Als wir letzten August in Malvern Link zusammen mit Charles Morgan den Dealer-Kontrakt unterschrieben, hatten wir auf der etwas anstrengenden Hin- und Rückfahrt (Dauerregen Tag und

Nacht) genügend Zeit, uns Gedanken und Pläne über die vielen Ideen und Vorhaben zu machen und zu diskutieren. Z.B. in Zukunft einen ersten Zweitbetrieb neben Stuttgart in unserer Geburtsstadt Lörrach im Dreiländereck Deutschland, Schweiz und Frankreich zu errichten, waren wir





## Three Wheeler Corner



### Klausen Rennen-Memorial

Von 1922 bis 1933 wurde zwischen Linthal und der Klausenpasshöhe das damals bekannteste Bergrennen "Grosser Bergpreis der Schweiz" ausgetragen. Die 21,5 Kilometer lange Strecke führte durch 136 Kurven sowie über 1237 Höhenmeter.

Mit dem diesjährigen Bergrennen vom 19. – 22. September fand nach 1993 und 1998 das dritte Memorial für historische Motorräder, Sport- und Rennwagen der Jahrgänge 1900 bis 1939 statt. Ein exklusives Starterfeld von mehr als 400 Fahrzeugen versetzte die 25 000 begeister

ten Zuschauer in einer atemberaubenden Landschaft zurück in die Rennatmosphäre der 20er und 30er-Jahre.

Die Besonderheit der Strecke verlangte von den Organisatoren außergewöhnliche Lösungen. Die Fahrerlager und technische Abnahme lagen in verschiedenen Ortschaften (Linthal, Glarus). Anwohner stellten private Garagen zur Verfügung. An interessanten Punkten der Strecke wurden Zuschauertribünen errichtet. Mehrere Festzelte und ein Zirkuszelt wurden errichtet. In speziellen Zubringerbussen konnten Sitzplätze reserviert werden. Die gesamte Strecke wurde für den norma-

len Verkehr gesperrt und sämtliche Teilnehmer mussten nach ihrem Lauf auf der Passhöhe warten, bis sie zum Schluss des Rennens im kilometerlangen Konvoi ins Tal zurückfahren konnten.

Der Wettbewerb war in zwei Klassen eingeteilt, ein Gleichmäßigkeitslauf mit einem einzuhaltenen Schnitt von 49,9 Km/h und ein Rennlauf mit Wertung der schnellsten Zeiten. In diesem Aufgebot legendärer Fahrzeuge war natürlich auch die Marke Morgan in beiden Klassen vertreten. Während in der Gleichmässigkeitssklasse acht Three-wheeler teilnahmen, sechs Schweizer und zwei Deutsche, hatten

sich die fünf Engländer alle in der Rennklasse gemeldet. Zwei 1936er Morgan 4/4 aus der Schweiz vertraten die 4-Rad Fraktion.

Wer glaubte, die Fahrer würden ihre wertvollen Fahrzeuge schonen und die teils aufwändig restaurierten Unikate behutsam die Serpentinauffahren, wurde eines Besseren belehrt. In spektakulärer Fahrweise pilotierten die Fahrer in strömendem Regen und bei nebelverhangener Sicht in den höheren Regionen die Fahrzeuge durch die Haarnadelkurven. Die offensive Fahrweise blieb natürlich nicht ohne Folgen, allein bei den Three-wheelern wurden zwei Vorderachsen demo-



liert, ein Überschlager verzeichnet und ein Motorausfall registriert. Personen kamen nicht zu Schaden.

Zweifellos gehören die Renn-Three-wheeler mit zu den Publikumsbeliebten. Wenn Bill Tuer mit seinem grauen Racer auftauchte, vielen noch bekannt von den spektakulären Rennen am Nürburgring, Ende der 70er, Anfang der 80er, kannte die Begeisterung keine Grenzen. Schon nach der Hälfte der Strecke hatte er das mit über einer halben Minute Vorsprung gestarteten Pacecar, einen neuen Opel Speedster, überholt und versuchte mit atemberaubender Kurventechnik, den Streckenrekord zu brechen. Seine Frau Maggie hockte derweil so tief auf der Beifahrerseite und regulierte den Tankdruck, daß der Streckensprecher erläutern musste: „Hier sitzen zwei Personen im Fahrzeug“. Unvergesslich war jeweils die Abfahrt des gesamten Feldes nach Ende der Durchgänge. Rechts und links der Strecke standen Tausende und jubelten den 400 Fahrern zu, die zurückwinkend, mit von der Kälte geröteten Gesichtern und völlig durchnässt, aber total glücklich dem Tal entgegenfuhren.

Am vorletzten Abend, bei einem Demonstrationslauf in Linthal geschah das Missgeschick. Auf einem Ölfilm geriet Bill Tuer von der Fahrbahn ab und kollidierte mit einer Mauer. Das linke Vorderrad mitsamt der Vorderachse knickte ab, und an einen Start am folgenden Morgen war vorerst nicht zu denken. Mit der Hilfe der Rennkollegen und einer eingelegten Nachtschicht war am anderen Morgen alles wieder gerichtet und der zweite Wertungslauf konnte angegangen werden, mit höchstem Erfolg wie sich zeigen sollte.

Die Ergebnisse der Morganfraktion konnten sich sehen lassen. Bill Tuer als Gesamtschnellster aller 400 Teilnehmer mit einer Zeit von 6:46.45 min. für die 21,5 Km lange Serpentinausstrecke! Mike Simmank errang den Sieg in der Gleichmässigkeitssklasse für 3-Räder.

Mehr unter:  
<http://www.klausenrennen.com>

Text und Fotos:  
Uli Middelanis





**Gernot Schwab kann Ennstal-Erfolg wiederholen**

Nach dem Erfolg bei der Ennstal-Classic 2001 konnten Gernot Schwab und sein Sohn und Beifahrer Prof. Dr. Andreas Schwab wiederum ihre Konkurrenten auspunkten und siegen in der Klasse: „Epoche I, 1924-1934“. In der Gesamtwertung der 150 Teilnehmer kamen sie mit Platz 46 ins vordere Drittel.

Erstmals waren bei der Rallye nur mechanische Zeitmesser erlaubt. Die Schwabs liessen berühmte Marken wie Alfa Romeo, Lagonda, Aston Martin, Bentley und Mercedes SSK hinter sich.

Text und Fotos:  
Uli Middelanis

Mehr unter:  
<http://www.ennstal-classic.at>

**2000 Km durch Deutschland**

Auch im Jahr 2002 hat wieder ein Morgan Threewheeler an der Deutschlandfahrt teilgenommen. Das Team Gombert/Tappe aus Detmold mit ihrem 1932er Super Sports behauptete sich gut im Feld der 150 Teilnehmer. Bei der vorletzten Etappe, vor dem Ziel in Mönchengladbach

wurde Mittagsrast auf Schloss Nordkirchen, (Münsterland), gemacht.

Text und Fotos:  
Uli Middelanis

## Vorgestellt

# The Morgan 4



### Morgan 4-4 LeMans spezial

Le Mans 1938: Eine Dame namens Prudence Fawcett mit ihrem co-driver Geoff White beenden die wohl seinerzeit härteste Anforderung an Fahrzeug und Fahrer als 13. des Gesamtklassments nach 1373 miles und einem Stundenschnitt von 57,20 mph. Ihr Fahrzeug ist ein Morgan 4-4 LeMans spezial.

Ein solches Fahrzeug, ein Morgan 4-4 LeMans spezial, wird auch heute noch von unserem Clubmitglied Manfred Breyer aus Selm im Münsterland (NRW) auf zahlreichen Veranstaltungen eingesetzt.



Ein Kurzportrait:

- Tag der Erstzulassung: Juli 1938
- Chassis Nr.: 625
- Motor: Q-676-E

Das Auto wurde teilweise selbst restauriert und mit einem Standard-Motor, wie auch bereits 1938 möglich, ausgestattet. Eine Rennhistorie dieses Fahrzeugs ist nicht bekannt.

Nach sorgfältigem, originalgetreuem Aufbau des Fahrzeugs und ausgestattet mit einem FIA Wagenpass hat Manfred in den letzten Jahren zahlreiche Erfolge mit seinem 4-4 LeMans spezial im historischen Motorsport erzielt:

- 1999 Ennstal Classic in Österreich
- 1999 Eifelklassik, 2. Platz Vorkriegsfahrzeuge
- 2000 Eifelklassik, 1. Platz Vorkriegsfahrzeuge
- 2001 Eifelklassik, 1. Platz Vorkriegsfahrzeuge
- 2001 Hohensyburg Casino Classic Rallye in Dortmund
- 2002 Retro Classic in Tübingen

Mit einem Morgan an Vorkriegsrennen teilzunehmen, ist schon etwas ganz Besonderes. Sich im Kurvengeschlängel mit den „fahrenden Lastwagen“ von Bentley, den Mercedes SSK's und Alfa Romeos zu messen und dann die Haube vorn zu haben, ist ein tolles, sportliches Erlebnis.

Der „Bentley des kleinen Mannes“ ist auf vielen Veranstaltungen ein echter Publikumsliebbling!

Text: Manfred Breyer/Dieter Kaiser  
Fotos: Manfred Breyer



## Morgan - Technik

### Neue klassische Reifen

Die älteren Achter-Modelle waren serienmäßig mit der Reifengröße 185 VR 15 ausgerüstet. Da auch Moggies - trotz häufig geringer Laufleistungen - die Reifen alle sechs bis sieben Jahre wechseln sollten, steht man kurz über lang vor der Frage der Neubeschaffung. Warum, weshalb und wieso kann in der Morgan Post Nr. 68 ab Seite 71 nachgelesen werden.

Die Reifengröße 185/15, egal ob VR oder HR, ist heute keine gängige Größe mehr. So steigen viele Morgan-Besitzerinnen und -Besitzer auf das moderne Format 195/15 um. Diese Reifen sind etwas breiter und haben einen niedrigeren Querschnitt. Das entspricht sicherlich dem

aktuellen modischen Trend. Ob es auch besser aussieht, ist letztlich Geschmackssache. Und ob die etwas breiteren Reifen Vorteile bei der Straßenhaftung bringen, vermag ich nicht zu beurteilen. Will man seinen Moggie mit dem Originalformat neu bestücken, so mußten bislang Reifen gekauft werden, die „auf Lager“ produziert wurden. Das kann bedeuten, daß man solange warten mußte, bis beim Hersteller eine produktionswürdige Menge zusammengekommen ist, oder man bekam bei Sofortlieferung möglicherweise „Neureifen“, die beim Hersteller oder Händler schon längere Zeit gelagert waren. Seit einigen Monaten hat sich diese

Situation zum Besseren gewandelt. Die holländische Firma Vredestein produziert wieder einen neuwertigen und kurzfristig lieferbaren Reifen der Größe 185 HR 15. Er heißt Sprint Classic. Der Name ist Programm. Das Profil sieht hübsch altmodisch geschnitten aus, und das Material entspricht modernstem Standard. Die Reifen füllen die Radhäuser des Moggies sehr schön aus und geben dem Auto ein äußerst klassisches Aussehen. Ich fahre mit diesen Reifen seit etwa einem viertel Jahr herum und bin sehr zufrieden. Der Reifen sieht nicht nur gut aus, er fährt sich auch gut. Er rollt weicher und komfortabler als z.B. der Michelin. Bei der Straßenhaftung merke ich keinen Unterschied zu den

vorher montierten 195/15. Das mag auch an meiner Fahrweise liegen, die mit „eldtimergerecht“ am besten beschrieben ist. Auf Autobahnen läuft der Vredestein den Spurrillen weniger nach. Weitere kleine Vorteile: der Tacho zeigt wieder genauer an und die Drehzahlen bei gegebenen Geschwindigkeiten sind etwas geringer als bei den 195/15-ern.

Zum Thema VR bzw. HR. Nach Auskunft des TÜV in Dortmund macht der notwendige Eintrag in den Fahrzeugbrief: „Ziff. 20 u. 21: auch mögl. vuh 185 HR 15 a. Serienfelge“ keine Probleme.

Text und Foto: Dieter Kaiser





**WIE SCHNELL?  
HABEN SIE MAL EIN PAAR MILLISEKUNDEN?**

Von den Augen zum Kopf zu den Händen am Lenkrad zu den Rädern auf der Straße kann ein sehr, sehr langer Weg sein. Gibt es da keine Abkürzung? Eine Möglichkeit ist der SP Sport 9000, ein Reifen, der schnell und präzise reagiert und das gerade auf nasser Fahrbahn. Er wird die Welt nicht langsamer machen, kann uns aber helfen, mit ihr Schritt zu halten.

# DIE WELT BEWEGT SICH IMMER SCHNELLER

 **DUNLOP**  
WER FÄHRT, VERSTEHT.

**Anhängerkupp-  
lungen für Moggies**

Über Sinn und Zweck soll hier nicht diskutiert werden. Hans-Jürgen Ihde vertritt deutlich die Auffassung: wenn schon, dann aber richtig. Seiner Vorstellung nach sollte eine

Anhängerkupplung abnehmbar sein, gut aussehen, technisch perfekt, dh. z.B. mit einer Zugstrebe zum Rahmen ausgestattet sein und selbstverständlich den Segen des TÜV haben. Zusammen mit André Koopmann, der für die Entwicklung zur Verfügung steht, sind

schon nähere Überlegungen angestellt worden. Um nun die Kosten für Entwicklung, Fertigung und Abnahme im Rahmen zu halten, suchen André und Hans-Jürgen Mitinteressenten. Wer also an seinen Moggie noch etwas

ankuppeln und dies stilvoll sowie im Sinne der StVo will, der möge sich mit Hans-Jürgen in Verbindung setzen.

Kontakt: Hans-Jürgen Ihde, Jägerkoppel 20, 22393 Hamburg. 040/6401177

**Erweckung aus dem  
Dornröschenschlaf  
1.Akt: Jungbrunnen  
für den Motor**

1987 war ich der Meinung, ich könnte mal schnell meinen Mog. +8 (zugelassen am 1.4.75) zerlegen, die schadhafte Blech- und Holzteile austauschen und fertig ist er. Ein Wochenende, und ich hatte den Mog. in seine Hauptkomponenten zerlegt. Das gab mir Mut! Die Nähe zur Firma Flaving (35 km) so wie die Auskunft- und Beratungsbereitschaft von Werkstattleiter Erich Hornburg ließen die Hoffnung aufkommen, vieles kannst du selber machen? ! Nun sind 15 Jahre vergangen, das hätte ich damals nicht gedacht. In den ersten Jahren unter dem Aspekt, wenn er schon soweit zerlegt ist, kannst du

auch noch einige nicht geplante Bauteile erneuern (Denn besser kommst du später nicht mehr daran). Dies sollte sich wie ein roter Faden durch alle späteren Arbeiten ziehen! Also beschaffte ich neue Kotflügel, einen neuen Rahmen, einen kompletten Holzaufbau usw., usw.. Da ich mir im gleichen Jahr einen „Ersatz-Morgan“ kaufte, hatte ich es nicht mehr ganz so eilig.

Bis schließlich an einem Tag dieses Jahres mein Nachbar, der immer stark interessiert ist, was ich so tue und mache, mich fragte: "Wem willst du denn diesen ganzen Krepel vererben?" Er meinte natürlich die Morganteile! Ich musste zugeben mir diesbezüglich noch keine Gedanken gemacht zu haben,

gleichzeitig wurde mir schon klar, dass es mit einem kompletten Auto vermutlich einfacher ist.

Somit:  
**STARTSCHUSS !**

Ende des Dornröschenschlafes!

Die Reihenfolge war klar. Das Herzstück, der Motor, wird zuerst bearbeitet. Wobei ich erwähnen sollte, dass der Motor bis zur Stilllegung ca. 100 000 km ohne jegliche Störung gelaufen war (Ich dachte, das könne er noch weiter tun). Den Motor hatte ich für seine Ruhephase mit Korrosionsschutzöl befüllt (die Zylinder über die Kerzenöffnungen) und mindestens einmal monatlich über die Keilriemenscheibe durchgedreht. Aber was sollte ich nun tun - wieder so

einbauen oder durchchecken lassen? Nach bereits bekannter Vorgabe (siehe oben im Text) „So gut komm ich nicht wieder an den Motor“, beschloss ich: DURCHCHECKEN. Ja, aber wer kann das und wo ? Neuerliche Arbeitspause !

Wieder einmal bei Flaving, traf ich unseren Clubkollegen Manfred Breyer. Manni, der seine verschiedenen Morgans bei historischen Rennen erfolgreich einsetzt, hatte DIE Adresse, nämlich die Firma David in Bork bei Selm. Seine Erfahrungen bezeichnete er mit gut, hatte doch die Firma David den Kent - Motor seines 4-4 Competition Baujahr 70 überarbeitet, mit dem Prüfstandsergebnis = 135 PS. Und wie sich zeigte, erwies sich der Motor als äußerst



standfest. Ebenso überarbeitete die Firma seinen Plus 8 Vergaser, Bauj. 72 mit dem Ergebnis = ca. 200 PS. Der Standard-Special Motor seines Le Mans Replika Bauj.38 erfuhr im gleichen Hause eine Überarbeitung.

Also ging ich am Abend erst einmal ins Internet. Unter [www.Davidpower.de](http://www.Davidpower.de) konnte ich mir auf Grund der übersichtlichen Preisangaben eine Vorstellung machen, wie groß das zu schlachtende Sparschwein sein muss. Am nächsten Morgen besuchte ich die Fa. David mit dem Motor im Gepäck! Das mit Herrn David geführte Gespräch über die Technik und den Arbeitsablauf überzeugte mich.



Der Auftrag lautete dann wie folgt:

- 1) Motor zerlegen
- 2) Dann Rückruf an Auftraggeber und gemeinsame Bestandsaufnahme.

Ergebnis zu Pos. 2: Der Motor hätte

sicher noch einige 10 000 km geschafft. Unter dem bereits mehrfach aufgeführten Aspekt - so gut kommen wir nicht wieder daran legten wir folgenden Arbeitsumfang fest (bei gleichzeitiger Kostenangabe):

1. Kurbelwelle Zapfen polieren: 40 EURO
2. Block planschleifen: 120 EURO
3. Zylinder nach Honen: 100 EURO
4. Kurbelwelle mit Meistergewichten dynamisch feinwuchten: 200 EURO
5. Pleuel- & Kolbenmassen angleichen: 180 EURO
6. Zylinderkopf planschleifen: 110 EURO
7. Bleifreitsitzringe einsetzen & Sitze fräsen, Ventile einschleifen: 400 EURO
8. Ventilkegel nachschleifen: 32 EURO

Bauteile, die sicherheitshalber erneuert werden sollten, wie: Wasserpumpe, Kupplung, Nockenwelle, Lager, Schrauben, Dichtmaterial usw. bezog ich über Fa. Flaving. Diese Teile

wurden beige stellt und werden bei der Remontage verbaut.

Nach fast wöchentlicher Kontrolle des Baufortschritts bin ich natürlich voller Erwartung auf den Prüfstandslauf. Durch Lieferverzögerungen eines englischen Zulieferers hat sich dieser Termin leider verschoben.

Um den technisch Interessierten einen Überblick über die sehr komplexe Arbeit zu verschaffen, bat ich Herrn Dipl. Ing. David den Umfang der einzelnen Arbeitsgänge zu erläutern. Um ihn nicht interpretieren zu müssen, nachstehend folgender Originaltext:

1. Um eine präzise Inspektion und Vermessung vornehmen zu können, wurde der Motor zerlegt, um den Verschleißzustand nach ca. 100.000 km zu ermitteln. Die optische Untersuchung mittels Endoskop wäre hierfür nicht aufschlussreich genug und dient auch nur der Ermittlung massiver Schäden. Die Zerlegung brachte einen beeindruckend guten Zustand der Einzelteile zutage, die eindeutig auf scho-

nenden Betrieb schließen ließ. Hierzu passten die an verschiedenen Einlassventilen gefundenen massiven Ölkohleinsätze, die sogar den Ventilschließspalt auf weniger als 50% des Nennwertes verringerten. Bei forciertem Betrieb des Fahrzeugs über längere Distanzen hätten sich Grossteile dieser Ablagerungen gelöst, allerdings hätte das Verschleißbild dann garrntiert keinen derart hervorragenden Eindruck mehr gemacht.

2. Die Kolben wirkten äußerlich fast neuwertig ohne Kaltstartreiber, was auf eine magere Abstimmung des Chokes schließen lässt. Wir haben da schon ganz andere Laufbilder nach weit geringeren Laufleistungen gesehen. Entscheidend für die Weiterverwendung der Kolben müssen die als besonders empfindlich geltenden Ringnuten der Topringe geprüft werden, da hier extreme Temperaturen und große Beschleunigungskräfte marternd auf den Kolben einwirken. Ist die Nut nicht mehr als 0,03 mm aufgeweitet, können die

alten Kolben unter Verwendung neuer Ringe weiterverwendet werden. Die dynamische Feinwuchtung der Rover-V8 Maschinen ist grundsätzlich eine empfehlenswerte Maßnahme, zumal die Pleuel von Haus aus einen Konstruktionsfehler besitzen, der eine Feinwuchtung ab Werk ausschließt. Daher müssen die Pleuelstangen getrennt werden. Eine simple Demontage ist hier leider nicht möglich, da es sich um sogenannte Schrumpfleuel handelt, eine im anglikanischen Motorenbau traditionsbedingt weit verbreitete Unsitte. In der Produktion mag diese Bauweise ein paar Pence pro Kolben sparen, doch für den ambitionierten Monteur stellt dieses Prinzip eine Herausforderung für das individuelle Nervenkostüm dar: Ist der Kolben unter der hydraulischen Presse auch wirklich sorgfältig unterlegt? Fluchtet der Bolzen 100%-tig mit dem Pressdorn und dieser mit der Kolbenstange des Zylinders oberhalb? Gibt es beim Austreiben des Kolbenbolzens aus dem brutal spannenden oberen

Pleuelauge auch keine Fresser? In unserem Fall lautete die Antwort für diesen V8 siebenmal ja und einmal nein. Im Übrigen sind die Pleuel gemeinhin nicht für Querkkräfte von mehreren Tonnen ausgelegt, so dass manchmal verschiedene Exemplare dem Monteur diese Behandlung gerne krumm nehmen und sind es dann auch selber. Eine sorgfältige Vermessung des Kolbenhemdes nach dieser Demontage sollte daher als obligatorisch gelten. Sportmotoren, die prinzipiell häufiger zerlegt werden müssen, besitzen daher grundsätzlich schwimmende Pleuelbolzen, die durch Clips gegen axiales Wandern gesichert werden müssen. Vorteil hierbei: Geringere Reibung des Bolzens, speziell beim Kaltstart - wir haben bei Schrumpfleueln schon im Kolben festgefressene Pleuelbolzen erlebt. Ein Pleuelauge, das nicht mehr Schrumpfspeicherung und Massenkkräfte gleichzeitig ertragen muss, kann viel leichter ausgeführt werden.

Grundsätzlich lassen sich diese Pleuel umrüsten: Das obere Auge wird gehont, so dass der Bolzen mit 0,005 bis 0,015 mm Spiel im Pleuel sitzt, und in die Pleuel werden Nuten zur Aufnahme von Sicherungsringen gestochen.

3. Die Bohrungen des V8-Rover Blocks sahen sehr gut aus, praktisch keine Riefen und noch kein Zwickelverschleiß. So nennt man den Viertakttypischen Verschleiß im OT im Bereich des Toprings, hier gräbt sich der oberste Pleuelring auf der Lastseite gerne schon mal ein paar hundertstel oder noch tiefer ein. Oftmals sind nach langer Laufzeit deutliche Kanten spür- und lange schon messbar. Haben die Zylinder schon einen deutlichen Zwickel, so nützen neue Pleuelringe allein nicht mehr viel, der Topring stolpert dann über die nicht von ihm erzeugte Kante und bedankt sich gerne mit einem Ringbruch. Hier hilft auch nachhonen nicht mehr allzu viel: um die Stolperkante zu entschärfen, müsste einfach viel zuviel Material abgetragen

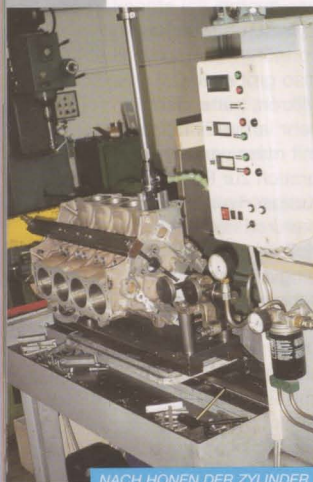
werden, und das ergäbe dann eine klappernde Ölsardine. In unserem konkreten Fall waren die Laufbahnen so gut erhalten, dass wir einfach neue Ringe montierten. Jedoch, um ein sauberes Einlaufen und gleichmäßiges Tragen der neuen Ringe sicherzustellen, ist unbedingt die Schaffung einer geeigneten Zylinderoberfläche vonnöten. Zu rau, also größer 5 Mikron, hätte eine sehr lange Einfahrzeit mit massivem Ölverbrauch zur Folge. Kurioserweise findet dadurch kein größerer Pleuelverschleiß statt, denn der von der Laufbahn gehaltene Ölfilm ist derartig stabil, dass die Pleuel und Ringe etliche Tausend Kilometer benötigen, um einzulaufen. Bei zu glatten Zylinderlaufbahnen unter 1 Mikron ist der Motor ruck-zuck eingelaufen. Leider werden die Laufbahnen aber recht schnell blankgerieben, das sind die Stellen, an denen kein Honbild mehr existiert, und dann gehen Verschleiß und Ölverbrauch nach oben. Wie überall im Leben





HONEN DER ZYLINDER

ist auch hier ein Kompromiss die bessere Wahl. Jedoch ist die Schaffung eines neuen Honbildes



NACH HONEN DER ZYLINDER

unabdingbar. Neue Ringe gehören nicht in alte Zylinder! Zum Honen des V8-blocks muss dieser auf eine Vorrichtung gespannt werden, die den Block über eine in der Lagergasse liegende präzise Aufnahme verankert. Dieses dient in erster Linie dem Handling, denn beim Honen ist die Honahle dop-

pelkardanisch aufgehängt und läuft der Bohrung nach, welches das Aufspannen zur Nebensache werden lässt. Im Gegensatz dazu ist für das Bohren höchstmögliche Präzision erforderlich, die mit der gleichen Vorrichtung gewährleistet wird. Damit wird sichergestellt, dass Bohrungen und Kurbelwellenlager-gasse senkrecht zueinander stehen. Eine hervorragende Methode, um beim Honen die Vorteile von feiner und grober Oberfläche zu nutzen, ist das sogenannte Plateauhonen: hierbei wird mit groben Steinen (z.B. 70er bis 150er Körnung, je nach Motor) bis auf das Fertigmaß gehont, um anschließend mit feinen Steinen (400er bis 600er Körnung) nur die Spitzen der Grobanteile zu brechen. Dadurch entstehen Plateauflächen mit geringer Rauhhigkeit, zwischen denen sich tiefe Spuren befinden, etwa vergleichbar einer Mosaikoberfläche, bei der die Fugen dem Grob-anteil entsprechen. Die Erstellung einer solchen Oberfläche setzt allerdings schon eine erfahrene Hand

voraus, denn mancher Kolben kann sich mit der großen Rauhtiefe, die auch schnell mal zu hoch wird, anfangs nicht so recht anfreunden, speziell, wenn er einen sehr schmallip-pigen Ölabbstreifing sein Eigen nennt. Auch hier gilt: Erfahrung macht den Meister.

4. Zu einem hochwertigen Motor gehören feingewuchtete Triebwerkskomponenten, welches sich einfach anhört, aber in der Praxis schon manches Mal zum Haarerufen führt. Dies gilt speziell für den 3,5 Liter Rover V8. Ehrlich gesagt, hatte ich bisher schon einiges in Sachen „British Standard“ erlebt, aber die Pleuel dieses Motors besitzen eine für den damaligen Stand der Technik kuriose Eigenart, nämlich einen massiven Konstruktionsfehler. Dieser wirkt sich zwar nicht auf die Gestaltfestigkeit oder das Verschleißverhalten aus, kommt uns Fachleuten beim Massenangleich der Pleuel nicht gerade entgegen. Beim Wiegen der Pleuel ist der rotatori-sche Anteil mittig



VERWIEGEN DER PLEU

vom großen Pleuelauge und der oszillierende Anteil mittig vom kleinen Pleuelauge zu messen. Abgesehen davon, dass hierfür eine spezielle Vorrichtung vonnöten ist, ist dieser Vorgang auch ein wenig diffizil: die Waage mag zwar auf 0,1g anzeigen, in der Praxis kann man aber zufrieden sein, wenn



HILFSKNUBBEL LINKS ROVER (schlecht)  
RECHTS FORD (gut)



FEINWUCHTEN DER KURBELWELLE

MEISTERGEWICHTE

die Wiederholungsgenauigkeit bei 1g liegt. Dann hat man schon sorgfältig gearbeitet. Nun ist es aber unbedingt erforderlich, dass die Pleuelaugen (groß und klein) jeweils die gleiche Masse besitzen. Hierzu finden sich üblicherweise angeschmiedete Knubbel (Terminus technicus), die bei Bedarf abgespannt werden müssen und zwar ein Vorsatz am kleinen und einer am großen Pleuelauge. Hier tanzt der Rover V8 aus der Reihe und meint, zwei mittige Hilfsknubbel reichen aus. Das Ergebnis spricht für sich: alle Pleuel wogen auf etwa 1g gleichviel, besaßen jedoch- bezogen auf die Teilmassen- bis zu 10g Differenz! Damit ist der laufru-hige Motor ab Werk

dem Zufall überlassen. So aufgeklärt, verwendet es nun nicht mehr, warum der eine Rover Motor seidenweich läuft und der nächste am liebsten alles von sich schüttelt. Sei es wie es sei, auch hier kann geholfen werden, aber der Aufwand ist u.U. recht groß. Wer schon einmal 10g Stahl von einem schlanken Pleuelauge entfernen musste, versteht die Problematik. In unserem Fall benötigte das Angleichen der Pleuelmassen 5 Stunden an Fräs- und sonstigen Maschinen. Das Angleichen der Pleuelmassen war dagegen in 15 Minuten erledigt. Nach diesem Schritt, der allerdings nach Aufwand berechnet werden muss, da der Arbeitsaufwand kaum kalkulierbar ist, wurde die Voraussetzung geschaffen, um die Meistergewichte zu berechnen, die zum Wuchten einer V8-Welle unabdingbar sind. Das statische Auswuchten einer Pleuelauge ist leider nur bei Einzylindern möglich, da Massenmomente nur in der Rotation wirksam werden, dann aber bei einer V8-Welle gewaltig. Ohne passende Meistergewichte

könnte die Welle von der Wuchtmaschine springen. Nach der Berechnung und Fertigung der Meistergewichte, die aus symmetrischen Kammern bestehen, werden diese an die Hilfsmassen geschraubt. Nach etwa 1,5 Stunden sind die Meistergewichte dann an der Welle korrekt befestigt, und die eigentliche Wuchtarbeit kann losgehen. Mit etwas Glück muss von den Gegengewichten der KW Material entfernt werden.

Die Prozedur des dynamischen Feinwuchtens schließt natürlich den Schwingungsdämpfer Riemenscheibe, Schwungscheibe und Kupplungsautomat mit ein, wobei sich auch hier wieder ein Kuriosum ergab. Wir mussten die Erleichterungs-bohrungen an der Schwungscheibe genau entgegengesetzt zu den originalen Bohrungen anbringen. Nun denn, vor 30 Jahren gab es einfach noch nicht so präzises Messgerät. Mit einer Restunwucht von weniger als 2 g ist der Laufruhe des Triebwerks denn auch Genüge getan, nach-

dem die erste Messung von mehr als 20g zu berichten hatte. Allgemein kann gesagt werden: für einen PKW-Motor sind natürlich größenabhängig 5g Restunwucht ok, 10g spürbar, 20g unangenehm und bei mehr als 50g beliebt der Motor seine Schraubverbindungen zu lösen und hin und wieder ein Bauteil zu verlieren.

5. Kopfbearbeitung: Hier machte nach der Vermessung und Begutachtung der Ventile und Ventilführungen die Umrüstung Sinn, welche den einwandfreien Betrieb mit bleifreiem Kraftstoff zulässt. Die Auslassventile sollten mindestens austenitisch sein, was sich mit einem

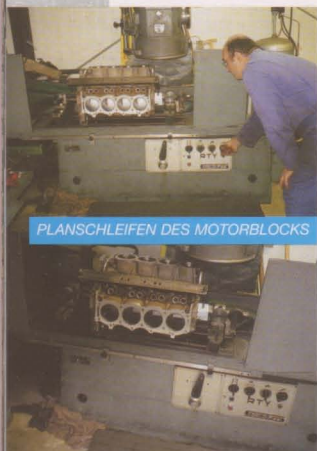


ÜBERARBEITETE ZYLINDERKÖPFE

IM VORDERGRUND ROHLINGE FÜR „BLEIFREI-UMBAU“



Magneten leicht prüfen lässt, so dass nach dem Nachschleifen der Ventilkegel die Auslass-Ventilsitzringe ins Augenmerk rückten: Hier wurde in den 70ern Schleuderguss auf GG-Basis verwendet mit einem geringen Chromanteil. Diese haben den Vorteil, dass sie leicht zu bearbeiten sind. Leider korrodieren sie in Kontakt mit Heißgasen und mechanischer Beanspruchung, so dass sich mit der Zeit eine hässliche pokkennarbigte Oberfläche an den Auslassringen bildet. Diese können dann naturbedingt weder sauber dichten noch den rotglühenden Auslassventilen genügend "Sitzfleisch" zum Anschmiegen und Abkühlen bieten.



PLANSCHLEIFEN DES MOTORBLOCKS

Mit den neuen Sitzringen, hergestellt aus halbfertigen Rohlingen, die aus einer Nickelbasislegierung mit 25% Chrom und etwas Eisen bestehen, hat sich das Problem erledigt. Dass die Rohlinge auf der Drehbank einzeln auf Maß gebracht werden müssen sei nur am Rande erwähnt. Zum Einschrumpfen (Pressen geht bei Alu-Köpfen nicht!) werden die Köpfe auf 150 Grad C erwärmt und die Ringe gleichzeitig mit Trockeneis auf 90 Grad C abgekühlt. So lassen sich sichere Festsitze mit 0,15mm Übermaß montieren. Nichts für Anfänger! Danach müssen die Ventilsitze gefräst werden, was nun keinen rechten Spaß mehr macht, da die neuen Sitzringe sehr zäh sind.

6. Die Dichtflächen von Block und Kopf sollten selbstverständlich wieder in Form gebracht werden, was beim V8 nicht ohne Aufwand möglich ist. Das zweimalige Ausrichten des Blocks dauert wesentlich länger als das eigentliche Schleifen, zudem die Köpfe bauartspezi-

fisch schräg sind. Übrigens findet man mit dem Haarlineal nicht unbedingt alle Verformungen! Die eine oder andere Mulde kann im Verborgenen darauf lauern, der Kopfdichtung den Garaus zu machen, was bei eingebautem Motor nicht mehr wirklich komisch ist, vor allem wenn man doch damals den Block hätte gleich mit planschleifen lassen können.

Ich hoffe, dass ich nicht alle gelangweilt habe. Den Gelangweilten drohe ich eine Fortsetzung im nächsten Heft an, nämlich

1. Prüfstandslauf des Motors
2. Eingebaute Überraschung bei der Überholung der H7A-Hinterachse

Text: Miguel David/  
Horst Witt  
Photos: Horst Witt



MOTORBLOCK FERTIG BEARBEITET



### Maschinenbau

Beliebige Konstruktionen rationell, 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 Aufbau 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



## Morgan-Szene



### Morgans....made in Korea

Erste Vorgeschichte. Im Sommer dieses Jahres waren drei Morganauten (darunter der Verfasser dieser Geschichte) und ein Fotograf (derjenige, der die Morgan Post gestaltet) in England. Schwerpunkte ihrer Tour waren das Festival of Speed in Goodwood, die Flugschau in Duxford und natürlich die Factory in Malvern.

Zweite Vorgeschichte. Der Verfasser bestellte sich mit 28 Jahren seinen ersten Morgan und hat bis heute keinen Tag Morgan besitzen und Morganfahren bereut.

Die Geschichte.



Uns fiel während der Fahrt auf Englands Straßen auf, daß Morgans äusserst selten zu sehen waren, obwohl der home market das stärkste Absatzsegment sein soll. In der Factory faszinierte uns ein geduldiges und länger andauerndes Bemühen der Werks-Handwerker, vorgefertigte Blechteile und den hölzernen „Vogelkäfig“ passend zusammenzufügen. Hier mussten Holz- und Blechspezialisten intensiv zusammenwirken. In Duxford sahen wir endlich einen parkenden 4er-Morgan. Er zog uns wie ein Magnet an, entpuppte sich aber bei genauerer Betrachtung als eine (fast perfekte) Imitation. Wir vermuteten hier einen türkischen Nachbau. Wieder auf der Straße in unserem gemieteten koreanischen Geländewagen, kreisten unsere Gedanken um das Gesehene und Erlebte und wir puzzelten fol-



gende Geschichte zusammen: Im malerischen Malvern gibt es eine Museumsfabrik, die viele Besucher anlockt. Hier kann man hautnah miterleben, wie in der Zeit vor der Erfindung des Fließbandes Autos gebaut wurden. Alles sieht so echt aus, daß man meinen könnte, die vorgeführte Produktion würde am Ende verkaufsfähige Autos hervorbringen. Besonders sehenswert und beeindruckend sind die handwerklichen Tätigkeiten. Mit einfachen, aber zweckmäßigen Werkzeugen werden Teile hergestellt, die den heutigen Anforderungen an Qualität und Finish nahekommen. In modernen Autowerken kommen hier meist Automaten zum Einsatz. Diese Museumsfabrik ist allemal eine Reise wert. Wo aber kommen die Morgans her, die man bei den Dealern weltweit bestellen kann?

Per Zufall fanden wir die Lösung. Ein kurzer Blick auf einen anstehende Schreibtisch in der Museumsfabrik genügte. Ein Fax über eine anstehende Schiffslieferung nach Portsmouth, ausgefertigt von einem Autokonzern in Korea, lieferte die Antwort. Morgans werden mit modernsten Produktionsmethoden von einem weltbekannten Unternehmen in Korea gefertigt! Wir konnten es kaum glauben. Die Fabrik in Malvern ist tatsächlich ein Museum. Sie dient lediglich dazu, die Legende von den ehemals handgefertigten Autos am Leben zu erhalten. Welch ein gigantischer Marketing-Gag!

An dieser Stelle riß bei uns plötzlich der Film. Die zusammengesponnene Geschichte ging nicht mehr weiter. Das konnte nicht die Wirklichkeit sein! Warum? Wenn Morgans so produziert würden wie in unserer Geschichte,



dann wären sie keine echten Morgans mehr. Die Achter und Vierer hätten wohlmöglich ein modernes Fahrwerk, die Karosserien wiesen aktuelle Fertigungstoleranzen auf, und ihre technisch sowie optisch hochwertigen Armaturen Bretter z.B. entsprächen dem traditionellen Morgan-Style. Die „Korea-Morgans“ würden sich wahrscheinlich mit ihrem Kaufpreis an Konkurrenten orientieren und wären somit, wie früher einmal, preiswerte Sportwagen. Und, das Wichtigste, solche modern hergestellten Morgans hätte keine Seele mehr, sie wären gesichtslose „Reisschüsseln“, kam da eine Ergänzung aus



unseren Reihen. Ob ein Auto überhaupt eine Seele haben kann, lassen wir als Frage hier mal unbeantwortet im Raume stehen. Aber jeder von uns Morganauten kann sich mit Sicherheit noch gut daran erinnern, wann der erste Funke übersprang, das Herzklopfen einsetzte und der Wunsch, dieses Auto haben zu wollen, sich in den Hirnwindungen festsetzte. Hat in diesem Augenblick jemand an die Fertigungsmethoden gedacht? Oder, falls unsere Geschichte wahr wäre, hätte man sich schaudernd abgewandt oder der schrecklichen, fernöstlichen Produktion eines typisch britischen Roadsters? Die anhaltende Popularität eines MX 5 beweist das Gegenteil. Und die Optik und Anziehungskraft des „türkischen Morgans“ in Duxford machte uns doch ein wenig nachdenklich. Ich meine, die Faszination eines Morgans ist nicht abhängig von der Art,



wie er hergestellt wird. Die gelungene Synthese aus Kraft, Stil und Fahrgefühl ist es, was ihn begehrenswert macht. Daß traditionelle Fertigung und modernste Automobiltechnik sich nicht ausschließen, beweist der Aero8. Aber dieser hat seinen Preis, so wie die Vierer und Achter mittlerweile (leider) auch. Die Frage, ob eine moderne Produktion möglicherweise zu günstigeren Kaufpreisen führen könnte, kann und soll hier nicht beantwortet werden. So bleibt unsere Geschichte letztlich ein Wunschtraum oder eine Spinnerei, je nach Standpunkt.

Text und Fotos: Dieter Kaiser

### Morgan Repliken

Zu diesem spannenden Thema gab es 1994 einen ausführlichen Artikel in der unvergessenen Morgan-Zeitschrift Moggoggles, die leider nur von 1992 bis 1994 mit fünf Ausgaben

erschienen ist. Diesem Artikel nach war die in Duxford gesichtete Replika nicht der von uns vermetete türkische Mohawk. Es könnte eher ein britisches Bausatzauto namens Burlington SS sein, von dem nur 100 Stück verkauft wurden. Von diesem Bausatz wurden später noch einmal 100 Stück unter dem Namen Dorian SS verkauft. Eine andere Lösungsvariante wäre der ebenfalls britische GCS Hawke, der mit seiner Kunststoffkarosse einem Moggie zum Verwechseln ähnlich sieht. Der o.a. Artikel widmet sich ausführlich in Wort und Bild diesen genannten Repliken. Ferner werden noch der Moss Malvern Roadster, der Merlin Plus 2 und der Verona behandelt. Wir werden in einer der nächsten Morgan Posten den Moggoggles-Artikel wieder neu veröffentlichen.



## Die Factory in Malvern

### EIN „MUSS“ für jeden Morganfahrer

Ich hatte die beste Begleitung auf meiner ersten Pilgerreise zur altherwürdigen „Factory“ der Firma Morgan.

So ein Besuch sollte wirklich ein „Muss“ für jeden Morgan-Besitzer sein. Ich hatte schon durch ein Video-Band die ersten Eindrücke gewonnen, aber die Wirklichkeit war noch eindrucksvoller und bestaunenswerter.

Nach dem Besuch des Goodwood-Festivals fuhren vier (Axel, Dieter, Volker und meine Wenigkeit) nach Malvern Link.

Ach ja, vorher besuchten wir noch in Duxford die Flugshow, hielten uns aber dort nicht allzu lange auf, denn die Abstände der startenden Oldtimer-Flugzeuge nahmen doch zu viel Zeit in Anspruch. Und ich wollte doch unbedingt zur Morgan-Factory!!!

Die nun folgende Fahrt von Osten nach Westen war sehr schön und nachdem auch noch Stratford, die Geburtsstadt von

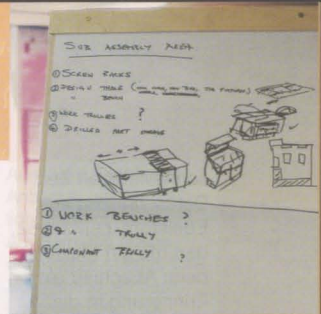
Shakespeare als kultureller Mittelpunkt auf dem Programm stand, zeigte sich gegen Abend endlich die beeindruckende Silhouette der Hills von Malvern. Ein sehr schönes Landschaftsbild bei herrlichem Wetter! Am nächsten Morgan konnte ich schon kaum erwarten, in die „Factory“ zu kommen. Wir waren als Delegation der MORGAN POST angemeldet und hofften auf einen besonderen Empfang. Die kleine Tür zur Straßenseite sollte der Haupteingang sein? Ja, er war es wirklich! „Caution: Steps“. Aufpassen musste man, denn der Eingang war dunkel und die kleinen Treppchen waren nur schwer erkennbar. Mrs. Beverly empfing uns freundlich und heftete uns das Schildchen „Visitors“ an. Wir bekamen einen Lageplan der Firma und die freundliche Aufforderung, alles frei besichtigen zu können, nicht aber die Hallen zu betreten. Das war also der erwartete „große Bahnhof“! Unter uns Morgan-Freunden sank ein wenig die Stimmung, wir hatten uns nach unserer Anmeldung doch wenigstens eine

Betreuung durch die Hallen vorgestellt. Für mich als Neuling war es beeindruckend, die einzelnen Hallen zu durchstreifen und die handwerklichen Fähigkeiten der Arbeiter bewundern zu können. Wir hatten dann überraschenderweise doch noch die Möglichkeit, Mr. Peter Morgan, für mich persönlich der Inbegriff Morgan und eine Ikone des Automobilbaues, zu sprechen. Wir wurden in sein Zimmer bestellt, und ich könnte mir sehr gut vorstellen, dass Spitzweg Spaß an diesem Motiv gehabt hätte. Sitzmöglichkeiten gab es nicht, überall lagen Fotos, Zeitungen, Prospekte, gerollt oder ausgebreitet in allen möglichen Größen herum. Mr. Peter Morgan gab uns bereitwillig ein kurzes Interview, betonte aber sehr deutlich, dass der Standort Deutschland nicht der wichtigste Morgan Markt sei, Japan und Amerika lägen in seiner Gunst weiter vorn. Die Sparsamkeit und Kaufzurückhaltung der Deutschen bekäme die Morgan-Schmiede doch deutlich zu spüren. Wir wollten das kaum glauben!

Ein paar Fotos wurden gemacht, und dann verließen wir die „Factory“. Für mich war das noch lange nicht genug! Nach dem gemeinsamen Mittagessen und einem herrlichen Spaziergang über die Hills von Malvern kehrten meine Freunde zum Hotel zurück. Ich zog es vor, zur „Factory“ zurückzukehren, um noch mal die Eindrücke zu intensivieren und mir in aller Ruhe die Herstellung der so herrlichen Autos vorführen zu lassen. Still stellte ich mich in die Ecken der einzelnen Fertigungshallen und beobachtete die genaue und gewissenhafte Holzbearbeitung mit großen, kleineren und Kleinsthobeln. Peinlichste Sauberkeit überall! Ich kam mit einem Arbeiter ins Gespräch, er bat mich näher zu kommen, und wenn ich Lust hätte, könnte ich ihm helfen. So konnte ich sehen, wie sorgfältig das Holz geschliffen und der Rahmen fertiggestellt wurde. In der Blechschmiede wurden die Motorhauben exakt an den Holzrahmen angepasst. Wie lange dau-

erte es doch, bis eine Hälfte der Motorhaube endlich den richtigen Sitz hatte und nicht mehr die großen seitlichen Lücken zur Karosserie aufwies. Teile wurden herausgetragen, um in der benachbarten Halle weiterverarbeitet werden zu können, verzinkte Rahmen vom Hof geholt, wo sie draußen unter einem Baum oder an der Seitenwand der „Factory“ lagerten. Die Produktion eines neuen Morgan wurde begonnen. Ich sah die neue, große Halle, in der zwei Aero 8 zur Auslieferung standen. Beeindruckend war auch die Vielzahl der Morgans der Serie LeMans62. Ich hatte ungefähr 30 Stück gezählt, die alle noch auf die Fertigstellung in den einzelnen Hallen warteten. Leider konnte ich keinen einzigen vollständigen LeMans62 erkennen, aber das war nicht so tragisch, denn der Bau dieser Serie interessierte mich genauso. Plötzlich sah ich Mr. Chris Lawrence, den Konstrukteur des Aero 8, über den Fabrikhof eilen. Da ich einige Fragen zum Aero 8 GT LeMans hatte, war dies eine gute Gelegenheit, meine Wissbegierde

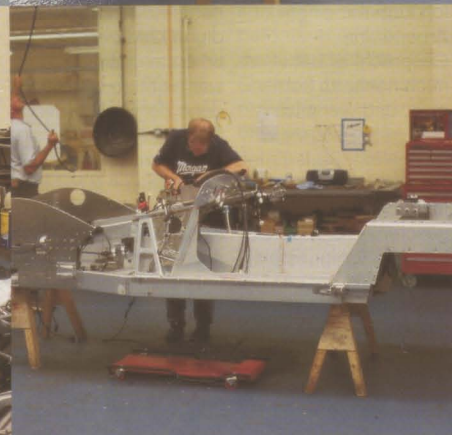
zu stillen. Auch konnte ich Mr. Charles Morgan in seinem „striped“ dunklen Anzug zu einem kurzen Gespräch bewegen. Der Nachmittag verlief sehr kurzweilig. Mein Interesse an der Fertigung, meine Anerkennung der Geschicklichkeit und der Kunstfertigkeit der einzelnen Handwerker, konnte nicht verborgen bleiben. So durfte ich eine sehr schöne Serie von Fotos machen und meiner Frau über Handy das metallische Hämmern der Schmiede und den sonoren Klang der Le Mans 62 +8 vermitteln, deren Motoren eingestellt wurden. Auf die Frage eines Morgan-Freundes, ob meine Frau dies überhaupt hören wollte, kam meine spontane Antwort: Sie muss! So hat mir der Besuch bei der Firma Morgan doch sehr viele Eindrücke vermittelt, und wenn ich mir die Herstellung eines Morgan Revue passieren lasse, so findet diese Arbeit meine vollste Bewunderung. Ein Auto zu fahren, das in absoluter Handfertigung gebaut wird, ist doch etwas ganz Besonderes in unserer heutigen so





schnellebigen Zeit. Der Schriftzug aus Edeldahl, LeMans62, den mir ein Meister beim Abschied als Erinnerung in die Hand drückte, steht auf meinem Schreibtisch. Ich kann ihn gut sehen und mir immer wieder die Vision eines großartigen Erlebnisses wachrufen.

Text: Joachim Tirlor  
Fotos: Volker Grün und Joachim Tirlor



## Lago Maggiore

**Morgantreff Lago Maggiore 23.05.02 - 26.05.02**

Organisation: Maggie und Günter Mihatsch

Muffige Luft, drei Viertel Dunkel, so gibt sich noch Deutschland 2 Wochen vor dem Start ins Sonneneckchen Ascona am Lago Maggiore. Ein Blick unter die Haube des Moggi auf seine 8 Töpfe verbreitet jedoch gleich das Aroma von Luft, Lust und Speed.

Unter den Wolken werden wir herfahren... Hoffentlich!

Im festen Glauben an einen regenfreien Tag starten wir schon am Mittwoch, den 22.05.02, offen natürlich. So natürlich wie es sich anhört, ist es aber wohl doch nicht so ganz. Die Leidenschaft einen Morgan zu fahren, verbindet zwar alle, teilt sie aber doch in zwei Arten: Die, die immer offen fahren und die, die bald immer offen fahren wollen. Die Idee mit dem Start am Mittwoch war gut, wie sich herausstellte. Sie bescherte uns tatsächlich einen regenfreien, mehr sonnigen Tag, so dass wir schon am frühen Abend im Hotel Casa Berno in der Höhenlage von Ascona eintrafen. Zu unserer Überraschung hatten viele Clubfreunde die gleiche Idee, einen Tag vor dem offiziellen

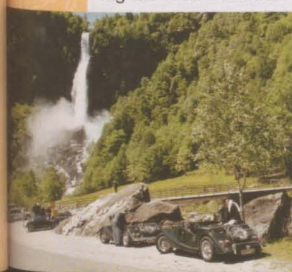
Termin einzutreffen, die meisten waren gleich vom Pfingsttreffen am 20.05. in Deidesheim weiter in den Süden gefahren.

Am nächsten Tag wollten wir erst einmal die Gegend und Ascona selbst auf eigene Faust erkunden. Dachten wir uns, denn offiziell hatten Günter und Maggie erst um 18 Uhr zum Sonnenuntergang und Apero auf die Hotel-Terrasse geladen. Daraus wurde jedoch nichts. Schon beim Frühstück regnete es wie aus Eimern, immer weiter bis in den Abend hinein. Alle Freunde, die diesen Tag als Anreisetag nutzten, konnten einmal stundenlang ganz ungezwungen ausprobieren, wie dicht der eigene Moggi und die Koffer waren. Vor allem bei den Koffern entdeckte man bestimmt noch Verbesserungsmöglichkeiten. Und von wegen, immer offen fahren... Da herrschten auch zwischen Fahrer und Beifahrerin schon Differenzen. Aus dem versprochenen Sonnenuntergang auf der Terrasse wurde natürlich auch nichts. Wir trösteten uns dann drinnen mit zwei, drei, ... Aperos. Doch wie staunten wir alle am Freitagmorgen. Hellblauer Himmel, von Wolken keine Spur

mehr. Hans-Jürgen und Rudi sind bei dem Anblick wohl gleich aus den Betten gefallen, um vor der Ausfahrt unten in der Stadt noch schnell die Moggis zu waschen. Um 9.30 waren aber alle pünktlich zur Ausfahrt angetreten, fast schon wie auf dem Kasernenhof. Bei immerhin 17 Autos herrschte also Disziplin. Die Fahrt führte uns zuerst durch ein Seitental des Sees hinauf in die Berge mit Spitzkehren, Spitzkehren..., traumhaft. Helmut Liebe, unser ältester Teilnehmer, bekam da einige Probleme mit seinem betagten Moss Getriebe. Der 2. Gang wollte in der Kehre immer herauspringen, wohl wegen der auftretenden Verspannung im Antriebsstrang. Doch seine Leoni wusste das tatkräftig zu verhindern. Während er lenkte, hielt sie einfach den Schalthebel fest. Das machen wir immer so, strahlte sie. Nach der Kirchenbesichtigung, ein Entwurf aus den Anfangstagen des heute international bekannten Architekten Mario Botta, -auch die neue Dortmunder Stadtbibliothek stammt von ihm-, ging es dann weiter in das höchste Dorf im Tessin. Unterwegs noch

Ausblicke, Einblicke, Anblicke, unbeschreiblich grandios. Am Samstag blieben die Moggis stehen. Eine Schiffsreise auf dem Lago Maggiore war angesagt. Bei Sonnenschein konnten wir die Berge jetzt einmal aus einem anderen Blickwinkel betrachten. Verschiedene Haltepunkte zum Verweilen gaben uns Einblicke in den italienischen Teil der Dörfer des Sees. Am Sonntag dann bye-bye, das Rudel löste sich auf. Der Aufenthalt am See war zwar kurz, aber eindrucksvoll. Wir werden noch länger davon zehren.

Text + Fotos: Walter Sussieck





## Morgan - Treffen in Scuol 2002



Es ist tiefer Winter, der Frost klirrt, der Morgan schläft im warmen Autopyjama in der Garage und träumt wie Fahrer und Beifahrerin von sonnigen Ausfahrten. In dieser Jahreszeit freue ich mich immer besonders, wenn ich Post mit Morganabsender bekomme. Die Morgansaison kommt mit jedem Brief näher.

Deshalb wird das Couvert mit Absender Orga-Team Freya und Michael Nommsen, Moni Duscher und Volker Helfrich sofort

aufgemacht – denn wir haben schon so viele tolle Alpentreffen mit diesen erlebt.

Diesmal ist der Robinson Club in Bad Scuol im Engadin als Quartier angesagt. Vom Dienstag 28. Mai bis Samstag 1. Juni. Das ganze zu einem Superpreis (das ist für den Schwaben auch wichtig) und mit Fronleichnam dazwischen (das schont die Urlaubstage). Da nur 30 Morgans zugelassen sind, geht die Anmeldung unverzüglich raus – einmal möchte ich doch die Nummer eins auf

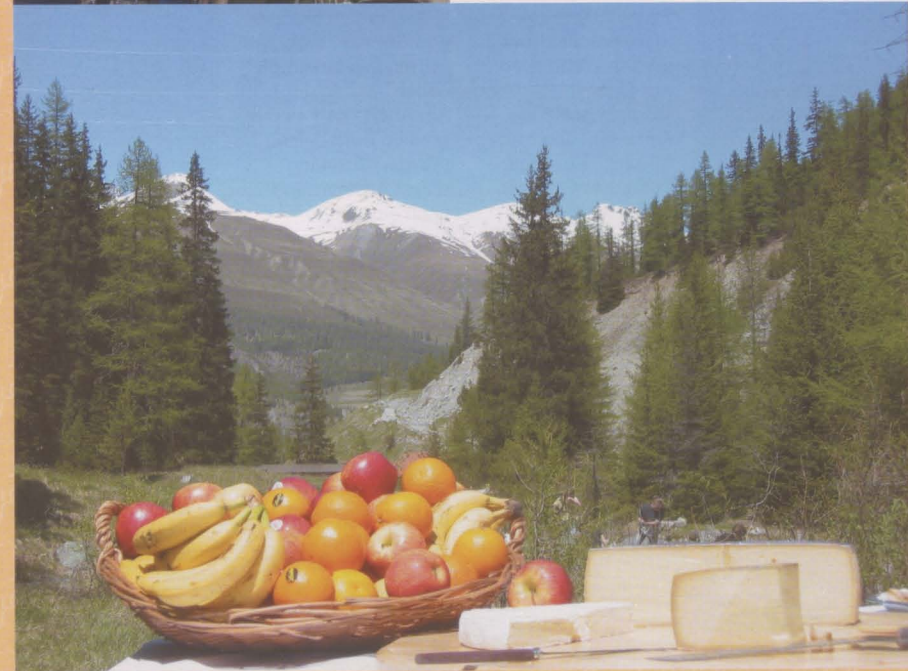
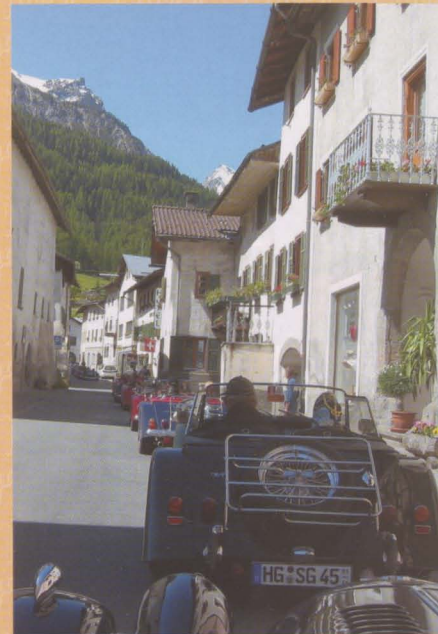


dem Emblem haben, was mir aber dieses mal auch wieder nicht gelungen ist. Doch das wichtigste war die schnelle Zusage von Volker, dass wir wieder dabei sein können.

Das ganze Frühjahr diskutieren Sylvia und ich, ob wir wieder Schnee auf unseren Morgan gehäuft sehen werden, wie schon so oft, oder ob wir endlich mal schwitzend durch die Alpen donnern können. Der Mai und der Abfahrtstermin kommen rasend schnell näher. Aber der

Wetterbericht scheint mit jeder Woche, mit der die Abfahrt näher kommt, schlechter zu werden. Doch der liebe Petrus hat endlich mal ein Einsehen mit uns Weicheiern, und ein Tag vor der Abreise wird es richtig Sommer ohne Einschränkung und mit Durchhaltegarantie bis mindestens zum Ende unseres Treffens.

Schon die Anfahrt, wir wählen die Strecke durch das Appenzellerland, Rheintal, Davos und Flülapass, bei strah-



lender Sonne ist einfach Klasse. Wir haben es vom Bodensee ja nicht weit und können so richtig gemütlich durch die Berge bumeln und kommen dennoch pünktlich zum Apero im Hotel Scuol-Place an.

Am nächsten Morgen geht es nach dem Mega-Robinsonfrühstücksbuffet auf die große Pässefahrt. Im schönsten Sonnenschein, ohne eine Wolke am Himmel geht die Fahrt mit 30 Morgans über den Flülapass nach Davos. Von dort geht es weiter über

Tiefencastel zum Mittagessen nach Savognin. Das Sahnehäubchen der Ausfahrt kommt dann mit der Überquerung des Julierpasses wieder zurück ins Engadin. Zuhause im Robinsonclub freuen wir uns schon auf die Schlacht am Buffet. Nach dem Essen gibt es wie üblich im Robinsonclub die Abendshow der Robinsonmannschaft bis zum späten Abwinken an der Bar.

Am Donnerstag ist Tax-Free- Shopping in Samnaun im Programm. Für diejenigen unter uns, die





nicht die Reichweite ihrer Creditcards testen wollen, ist Auszeit im schönen Engadin angesagt. Die Orte hier lohnen allemal einen Spaziergang zu den schönen und gut erhaltenen alten Häusern und Gehöften.

Am Freitag verwöhnt uns das Wetter immer noch bei unserer Fahrt zum Picnic, das uns die Robinsonmannschaft anrichtet. Doch bevor man sich in die schönen Sommerwiesen zum Essen niederlassen kann, geht die

Fahrt noch über den Reschenpass und Ofenpass zu unserem Ziel in Madula. Beim Eintreffen duftet es schon vom Grill.

Und dann gab es da noch ein Wochenende im Robinsonclub in Scuol zu gewinnen. Startberechtigt bei diesem Wettbewerb war jede Morganbesitzerin. Am ersten Tag maßen wir uns beim (Golf)-Putten. Am zweiten Tag galt es, sich im Boulespiel zu messen. Am dritten Tag mussten ca. 50 hochintelligente Fragen

beantwortet werden. Doch das tollste an diesem Wettbewerb war, dass wir ihn gewonnen haben. Vielen Dank an das Orga-Team, das diesen Wettbewerb möglich gemacht hat und auch an unsere härtesten Konkurrenten Maggie und Günther, die so fair mit uns gekämpft haben. Am Abend gab es mit großem Buffet einen üppigen Ausklang dieser Ausfahrt und noch eine lange Nacht an der Bar.

An dieser Stelle nochmals Danke an Moni

und Volker, Freya und Michael. Macht bitte nächstes Jahr wieder so was, und wir kommen alle wieder gerne.

Text und Fotos: Sylvia Winter und Karl Otto Gieseke.



## DAS NEUE PREMIUM-MAGAZIN FÜR INTERNATIONALEN LIFESTYLE



Lesen Sie in der ersten Ausgabe:

Faszination Polo · Autos: von Aston Martin bis Ferrari-Maranello  
Formel 1 Backstage · Bentley Racing Days in Silverstone  
Die besten Champagner-Cuvées · Sushi · und vieles mehr

Ab sofort im guten Zeitschriftenhandel erhältlich.

Klocke Verlag GmbH · Höfeweg 40 · 33619 Bielefeld · Telefon: 05 21 / 9 11 11-0  
Telefax: 9 11 11-12 · Internet: [www.klocke-verlag.de](http://www.klocke-verlag.de)



## Blood, sweat and fun



Im Jahre 1931 fand erstmals die Rallye Lüttich-Rom-Lüttich statt. Sie gehörte bis in die sechziger Jahre hinein zu den großen motorsportlichen Herausforderungen für zeitgenössische Rennfahrzeuge. Seit 10 Jahren gibt es wieder die „Liège-Rome-Liège“, und diesmal handelt es sich um eine anspruchsvolle Rallye für historische Fahrzeuge bis zum Modelljahrgang 1960. Nur Autos, die bis zu diesem Zeitpunkt in Produktion waren, sind zugelassen. Deswegen sind Austin Healey und Porsche 356 noch bis zum Baujahr 1965 vertreten, aber z.B. ein Jaguar E-Type nicht. Um die Tradition aufrechtzuerhalten, sind Meßgeräte wie Halda Tripmaster oder digitale Stoppuhren nicht erlaubt. Unter „zeitgenössischen Meßinstrumenten“ ist nur eines zu verstehen: eine mechanische Stoppuhr!



Keine andere Rallye hat einen so hohen Anteil an Vorkriegsfahrzeugen aufzuweisen. Unter den zahlreichen Automobil-Legenden, wie ein Talbot aus dem Jahre 1916, dem letzten Werks-Healey von Timo Makkinen, dem 4,5 Liter Bentley von Phil Surtees, oder Jaguar SS 100, waren auch traditionsreiche Namen wie Lagonda, Aston Martin, Ferrari, MG, AC und Lancia Aurelia vertreten. Auffällig auch die Klasse der deutschen Automobilproduktion, wie einige Mercedes 300 SL, BMW 328 und 507, und die zahlreichen Porsche 356, Speedster, 90 Sport.

Unsere favorisierte Marke Morgan war mit 2 Fahrzeugen vertreten. David Spurling mit seinem rallye-erprobten Plus 4 Flatrad von 1954 und ich mit meinem Plus 4 Drophead Coupe aus dem Jahre 1961. David's Morgan sieht man die Rallye-Erfahrung an. Er ist konsequent zweckdienlich ausgestattet, Platz für die Doppelvergaser wurde einfach aus der Karosserie geschnitten. Da ich im letzten Jahr mit einem geliehenen MGA von 1955 gestartet war, und mir deswegen die entsprechenden Kommentare der Morgan Clubkollegen anhören mußte, wollte ich diesmal unbedingt mit einem Morgan dabei sein. Mein Plus 4 von 1992 war zu jung, also mußte ein "alter" Morgan her. Ideal wäre ein Supersport gewesen, aber Chris Lawrence hat ihn erst 1961 gebaut. Meinem lokalen Morgan-Agent gab ich eine "Carte Blanche" mir das geeignete Fahrzeug zu beschaffen. Er kam letztes Jahr im August mit dem

erwähnten Drophead Coupe, einem schönen seltenen Morgan, aus England zurück.

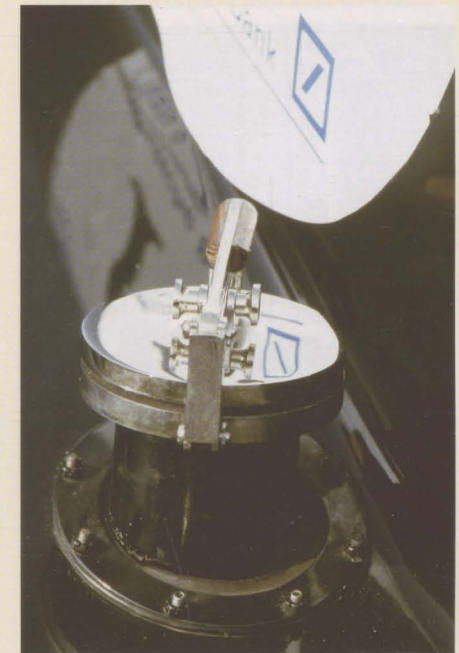
Der DHC war eher in einem Concours-fähigem Zustand, als rallyetauglich. Seit August 2001 wurde deswegen an ihm gebastelt, um ihn für die Straßenzüge einer 2.000 Km Rallye fit zu machen. Einen Monat vor der Rallye, also im Mai 2002, bekam ich ihn ausgehändigt. Als erste Testfahrt war das MCD-Pfingsttreffen in Deidesheim geplant. Es gab nur ein Problem: die Hinterachse verlor Öl und verspritzte dieses gleichmäßig über die gesamte Rückfront des Fahrzeuges. Auch Fahrer und Beifahrer wurden nicht verschont. Grund hierfür war ein Entlüftungsloch in der Hinterachse, damit der Öldruck nicht über die Dichtungen zur Trommelbremse austritt. Dieses Loch wurde vermutlich an der falschen Stelle gebohrt.

Weitere Probefahrten mit dem Organisator der Rallye und ehemaligem Rennfahrer Alain Defalle ergaben, der Gaszug war zu ruppig. Ich sollte ein Silikon-Fahrradkabel anstatt des Originalgaszuges einbauen (das war ein guter Rat, das Fahrradkabel wirkte Wunder). Außerdem wurde ein Ventilator zur Wasserkühlung empfohlen, da der Motor sonst auf den Alpenpässen überhitzen könnte. Auch gefiel Alain die "automatische Sonnenöl-Berieselungsanlage" nicht, die Hinterachse mußte überprüft werden. Ich sollte den Wagen zu einem Spezialisten nach Spa/Franchorchamps geben. Gesagt, getan. Damit konnte ich zwar Deidesheim als Test vergessen (bin mit dem Plus 4 von 1992 dort gewesen), aber vielleicht reichte es noch für Leutasch, zum Treffen unserer österreichischen Morganfreunde?

Als ich den DHC nach einer Woche aus Spa abholte, irritierte mich auf der Rückfahrt ein hartes Klackern der Hinterachse. Zuhause habe ich dann die Holzplatte, die als Basis für den "Kofferraum" dient, mit Filz abgepolstert. Das half auch nicht viel. Mein Schwager, ein gelernter Mechaniker, entdeckte dann den Fehler: die linke Hinterachsblattfederung war in der obersten Lamelle gebrochen! Damit konnte ich auch Leutasch vergessen. Wer konnte in so kurzer Zeit eine Federung für einen DHC von 1961 liefern? Melvyn Rutter konnte. Innerhalb einer Woche waren die Teile da. Den Einbau nahm eine Oldtimer-Garage vor. Der Meister empfahl noch einen Ölkühler einzubauen, denn die Liège-Rome-Liège sei legendär, auch wegen der Härte und damit verbundenen Ausfälle. Melvyn lieferte auch den Ölkühler, sogar innerhalb von 3 Tagen. Es ergab sich aber ein neues Problem: der Ölkühler war für einen TR4 Motor und der DHC hatte einen TR3. Alles mußte

angepaßt werden. Der Drophead wurde zwei Tage vor der Rallye fertig. Keine Chance für einen Test, der erste Test würde die Rallye sein.

Am Morgen des 22. Juni machten sich in Lüttich 180 historische Fahrzeuge auf den Weg, um in fünf Tagen via Luxemburg, Baden-Baden, Livigno, Madonna di Campiglio und Cortina d'Ampezzo das diesjährige Ziel der Rallye, Venedig, zu erreichen. Mittagspause am ersten Tag war die Deutsche Bank in Luxemburg. Hier hatten sich die Freunde des Morgan Club Letzeburg mit ihren Morgans eingefunden, um Spalier zu bilden, und natürlich wurden auch sie mit Speis und Trank bewirtet. Der Rahmen mit den Morgan bot eine ideale Fotokulisse, was auch ein Fernsehteam von RTL zu würdigen wußte. Als einziger Luxemburger Teilnehmer mußte ich auch ein Interview für das luxemburgische Fernsehen geben, natürlich auf luxemburgisch!



Danach ging es weiter durch das Elsaß bis Baden-Baden. Die durchschnittlichen Tagesetappen liegen bei über 400 Km. Mit den zahlreichen Regularity-Tests, also zeitgenauen Fahren mit einem Schnitt von 50 Km/h, saßen wir 9 bis 10 Stunden hinter dem Steuer. Die Strecken sind gut gewählt, für das Road-



book ist ein Profi verantwortlich, Alain Lopes, der auch die Strecken der Paris-Dakkar festlegt. Kleine Landstraßen, Feld- und Waldwege werden dabei bevorzugt. Autobahnen werden nur benutzt, wenn nicht anders möglich. Das letzte Stück nach Baden-Baden war eine Autobahn. Hier bemerkte ich zwei Dinge. Erstens, ein feiner Ölnebel legte sich über Pilot und Navigator, auch waren Windschutzscheibe von innen und außen mit Öl besprüht. Zweitens, der Öldruckmesser zeigte bedenklich niedrige Werte an: Ölverlust im Motor.

In Baden-Baden wurde der Chef der Service-Teams darüber informiert. Es gibt drei Service-Teams bei der Rallye, die sprichwörtlich Tag-und-Nacht im Einsatz sind. Aber es wird nicht nur an die Versorgung der Fahrzeuge gedacht, es sind auch ebenfalls drei Ärzte-Teams unterwegs, falls ein Unfall passieren sollte. Meist beschränkte sich deren Hilfestellung aber auf die Versorgung von Sonnenbränden.



Kurz vor Mitternacht wurde der DHC begutachtet. Die Hinterachse verlor wieder Öl. Das konnte durch tägliches Nachfüllen behoben werden. Das Problem mit dem Motor konnte nicht identifiziert werden, ich bekam nur den Rat, immer Öl nachzufüllen, und das morgens, mittags und abends. Anfänglich lag der Ölverbrauch bei 3 Liter pro Tag, zum Schluß waren es 9 Liter. Wie sich später herausstellte, war die Dichtung des Ölkühlers undicht, und das Öl lief dort munter raus.



Am zweiten Tag ging es über Konstanz in die Schweiz, über den Flüela-Paß nach Italien. Es war der heißeste Tag der Rallye mit Temperaturen weit über 30 Grad. Mein Navigator drohte mit Streik. Wenn der Navigator auch gleichzeitig die Ehefrau ist, dann sind Streikdrohungen ernst zu nehmen. Ein Wassereimer und Handtuch verschafften Linderung. Zwar wurde der Fußraum klatschnaß, aber ich hatte keine Alternative. Entweder ein versauter Teppich im Fußraum (und das Holz!!!) oder eine Ehekrise.

Während ich also nicht nur mit meinem permanenten Ölproblemen zu kämpfen hatte, lag David Spurling's Plus 4 gut im Rennen. Er konnte sogar einen Gruppensieg verbuchen. Der Morgan ist für Paßstraßen bestens geeignet. Generell behaupte ich, der Morgan ist ein gutes Rallye-Auto. Enge Kurven liegen ihm, die Sliding-Pillar-Suspension gibt den Vorteil, daß die Vordereifen immer plan aufliegen. Der Wagen liegt wie ein Brett auf der Straße. Durch den engen Radius haben wir auch einen unglaublichen Vorteil in den Kurven, was vor allem bei Spitzkehren in den italienischen Bergdörfern auffiel. Hier mußten andere zurücksetzen, der Morgan nicht.



Bei ausreichender Motorisierung ist der Morgan in Pässen nicht zu schlagen. Der DHC hat 1991 ccm und 105 bhp. Das reichte meistens. Mein größtes Erfolgserlebnis war ein Rennen mit einem Ferrari 250 GTO. Ok, auf geraden Strecken nicht zu schlagen, aber auf Bergstraßen hatte der Ferrari seine Mühe. In jeder Kurve konnte ich ihn einholen und klebte an seiner Stoßstange. Kurz vor dem Ziel gab er auf und winkte mich vorbei. Angekommen stieg der Ferrari aus und fragte entnervt: "What the hell kind of car is that?". Antwort: "A Morgan!". Wir brauchen uns da nicht zu verstecken. Auch die großen Bentley Continentals und insbesondere die Jaguar XK hatten da ihre Mühe mit dem Morgan. Die Porsche waren ohnehin keine Konkurrenz, weil die untermotorisiert sind. Bergauf läßt Du einen Porsche einfach stehen.

Auf der Strecke von Madonna di Campiglio nach Cortina d'Ampezzo hat es dann leider auch David Spurling erwischt. Es war der einzige Regentag und es goß in Strömen. Ich sah seinen Plus 4 am Straßenrand stehen. Da David kein Verdeck hat (wozu auch?) hatte er einfach einen Regenschirm aufgespannt. Abends fand ich einen traurigen David vor: die Wasserpumpe war defekt. Er hatte sonst eigentlich alles dabei, was bei einem Morgan kaputt gehen könnte, aber leider keine Wasserpumpe. Es gab insgesamt gesehen zahlreiche Ausfälle, was bei der anspruchsvollen Streckenführung kein Wunder ist. Alle Marken waren betroffen, teils durch technische Defekte, teils durch Unfälle (gottseidank nur Blechschäden).

Ein Morgan hat den Weg nach Venedig geschafft. Zwar konnte ich durch das permanente Ölnachfüllen auf keine gute Platzierung hoffen, aber das war auch nicht das Ziel, wir wollten nur ankommen. Platz 122 im Gesamtklassament von 180 war das Resultat. Der DHC hat sich unter diesen Umständen tapfer geschlagen und uns nicht im Stich gelassen. Nächstes Jahr sind wir wieder dabei. Dann werden wir es auch den Austin Healeys zeigen!

Wer Details über die Rallye lesen will kann das unter [www.liegeromeliege.com](http://www.liegeromeliege.com) finden. Auch auf "Monika's" Morgan-Seite sind schöne Fotos zu sehen. Die Rallye zählt zu den bestorganisierten überhaupt. Hotels und Verpflegung sind erstklassig und ich würde mich freuen, nächstes Jahr mehr Morgans am Start (und Ziel!) zu sehen.

Text: Reinhold Weisenfeld  
Fotos: Monika Hilbrink





## Private Banking

### Was zählt, ist das Ergebnis.

Kompetenz, langjährige Erfahrung und weltweites Know-how, all dieses zeichnet das Private Banking der Deutsche Bank Luxembourg S.A. aus.

Wir setzen uns in außergewöhnlichem Maße für das Wachstum Ihres Vermögens ein. Ihr Berater und sein Team von Spezialisten arbeiten täglich daran, bestmögliche Ergebnisse für das Ihnen anvertraute Vermögen zu erzielen.

Was zählt, ist das Ergebnis. Nutzen Sie deshalb unsere Expertise und sprechen Sie uns an.

Deutsche Bank Luxembourg S.A.  
Private Banking  
2, Boulevard Konrad Adenauer  
L-1115 Luxembourg

Britta Jaegde  
Tel.: (+352) 42122-244  
Fax: (+352) 42122-346

Internet: [www.deutsche-bank.lu](http://www.deutsche-bank.lu)

Deutsche Bank Luxembourg S.A.



## Dolomite - Mog 2002

Ein kleines persönliches Vorwort:

Seit Jahren fährt die Familie in die Dolomiten zum Skilaufen. Wir lieben diesen Kontrast der mediterranen Atmosphäre in den Städten wie Bruneck, Brixen und besonders Bozen, und die Schroffheit der Berge. Das mit dem Moggi zu erleben, war daher ein langgehegter Wunsch. Schon an der 1. Dolomiten-Fahrt von Karl-Hermann und Heide Wolf wollten wir teilnehmen. Aber - wie es so ist - Probleme in der Firma, Teilnahme kurzfristig abgesagt. Erst als wir morgens im Auto saßen und uns in Richtung Rasthaus im Spessart aufmachten, atmete ich auf - dieses Mal hatte es geklappt.

Nun sind wir schon am Rastplatz. Entgegen unserer sonstigen Gewohnheiten - wer uns kennt weiß das - gehörten Michael und ich zu den Ersten. Nach und nach trudelte, bis auf ein paar Ausnahmen, die erst später dazu stoßen sollten, der Rest der Truppe ein. Auch Willi Schäfer aus dem fernen Sylt war pünktlich zur Stelle. Nach dem wir mit Willi unsere Erfahrungen gesammelt hatten, war es uns ein Rätsel, wie er alleine dorthin gefunden hat (entweder auf dem Autoreisezug oder er hatte einen Scout). Keinem - außer einem der Brüder A. - ist es

gelingen, sich in einer Kolonne so oft zu verfahren wie Willi. Irgendeiner war immer unterwegs, um den vom Wege abgekommenen Willi wieder einzufangen. Es drängte sich der Verdacht auf, dass der Moggi vor jedem Berg erst einmal einen Fluchtweg gesucht hat. Willi und Auto hätten es besser erst einmal im Harz versucht. Aber zum Glück hat er sich gleich in die „richtigen“ Berge gewagt - wir hätten ihn und seinen trockenen Humor nicht missen mögen.

Zurück zur Tour, wir sind gerade erst vom Rasthaus im Spessart losgefahren: Über die Autobahn ging es bis zum Irschenberg. Von dort durchs Fischbachautal zum idyllischen Winkelstüberl. Hier wartete bereits die bayrische Teilnehmerfraktion und eine reichhaltige Speisekarte. Kalorienbewusst entschied ich mich für vegetarische Kost, um dann beim legendären Kuchenbüfett zuzuschlagen - ich sage nur Baisertorte! Solchermaßen gestärkt, machten wir uns wieder auf die Strecke und fuhrten über wunderbare Straßen bei immer besser werdendem Wetter Richtung Zell am Ziller. Dort bezogen wir für die erste Nacht Quartier, um am nächsten Tag „gemütlich“ den Rest der Strecke anzugehen. Die Genuss-Strecke am



nächsten Tag bei strahlendem Sonnenschein begann mit der Überquerung des Gerlospasses; wir durchquerten das maleische Defereggental, um dann über den Staller-Sattel nach Südtirol zu gelangen. Apropos Staller-Sattel - einspurig. Wegen der Verkehrsregelung war mit Fahrzeug-Gegenverkehr nicht zu rechnen, dafür querten freilaufende Kühe die Fahrbahn. Spannungsgeladen waren die Momente, in denen man neben einer Kuh stand, weder vor

noch zurück konnte und sie einem das Hinterteil zudrehte. Zum Glück blieben diese Begegnungen für alle Teilnehmern folgenlos. Vom Staller-Sattel ging es durchs Antholzer Tal (Biathlon) über Olang, mit Stoff zum Furkelpass, St. Vigil in Enneberg, durch das Gadertal, Corvara, nach Colfosco in den Kolfuschger Hof. Dort wurden wir mit der sprichwörtlichen Südtiroler-Gastfreundschaft durch die Familie Ebner und deren Mitarbeiter empfangen. Es gab reichlich







kleine, feine, hausgemachte „Schweinereien“, und die ausgetrockneten Kehlen konnten befeuchtet werden. Am nächsten Morgen ging es zur Sache. Karl-Hermann hatte am Vorabend die Route ausgegeben, und nach dem Frühstück, für Morgan-Verhältnisse pünktlich, wurden die Maschinen gestartet. Es ging über Corvara, den Campolongo nach Arabba. Es war der reine Fahrspaß. Von Arabba über den Pass-Pordoi, mit einem

Seilbahnabstecher auf das Pordoi-Joch (erster Schnee). Weil das stille Örtchen so schwer zu orten war, sind wir, wie wir meinten, als letzte gestartet. Natürlich hatten wir nur mit 1/2 Ohr zugehört, wo unser nächstes Ziel lag (kleine Ehekrise). Zum Glück liefen wir bald auf das Fremdfahrzeug von P.A. aus O. auf. Kurz danach waren wir schon zu dritt Bruder C. von P.A. aus O. fuhr vor uns her, und wir konnten uns beruhigen, sicher wussten die beiden in welche Richtung es ging.

Zwischenzeitlich habe ich als „Co“ das Kartenmaterial gesichtet, und mir fiel der Fedaia-See am Fuße der Marmolada wieder ein. In Canazei schlossen wir beinahe auf die Truppe auf. Man sah noch den letzten Moggi links in Richtung Fedaia-See abbiegen. Casimir war von der Ortbesichtigung nur durch nachhaltiges Hupen abzubringen. Daß Heidi und Karl-Hermann am Passo Pordoi stehen geblieben waren, ist uns völlig entgangen. Wir waren völlig überrascht, als sie angetobt kamen – der Moggi hatte kurzfristig gestreikt. So kann auch schon mal ein Leitwolf verloren gehen. Am See mit Blick auf die Marmolada ließen wir uns in einem Gasthaus nieder. Die Gebrüder A., unsere Freunde Yvonne und Rolf (ebenfalls auf einem Fremdfahrzeug) und wir machten uns aber recht bald ins nachbarliche Imbiss-Häuschen auf. Die Wirtin des Gasthauses pflegte einen recht rauen Umgangston. Nach kurzer Atzung (wir hatten ja kaum etwas gefrühstückt) tobten wir über Malga Ciapella, Rocca Pietore, Passo Giau – höchster Fahrgenuss – mit Karl-Hermann vor uns und unserem unermüdlichen 4-er Verfolger hinter uns – über die Passhöhe. Weiter ging es zum Passo di Falzàrego und von dort nach Armenterola. Dort

mussten wir noch einmal pausieren – man hatte lange nichts mehr zu sich genommen – und den schon legendären Obstsalat oder andere Köstlichkeiten probieren. Nun musste wir uns beeilen, um über St. Cassian, La Villa und Corvara pünktlich zu Casimir war von dem Abendessen im Hotel einzutrudeln. Beim Abendessen verkündete Karl-Hermann die Strecke für den nächsten Tag. Da wir am Nachmittag zur Pradat-Hütte der Familie Ebner im Edelweiß-Tal wollten, schlug Karl-Hermann eine „kurze“ Ausfahrt vor. Nach gutem Essen und Service traf man sich in gemütlicher Runde, um die Ereignisse des Tages und sonstiges zu verarbeiten. Am Frühstückbüfett gut gestärkt, ging es am nächsten Tag für den großen Teil der Gruppe wieder auf die Strecke. Andere zogen es vor, die Wirtschaft in Corvara und im Grödner Tal anzukurbeln. Auf ging's, diesmal in andere Richtung über das Grödner und das Sella Joch, vorbei am Langkofel-Massiv (die Schönheit der Landschaft kann man nicht beschreiben, man muss sie erleben) durch Canazei, über Karer- und Nigepass am Rosengarten (dem Reich des Zwergenkönigs Laurien). Auf der Suche nach einer geeigneten Jausensta-

tion erspähen wir bei Tiers, etwas abgelegen, ein hübsches, am Hang gelegenes Hotel. Wir fuhren in einer ziemlich geschlossenen Kolonne, als wir nach rechts abbogen. Willi zog es trotzdem vor, geradeaus zu fahren, und viele – wie war das mit dem Herdentrieb? – folgten. Nach dem wir das traumhaft schön gelegene Hotel mit unverbautem Blick auf den Rosengarten erreicht hatten, hörte man einige Moggis durch den Ort röhren. Im Zeitalter des Mobil-Telefons fängt man aber auch den hartnäckigsten Ausreißer wieder ein. Karl-Hermanns Sohn samt Freundin hatten darin auch schon Übung. Michael tat ein Übriges, in dem er den verirrtten Schäflein entgegen fuhr. Obwohl das Haus, das wir für unsere Rast ausgesucht hatten, nur auf Hotelgäste eingerichtet war, wurden wir herzlich empfangen und mit allen Getränken bewirtet, die unsere Herzen und Kehlen begehrten. In diesem Zusammenhang herzlichen Dank an Casimir Alt. Es saß sich prächtig im Hotelgarten bei wunderbarem Sonnenschein. Aber wir hatten ja noch etwas vor. Also machten wir uns wieder auf die „Socken“. Die letzte Runde ging um den Schlern über Völs, Seis und Kastelruth durchs Grödner Tal und übers Grödner Joch zurück ins Hotel. Für größere Restaurierungsarbeiten

blieb keine Zeit. Die VW-Bulli-Taxis warteten schon, um uns zum Col Pradat zu fahren. Rosemarie, Ewald, Ursel und Wolfgang haben den Aufstieg zu Fuß gemacht, das war schon eine reife Leistung. Auch ich habe mir die Füße vertreten und ins nächste Tal geschaut. Der Blick vom Col Pradat ging über die Sella mit dem Piz Boe, zur Marmolada bis hin zum Monte Cristallo. Es war einfach umwerfend. Als dann noch die Berge im Abendrot leuchteten, war das Naturereignis nicht mehr zu toppen. Die „Hockenbleiber“ hatten sich, als ich von meiner Wanderung zurückkehrte, schon warm getrunken und sich langsam in der Hütte eingefunden. In wunderbarer Tischgemeinschaft wurde über den einen oder anderen, insbesondere über meinen lieben Tischnachbarn Willi Sch. aus S. hergezogen, der es doch so schwer hat mit den Frauen, mit den Bergen und den Straßenrichtungen. Es war ein überaus lustiger und stimmungsvoller Abend, an den wir gerne zurückdenken und wie sagtest Du, Willi, über die Bekanntschaft mit uns Hessen bzw. mit dir „eingelacktem“ Ost- oder Westfriesen? „Es hätte uns schlimmer treffen können.“ Der Hütten-Abend wurde unter wunderbar klarem Sternenhimmel mit einem kräftigen

Umtrunk abgeschlossen (vielen Dank, Heidi und Karl-Hermann), und die Taxis brachten nun alle ins Hotel zurück, wo es an der Bar noch heftig weiter ging. Leider – der nächste Tag war schon der Abreisetag; es hieß Abschied nehmen von der herrlichen Dolomiten-Landschaft, dem schönen Südtirol, unserer freundlichen Gastgeber-Familie und von allen Morganauten, die sich – außer den Schweibleimern, die glücklichen hatten noch ein paar Südtirol-Tage – auf den Heimweg machten. Ach ja, der Heimweg. Wir wollten ja ein bloc fahren, bis man jedoch so ein exotisches Fahrzeug wie einen Porsche endlich in Gang gesetzt hat, sind alle anderen schon auf und davon. Aber – Willi sei Dank – an der Autobahnauffahrt in Klausen hatten wir sie wieder eingeholt, denn Willi hatte wieder einmal die Richtung verloren und Wolf jr. suchte seine Fährte. Wir haben uns dann am Brennerparkplatz verfranst, so dass wir unsere Truppe ebenfalls verloren haben. Mit Yvonne und Rolf sind wir zunächst gemütlich, dann immer nasser werdend, bis wir endlich das Dach aufziehen konnten, über Mittenwald (da gab's endlich wieder war zu essen) nach Frankfurt getuckert. Es waren wunderbare

Tage. Karl-Hermann und Heidi Wolf haben die Tour, die Ausfahrten, das Hotel bestens organisiert. Es war eine tolle Truppe und wir hoffen, bei Dolomite-Mog 2003 wieder dabei sein zu können.

Text: Heike Miosga  
Fotos: Peter Ruland





## Über die Attraktivität des Morgan

**Mehr als zwanzig Jahre Morgan-Fahren, das heißt, mehr als zweidrittel zur Erlangung des H-Kennzeichens absolviert zu haben**

Mein MOG ist das 17. Auto in meiner Besitzreihe, und kein anderes Auto hatte ich so lange. Ihm stehen im Augenblick zur Seite ein Jaguar MK 2 (schon seit 12 Jahren) und ein 300-er Mercedes Coupé. Alles mit Leder- und Edelholzausstattung, und alles in einem Topzustand. Der MOG ist für mich attraktiv wie am ersten Tage. Das habe ich nie vorher erlebt. Immer habe ich nach Besserem, Interessanteren Ausschau gehalten – und gewechselt. Es ist nun, wie wenn man endlich DIE Frau

gefunden hat, mit der man alt werden möchte, mit der man sich nicht mehr nach einer anderen den Kopf verrenkt. Man ist angekommen. Wenn ich im Frühjahr den Wagen vom Flanellüberzug befreie, ihn heraushole, um das Dach abzuknöpfen, ist das jedesmal ein beglückendes Ritual mit Vorfreude auf die schönste Jahreszeit. Genau so genieße ich es, wenn ich dann im Herbst das Dach wieder aufknöpfe und somit eine Höhle erzeuge, die Schutz bietet. Bei Regen vom Dach herunterfallendes Wasser verstärkt nur den Höhleneindruck. Die Schutzfunktion ist natürlich bei „Normalen“ nichts Besonderes, gar perfekter. Der Wechsel

macht's; vom „Über uns der Himmel“ und „Mittendrin-Sein in der Natur“ zum über Jahrtausende gehendes genetisches Erinnerungsvermögen unserer höhlenbewohnenden Vorfahren. Die Befriedigung, die sich durch den Genuß beim Fahren ergibt, setzt sich im Stand beim Parken fort durch das Angesprochenwerden. Dies geschieht auch bei meinen beiden anderen Autos, aber nicht so ausgeprägt. Der Morgan ist eine Art fahrendes Theater, und das Publikum klatscht Beifall. Vor Jahren hatte ich schon einmal vor, die Äußerungen vom Parkplatz zu sammeln und zu veröffentlichen. Dann aber bemerkte ich, daß die Fragen der

Neugierigen und Interessenten sich gleichen wie ein Ei dem anderen. Das zu lesen, wäre langweilig geworden, und da wir im Club alle die gleichen Erfahrungen machen, wäre es auch für kein Clubmitglied etwa Neues. Aus meiner erfahrenen Reaktionsreihe ragte allerdings kürzlich ein besonderer Vorfall heraus. Dieser löste auch eine wichtige Frage auf grausame Weise, die ich mir immer schon gestellt hatte: Wenn die Mädels mir nachschauen, gilt ihr Interesse mir – oder dem Auto? Die niederschmetternde Erklärung ergab sich durch folgenden Vorfall: Ich parkte auf dem Platz vor unserem Supermarkt.

Gleichzeitig kam neben mir ein Kleinwagen zu stehen, die Fahrerin sprang aufgeregt heraus, umkreiste mein Auto mehrfach und stieß dabei immer wieder Lustschreie aus, wie das Frauen machen, wenn sie heftig von ihrem Partner geliebt werden. Ich dachte: „Was hat sie?“, und ich quetschte mich heraus. Das Dach war bereits aufgezo- gen, aber die Seitenscheiben noch nicht angeschraubt. „Darf ich Ihr Lenkrad streicheln?“ fragte sie mich, und sie schaute mich dabei so an, als wollte sie mich streicheln (was ich verstanden hätte, und ich war innerlich schon bereit, das zurück zu geben). So nickte ich erstaunt. Ihr Beifahrer war ihr

Vater, wie ein Gespräch mit ihm ergab. Das Verhalten seiner Tochter war ihm sicherlich peinlich, und er bemühte sich, mit einem fachlichen Gespräch meine Aufmerksamkeit abzulenken. „Hat das Auto metrisches oder Zollgewinde?“ Aber das war der Tochter völlig egal. Inzwischen hatte sie das zärtliche Streicheln meines MotoLita-Lenkrades beendet – sie richtete sich auf und hauchte einen Kuß auf mein Verdeck. Ich dachte: „Wie geht das weiter?“ Es ging nicht weiter; es war am helllichten Tag. Aber eins wurde mir klar: das Auto hatte auf sie eine erotische Wirkung. Die Morgan-Leute hatten in das Auto männliche Sexualhormone

mit hineinkonstruiert. Nach 20 Jahren lernte ich meinen Gesellen von einer anderen Seite kennen. Meine Geschichte hört sich phantastisch an; aber ehrlich, sie hat sich Wort für Wort so abgespielt. Nach dieser eigenartigen Erscheinung mußte ich mir abschminken, daß die holde Weiblichkeit mir nachschaute. Es verbleibt mir nur die Hoffnung, daß wenigstens etwa von der Attraktivität des Autos auf seine Fahrer überstrahlt – und das befriedigende Bewußtsein, daß meine Sexualität normal geblieben ist.

Text und Fotos:  
Karlheinz Pflesser

Anmerkung der Redaktion: Wir freuen uns sehr, wenn wir wieder einmal einen Artikel von einem „alten Clubhasen“ bekommen. Karlheinz hatte zuletzt für die MOPO Nr. 65 geschrieben. Herzlichen Dank und vielleicht und hoffentlich Ansporn für Andere.





## Mit dem Morgan nach Norwegen?!

Beim letzten Herbsttreffen in Rust erzählten uns Stephan und Karin von Ihren (fast) jährlichen Fahrten mit dem VW-Bus nach Norwegen ins Hemsedal zu guten Freunden.



Wir ließen uns von ihrer Begeisterung anstecken und fragten, ob wir uns nicht mal anschließen könnten. Auf diese Frage kam nur: Ja sicher, aber dann mit dem Morgan.



Beim diesjährigen Pfingsttreffen in der Pfalz wurden die Details besprochen. Und es



war abgemacht: Wir machen die Tour! Nach vielen Telefonaten ging es tatsächlich los. Am 22.08.2002 starteten Stephan und Karin (Christoph) in Herrenberg (Sektion Ländle) und wir Wolfgang und Hilke (Voges) in Grafschaft bei Jever (Sektion Nord), und trafen uns gegen Abend in Schleswig-Holstein in Süderlügum an der dänischen Grenze bei Tonder.

Hier gibt es eine sehr gute Übernachtungsmöglichkeit im Landhaus Süderlügum bei Anke und Georg Smaga. Sie haben gemütlich eingerichtete Zimmer und komfortable Appartements. Auch gibt es auf Vorbestellung — wichtig für Morgan-Fahrer — eine Garage. Außerdem kann man sehr gut und reichhaltig Essen, und auch das Frühstück lässt einen guten Start in den Tag zu. Übrigens erreichten wir das erste Ziel bei strahlend blauem Himmel und somit natürlich offen.

Am nächsten Morgen, dem 23.08.2002, starteten wir voll getankt und voll geladen nach Frederikshavn im Norden von Dänemark (ca. 400 km). Von Tonder ging es über die B 11 nach Ribe, an Esbjerg vorbei Richtung Varde, Skjem, Holstebro, Sinter. Einige Kilometer hinter Struer in Odby machten wir direkt am Wasser, auf großen Steinen, eine erste Vesperpause. Aus

den Moggi's wurde alles, was das Herz begehrt, hervorgekramt, u.a. Würst, Käse, Tomaten, Gurke und nicht zu vergessen Bier und Wein. Ihr könnt euch nicht vorstellen was alles in unser Auto passt. Bei strahlendem Himmel ließen wir es uns gut gehen und genossen das Essen. Nachdem alles wieder verstaut war, ging die Fahrt weiter über die B 11 Richtung Thisted auf sehr morganfreundlichen (fast leeren) Straßen in abwechslungsreicher Landschaft mit viel Landwirtschaft, Wasser und Wald. Die B 11 verließen wir bei Abybro und fuhren die letzten Kilometer bis nach Frederikshavn auf sehr gut ausgebauten Nebenstrecken, die auch landschaftlich sehr reizvoll waren. Nach ungefähr 6 Stunden Fahrt bei schönstem Morgan Wetter erreichten wir unser erstes Ziel — den Campingplatz Nordstrand in Frederikshavn — wo wir uns zwei Holzhütten gemietet hatten. Wir richteten uns häuslich ein, um dann den ersten Tag bei wieder mal einer guten Vesper zu beschließen. Am nächsten Morgen wurde wieder alles (Koffer, Schlafsäcke, Essen und Trinken) in den Moggi's verstaut und wir machten uns auf den Weg zur Fähre nach Göteborg (10 Minuten vom Campingplatz!). Am Fähranleger erwartete uns der Katamaran

STENA — Charisma. Problemlos konnten wir hinauffahren, ganz ohne einmal aufzusetzen. (Da hatten wir im Vorfeld ja schon einige Ängste ausgestanden, da wir ja doch ganz schön beladen waren.) Dieser Katamaran braucht für die Strecke Frederikshavn — Göteborg ganze 2 Stunden und ist nach Aussage der Männer einfach gigantisch. Für technisch Interessierte: Antrieb über 2 Gasturbinen mit einer Gesamtleistung von ca. 38 MW entsprechend ca. 51.000 PS; Geschwindigkeit ca. 40 Knoten umgerechnet etwa 70 km/Std. Nach dem Verlassen der Fähre — wieder problemlos — hieß es: Willkommen in Schweden! Jetzt machten wir uns auf den Weg nach Hogdal, kurz vor Svinesund. Auch in Schweden sehr gut ausgebaute Straßen und teilweise auch Autobahnen. Sehr wenig Verkehr und sehr disziplinierte Autofahrer. Kein Vergleich mit unseren Straßen, hier lässt es sich stressfrei fahren, und nebenbei kann man bei offenem Auto die Landschaft genießen. Die Morgan's rollten bei traumhaftem Wetter (ca. 30°C — blauer Himmel) Richtung Hogdal auf der E 6. Bevor wir unsere Unterkunft aufsuchten hieß es noch einmal „Einkaufen“. Hier auf dem Parkplatz des Supermarktes erwischte uns doch tatsächlich

das einzige Gewitter im ganzen Umkreis, und es hieß: ganz schnell das Dach drauf. Wir schafften es gerade noch vor dem Gewitter. Übrigens Stephans Kommentar: Musste das jetzt sein?! Kurze Zeit später war alles vorbei, und die Sonne strahlte wieder vom Himmel. Wir machten uns auf den Weg zum Campingplatz, wo wir von einem Freund von Stephan und Karin erwartet wurden. Günter zeigte uns das Mobilheim, dass wir gemietet hatten, und wir richteten uns mal wieder häuslich ein (ganz gemütlich). Jeder von uns testete einmal die Dusche, und dann wurde bei Bier und Wein ausgiebig geklönt und gefachsimpelt. Ich vergaß: immer noch Jever Pils von zu Hause! Gegen Abend kam Günter (ursprünglich Österreicher, seit fast 40 Jahren in Schweden) und brachte frisch gefangene Makrelen, die wir in unserer kleinen Küche in reichlich Butter zubereiteten, und mit Kartoffeln und Salat uns schmecken ließen. Einfach lecker! Nach dem Essen wurden die Autos noch überprüft - Öl, Wasser etc. - und danach wurde nur noch ausgeruht und die Ruhe genossen. Am nächsten Morgen zog es uns in den Wald. Da Stephan und Karin hier immer Pilze suchten, wollten auch wir unser Glück versuchen. Also gesagt - getan. Wir marschier-

ten los: rauf und runter und wir suchten und suchten und fanden schließlich einige Pfifferlinge. Es war einfach zu trocken, eben Moggi-Wetter, aber für eine Beilage reicht es aus. Nachmittags versuchten wir es noch an einer anderen Stelle, aber es wai einfach nichts zu finden. Nur von Stephan hörten wir ein Gemurre, nämlich: „Ich ging im Walde so für mich hin, um Pilze zu finden das war mein Sinn. Ich hab nichts gefunden so ein Sch..., vom Rücken lief nur der Schweiß!“ Auch ohne Pilze haben den Spaziergang im Wald und natürlich die Ruhe genossen. Einfach schön! Am 26.08.2002 starteten wir, nachdem alles wieder verpackt war — unter anderem auch ein tiefgekühlter Elchbraten von Günter — Richtung Norwegen. Es ging in Svinesund über die Grenze. Bemerkenswert die Svinesundbrücke mit einer großartigen Aussicht auf den Fjord und die Scharen. Wirklich sehenswert, vor allem bei so schönem Wetter und klarer Sicht. Weiter ging es auf der E 6 Richtung Oslo. Von Oslo aus Richtung Drammen und kurz vor Drammen auf die E 16 Richtung Honefoss. Von Honefoss ging es auf der B 7 (einer sehr guten Straße) Richtung Hallingdal. Wir sind begeistert von der Landschaft, den Bergen, die sich zeit-

weise rechts und links hoch hinaufziehen und zwischendrin immer wieder Wasser und viel Wald. Man muss es gesehen haben um zu begreifen, wie schön es ist. Da wir nicht aufpassen müssen genießen wir das Fahren hinter dem grünen Morgan von Stephan und Karin. So hatten wir uns Norwegen nicht vorgestellt, einfach traumhaft. Am Spätnachmittag kommen wir bei Britt, einer langjährigen guten Freundin von Stephan und Karin, im Hemsedal an. Wir werden herzlich begrüßt, die Autos bewundert und eingeladen zu einem Willkommen-Bier. Britt besitzt hier viele Hütten, die sie vermietet. Die Hauptsaison ist hier Weihnachten und Ostern zum Skifahren und Snowboarden. Wir bekommen jeder einer Hütte. Sie sind sehr komfortabel ausgestattet. Es gibt in den Hütten zwei oder drei kleine Schlafzimmer, ein geräumiges Wohnzimmer mit Essecke, ein Badezimmer und eine Küche mit allem was das Herz begehrt. Im Wohnraum gibt es einen großen offenen Kamin und in der ganzen Hütte Fußbodenheizung. Zu jeder Hütte gehört eine große Terrasse, von der wir hier in ca. 750 m Höhe einen traumhaften Blick ins Tal haben. Hier in der Hütte haben wir den Elchbraten zubereitet und mit den Pfifferlingen und Semmelknödeln genos-



sen. Wir lassen es uns richtig gut gehen. Da das Wetter noch immer - manchmal können wir es nicht glauben - mitspielt, sitzen wir auf der Terrasse und lassen die Seele baumeln und die Ruhe



auf uns wirken. Hier kann man es aushalten, allerdings sollte man dann die Scheckkarte oder eine andere Kreditkarte dabei haben, denn die Preise für Lebensmittel sind sehr gewöhnungsbedürftig. Es ist alles unheimlich teuer! Aber: noch haben wir Wein und Bier. In dieser Hütte sind wir







am Ziel unserer Reise angekommen und wir wissen es zu schätzen und zu genießen. Unsere Moggis erholen sich von einer langen Fahrt und wir vom Alltagsstress, den man hier sehr schnell vergisst. Auch haben wir eine Bergwanderung gemacht — von ca. 750 m auf ca. 900 m — und waren von dem Blau des Himmels und den Farben der Bäume einfach fasziniert. Es ist



einfach traumhaft schön. Am letzten Abend wurden wir von Britt zum Essen eingeladen. Es gab zur Begrüßung ein Glas Weißwein und dann Rentierbraten mit Beilagen und als Krönung Multebeercreme und Kaffee. Dazu einen trockenen Rotwein. Hier sei angemerkt: Um Wein zu kaufen, muss Britt ca. 70 km fahren, da es Wein und Spirituosen nur im Weinmonopol zu kaufen gibt. Und es ist wahnsinnig teuer! Multebeeren findet man nur im Hochgebirge im Norden von Norwegen und Finnland. Die von uns verspeisten hatte Britt selbst gesucht und gepflückt. Danke, es war köstlich! Dies war ein schöner Abschluss einer Reise die am 30.08.2002 wieder Richtung Heimat angetreten wurde. Wir wären gerne noch länger geblieben, aber der Urlaub näherte sich dem Ende und die Arbeit rief. Somit starteten wir am

30.08.2002- nachdem wieder alles verstaut war- früh morgens um 5.30 Richtung Göteborg. Wir genossen noch einmal eine traumhafte Landschaft auf dem Weg über Oslo, Svinesund bis nach Göteborg. Hier fuhren wir um 16.00 Uhr mit der normalen Fähre (Fahrzeit 3,5 Stunden) und einem denkbar ungünstigen Platz für unsere Autos (zwischen den LKW's unter freiem Himmel) 'gen Frederikshavn, wo unsere Autos ziemlich eingesalzen auf dem Campingplatz ankamen. Wir bezogen wieder eine Holzhütte, und die Moggis wurden erst einmal gründlich abgespritzt. Am nächsten Morgen gingen wir noch einkaufen, und kurz nachdem wir die Autos erreichten, erwischte uns ein Schauer mit sintflutartigem Regen. Wir hatten von der Fähre her noch das Dach aufgebaut, und somit haben wir auch dies überstanden. Jetzt fuhren wir - wieder bei trockenem Wetter-

die gleiche Strecke wie auf der Hintour zurück nach Süderlögum. Dort im Landhaus stellten wir die Autos in die reservierte Garage und bezogen die Appartements. Anschließend ließen wir uns von den Smagas mit Speis und Trank verwöhnen und schlossen den Abend mit Gesprächen und viel Wehmut. Denn dies war der letzte gemeinsame Abend. Nach einem guten Frühstück traten wir die Heimreise an. Stephan und Karin über Land und über die Autobahn bis nach Herrenberg und wir über Land und mit den Fähren Glückstadt-Wischhafen und Dedesdorf-Kleinensiel nach Grafschaft. Es waren für Stephan und Karin insgesamt ca. 3700 Kilometer und für uns ca. 2.600 Kilometer. Es war ein traumhafter Urlaub und wir sagen: Danke Stephan und Karin!

Text und Fotos:  
Wolfgang und Karin  
Voges aus Grafschaft

## Eine schöne Rittergeschichte

Es war einmal ein sehr netter, junger und gutaussehender Mann, der sich eine ebenso nette und gutaussehende junge Maid zur Frau nahm – das ist allerdings bereits 39 Jahre her. Er hatte all die Jahre gar ritterlich für sein Weib und seinen Sohn gesorgt.

Vor wenigen Jahren sollte vieles anders werden! Er hatte sich endlich seinen Jugendwunsch erfüllt und bestellte sich kein Pferd sondern einen Morgan +8 und zwar nicht wie viele in grüner Farbe sondern in dunkelblau! Damit fuhren er und sein angetrautes Weib in mancherlei

Winkel von Deutschland und beide lernten, die Welt mit ganz anderen Augen zu sehen. Dank des MCD lernten beide viele Gleichgesinnte kennen und es war eine Freude, mit mehreren Moggies durch die schöne Landschaft zu reisen. Am 14. September 2002 war es dann wie-

der einmal soweit. Er hatte wieder Morgan-Fans um sich versammelt. Um 10:00 Uhr morgens trafen sich bei Betty und Norbert Gaußelmann in Nottuln die Besatzungen Blanche und Niels Hoffmann, Christina und Jens Tilsen und natürlich der Initiator mit seiner Frau.

Wir fuhren nach Bad Bentheim und mussten um 13:30 Uhr zu den Ritterspielen antreten – so war es vorgesehen.

Zuerst wurden wir alle in das allgemeine Protokoll eingewiesen – wer weiß schon, wie man sich als angehende Ritter oder angehende Freiin zu benehmen hat!

Dann wurde die erste Disziplin – das Kanonenkugelwerfen – absolviert. Wir mussten alle sehr aufpassen, dass wir nicht von umherschwirrenden Irrläufern verletzt wurden. Kaufleuten unter den Kandidaten wurde diese Strapaze grundsätzlich erlassen – es kam auch vor, dass Männer von maulenden Weibsbildern ebenfalls verschont wurden. Wir haben diese erste Hürde natürlich mit großer Bravour gemeistert.

Nun kam die nächste – das Turnierreiten – eine wirklich schwierige Disziplin! Alle wurden auf das richtige Besteigen des Pferdes hingewiesen – nämlich von der linken Seite! Als der Turnierleiter befahl,

den Schwanz des Tieres anzuheben, kam ein lautstarker Protest unserer reiterfahrenden Betty, die deutlich machte, dass dies der Schweif und nicht der Schwanz sei und dass man doch pfleglich darauf zu achten habe, die Steigbügel beim Besteigen zu benutzen. Der Turnierleiter (ein sogenannter Schwarzer Ritter) war beeindruckt ob solcherlei Spezialwissen und Betty wurde nur leicht abgestraft für ihre unaufgeforderten Zwischenrufe. Da wir alle nur recht unerfahrenen Turnierreiter waren und wahrscheinlich auch nicht Pferd und Lanze gemeinsam hätten bedienen können, wurde das Pferd mit bis zu drei Reitern bestückt. Das arme Pferd konnte es auch nur deshalb aushalten, weil es aus Holz geschnitzt war und wir mit unseren Füßen das Tragen erheblich erleichtern halfen. Das Wiehern des Pferdes und das nervöse Hufescharren kündigte den Beginn dieser Herausforderung an. Mit vollem Galopp ging es auf das bereitgestellte Hindernis zu,

das es mit der Lanze zu treffen galt. Danach eine gekonnte Wende ohne zu stürzen oder die Lanze zu verlieren und abermals ward das Hindernis malträtiert. Am Startpunkt und Ziel wieder angelangt, waren viele von uns froh, eine derart schwierige Prüfung gemeistert zu haben.

Bei der dritten Disziplin – einer gefahrenvollen Walderkundung – wurden von uns Kandidaten Trittsicherheit, Orientierungsvermögen, Ausdauer aber auch eine von Zeit zu Zeit auftretende Geschwätzigkeit überprüft. Die eigenen verbalen Begleitungen dieser Exkursion sollten uns bei der mündlichen Ritterprüfung am Abend noch so manche Nuss zu knacken geben oder den einen oder anderen in Erstaunen versetzen. Anschließend ward den erschöpften Teilnehmern eine kleine Verschnaufpause gegönnt, bei der wir uns laben konnten. Die dann folgende vierte Disziplin – ein Schneebretttreten mit fünf Personen auf

einem Brett – verlangte noch einmal alle Geschicklichkeit und Koordinationsstärke der Teilnehmer. Hervorzuheben bleibt, dass gerade das weibliche Geschlecht sich im Kommandogebenen außerordentlich gut präsentierte – was ja auch keinen Betrachter richtig wunderte. Füße wurden keine gebrochen, manchmal kam es zu leichten Irritationen, wenn nicht gemerkt wurde, dass ein Turnierbegleiter seinen Fuß noch hinten auf dem Brett stehen hatte.

Nach dererlei körperlichen Anstrengungen wurden alle Turnierteilnehmer mit Hilfe von Planwagen (natürlich mit Getränkevorräten versehen) wieder nach Bad Bentheim zurückgefahren. Wir haben die angebotenen Getränke schnell geleert, damit die armen Pferde nicht zu viel zu ziehen hatten.

In einem warmen Gasthaus, in dem alles für uns gedeckt und bereitstand, fand nun das ritterliche Spusien statt – und die noch ausstehenden münd-





## Eine schöne Rittergeschichte



lichen Prüfungen für solcherlei Kandidaten, deren Fähigkeiten bei den vorhergehenden Disziplinen zu wünschen übrig ließen. Ein besonders vorlautes und herrisches Weib musste zur eigenen Erkenntnis an den Pranger (mit Wasser und Brot). Sie wurde dann mit einer Ritterballade und einem

Kuss gerettet. Nach allen überstandenen Prüfungen wurden wir vollzählig zu Freifrauen und Rittern geschlagen – und natürlich auch Ilona und Joachim Tirlir, die an diesem Tag ihren 39. Hochzeitstag mit uns zu feiern gedachten. Die Freude über eine derartige Belohnung riß die Teilnehmer fast von den



Sitzen, und wir tanzten und schwofen noch bis in den frühen Morgen. Nach dem Frühstück erkundeten wir in einer kleinen Runde holländisches Nachbarterrain und fuhren dann – natürlich aufgesessen auf unseren Moggies – zu unserer Burg in Bad Bentheim, um uns dort als frischgebackene Freifrauen und Ritter

unser Erbe anzusehen – schade dass wir es dort lassen mussten.

Ein ritterlicher Dank an Jochen

Euer Jens Tilsen

Text: Jens Tilsen  
Fotos: Joachim Tirlir

## Ein neues Auto....auf die alten Tage

Am 21. Mai kam die Info per E-Mail aus Malvern – Sondermodell LeMans62. Reaktion, sieht gut aus, mal was Anderes, sollte man das haben? Ich hatte keine schlaflose Nacht, bin aber wach geworden und wie ein Blitz hatte es eingeschlagen, muß ich haben. Es stand außer Frage, ein 4er ist der Authentischste, rechtsgeleitet muß er sein und direkt aus dem Heimatland muß er kommen. Am nächsten Morgen Bestellung an Melvyn Rutter, 3 Stunden später die Nachricht – ALLE verkauft. Nach dem Motto „Wer weiß, für was es gut ist“ hatte ich mich

mit der Nachricht abgefunden. Drei Tage später – “You can have Number 75, is that OK with you?” Ganz klar war das OK für mich, aber dann ging's los mit den Gewissensbissen – Muß das sein? Ein Haufen Geld! Du hast ein gutes Auto. Wann kommt das Ding? Jede Menge an Gedanken gehen durch den Kopf, aber dann kommt die Überzeugung – die Entscheidung ist richtig! Der Vertrag kam, ungewöhnlich für deutsche Verhältnisse, die Anzahlung überwiesen, harren wir der Dinge die da kommen. Das Auto braucht ein „Wunschkennzeichen“,

was lasse ich mir einfachen, was ist frei? Die örtliche Zulassungsstelle bietet die Möglichkeit per Internet zu reservieren, nichts passt, aber dann entdeckte ich OF – NR 750, das wär's doch, oder? Gleich reservieren, geht aber nur für 10 Tage. Die freundliche Dame vom Amt macht eine Ausnahme und reserviert bis 30. September. Die Zeit vergeht, laut Info von der Factory ist Baubeginn für Nr. 75 der 12. August, Gerüchte über Gerüchte, alle 80 Autos gebaut, keiner wird ausgeliefert, es gibt keine Hard-Tops. Dann gibt's Hard-Tops, 6 Stück pro

Woche, Mann das dauert! Zwischenzeitlich Ende September, mein Wunschkennzeichen geht flöten. Wieder zum Amt, eine andere (wieder freundliche Dame) stellt fest, das Kennzeichen ist gar nicht reserviert, aber immer noch frei. Erlösung, Sie reserviert bis Ende Dezember. Wie läuft das eigentlich mit der Zulassung? Laut Aussage vom TÜV, kann ein schon in der EG zugelassenes Fahrzeug unter Vorlage der „Übereinstimmungserklärung der Europäischen Gemeinschaft“ ohne Abnahme in Deutschland zugelassen werden. Also engl. Zulassung, kein

**[ 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: axel.goergens@dkv.de



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

**DOPPELROHR-AUSPUFFANLAGE  
MIT FÄCHERKRÜMMER  
IN EDELSTAHL V2A POLIERT  
„DUMPFER SOUND“**

**3-WEGE-KATALYSATOR  
IN SERIENERPROBTER  
AUSFÜHRUNG IN EDELSTAHL**  
zum nachträglichen Einbau in alle Morgan+8 Modelle, Vergaser und Einspritzer.  
Ab Baujahr 1969-1989

**HOCHLEISTUNGS-BREMSANLAGE  
AUS PORSCHE-TEILEN FÜR +8  
MIT TÜV-GUTACHTEN**

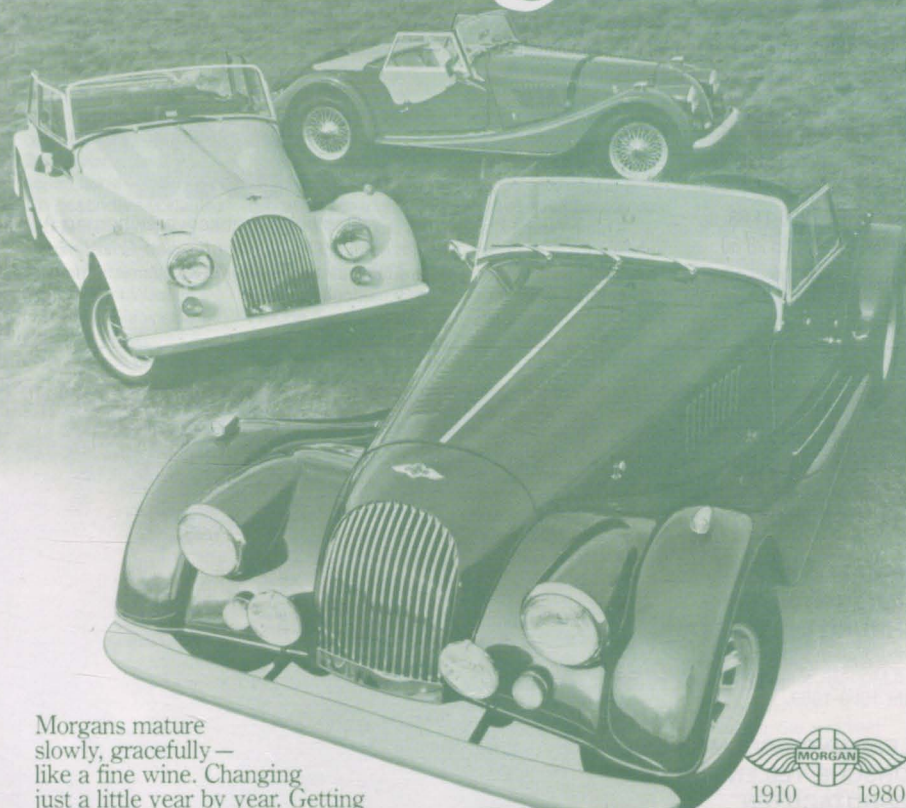
**RENNKATS ZUM NACHTRÄGLICHEN  
EINBAU FÜR MORGAN+8 BIS 4,6 LITER.  
100 ZELLER MONOLITEN  
AUS EDELSTAHL**  
Leistungssteigerung gegenüber dem Serienkat

**HEIKAT**  
HEINZ KANDZIORA

ENTWICKLUNG • VERTRIEB • EINBAU • ERSATZTEILE • GARANTIELEISTUNG  
87700 Memmingen • Lindauer Str. 15 • Tel.: 08331-89022 • Fax: 08331-926295  
Wir liefern aus einer Hand: Zubehör für Morgan von A, wie Auspuff bis Z, wie Zeituhr (mit Einbau). Rufen Sie an.



# A Winning Team



Morgans mature slowly, gracefully – like a fine wine. Changing just a little year by year. Getting better gradually, without destroying any of the magic that makes this car something that people are proud to put their names to.

PLUS 8: The Flagship.  
4/4: The fun car.  
4/4 4 SEATER: The rare open 4 seater.



## Morgan

SPORTS CAR ENTHUSIASTS FOR SEVENTY YEARS.

Morgan Motor Company Limited, Pickersleigh Road, Malvern Link, Worcs. WR14 2LL. Telephone: 068 45 3104

Order your Morgan now from: **BARNET:** John Britten. **BEDFORD:** Allan White. **BRISTOL:** John Dangerfield. **EASTBOURNE:** Robin Kay. **EXETER:** Phoenix Motors. **HALESOWEN:** Mike Duncan. **LANCHESTER:** I & J MacDonald. **LEIGH-ON-SEA:** Cliffsea Car Sales. **LONDON:** F.H. Douglas. **LONDON:** Morris Stapleton. **MALVERN:** Malvern Sports Car Co. **MANCHESTER:** Sports Motors. **OTLEY:** Otley & Ilkley Motors. **READING:** Mike Spence. **SALISBURY:** Buriel Services. **SOUTHPORT:** Lites Motors. **TAPLOW:** Station Garage.



Problem aber engl. Versicherung nur für Inhaber eines engl. Führerscheins. Also Zulassung in England, aber Kurzzeitkennzeichen wegen des Versicherungsschutzes für die Überführung. Es kommt besser, die freundliche Dame wälzt die Bestimmungen und stellt fest, mit der „Über-einstimmungs...“ und der Deckungskarte machen wir die Zulassung, und Sie können mit dem deutschen Kennzeichen nach England fahren. Eine tolle Lösung, Dank (ausnahmsweise) an Brüssel.  
10. Oktober die erlösende Nachricht, Du kannst kommen. Wie zu erwar-

ten, an „meinem Termin“ kein Billigflug, aber fast das Doppelte spielt jetzt auch keine Rolle mehr. Ich zähle die Stunden. Melvyn füttert mich mit Fotos, auf dem Trailer von Malvern, die Spritzdecke in Arbeit, Montage der „Extras“ etc. Der Kerl macht mich so richtig heiß. In 12 Stunden hole ich ihn vom Flughafen ab und wir fahren nach Nürnberg, bin gespannt auf die Stories aus der Morgan-World.  
11. Oktober, der Flug hat Verspätung, macht nicht's, wir haben Zeit. Dann ist er da, auf nach Nürnberg. Bei einer Kaffeepause überreicht mir Melvyn die

Geburtsurkunde von Nummer 75, das wird ja immer spannender. Die Stories aus der Morgan-World würden einen weiteren Bericht füllen. Dann in Nürnberg der erste „Sixtytwo“ live und zwar von Keith Ahlers aus Jersey. Tolles Auto!  
14. Oktober, die Deckungskarte ist noch nicht da, Anruf bei der Versicherung, die ist aber in der Post! Kein Risiko, anderer Agent, Deckungskarte abends im Briefkasten.  
Am 15. Oktober zur Zulassungsstelle, Mann das dauert! Vor mir Einer mit Zulassung eines EG Imports, der macht schon eine Stunde rum. Ich bin immer noch guten

Mutes, weil ich all die Sachen habe, die bei ihm fehlen. Dann Aufruf der Nummer 341, wieder bei der freundlichen Dame. Ach Sie sind's, das wird dann heute aus der EG. Prost Mahlzeit, hoffentlich klapp't. Wir prüfen die Unterlagen und ich biete ihr an, ich komme am Nachmittag und hole alles ab. Sie ist erleichtert. Um 15 Uhr stehe ich wieder auf der Matte, alles fertig, Schilder gestempelt, Abmarsch. Morgen früh um 10:10 Uhr geht der Flieger. Fortsetzung folgt.

Peter Alt

Fortsetzung:  
Mittwoch, 16. Oktober 2002 – es ist soweit. Der Flieger hat Verspätung, wie könnte es anders sein. Ein kleines, gelbes Gerät „and it was a bumpy flight“, gerade richtig zur Einstimmung. Landung in Stanstead, jetzt noch 5 Meilen dann kann ich ihn anfassen. Das Hallentor geht auf, da steht er in seiner grünen Pracht, mit einem Schild in der Scheibe „Hi Dad“.  
Erste „Inspektion“, noch einige Änderungen wie weg mit dem 3. Bremslicht, Austausch von Rückfahrleuchte und Nebelschlussleuchte, anschließen der Positionslampen (sind werksseitig ohne Funktion, da als Standlich nicht mehr

zulässig, jedoch in Verbindung mit Standlicht im Scheinwerfer). Wann kommen endlich die Schilder dran? Dann Probefahrt, wie ein neues Auto!  
Der Rest des Tages vergeht mit rumschnüffeln in den „heiligen Hallen von Melvyn Rutter“ und der Besichtigung bei einem „Badgemaker“, der mittlerweile auch zum Rutter Imperium gehört. Das war hochinteressant, und ich habe jetzt Verständnis, warum die Dinger so wahnsinnig teuer sind. Unglaublich arbeitsintensiv und wirkliche Kunstwerke.  
Der Abend mit der Rutter Family bei einem Curry und ausgiebigem „Morgan-Talk“.

Hoffentlich geht die Nacht bald rum. Nach einem „Cooked English Breakfast“ und der Abschiedszeremonie geht's Richtung Dover. Diesmal kein Schiff, sondern ein Seacat-Katamaran, um Zeit zu sparen. Ein seltsames Gefährt, trotz ruhiger See habe ich das Frühstück beinahe den Fischen geopfert. Interessant die Ticketpreise – Einfach 149 Pfund, Tagesticket hin und zurück 59 Pfund, was erklärt mir das?  
Der Rest der Fahrt ohne Vorkommnisse, ist ja ein neues Auto. Bei 3000-3500 Umdrehungen macht der Focus Motor so 70-80 Meilen. Ich habe dann mal sicherheitsshalber die Betriebsanleitung gelesen, die Maschine dreht

bis 6500 Umdrehungen, ich bin gespannt was da noch kommt. Übrigens für mich eine Premiere, das erste Mal Morgan fahren mit Dach und Steckscheiben, und dann noch eine Wahnsinnsheizung. So richtig gemütlich, ich glaube ich schicke die Brookland Screens zurück (Späßchen gemacht).  
In jedem Fall war die Auslieferung bei Melvyn Rutter ein Erlebnis, das ich so schnell nicht vergessen werde. Wie sagt er so richtig – man muß nicht verrückt sein, um bei mir ein Auto zu kaufen, aber es hilft!

LeMans62 - Nr. 75  
Peter Alt



## Vorankündigungen

**HOTEL\*\*\*\*  
BERGHOF**  
LECH AM ARLBERG  
Familie Burger

**Morgan-Treffen  
in  
Lech am Arlberg**  
von 4. bis 7. September 2003  
im  
4-Sterne Hotel „Berghof“

Preis: 306,- EURO/ pro Person (für 3 Tage im großen DZ mit Balkon)  
273,- EURO/ pro Person (für 3 Tage im kleinen DZ ohne Balkon)

(incl. Frühstücksbuffet, 5-gängiges Abendmenü, Empfangscocktail, Sektempfang, Hüttenabend, Weinprobe, Jause, etc. ...)

Um das Treffen in einem persönlichen Rahmen zu gestalten ist die Teilnehmerzahl auf ca. 25 Moggis begrenzt!

INFO / ANMELDUNG: Volker Hellrich: ☎ - 07141 / 910-2259 od. 07141 / 87 08 87

## 5. Internationales

### Morgan-Treffen in Lech am Arlberg

von 4. bis 7. September 2003

im  
4-Sterne Hotel „Berghof“

Preis: 306,- EURO/ pro Person (für 3 Tage im großen DZ mit Balkon)  
273,- EURO/ pro Person (für 3 Tage im kleinen DZ ohne Balkon)

(incl. Frühstücksbuffet, 5-gängiges Abendmenü, Empfangscocktail, Sektempfang, Hüttenabend, Weinprobe, Jause, etc. ...)

Um das Treffen in einem persönlichen Rahmen zu gestalten ist die Teilnehmerzahl auf ca. 25 Moggis begrenzt!

INFO / ANMELDUNG: Volker Hellrich: ☎ - 07141 / 910-2259 od. 07141 / 87 08 87

**VELDENZ 2003**  
16. bis 18. Mai

**STADE 2003**  
26. bis 28. September

„Möchten Sie noch etwas Kaffee?“  
Der Tag beginnt, nur fünf Minuten spazieren Sie in die Altstadt. Ob Alter Haften, Elbe oder Ostblüte im Alten Land. Das Programm ist leppig und die Stimmung rund.

Frühstücksbuffet  
Mit dem Frühstück vom Schiffsbuffet bin ich richtig eingemordet schon bevor es losgeht.

Wir nennen Ihnen gerne weitere Ausflüge oder stellen Ihnen unsere Arrangements vor.

### Herzlich willkommen in Westfalen, im Maritim Hotel Schnitterhof

Erhholung pur — das bietet Euch das von uns ausgewählte Hotel inmitten des herrlich angelegten Kurparks von Bad Sassendorf. Genießt die behagliche Atmosphäre im historischen Schnitterhof und lasst Euch rundum verwöhnen. Der Schnitterhof, Teil eines 200 Jahre alten westfälischen Gutsbesitzes, wurde mit viel Liebe zum Detail wieder aufgebaut. Mit der Integration von drei weiteren Fachwerkhäusern, sowie einem architektonisch abgestimmten Neubau, entstand ein Hotel von individuellem Charakter. Bleiverglaste Sprossenfenster, gemütlich eingerichtete Zimmer in ländlich rustikalem Stil, genau der richtige Rahmen für ein stressfreies Pfingsttreffen. Wir freuen uns, Euch Pfingsten begrüßen zu dürfen.

Das Orgateam aus der Sektion „Mitte“

Klein  
Petner  
Am Feinsten

## Verschiedenes

### Morgan-Versicherung - Flottenvertrag mit der Zürich-Agrippina Versicherung

Zwischen dem MCD und der Zürich-Agrippina Versicherung besteht ein Flottenvertrag Vertrags-Nr. 9003-, der den Teilnehmern Prämienvorteile von 50% gewährleistet. Es gibt kein Mindestfahrzeugalter, bestehende Rabatte bei anderen Gesellschaften müssen nicht übertragen werden, sondern können anderweitig genutzt werden! Das Procedere ist einfach: Anruf in Düsseldorf bei Frau Voss, Durchwahl 0211

8983124, alles Weitere wird erklärt, die Deckungskarte kommt umgehend. Es empfiehlt sich nicht, einen Agenten der Zürich-Agrippina anzurufen, da diese in der Regel weder Kenntnis vom Flottenvertrag noch die Kompetenz haben, sofort eine Deckungskarte auszuhändigen. Weitere Informationen entnehmt bitte der beigefügten Info!

Axel Görgens

### Das Geheimnis, oder wie fülle ich einen Stammtisch?

Ich hab's ihm gleich gesagt, dem Iwan, sei vorsichtig mit einer Pauschaleinladung. Um's für unseren

Präsidenten nicht zu teuer werden zu lassen und um mich nicht der permanenten Bemerkung auszusetzen – „Dein neues Auto quietscht“, habe ich erwähnt alle Getränke, die nicht aus dem „Geription“ kommen, zu übernehmen. Schon im Vorfeld wurden die 20 reservierten Plätze auf 30 erhöht, mit dem Ergebnis, wir waren 38 beim Stammtisch am

17.11.2002. Die Rote Mühle war fast in unserer Hand und nach dem Motto „Wie trinke mer heut widder?“ „Umsonst“!!! war gute Stimmung im Saal. Ich unterstelle meinen Sektionsmitgliedern nicht, dass sie sich nur deshalb auf den Weg gemacht haben, sie wären sowieso gekommen. Allen Freunden der Sektion Rhein/Main geruhsame Feiertage und ein gesundes 2003.

Happy Morganing Peter



Oldtimerversicherung

Besonderer Tarif für den Morgan Club, gültig ab 01.01.2002  
Der Tarif gilt für alle Morgan-Fahrzeuge der Clubmitglieder

Beiträge <sup>1</sup> Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, unbegrenzte Deckung		
	bis Baujahr 1957	ab Baujahr 1957
	63,5 EUR	68,6 EUR

Beiträge Kaskoversicherung in % vom Marktwert		
Fahrzeugsart	bis Baujahr 1957	ab Baujahr 1957
Fahrzeugsart		
ein-schließl. Fahrzeu-teilversicherung mit 150 EUR Selbstbeteiligung (SB)		
mit 150 EUR SB	1,39	1,66
mit 300 EUR SB	1,15	1,50
mit 500 EUR SB	0,98	1,18
mit 1.000 EUR SB	0,64	0,94
mit 500 EUR SB einsch. Fahrzeu-teil mit 500 EUR SB	0,56	0,67
mit 1.000 EUR SB einsch. Fahrzeu-teil mit 1.000 EUR SB	0,45	0,59
mit 2.500 EUR SB einsch. Fahrzeu-teil mit 2.500 EUR SB	0,33	0,47
mit 5.000 EUR SB einsch. Fahrzeu-teil mit 5.000 EUR SB	0,23	0,35
Fahrzeu-teilversicherung mit Selbstbeteiligung		
mit 150 EUR SB	0,25	0,29
mit 300 EUR SB	0,22	0,25
mit 500 EUR SB	0,18	0,22

Transport- und Vandalismusschäden sind zuschlagsfrei mitversichert.

<sup>1</sup> Jahresbeiträge in EUR einsch. gesetzlicher Versicherungsteuer

Es gelten folgende Voraussetzungen:

- Mitgliedschaft im Morgan-Club
- Der Morgan wird nicht als Alltagsfahrzeug genutzt
- Die jährliche Fahrleistung sollte 7.000 km nicht überschreiten
- Das Fahrzeug wird nur privat genutzt\*
- Erstellung einer Marktbewertung von den Generalimporteuren „Flaving“ oder „Merz und Pabst“, bei Fahrzeugen, die 30 Jahre und älter sind, empfehlen wir die Erstellung eines Classic Data-Gutachtens.

\* Ausnahme Vorführfahrzeuge der Firmen „Flaving“ und „Merz und Pabst“.

# Kaufe Kamera komme sofort • zahle BAR alte hochwertige Kameras von

Leica  
Voigtländer  
Zeiss Ikon  
...und andere



Michael Keller  
Tel. 0212/3838132

## Pfingsten 6.-9. Juni 2003 BAD SASSENDORF





## Neue Mitglieder 01.07.02-01.11.02

Name	Vorname	Ort	Sektion	Modell	Jahr
Lüttge	Hans-Jürgen	Berlin	Berlin	+8	2001
Graf	Jürgen	Berlin	Berlin	+8	1988
Schlömer	Hans-Tebbe	Papenburg	Mitte-Nord	+8	1999
De Gruisbourne	Friehelm	Werne	Mitte	4/4-4	1977
Rixen	Renate	Solingen	Mitte		
Rixen	Wolfgang	Solingen	Mitte	+8	2001
Friese	Andreas	Dortmund	Mitte	+8	1975
Heinen	Dirk	Rheinbach	UnMOGlich	+8	1981
Kaiser	Kurt	Grevenbroich	UnMOGlich	+8	2001
Kaspari	Rikki	Köln	UnMOGlich		
Kaspari	Lutz	Köln	UnMOGlich	4/4	2002
Löhr	Axel	Nettersheim	UnMOGlich	+8	2001
Stumm	Wolfgang	Bonn	UnMOGlich	+4	1991
Ten Eicken	Klaus	Köln	UnMOGlich	+8	1982
Lenhart	Helga	Frankenthal	Rhein/Main	4/4-4	1974
Lenhart	Klaus	Frankenthal	Rhein/Main		
Reibstein	Günter	Bad Vilbel	Rhein/Main	4/4-4	1972
Friedrich	Helmuth	Wingen (F)	Ländle	+8	1991
Fritz	Ulrich	Lörrach	Ländle	+8	1984
Rapp	Gerhard	Maulbronn	Ländle	+4-4	1996
Seeger	Werner	Bad Dürkheim	Ländle	+8	
Catton	Axel	München	Bayern	+8	1993
Heigermoser	Werner	Altenmarkt	Bayern	+8	1974
Meyscheider	Wolfgang	Traunwalchen	Bayern	+8	1990
Meyscheider	Sigrid	Traunwalchen	Bayern		

## 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/Produktion:**  
Volker Grün

### Litho:

solith reproduktionen GmbH  
Herzogstraße 95  
42699 Solingen  
Tel.: 02 12/23214-0  
Fax: 02 12/23214-20  
ISDN: 0212/2330120  
e-mail: u.hoehme@solith.de  
Internet: www.solith.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 übernimmt das Redaktionsteam keine Haftung.

Die veröffentlichten Artikel und Berichte geben nicht unbedingt die Meinung des Redaktionsteam wieder.

**Titelfoto:** Rupi Wagner

## Wer macht was im Morgan-Club

### Präsident

**Iwan W. Weese**  
P.O. Box 180473  
60085 Frankfurt/Main Germany  
Tel. 069/91700560  
Fax. 069/91700555  
Mobil: 0172/6751999  
e-mail: iw-cpp@t-online.de

### Vizepräsident Sloggi Scheffek

Carl von Noorden Platz 8  
60596 Frankfurt  
Tel.: 0697683584  
Tel.Büro: 06221/782636  
Fax: 06221/780110

### Sekretär Peter Alt

Selingenstädter Str. 25  
63179 Obertshausen  
Tel.: 06104/799450  
Fax: 06104/799451

### Schatzmeister Horst Bosinius

Fritz-Reuter-Str. 29  
42657 Solingen  
Tel.: 0212/812893  
Büro Tel.: 0212/2481411  
Fax: 0212/2481425

### Sportleiter Matthias Rühllein

Dorfstr. 15  
85452 Moosinning  
Tel.: 08123/8649  
Büro: 08123/990276  
Fax: 08123/990576

Sektion 1  
BERLIN  
Jürgen Graf  
Bernadotte Str.74  
14195 Berlin  
Tel.: 030/8312879  
Fax: 030/83229364

Sektion 2  
NORD  
Gerda Lübbe  
Woldsenweg 11  
20249 Hamburg  
Tel.: 040/484562

Sektion 3  
MITTE NORD  
Andre Koopmann  
Barrier Kirchweg 63  
27232 Sulingen  
Tel.: 04271/3667

Sektion 4  
MITTE  
Jürgen Bell  
Dorstener Str. 100  
44809 Bochum  
Tel.: 0234/513252

Sektion 5  
unMOGlich  
Michael Rost  
Hauptstr. 38  
54311 Sirzenich  
Tel.: 0651/87230

Sektion 6  
RHEIN-MAIN  
Peter Alt  
Seligenstädter Str. 25  
63179 Obertshausen  
Tel.: 06104/799450  
Fax: 06104/799451

Sektion 7  
LÄNDLE  
Rolf Karl  
Karlsplatz 3  
78166 Donaueschingen  
Tel.: 0771/7101

Sektion 8  
BAYERN  
Hermann Redl  
J.-von Liebig-Str.17  
86899 Landsberg  
Büro Tel.: 08191/46041

Sektion 9  
FRANKEN  
Maximilian Erlenbach  
Königsstr. 12  
90402 Nürnberg  
Tel.: 0911/203016  
Fax. 0911/203016

**Regalia Officer:** Peter Alt • Seligenstädter Str. 25 • 63179 Obertshausen  
Tel.: 06104/799450 • Fax: 06104/799451

**Redaktionsteam Morgan Post & newsletter:** Heinz Dieter Kaiser • Akazienstr. 140 • 44143 Dortmund  
Tel.: 0212/512714 • Fax. 0231/1890858  
Horst Bosinius • Fritz-Reuter-Str. 29 • 42657 Solingen  
Tel.: 0212/812893 • Büro Tel.: 0212/2481411 • Fax: 0212/2481425  
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.: 05137/79462 • Büro 0511/7014240 • Fax: 0511/7014230

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



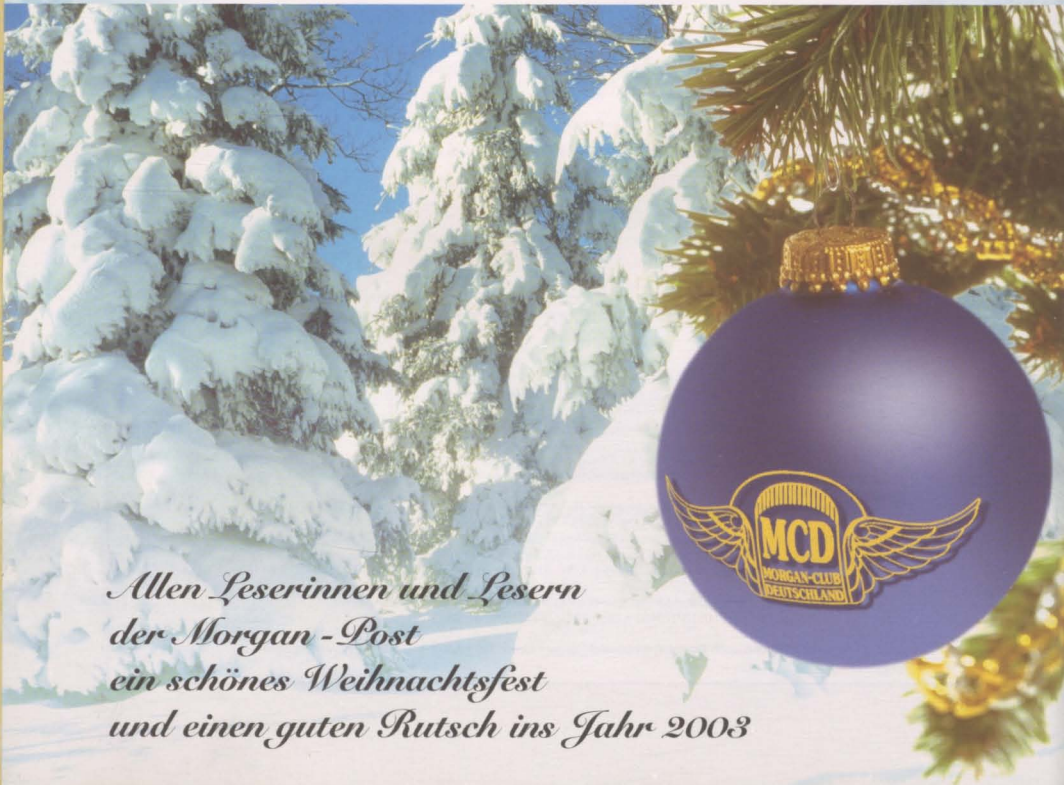


## Befragungsaktion der MCD-Mitglieder zu motorsportlichen Aktivitäten des Clubs.

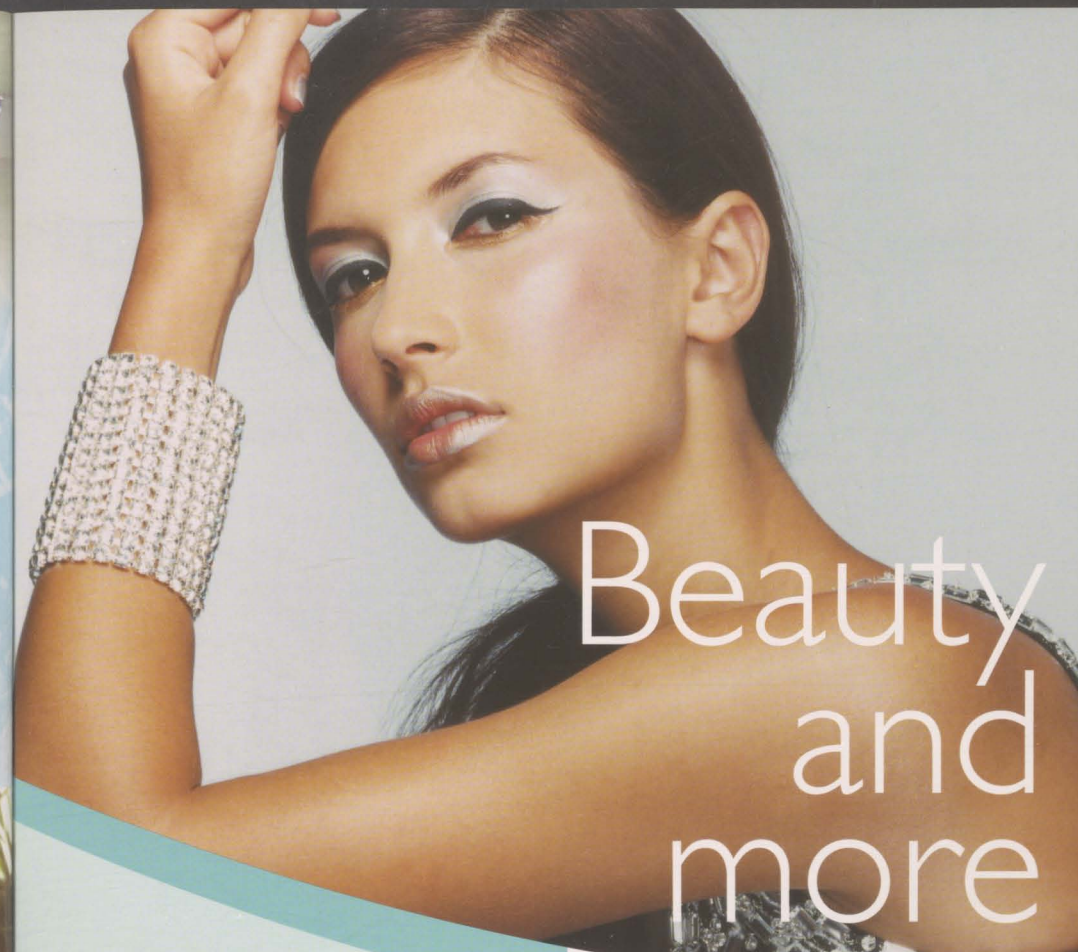
In der Morgan Post Nr. 67, Ausgabe 1/2001, wurde ein Stimmungsbild der Morgan-Gemeinde initiiert:

Was halten die Clubmitglieder von motorsportlichen Betätigungen mit ihren Moggies. Besteht Interesse, sich aktiv zu beteiligen, gibt es eine „schweigende Mehrheit“ die vielleicht aus ihrer Lethargie geweckt werden kann oder haben die Morganisten mit Sport nichts (mehr) am Hut?

Die ausführliche Auswertung dieser Umfrage, sowie Informationen über Sportveranstaltungen und Events, erscheinen in den „News-Letter-Sport“.



*Allen Leserinnen und Lesern  
der Morgan - Post  
ein schönes Weihnachtsfest  
und einen guten Rutsch ins Jahr 2003*



# Beauty and more

Die führende  
Parfümerie  
in Europa



Entdecken Sie wundervolle Farben, innovative Pflegeprodukte und unwiderstehliche Düfte für Sie und Ihn in unvergleichlicher Atmosphäre. Welcome to the world of Douglas.



Einfach schöner einkaufen – mit Ihrer persönlichen DouglasCard. Auch im Internet unter:

[www.douglas.de](http://www.douglas.de)

# Douglas

come in and find out





# SO SCHARF, DASS ER HINTER GITTER MUSS

Der neue Protector 3D Diamond mit Alpha Diamond beschichteten Schneiden ist fast so hart wie ein Diamant. Die schärfsten Klingen von Wilkinson ermöglichen die gründlichste Protector-Rasur, die es je gab. Mikrofeine Schutzbügel machen ihn absolut sicher. Dreidimensionale Beweglichkeit sorgt für optimalen Hautkontakt. Probieren Sie die beste Nassrasur von Wilkinson.



## Protector **3D** DIAMOND



The feel of SmartDesign™