

Morgan -Post



Clubmagazin des Morgan Club Deutschland e.V., Nr. 84, Ausgabe 2-2009



- ▶ Seite 6. Aero Super Sports ▶ Seite 18. Techno Classica 2009 ▶ Seite 28. Damals war's...
▶ Seite 52. Zum 12+1 mal Jungholz ▶ Seite 72. Liebeserklärung ▶ Seite 80. Classic Days
▶ Seite 86. Das Jahrhundertereignis ▶ Seite 102. Interview mit Matthew Parkin

Morgan, das ist Leidenschaft, Faszination und Freundschaft - meistens ein Leben lang.



Hier ist die Freundschaft zu Hause!



Liebe Morganfamilie,

das Jubiläum der Morgan Motor Company liegt bereits hinter uns. Wer an den Centenary Feierlichkeiten teilgenommen hat, besonders an der Abschlussfeier in Cheltenham, erlebte bewegende Momente in der internationalen Morganfamilie. Das war Spirit of Morgan.

Auch Schloss Dyck war in diesem Jahr ein besonderes Erlebnis. Schloss Dyck wird zum 40. Jubiläum des MCD im Jahr 2011 sicherlich ein großes Event werden.

Das Herbsttreffen in Berchtesgaden, welches schon lange ausgebucht ist, liegt vor uns. Ich weiß, dass die Organisatoren sich viel Mühe geben, um uns ein tolles Herbsttreffen zu bieten. Bleibt nur zu hoffen, dass uns der Wettergott wohlgesonnen ist.

Nach dem Herbsttreffen haben wir noch unsere Mitgliederversammlung im neuen Meilenwerk in Böblingen. Alle, die dabei sind, haben nach der Mitgliederversammlung die Möglichkeit, das neue Meilenwerk zu besichtigen. Wer möchte kann am Sonntag das Porsche Museum oder das Daimler Benz Museum besuchen.

Dank an Helmut Röttgen und Peter Beckert, die für uns die Organisation der Mitgliederversammlung übernommen haben.

Mein Dank gilt den Vorstandskollegen für die vertrauensvolle Zusammenarbeit. Ebenfalls danke ich Kerstin und allen Sektionsleitern für ihre freiwillige Arbeit für unsere gemeinsame Sache „MCD“.

Besonderer Dank gilt auch unserem Redakteur Edi Stampfel. Wenn Ihr diese Ausgabe der Morgan-Post in den Händen haltet, wisst Ihr warum.

Ich freue mich über die aktiven Clubmitglieder. Ohne Euch wäre das Clubleben nicht möglich. Ihr tragt dazu bei, dass es bunt und abwechslungsreich ist.

Weihnachten und der Jahreswechsel sind nicht mehr weit. Ich wünsche Euch ein gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins Neue Jahr 2010.

Verbunden mit den besten Wünschen für Euch und Euren Familien verbleibe ich herzlichst mit morganlichen Grüßen Euer

Klaus



Morgan aus aller Welt, hier Chris Towner aus Massachusetts, sah man beim Jahrhundertereignis - 100 Jahre Morgan-Party auf dem Cheltenham Race Course. Reisebericht ab Seite 86

www.morgan-club.de



Klaus Weiss
Präsident



Wolfgang Meyscheider
Sekretariat und
Geschäftsführung



Ralf Boß
Finanzen und
Organisation



Matthias Kreyes
Sport und Technik



Edi Stampfel
Publikation und
Öffentlichkeitsarbeit

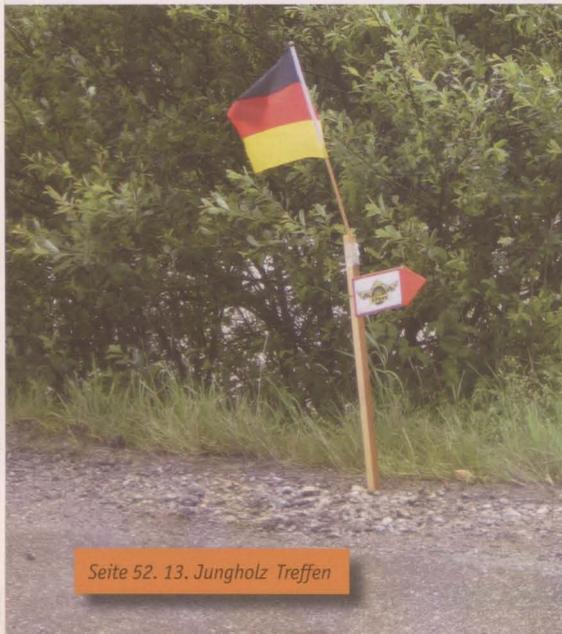


Seite 6. neuer Aero Super Sports

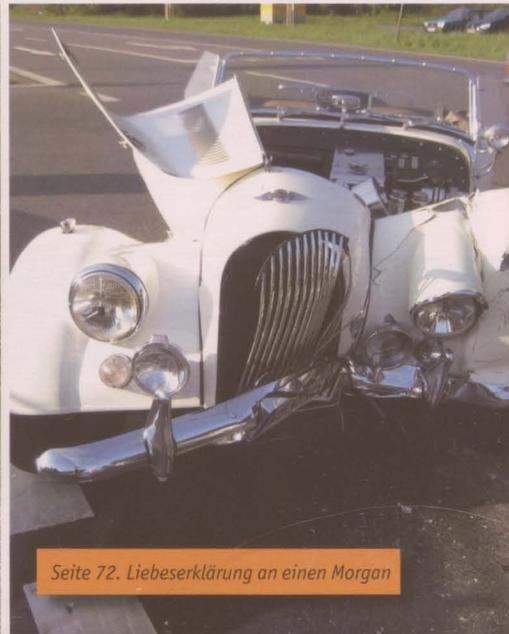


Seite 34. Morgan-Modelle

THEMEN DER MORGAN-POST NR. 84



Seite 52. 13. Jungholz Treffen



Seite 72. Liebeserklärung an einen Morgan



TECHNIK

- 16 **Lenkstockhebel**
Marktübersicht Teil 2
Edi Stampfel
- 27 **Experten-Tipp**
Abdichtung Blinkleuchten
André Koopmann
- 61 **Renaissance des Stromknochens**
Achim Niemeyer
- 63 **Experten-Tipp**
Kontaktkorrosion
André Koopmann
- 72 **Liebeserklärung an einen Morgan**
Ein halbertechnischer Bericht
Dieter Riedel
- 105 **Die Vorderachskonstruktion**
Dieter Riedel
- 18 **Techno Classica**
Edi Stampfel
- 28 **Damals war's...**
Bad Gandersheim 1979
Jürgen Thiede
- 34 **Morgan-Modelle, Part 3**
Detlef Rosenkranz
- 52 **Zum 12+1 mal...**
Int. Morgan-Treffen im Allgäu
Volker Althoff, Harald Wolff
- 60 **Reisetipp Cotswolds**
Achim Niemeyer
- 64 **Meilenwerk Böblingen**
- 80 **Klasse(n)treffen aller Klassen**
Classic Days 2009
Volker Althoff, Manfred Portzig
- 86 **Das Jahrhundertereignis**
100 Jahre Morgan
Elke und Edi Stampfel

MOGSPORT

- 40 **100 Jahre Morgan**
Hockenheimring
Ulrich Börst
- 46 **Babyblau und schnell.**
Die dritte Saison
Elke Weiss
- 51 **Festival of Speed**
Roderich Schwarz
- 68 **Goodwood-Revival**
Achim Niemeyer /
Roderich Schwarz
- 134 **Der Köder oder...**
Fahrsicherheitstraining
Herfried Prohl
- 102 **Interview: Matthew Parkin**
Achim Niemeyer
- 118 **Morgan Treffen Tirol**
Dieter Hindrichs
- 123 **Elbétour in Mitte-Nord**
Herfried Pohl/Kajo Kagel
- 125 **14. Olmog**
Silvie u. Jimmy Lennox,
Manfred Portzig
- 130 **Auf den Spuren der Ennstal-Classica**
Ernst Schrepf
- 138 **Maiausfahrt Samnaun**
Karl-Heinz Schlüter

MAGAZIN

- 6 **Aero Super Sports und FIA GT3 Championship**
Manfred Wegst, Edi Stampfel
- 15 **25th Highland Games**
Manfred Portzig
- 132 **Nachruf Klaus Spangenberg**
- 141 **25th Highland Games**
Manfred Portzig
- 144 **April-Treffen in Mitte-Nord**
Jörg Schubarth-Engelschall/
Kajo Kagel

- 146 **Stammtisch-Treffen Süd**
Sektion Ländle
Wolfgang Däschle

RUBRIKEN

- 56 **Impressum**
- 66 **MOG-Allerlei**
- 113 **Momentaufnahmen**
- 116 **Morgan Poster**
- 137 **MCD-Regalia**
- 147 **Wer macht was im Club?**

Seite 40. Hockenheimring



Seite 80. Classic Days Schloss Dyck



Seite 118. Morgan-Treffen Tirol





Aero SuperSports

Limited Edition

The new Morgan

Morgan Targa - ab 2010 zu haben.



In der letzten Morgan-Post hatten wir von den „Umsteigern“ berichtet. Die Rede war von Morganfahrern, die über den traditionellen Morgan zum Aero 8 gekommen sind. Das ist inzwischen alles überholt. Zumindest für die Zukunft, denn der Aero 8 wird ab Oktober 2009 nicht mehr gebaut und sein Nachfolger soll ca. 50% mehr kosten.

Das immer wieder dementierte aber im Jubiläumsjahr fest vermutete neue Morgan-Modell wurde den Händlern am 16. April in Malvern präsentiert. Einen Tag später hatte Prinzessin Anne und ihr Gefolge das Vergnügen bei einer Werksbesichtigung anlässlich des Jubiläums. Der breiten Öffentlichkeit und der Presse wurde das neue Modell dann schließlich am 24. April in Italien am Comer See anläss-



lich des Concorso d'Eleganza Villa d'Este vorgestellt.

Von dem schnellen Verkaufserfolg der 100 AeroMax Coupés selbst etwas überrascht, entschied Morgan wieder ein limitiertes Modell auf der Basis des Aero 8 GT3, der in diesem Jahr er-

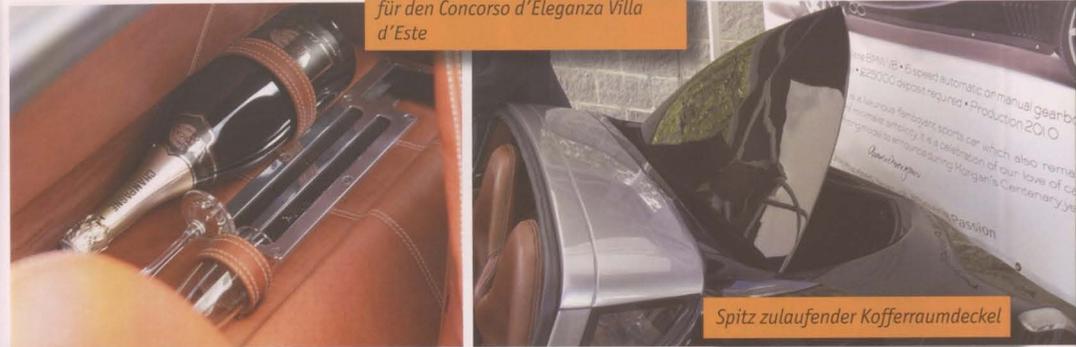
folgreich in der FIA GT3 Championship läuft, auf den Markt zu bringen. Die Entwicklung und das Design wurden inhouse von Matthew Humphries und dem Morgan Design Team vorgenommen. Das neue Modell ersetzt den Aero 8 der ab Herbst nicht mehr gebaut wird und wird dann Anfang 2010 erstmalig ausgeliefert. Bei der Technik hat sich nicht viel verändert, der Motor und das Getriebe entsprechen den im AeroMax und Aero 8 S4 verbauten Komponenten. Neu ist ein

2-teiliges herausnehmbares Aluminium-Targadach und ein Bügel in der Optik von gebürstetem Aluminium der an den Porsche Targa erinnert. Coupé und Cabriolet in einem. Das 2-teilige Dach kann im Kofferraum verstaut werden.

Da Morgan durch die Pfund -/. Euro-Schere zuletzt am Aero 8 kaum noch etwas verdienen konnte, viele Komponenten kommen aus dem Euro-Raum und Währungssicherung hatte man nicht betrieben, musste der



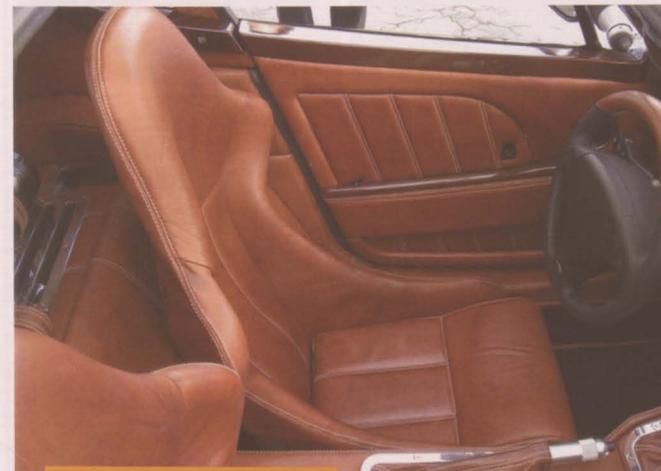
Champagnerausstattung im Prototyp für den Concorso d'Eleganza Villa d'Este



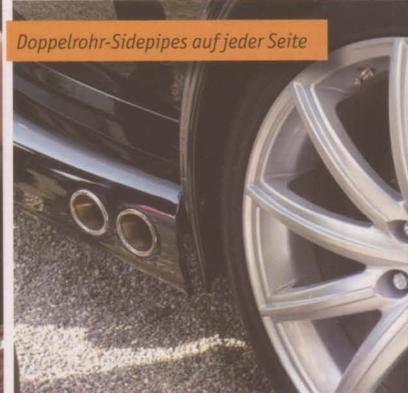
Spitz zulaufender Kofferraumdeckel



Doppelrohr-Sidepipes auf jeder Seite



Die Schalensitze sind erste Sahnne



Mrs. Morgan freut sich schon mit Matthew Humphries auf den starken Abgang



Matthew's jüngstes Baby

Die angekündigte Überraschung ist gelungen: wie versprochen, hat Charles Morgan für das Centenary-Jahr ein neues Modell vorgestellt. Nicht auf den großen Automessen der Welt, sondern beim kleinen, aber hochkarätigen Concorso d'Eleganza Villa d'Este am Comer See.

Der neue Aero SuperSports aus der Feder von Chefdesigner Matthew Humphries ist der direkte Nachfolger des erfolgreichen Aeromax. Er trat an gegen namhafte Konkurrenten in der Kategorie Concept Cars, wie Aston Martin, Bertone oder Zagato. Und mit beeindruckendem Erfolg bei Jury und Publikum. Das Targa-artige Auto hat-



Charles Morgan beeindruckt mit dem Plus 4 Plus seines Vaters

Das elegante Heck beherbergt die beiden Dachhälften



te einen entscheidenden Vorteil: man kann es (noch) kaufen. Die ersten 100 von insgesamt 250 Exemplaren sind schon weg. Ein paar Daten dazu: 4,8 Liter BMW V8, 367 PS, stark verbessertes Fahrwerk, Produktion ab 2010, Preis in England ca. 127 000 GBP.

Für einen starken Abgang vom Podium der Jury sorgte Mrs. Morgan: mit einem beherzten Tritt aufs Gaspedal zauberte sie ein breites Grinsen in die Gesichter der Juroren und die zuvor friedlich auf dem See dösenden Wildenten flogen mit lautem Geschnatter davon.

Für einen vergleichbaren Auftritt sorgte Charles Morgan selbst mit dem Plus 4 Plus seines Vaters. Von Melvyn Rutter brillant und ohne Kostenbrem-

se restauriert, war das seltene Fahrzeug (eines von 26) eine Bereicherung der sonst stark Italo-geprägten Exponate.

Nicht genug der Publicity für die Marke Morgan in diesen Tagen: eine Woche später gab es 2 überragende Siege des neuen FIA GT3 Racers in Silverstone über die gesamte Weltweite. Die beiden Morgan GT3 des französischen Rennstalls AutoGT, gesponsert von der Schweizerischen Bank Baring Sturza, basieren auf dem neuen Fahrwerk des Aero SuperSports. Der Fluch der guten Tat: 40 kg Strafgewicht.

Text und Fotos: Manfred Wegst

Matthew Humphries beim ersten öffentlichen Auftritt am Comer See beim Concorso d'Eleganza Villa d'Este im April 2009



Charles Morgan in der Pressemitteilung:

// Der Aero Super Sports ist ein luxuriöses, extravagantes Auto, das bei der Morgan Philosophie von leichtgewichtigen, minimalistischen und einfachen Fahrzeugen bleibt //



Verkaufspreis neu kalkuliert werden. Die right hand drive-Variante soll umgerechnet ca. 137.000 Euro und die left hand drive-Variante ca. 165.000 Euro (alles inkl. MwSt.) kosten.

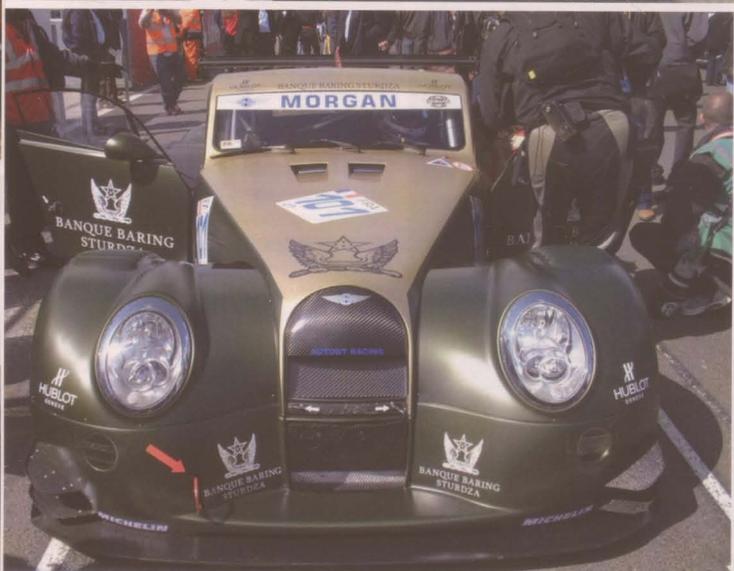
Ca. 50 % Preissteigerung wären bei dem bisherigen Modell nicht durchsetzbar gewesen und so steuert Morgan nun endgültig auf eine neue Zielgruppe zu. Für 30.000 Euro Anzahlung kann man sich in die limitierte Verkaufsliste eintragen lassen. Morgan-Designer Matthew Humphries sprach im August in Pebble Beach von 175 geplanten Exemplaren und Matthew Parkin (siehe auch das Interview von Achim Niemeyer mit Matthew ab Seite 102 in diesem Heft) sagte mir bei dem Morgan Centenary Event von Koessler-Hammerschmid Ende September in Österreich, mehr als die Hälfte davon sind bereits verkauft. Kaum zu glauben aber es wäre schön für Morgan.

Übrigens der Kofferraum wird größer sein als bei dem Prototyp in Cheltenham zu sehen war. Der Prototyp basierte noch auf dem AeroMax, der den Tank liegend unter dem Heck hat, aber in der Serie wird der Tank wie bei den letzten Aero 8 eingebaut und dann passen die Dachhälften senkrecht hinein und es bleibt noch genug Platz für eine Wochenreise mit 2 Personen.

Das neue Modell soll US-Confirm sein und Morgan hofft auf viele weitere Bestellungen von dem mit Morgan-Neuwagen entwöhntem Kontinent. Einige US-Kunden sind allerdings bereits sehr verärgert. In einem Forum las ich von einem Käufer, der einen Aero 8 geordert hatte und dessen Liefertermin auf Grund der US-Zulassungsbestimmungen immer wieder nach hinten geschoben wurde, dass sein Vertrag nun storniert wurde. Er kann jetzt einen neuen Vertrag für einen Aero Super Sports mit vielen Tsd. Dollar Mehrkosten abschließen. Ob das geschehen ist, wurde nicht übermittelt. Hoffentlich bekommt Morgan



Die Sieger von Silverstone: Race 1 gewann die Startnummer 100 und Race 2 die 101



bei diesem Modell die vielen kleinen Verarbeitungs-Probleme und insbesondere die Elektronikmängel in den Griff. In der Preisklasse und mit diesem Modell ist Morgan im Gegensatz zu den traditionellen Modellen nicht mehr einzigartig und muss sich an dem Standard von Aston Martin, Maserati und Porsche GT3 messen lassen. Vom Fertigungsstandard eines Porsche ist Morgan noch meilenweit entfernt, aber das etwas Lässige und Unpräzise in der Fertigung macht ja vielleicht auch erst den Charme eines Morgan aus. Hoffentlich sieht die neue, durch den Wettbewerb verwöhnte Kundschaft, das auch so. Ich glaube allerdings, dass diese Kunden Probleme viel kritischer aufnehmen werden als wir mit unseren geliebten traditionellen Seifenkisten. Die Zukunft wird es zeigen und im sportlichen Bereich hat das neue Jahrhundert zumindest schon einmal positiv begonnen.

Seit 2007 startet Morgan in der FIA GT3 Championchip. 2008 war dann das erste volle Jahr mit vielen Erfahrungen und auch einigen Top Ten-Platzierungen. In 6 Rennen wird die Meisterschaft 2009 ausgetragen. Silverstone, Adria, Oschersleben, Algarve, Paul Ricard und Zolder sind die Rennstrecken.

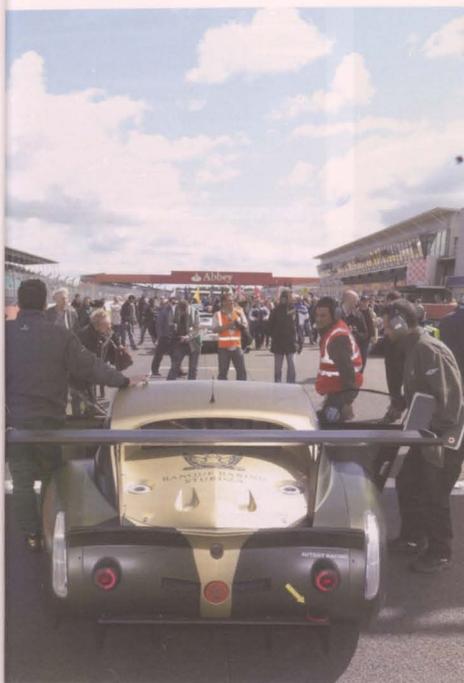
Mit Unterstützung von Morgan und der Banque Baring Brothers Sturdza SA startet AutoGT Racing mit dem Aero Super Sports GT3, der ja mit dem gleichen Chassis wie die Aero Super



Charles freut sich über den Doppelsieg



Auftakt zum Centenary-Jahr. 2 Siege in Silverstone mit dem neuen Aero Super Sports



Sports Straßenversion ausgestattet ist, mit zwei Teams und den Fahrern Johan-Boris Scheier/Dimitri Enjalbert und Gael Lesoudier/Maxime Martin. Jacques Laffite und Jean-Pierre Jabouille managen das Team.

Morgan kämpft in dieser Serie, die um die Kosten einigermaßen im Griff zu behalten, relativ nah an den Stras-

senserien gebaut sind, mit insgesamt 40 Fahrzeugen wie Ferrari 430, Viper, BMW Alpina B6, Audi R8, Lamborghini Gallardo, Ford GT, Corvette Z06R, Jaguar XKR-S, Aston Martin DBRS9 und Porsche 997 GT3 Cup S.

Morgan startet mit den Startnummern 100, wie kann es anders sein im

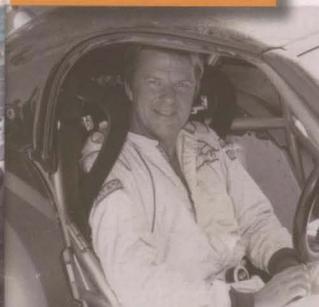
Centenary Jahr, und 101. Es werden immer zwei Rennen pro Strecke gefahren.

Gleich zum Saisonauftakt und nur wenige Tage nach der Vorstellung des Aero Super Sports anlässlich des Concorso d'Eleganza Villa d'Este, konnte sich Charles Morgan beim ersten Ren-

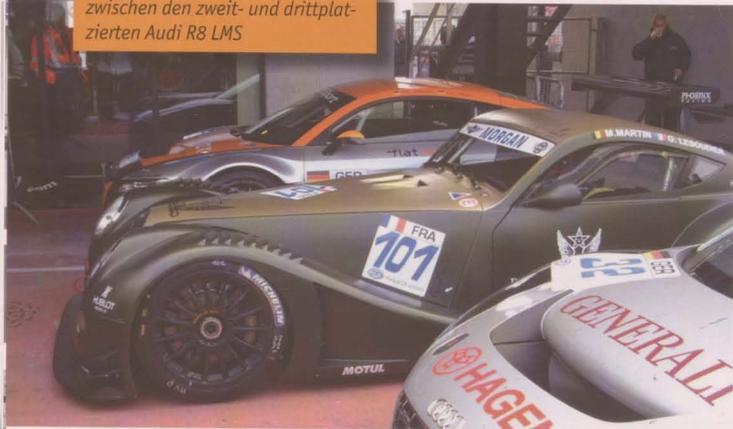
Charles Morgan sagte nach dem Saisonauftaktrennen:

// Es war geradezu unglaublich zu sehen, wie unsere Fahrzeuge, trotz des starken Wettbewerbs der werksunterstützten großen Marken, das Feld dominierten. Für mich war am spannendsten, dass beide Rennen von unterschiedlichen Morgans gewonnen wurden und das ist eine gute Prophezeiung für den Rest der Saison //

In jungen Jahren fuhr Charles selbst auch einige Rennen



Der Sieger von Race 2, eingerahmt zwischen den zweit- und drittplatzierten Audi R8 LMS



nen in Silverstone über 2 Siege freuen. In Race 1 siegten mit der Startnummer 100 Enjalbert/Scheier vor Aston Martin DBRS9 und Audi R8 LMS. Der zweite Morgan mit der Startnummer 101 wurde Sechster. In Race 2 siegte dann der Morgan 101 mit Martin/Lesoudier vor zwei Audi R8 LMS. Startnummer 100 schied leider aus.

Erich Weiss
Spedition

- ▶ Landverkehre Deutschland - Europa
- ▶ Seefracht - Luftfracht
- ▶ Export - Import
- ▶ Zollabfertigung
- ▶ Lagerlogistik

Erich Weiss
Kraftwagen-Spedition GmbH
Humboldtstr. 1-3
42579 Heiligenhaus
Tel. 02056-58380

Niederlassung Hamburg
Großmannstr. 84
20539 Hamburg
Tel. 040-7804770
www.spedition-weiss.de



Für Morgan waren die beiden Siege in Silverstone zu Beginn des großen Jubiläumsjahres ein weiterer Meilenstein, nach dem unvergessenem Le Mans 1962, in der Sportgeschichte. Als Morgan 2002 und 2004 nach Le Mans kam, haben alle ein wenig gelächelt. Nach dem Doppelsieg mit dem Aero Super Sports lachten nun Charles und das AutoGT Racing Team. Am 16.5., auf dem Adria Rennkurs ging die Erfolgsgeschichte weiter. Morgan ging nur mit der Startnummer 101 ins Nachtrennen und belegte sensationell den 2. Rang der auch zugleich die Führung vor Aston Martin in der Championship bedeutete. Das 5. u. 6. Rennen fand am 21.6. in Oschersleben statt und war für Morgan nicht sehr erfolgreich. In Race 1 kam die Nr. 101 als 15. ins Ziel, Wagen 100 startete auf Grund technischer Probleme nicht. In Race 2 wurde Nr. 100 als 9. abgewunken, Nr. 101 schied schon in der ersten Runde aus. Nach der Halbzeit lag Morgan in der Teamwertung auf Platz 2 hinter Aston Martin und in der Fahrerwertung lagen Lesoudier/Martin (101) auf Platz 3 und Enjalbert/Scheier (100) auf Platz 8. Am 13.9. wurde in Portugal/Algarve Rennen 7 und 8 gestartet. Nach Oschersleben waren auch diese Rennen ein Desaster für Morgan. Da bei-



de Fahrzeuge nicht mit der Homologation übereinstimmten (Lautstärke) verhängte die Rennleitung jeweils eine Zeitstrafe von 10 Sekunden. Die Anforderung nach einer leiseren Auspuffanlage konnte oder wollte Auto GT nicht erfüllen und begründete das mit einen Feiertag in der Schweiz. Ob aus Protest gegen die Strafe, das Team war mehr als verärgert, da damit die Chancen aus deren Sicht nicht mehr vorhanden waren oder ob weitere technische Probleme der Grund waren, Auto GT-Racing stellte beide Morgan in beiden Läufen nach jeweils 3 Runden in die Box und beendete so die Rennen enttäuschend.

Die Verärgerung ist zwar verständlich aber das Reglement gilt ja für alle Teams und 10 Sek. Strafe können bei der Gesamtlänge der Rennen auch nicht das „Aus“ bedeuten. Die Motoren werden allerdings durch eine stärker gedämpfte Abgasanlage an Leistung verlieren und da bleibt es nur zu hoffen, dass in Paul Ricard und Zolder andere Emissionsvorschriften gelten. Nach 8 von 12 Läufen liegt Auto GT-Racing-Morgan von 13 Teams auf Rang 4 und hat noch gute Chancen weiter nach vorne zu kommen.

Text Edi Stampfel
Bilder MMC, Talkmorgan, Bob Bull



**Matthias Kauffelt
Holztechnik**

Zähringer Str. 101
D-68239 Mannheim
Tel.: 0621 / 48 11 57
Fax: 48 43 006
info@mk-holztechnik.de

Seit 1990 der Spezialist für
Morgan-Edelholzausstattungen
Wurzelholz-Armaturen Bretter · Holz-Lenkräder · Zubehörteile
www.mk-holztechnik.de

**The Morgan Garage
Matthias Kreyes**

- Voll- und Teilrestaurationen
- Service, Reparaturen und Ersatzteile
- Tuning und Fahrzeugverbesserungen
- Hardtops für alle Morgan bis 2003

Matthias Kreyes
Matthias Kreyes · Bachstrasse 19 · 52445 Titz-Hasselsweiler · Tel.: 02463/998463 Fax: 02463/998464

Lenkstockhebel

Marktübersicht, 2. Teil



In der letzten Morgan-Post hatten wir eine Marktübersicht über die Lenkstockhebel von Merz + Pabst, Morgan-Park Leberfinger und Flaving veröffentlicht. Zu spät hatten wir erfahren, dass auch Koessler – Hammerschmid Morgan Austria eine eigene Entwicklung zeitgleich auf den Markt brachte. Hier nun der Nachtrag.

Jörg Koessler hat ähnlich wie der Morgan-Park Leberfinger ein Austauschmodul mit filigranen Edelstahlhebeln entwickelt. Durch die Chromendstücke und die Ledermanschetten in jeder bei Morgan gängigen Lederfarbe erhält dieses Zubehörteil, insbesondere in Verbindung mit einem Zubehör-Armaturenbrett eine sehr schöne Optik. Trotz der filigranen Ausführung bleiben sämtliche

Funktionen des Originalmoduls erhalten. Eingebaut werden kann es bei allen klassischen Morgan Modellen ab Produktion 1998. Wie bei Flaving und Leberfinger wird das vorhandene Lenkstock-Modul im Austausch (Kautions 100 Euro) neu bestückt. Die Montagedauer beträgt ca. 15 Minuten und kann selbst durchgeführt werden. Folgende Schritte sind durchzuführen:

- Demontagen Lenkrad mit der Nabe
- Lenksäulenabdeckung demontieren
- Original Lenkstockhebelmodul abziehen
- Stecker ausstecken
- Neues Modul anstecken, auf die Lenksäule aufschieben
- Lenksäulenabdeckung montieren (sowohl die original Kunststofflenk-



Die Ledermanschetten sind in jeder Morgan-Lederfarbe möglich



säulenabdeckung als auch die kleine Edelstahlabdeckung sind möglich, bei der Edelstahlabdeckung kommt es vor, dass diese an den Seiten um ca. 2mm gekürzt werden muss.

- Lenkrad mit Nabe montieren, Blinkerrückstellung einhängen.

Der Preis beträgt 468,- Euro incl. MwSt. und liegt damit auf Flaving Niveau (Der Preis ist als Tauschmodul kalkuliert. Das Originalmodul ist an Koessler-Hammerschmid zu retournieren). Durchschnittliche Lieferzeit ca. 2 Wochen.

Am Fazit der letzten Ausgabe hat sich nichts geändert. Auch diese Lenkstockhebel sehen besser aus als die Originalhebel und machen bei voller Funktionalität und einem Preis im mittleren Segment die Wahl noch etwas schwieriger.



Die Lenkstockhebel können sowohl mit dieser Chromabdeckung (gehört nicht zum Lieferumfang) als auch mit der Original Kunststoffabdeckung verbaut werden

Text Edi Stampfel, Fotos Jörg Koessler, André Koopmann

...Weihnachten steht vor der Tür!



Stoff/Stick Applikation vom eigenen Auto
brustbreit auf Sweatshirt
Euro 75,00



AERO8 in Kürze verfügbar



Der kompetente Partner für
Accessories und Club Regalia
Bekleidung, Bestickung, Leder- und Lammfellbekleidung, Handschuhe, Lederhauben & Brillen, Sportswear u.v.m.
Das ganze Sortiment in
www.pa-classics.de + www.textileurope.com
30 verschiedene Stickmotive vorhanden
Anfertigung von persönlichen Einzelstücken

Auftragseingang bis 10. Dezember
pünktlich unter dem Weihnachtsbaum

PA classics – Peter Alt
Seligenstädter Str. 25 – D 63179 Obertshausen
Tel. +49 (0) 6104 799450 – Fax +49 (0) 6104 799451
eMail: info@pa-classics.de

Techno Classica

Nachlese 2009

Zum 100-jährigen Morgan-Jubiläum haben die Morgan-Clubs, sozusagen als Geburtstagsgeschenk an die Marke, gemeinsam mit Flaving und diversen Morgan-Veredlern auf der einen Seite und den drei Morgan-Clubs MSCCD, ThreeWheeler Gruppe Deutschland und uns auf der anderen Seite, eine schöne Morgan-Präsentation auf der Techno Classica gezeigt.

Um es vorweg zu sagen, die Messe war für uns als Club ein voller Erfolg. Der gemeinsame Stand zeigte eine nie dagewesene Vielfalt an Modellen und Zubehör. Auf der Clubseite zeigte Ulli Middelanis seinen Three-Wheeler von 1937, Michael Schäfer seinen +8 von 1982, Klaus Weiss sein Dropheadcoupé von 1949 und der MSCCD zeigte den Ex-Klaus Nesbach Rennwagen von Jasper Hein und dazu setzten wir noch den +4 Super Sport Rennwagen von 1962 aus der HTGT-Serie von Klaus Weiss. Auf dem Händlerstand gab es alle aktuellen Modelle zu sehen. Die Firma Alutec 3d präsentierte an einem Roadster einen neuen Felgenadapter, um schnell die Speichen- gegen Aluräder zu tauschen. Matthias Kaufelt hatte seine wie immer perfekt



1949 Drophead Coupé von Klaus Weiss





4/4 Sport-Umbau von Matthias Stellrecht auf die 60er Jahre, siehe auch MP 83



Roadster mit Zentralverriegelungs-Alurädern von Dierk Cordes



1962 +4 Super Sports von Klaus



1982 Plus 8 in Top-Zustand von Michael Schaefer



gearbeiteten Armaturenblecher dabei und zeigte verschiedene Modelle von Lenkstockhebeln. Neben stand noch Matthias Stellrecht, der seinen gerade erst vor Weihnachten erworbenen 4/4 Sport optisch zurück in die 60er Jahre versetzt hatte (siehe auch MP 83) und André Koopmann zeigte einiges an Morgan-Zubehör.

Flaying präsentierte erstmals ein selbst entwickeltes Sondermodell, den +4 Sport. Optisch wie das Werksmodell 4/4 Sport ohne Positionslampen und mit lackierten Speichenrädern hat dieses Modell den starken Motor des +4 und als zusätzliche Ausstattung mit Schwingen bestückte Kopfstützen, Moto Lita Lenkrad-Set, kleine Chromspiegel und 195er Bereifung. Wie beim kleineren Sport

gibt es kein Reserverad aber der Ausschnitt ist vorhanden und wird mit einer Abdeckung versehen, so dass auf Wunsch ein Reserverad

montiert werden kann. Gregor Flaying erzählte, dass die meisten Gespräche sich um dieses neue Modell drehten. Neben den großen Autos präsentierten



1937 Three Wheeler Sports Model von Ulli Middelanis

Interview mit Andreas Stadlbauer, Geschäftsführer Marketing und Vertrieb von Carrera

Herr Stadlbauer, wie kam es zur Zusammenarbeit mit Morgan?

Schon lange bevor die Stadlbauer-Gruppe Carrera übernahm (1999), kaufte sich mein Vater, Dr. Dieter Stadlbauer, einen Morgan +8. Der Motor wurde dann noch etwas bearbeitet und seitdem sind mein Vater und ich begeisterte Morganfahrer. Vor 3 Jahren trafen wir dann in Genf auf dem Autosalon Charles Morgan bei der Vorstellung des AeroMax Prototyps für Prince Eric I. Sturza. Damals wurden dann zwei Ideen geboren. Erstens musste ein AeroMax in den eigenen Fuhrpark und zweitens hatten wir die Vision, unseren +8 und AeroMax dann im Maßstab 1:32 für die Carrera Bahn zu entwickeln.

Herr Stadlbauer, könnten sie uns die einzelnen Entwicklungsschritte von der Idee bis hin zum ersten Testlauf des Morgan im Maßstab 1:32 schildern?

Im letzten Jahr im April waren wir in der Morgan Factory und besprachen

das Projekt und exakt 1 Jahr später war das Set der Star der Nürnberger Spielwarenmesse. Von der Idee bis zur Abstimmung



.: Cornelia Kleine-Limberg, Kristian Krause, Stampfel und Andreas Stadlbauer von Carrera



und dem fertigen Fahrzeug waren viele Handgriffe nötig aber wir denken der immense Aufwand hat sich gelohnt. Mit dem Packungsentwurf des Morgan Evolution Set waren wir lange Zeit nicht zufrieden. Irgendetwas fehlte für das typisch britische Outfit. Erst als im Hintergrund ein schottisches Schloss zu sehen war, waren wir zufrieden. Der Fahrer des AeroMax ist übrigens meinem Vater nachempfunden.

Herr Stadlbauer, welche Eigenschaften eines Morgan schätzen Sie besonders und konnten diese Eigenschaften auch auf das neue Modell übertragen werden?

Einen Morgan fahren ist wie der Ritt auf einem wilden Stier. Hier fährt man noch selbst das Auto und nicht das Auto fährt einen. Der Große fährt sich wie der Kleine. Beim Design galten die gleichen Gesetzmäßigkeiten wie niedriger Schwerpunkt, Heckantrieb, Bremsverhalten usw. Jedes Carrera-Modell hat die spezifischen Fahreigenschaften des Originals, auf Detailtreue haben wir den höchsten Wert gelegt. Geübte Carrera Fahrer nehmen den Magneten heraus und drif-

ten dann wie die Weltmeister. Dann macht die Bahn so richtig Spaß.

Welches ist ihre Lieblingsstrecke am Steuer Ihres Morgan?

Abgesehen von der Carrerapiste fahre ich gerne in meiner Heimat, im Salzkammergut am Attersee und Wolfgangsee wegen der fantastischen Landschaften und den Kurven, die scheinbar für den Morgan gebaut wurden.

Sind weitere Morgan-Modelle geplant?

Wir können uns einige Designvarianten zu den beiden bisherigen Modellen gut vorstellen und langfristig wird es noch weitere Morgan-Modelle von Carrera, z.B. aus dem Motorsportbereich, geben. An einen Threewheeler hatten wir auch bereits gedacht, aber die Fahreigenschaften waren bedingt durch den ungünstigen Schwerpunkt nicht so, dass sie viel Spaß versprochen.

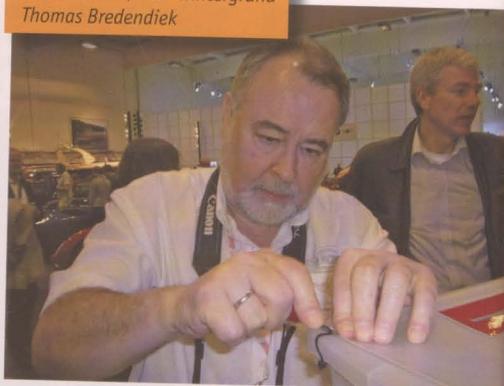
Spaß haben ist natürlich das Hauptthema mit einem Morgan. Herr Stadlbauer wir danken Ihnen für das Gespräch und wünschen viel Erfolg mit der Bahn.



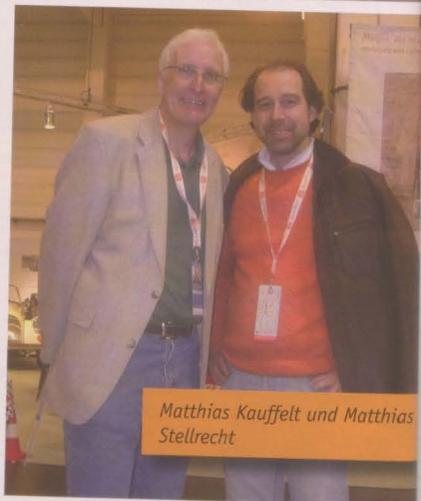
Glücksfee Caro Bredendiek und Klaus zogen die Gewinne



Klaus Herzel, im Hintergrund Thomas Bredendiek



Ulrich Böst und Edi Stampfel neben dem +8 von Jasper Hein



Matthias Kauffelt und Matthias Stellrecht

Wir danken den Sponsoren der Techno Classica Tombola!

Eingerahmt links und rechts von Johannitern aus Essen sind auf dem Bild von links zu sehen: Franz-Josef Britz (Vorsitzender des Beirats), Peter Tuppeke (ehrenamtlicher Vorstand), Volker Reinmöller und Klaus Weiss



tierte Carrera seine neue Bahn mit einem +8 und einem AeroMax. Als Premiere und weit vor der Markteinführung konnte man Rennen mit einem AeroMax oder +8 auf der Carrerabahn ausfahren. Die Bahn wird im Herbst auf den Markt kommen.

Wie bereits berichtet, innitierte Volker Reinmöller eine Tombola zu Gunsten der Johanniter Unfallhilfe.

dann die Gewinne durch unsere Glücksfee Caro Bredendiek und Klaus Weiss gezogen. Die Reise ins Morgan-Werk, die Gregor Flaving gestiftet hatte, gewann Brigitte Kamps aus der Sektion unMOglich. Die Reise ins Morgan-Castle Schloss Thannegg, die vom Schlossbesitzer Ernst Schrempf gestiftet wurde, ging an Sandra Tinnefeld aus der Sektion Mitte. Manfred Dombeck aus der Sektion Nord gewann die von Merz+Pabst gestiftete

Lederjacke und die Carrera Bahn ging wieder in die Sektion unMOglich an Axel Wenz.

Mitte Mai überreichten wir dem sehr erfreuten Vorstand der Niederlassung der Johanniter Unfallhilfe in Essen einen Scheck über 3415,- Euro. Nochmals herzlichen Dank an die Sponsoren und Teilnehmer.



1937 Three Wheeler Sports Model von Ulli Middelanis

Zum Schluss noch ein Dank an die Standbesetzung mit Joachim Tirlor, Horst Witt und Sohn Christian, Klaus Herzel, Volker Reinmöller, Ernst Schrempf, Angela und Ulli Middelanis und Ulli Böst, die an allen Tagen ihre Freizeit für den MCD geopfert hatten und auch ein Dank an unseren Präsidenten Klaus Weiss, der ebenfalls jeden Tag anwesend war. Am Sonntag kam dann noch Peter Böcking und half uns beim Abbau. Das Angebot an Helfern war wieder größer als der Bedarf und deshalb auch denen ein „Danke schön“, die sich angeboten hatten aber nicht zum Einsatz kamen.

Wir bedanken uns auch nochmal bei

Viel Interesse bei der Ziehung der Tombola Preise



Peter Eisele und Horst Witt mit Sohn Christian



Gregor Flaving und seiner Mannschaft die uns wieder unser gesamtes Dekomaterial und Tische und Stühle transportierten und auch bis zum nächsten Jahr wieder einlagern. Die Zusammenarbeit mit den Händlern und den anderen Morgan-Clubs klappte super und im nächsten Jahr wird es hoffentlich eine Fortsetzung geben.

Text Edi Stampfel
Bilder Klaus Herzel, Elke Weiss, Ulli Börst, Edi Stampfel

Blitzlichtgewitter bei der Ziehung der Tombola



Schlossherr des Morgan Castle Ernst Schrepff



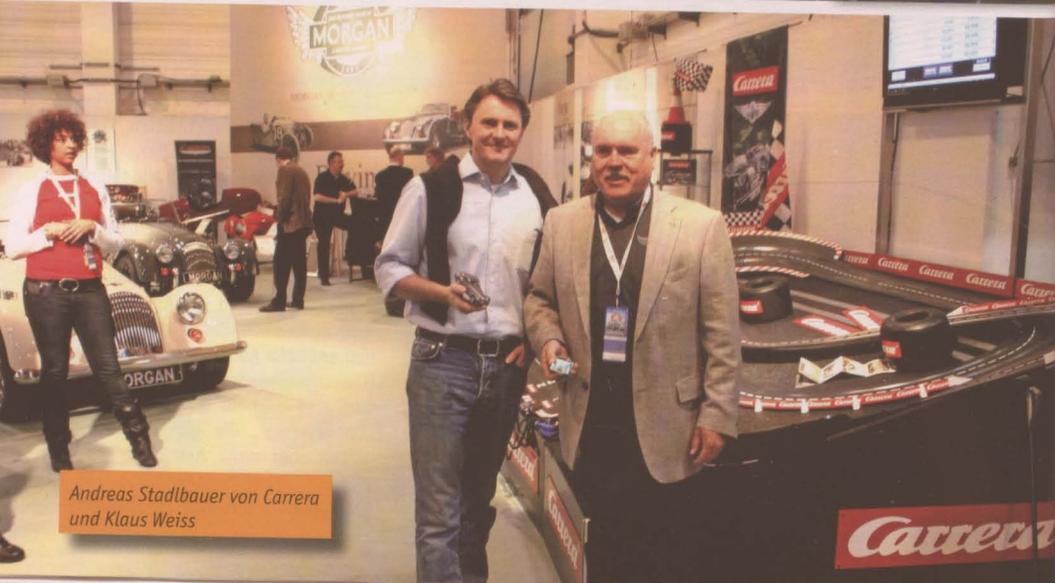
Udo Köhne und Horst Pesel



MCD-Urgesteine Jochen Patzwald und Detlef Kreyser



Angela und Ulli Middelanis hielten die ThreeWheeler Fahne hoch



Andreas Stadlbauer von Carrera und Klaus Weiss



Detlef Völker und Michael Schäfer



Volker Reinmöller und Joachim Tirlir, unten Michael Schäfer



Elke Weiss und Elke Stampfel mit unserem Ex-Präsidenten Pius Kuhlmann



RACING ON MEGA TRACKS

Carrera®



Lizenzrechte vorbehalten. Sie sind urheberrechtlich geschützt sowie durch Markenrechte geschützt.



Stadlbauer Marketing + Vertrieb GmbH · Magazinstraße 4 · A-5027 Salzburg / Austria

www.carrera-toys.com



Der Experten-Tipp



André Koopmann
Morganwerkstatt, Sulingen

Land unter bei den Blinkleuchten oder nicht alle Neuerungen sind gut.

Seitdem Morgan neue Gummiunterlagen für die vorderen Blinkleuchten eingeführt hat, gibt es teilweise Probleme mit eingetretenem Wasser. Diese Gummis sind geschmeidiger und auch wohl wesentlich passgenauer als die früheren und liegen nicht nur eng an, sondern dichten quasi zwischen Blinker und Karosserie vollständig ab. Damit offenbart sich nun ein ganz anderes Problem. Während früher das aufgewirbelte Spritzwasser von hinten eindrang, aber auch wieder ablaufen konnte, bleibt es nun im Blinker stehen. Irgendwann hat der Wasserspie-

gel eine Höhe erreicht wo es dann zum Kurzschluss in der Blinkleuchte kommen kann. Aber auch wenn es nicht soweit kommt, sorgt doch das eindringene Wasser hier für reichlich Korrosion.

Nun könnte man meinen, ich dicke das mal richtig von außen/hinten ab und gut ist es. Nur gutes Abdichten hilft aber nicht wirklich, denn Wasser findet immer seinen Weg. Abhilfe schafft hier eine geeignete Ablaufmöglichkeit für das Wasser, entweder zusätzlich zum abdichten oder auch ausschließlich.

Ich denke anhand der Fotos kann man die Problematik und auch die Lösung gut erkennen.

Ganz wichtig:

Sollte es schon zum Kurzschluss gekommen sein und die Sicherung für die Blinker hat sich verabschiedet, dann **BITTE nicht** den Warnblinker einschalten, auch nicht zu Versuchszwecken. Die Verkabelung für den Warnblinker ist nämlich nicht „feinfühlig“ abgesichert und dann geht leider die Platine in Rauch auf!!

(Gilt aber nur für neuere Fahrzeuge!)

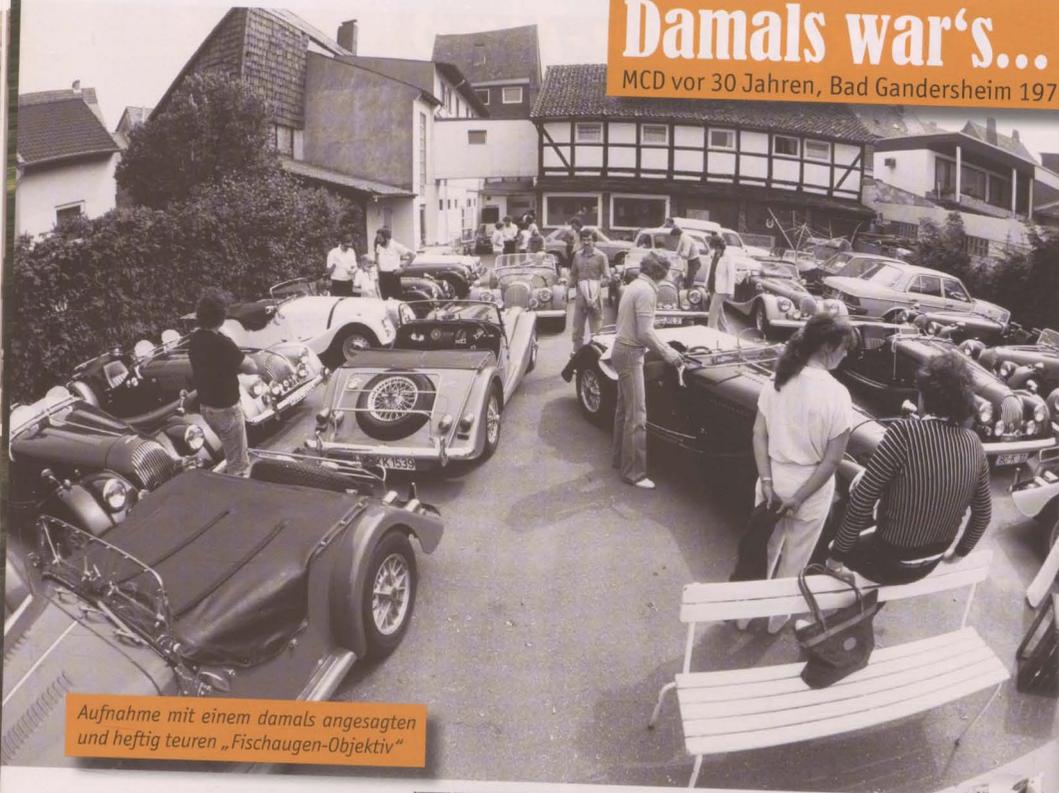


Für diese Wasserlache ist nicht Strotchi sondern die neue Abdichtung verantwortlich



Damals war's...

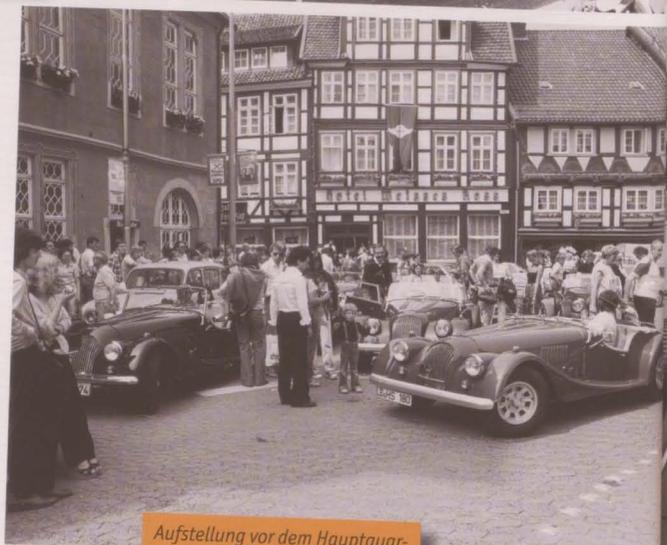
MCD vor 30 Jahren, Bad Gandersheim 1979



Aufnahme mit einem damals angesagten und heftig teuren „Fischaugen-Objektiv“

Mitunter macht es richtig Spaß, alte Fotos rauszuholen und Erinnerungen wieder aufleben zu lassen. Wie wir damals aussahen! Wer war denn das noch? Der/die hat sich überhaupt nicht verändert!

Das trifft nicht nur auf Familienbilder zu, sondern auch auf alte Fotos, die bei MCD-Clubtreffen aufgenommen wurden. Kleines Beispiel gefällig? In meinem glücklicherweise sorgfältig gehüteten Archiv fand ich schön nostalgisch anmutende 30 Jahre alte schwarz-weiß-Fotos vom Pfingsttreffen 1979 in Bad Gandersheim, das vom 1. bis 4. Juni stattfand. Um ehrlich zu sein: Es ist ein Vergnügen anzusehen, wie wir damals aussahen und auftraten. Lange Haare, Bärte, Koteletten, enge Kleidung, irgendwie spürt man noch „flower-power“.



Aufstellung vor dem Hauptquartier „Hotel Weisses Ross“



Also, für alle, die noch nicht so lange im Club sind: So sah das früher bei den „Altvorderen“ aus. Und für alle, die damals dabei waren: Fröhliches Suchen nach bekannten Gesichtern!

In den alten Unterlagen entdeckte ich, dass unser damaliger Club-Präsident Hansjürgen Bell (heute Ehrenmitglied im MCD) entschuldigend darauf hinwies, dass für das gesamte Treffen „leider ein Unkostenbeitrag von DM 60,- /Person für ein Abendessen, ein Kaltes Buffet, eine Autobusfahrt und Saalmieten, 2 Kapellen usw. erhoben werden muß!“

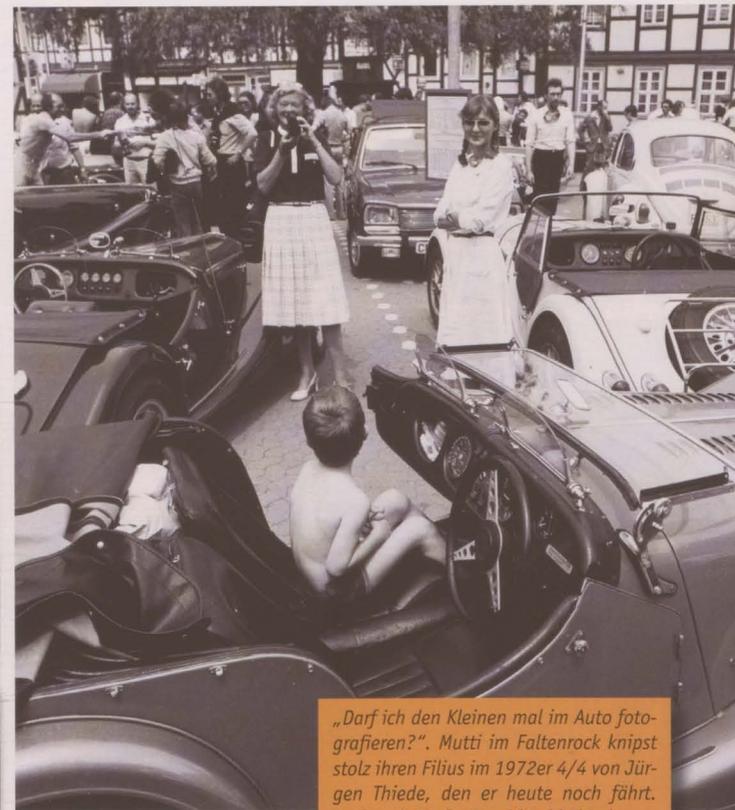
Und Meckerer nach einem Treffen gab es auch damals schon. In einem Nachbericht in der MORGAN-POST Nr. 12 schimpfte Hansjürgen: „Wie ich höre, gibt es doch tatsächlich ein paar „Vögel“, die glauben, dass ich mich persönlich an den Zimmerpreisen bereichert hätte. Würde ich diesen Schwachsinn ernst nehmen, wäre ich ab sofort weder im Amt noch im Club, denn unter solchen Bekloppten hätte ich nichts mehr zu suchen.“ Tja, wenn es um Zoff geht, ändert sich manches wohl nie

Text und Fotos: Jürgen Thiede



Im Moggie vorm die Kinder Julia und Katja, Töchter von Gerda und Jürgen Lübbe. Julia (Mitte) ist heute selbst Mutter einer 3 1/2-jährigen Tochter, rechts mit Kamera unter dem Arm Uli Sanker

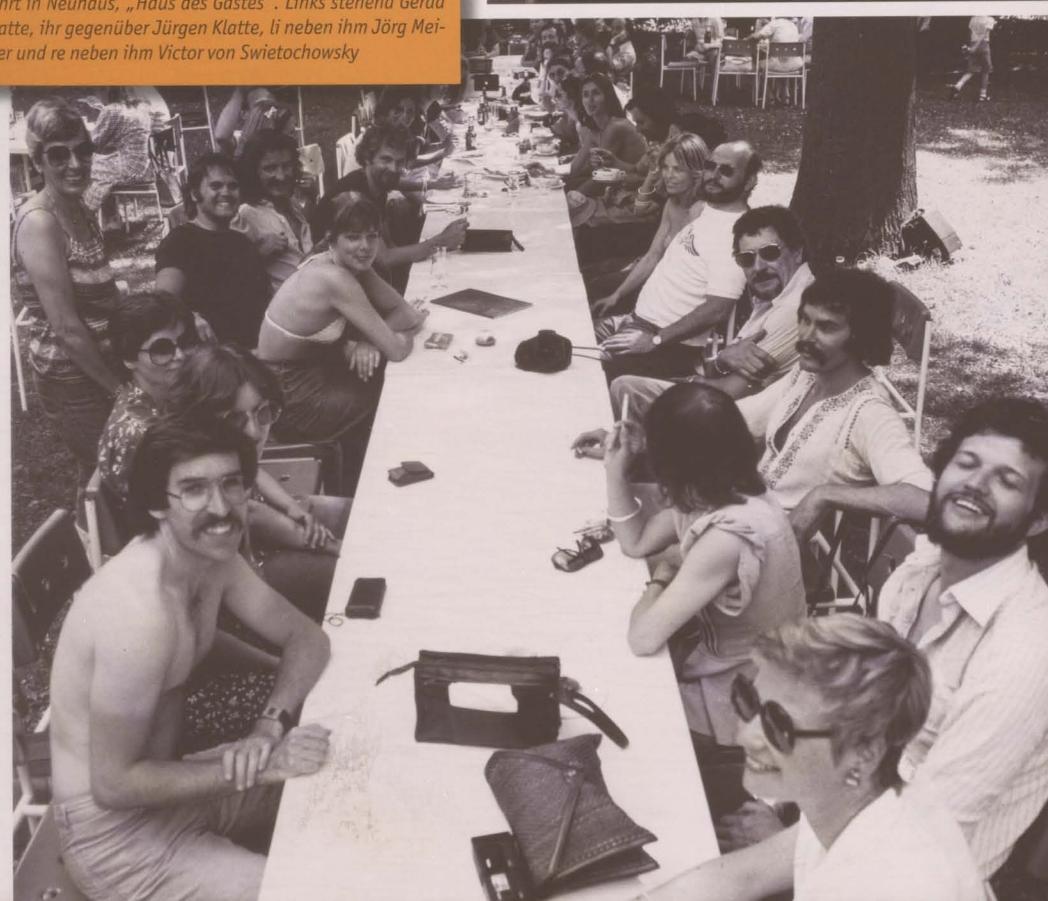
Morgan-Parade auf dem Marktplatz von Bad Gandersheim

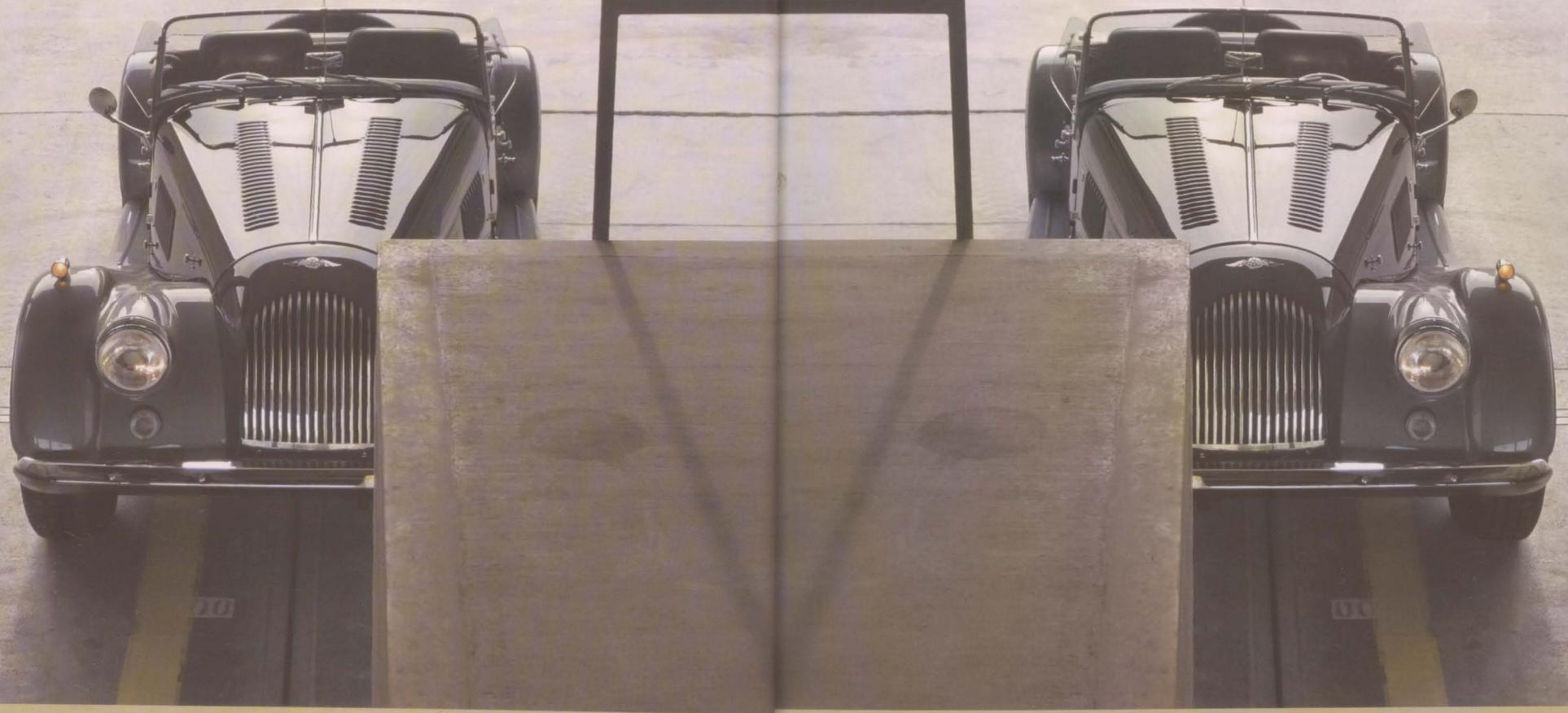


„Darf ich den Kleinen mal im Auto fotografieren?“. Mutti im Faltenrock knipst stolz ihren Filius im 1972er 4/4 von Jürgen Thiede, den er heute noch fährt. Rechts mit Zöpfen Ingrid Pahl-Thiede.



Bilder Seite 30. Links oben: Bekannte Gesichter: Lutz Leberfinger, Willi Kölln, Günter Berbig, im Moggie: Manuela Brodersen; li Mitte: Auf dem Slalomplatz in Einbeck (Parkplatz der Firma Feierabend); re oben: Günter Berbig im „Afro-Look“, Susanne Meyn, Ulf Schwärzler im „Frank-Zappa-Look“; re Mitte: Der damalige Clubpräsident Hansjürgen Bell „behebt“ einen Slalomschaden; Unten quer: Abschreiten der Slalomstrecke in Einbeck. Links Wolfgang Hüttersen und Hansjürgen Bell, Mitte mit Latzhose und Blick auf die Strecke Lutz Leberfinger, li. daneben der 1. Präsident Pius Kuhlmann, rechts neben Lutz rauchend der damalige Sportwart Andreas Mohringer der nie einen Morgan besaß aber trotzdem unser Sportwart war, er bevorzugte die Marke Ferrari, ganz rechts mit behaarter Brust Manfred Portzig; Bilder Seite 31. Re oben: Der Moggie von Lutz Leberfinger (dahinter mit Latzhose). Der Wagen befindet sich noch heute in seinem Besitz und ist stolzes Ausstellungsstück in seinem „Morgan-Park“, Barsbüttel bei Hamburg; unten: Gemeinsames Kaffeetrinken nach Beendigung der Suchfahrt in Neuhaus, „Haus des Gastes“. Links stehend Gerda Klatte, ihr gegenüber Jürgen Klatte, li neben ihm Jörg Meister und re neben ihm Victor von Swietochowsky





DIE SCHLECHTE NACHRICHT:
DIE FEINSTAUBVERORDNUNG
VERBANNT DEN MORGAN +8
AUS DEUTSCHEN INNENSTÄDTEN.

DIE GUTE NACHRICHT:
MIT EINEM MORGAN ROADSTER
KÖNNEN SIE IHN RÄCHEN.

DER MORGAN ROADSTER

Flaving
Unna Tel. 02303/251910
Düsseldorf Tel. 0211/73774470
www.morgan-flaving.de

Merz & Pabst
Stuttgart Tel. 0711/233111
Böblingen Tel. 07031/3069917
www.merz-pabst.de

Morgan Park Lutz Leberfinger
Hamburg Tel. 040/6703020
Berlin Tel. 030/34504220
www.morganpark.de

Verbrauch: Stadt: 13,9 l/100 km,
Land: 7,4 l/100 km, kombiniert:
9,77 l/100 km. Emissionen kombiniert:
232g CO₂/100 km (Euro 4)



Morgan-Modelle

Serie, Part 3



Bevor wir uns im letzten Part den Standmodellen aus diversen Materialien, Skulpturen und Skurrilem widmen, möchte ich noch kurz daran erinnern, dass uns auf der Techno - Classica die wohl bedeutendsten MORGAN - Modellnews, die sicherlich jeder als Prototypen bewundert hat, Plus 8 und Aeromax in jeweils zwei Farbvarianten, sowie eine Geschenkpackung mit zwei Modellen nebst Achterbahnkurs in Form von Slotcarmodellen der Prestigefirma Carrera avisiert wurden. Tatsächlich sind sie bereits jetzt schon in erlesenen Spielwarengeschäften erhältlich.



Ebenfalls brandaktuell ist auch das zweite Aero 8 -racing slotcar Modell, ebenfalls im Maßstab 1:32 des brit. Herstellers Scalextric (SCX) in yellow-black (Dewalt/ Le Mans).

Den Einfällen der verschiedenen Hersteller sind überhaupt keine Grenzen gesetzt: von detailliert bis phantasiereich, unter Verwendung der verschiedensten Materialien im Maßstab 1:87-1:9.

Vielen ist jedoch gemeinsam, dass die Hersteller gar nicht bewusst ein Morgan Modell kreieren wollten, sondern das Urbild eines Oldtimers. Ein weiteres latentes Lob für unsere so geliebte Marke.



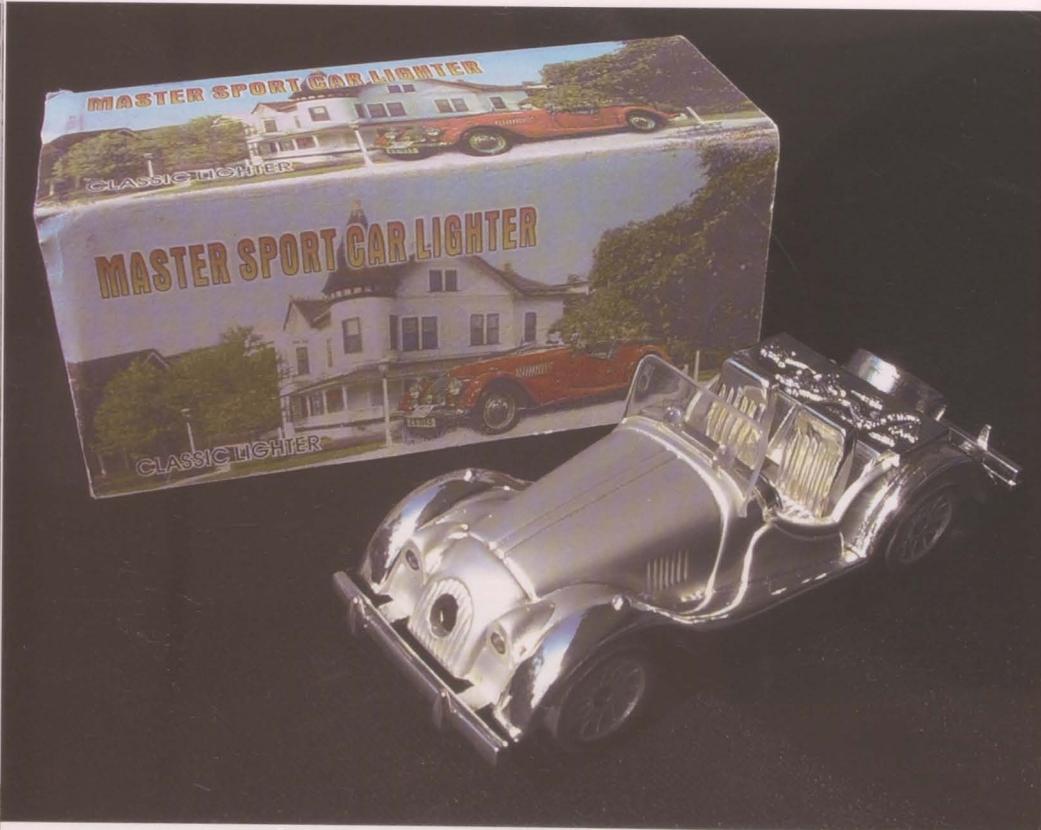


Im Metallgehäuse präsentieren sich hier zwei "Oldtimer" mit integrierter Uhr, in den Größen siebzehn und acht Zentimeter.

Das ursprüngliche 15 cm lange Resin-Massivmodell toppte der niederländische Hersteller noch mit einer Innenaussparung um als Teelichthalter zu glänzen.

Auf der Suche nach einem möglichst realistischen Metalleffekt präsentierten sich Morgan-Skulpturen aus spektakulären Resinemischungen und sogenannte Pewter-Modelle aus Zinn- u. Zinnlegierungen, überwiegend im Maßstabsspektrum von 1:87 - 1:25 (Bilder Seite 37 und 38 oben).





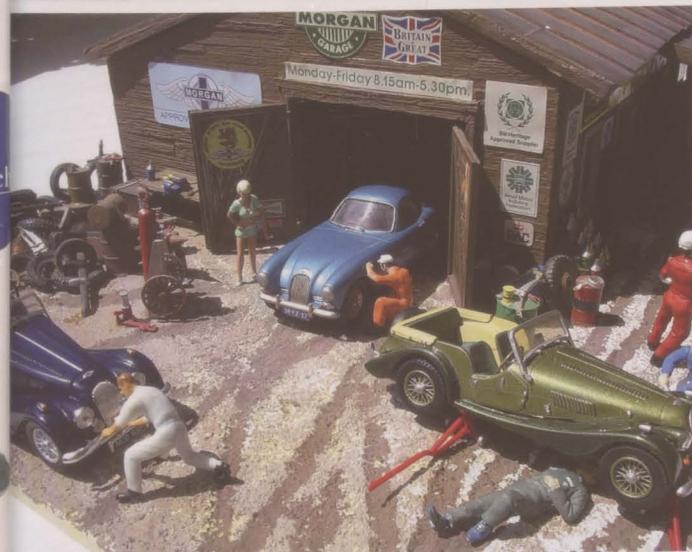
Ein wieder unbewusstes Morganmodell ist das 11 cm lange "Sportcar" Feuerzeug in realistischer Verpackung, bei Betätigung der Heckstoßstange feuerspeiend aus dem Kühlergrill, Highlight sind jedoch noch vier bunte, batteriegesteuerte LED's, die noch fünf Sekunden nach dem Zünden blinken.

Selbst Villeroy und Boch präsentiert in der aktuellen Kater BENEDIKT - Serie eine 21 cm lange MORGAN - Skulptur als "Oldtimer" zum Preise von 65 Euro.

Puppe Adelheid und Teddy (siehe Bild rechte Seite) fühlen sich natürlich im 42 cm langen Blechmorgan auch

Benedikt
& friends

Villeroy & Boch
1748



ohne Windschutzscheibe pudelwohl. Dieses Großmodell kann auf eine Vitrine verzichten, da der Staubwedel nichts kaputt machen kann. Dieses imposante Morganmodell findet man schon mal in den Dekoabteilungen gehobener Einrichtungshäuser in schwarz oder weiß um die 30 Euro. Übrigens haben sich die Speichenfelgen unter hässlichen, ganzflächigen Blechabdeckungen versteckt.

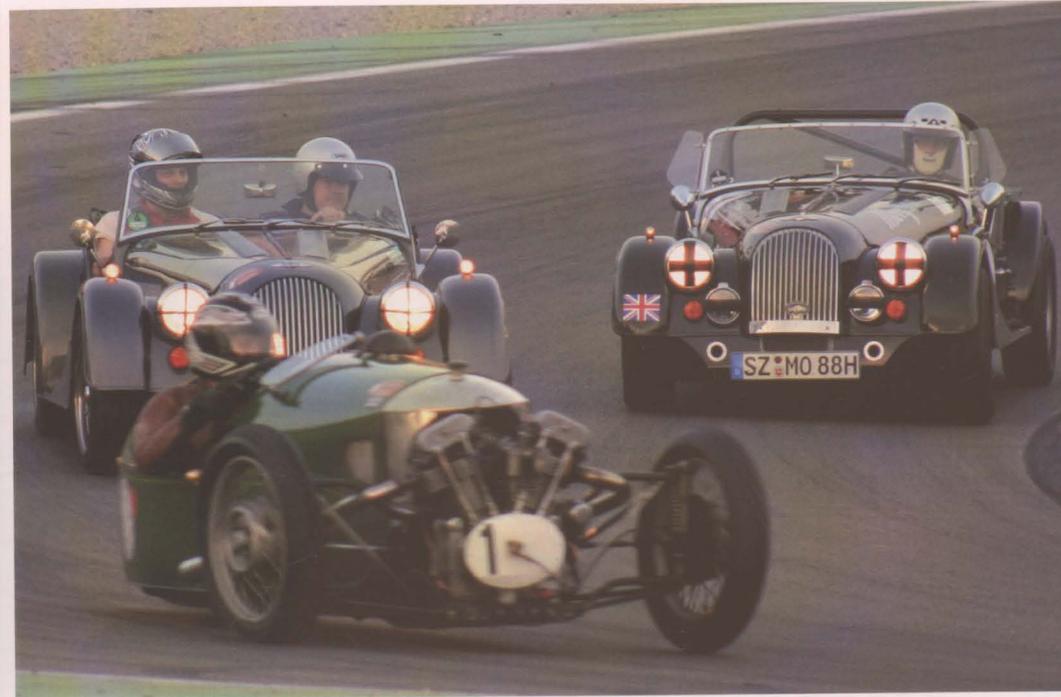
So - nun freuen wir uns auf die Sammlung von Horst Witt, die wir aus Platzgründen erst im nächsten Heft vorstellen.

Ich möchte Euch gerne auch noch in einer der nächsten MORGANPOST - Ausgaben, bisher unbekannt Morganwerkstätten vorstellen.

Text und Fotos Detlef Rosenkranz

100 Jahre Morgan

Jubiläumslauf auf dem Hockenheimring



„In Memory of Jim Clark“ - Jubiläumslauf 100 Jahre Morgan auf dem Hockenheimring.

Motodrom: ich erinnere mich an das Finale eines F1-Rennens. Späterer Mehrfach-Weltmeister „Professor“ Alain Prost liegt in Führung, aber aus dem Kurvengeschlängel des Motodroms kommt er nur noch ausrollend auf die Start- und Zielgerade. Plötzlich springt er aus seinem Monoposto und versucht das spritlose Auto ins Ziel zu schieben

Die legendäre kilometerlange Hochgeschwindigkeitsgerade im Wald wurde zwar längst modernen Sicherheitsanforderungen geopfert. Aber es wäre halt immer noch ein Traum, zum 100-jährigen Jubiläum der Factory und im 20igsten Jubiläumsjahr des MSCCD mit einer jubiläumswürdigen Morgan-Starterguppe ins Motodrom einzubiegen und auf die Zuschauer direkt zuzufahren.

Die Idee wurde bereits im Spätherbst 2008 geboren. Aber wie das mit Ideen so ist, zeitweise schien sogar die gesamte Jim-Clark-Veranstaltung am Hockenheimring auszufallen. Erst Ende Januar 2009 nahm die Sache mit Unterstützung durch die Solitude GmbH wirklich Gestalt an. Wie auch immer, zum zweiten von insgesamt fünf Läufen zur MSCCD-Clubmeisterschaft kam ein herrliches internationales Morgan Starterfeld aus den Baujahren von 1930 bis 2009 zusammen. Mit 33 offiziell genannten Morgan-Fahrzeugen wurden niemals zuvor eine solche Anzahl an „Moggies“ auf einer deutschen Rennstrecke gleichzeitig gesehen. MCD und MSCCD stellten das Hauptkontingent. Die Teams um Kurt und Jo Kaufmann vertraten nachhaltig die Schweizer Morgan-Szene. Aus der niederländischen HTGT-Rennserie kam Nico Zonneveld mit seinem „sauschnellen“ +4 Super

Sport als Gast hinzu. Auch die Händler-Serie GDC nahm kurzerhand die Veranstaltung am Hockenheimring als 1. Lauf in ihre Meisterschaft auf.



Unter dem neuen Namen Hockenheim Historic - „In Memory of Jim Clark“ fand dann nunmehr zum 5. Mal die traditionelle Veranstaltung zu Ehren des zweifachen Formel 1-Weltmeisters Jim Clark am 24.-26. April 2009 auf dem Hockenheimring statt. Dabei stellte der Veranstalter neben „40 Jahre Porsche 917“ weiterhin das Jubiläum „100 Jahre Morgan“ in den Fokus.

Auch in der Wolle-gefärbte-Moggie-Fans gestanden es ein: es ist schon eine tolle Sache, bei einer derartig hochkarätigen Renn-Veranstaltung als Teilnehmer eingebettet zu sein. Die Starterfelder waren breit gefächert: Aus der Interserie gab es historische Formel-Fahrzeuge von der Formel V bis zur Formel 1 mit einem 70er Jahre Ferrari von Clay Regazzoni zu bewundern. Die „Rennzwerge“ der Abarth Coppe Mille lieferten den über 15.000 Zuschauern leidenschaftliche Positionskämpfe. Der Yokohama FHR Roschmann Cup als die größte historische Langstrecken-Rennserie in Europa rundete das Ganze ab. Höhepunkte dieses Wochenendes war sicher die Auftritte der legendären



Porsche 917er und diverser 908er mit ihren damaligen Aktiven Kurt Ahrens, Hans Herrmann, Willy Kauhsen und David Piper.

Willkürlich herausgegriffene Morgan-Highlights (ich entschuldige mich prophylaktisch bei Allen hier nicht genannten Eigentümern und Fahrern): Bereits im Vorfeld hatte man gemunkelt, dass Michael Rims einen im Retro Design der 60er Jahre per-

fekt neu aufgebauten anthrazitfarbenen 8er mitbringen wollte. Er war gerade noch rechtzeitig fertig geworden und nicht nur optisch ein Genuss, auch auf der Strecke fiel er an etlichen Stellen dadurch auf, dass sein Moggie anscheinend über einen Tick mehr als die serienmäßigen 192 PS verfügte..... Bekannt souverän zeigte sich Axel Schwarz auf seinem optisch und technisch erneut weiter entwickelten 1973er Plus 8.



Erst der zunehmende Haftungsverlust seiner damals serienmäßigen 185er-Reifen bremste seinen Tattendrang und seine Rundenzeiten auf der Strecke ein. Auf seinem von vielen 24-Stunden-Rennen auf der Nordschleife bekannten 8er balgte sich Christian Bock mit aktuellen Lightweights und dem roten MMC 4 von Jo Kaufmann (für die Historiker: nicht verwundert sein, ja die Lackierung war ursprünglich baby-blau...). Das große Rudel von 8ern aus den unterschiedlichsten Baujahren variierte leistungsgemäß sehr stark, wobei sicher Thomas Bredendiek mit seinem neuen Sicherheitsequipment (siehe Foto) im Fahrerlager auffiel.



Als weiteres MSCCD-Clubmitglied war Keith Ahlers unserer Einladung ebenfalls gefolgt und hatte von der Kanalinsel Jersey aus seiner Moggie-Sammlung seinen grünen 1970er Plus 8 (ungetunte 150 PS!) mitgebracht. Ich hatte vor etlichen Jahren auf dem österreichischen A1-Ring in Zeltweg die Freude, für kurze Zeit hinter ihm her fahren zu können. Es erschien mir schon damals irrwitzig, wie er sich mit seinem 8er gegen vielfach (!)

stärker motorisierte Fahrzeuge, z.B. auch aus Zuffenhausen, erfolgreich in Szene setzte. Auf meine Frage, wie er das denn mache, kam damals seine griffige Erklärung „Well, it's quite easy: don't break otherwise you loose to much speed.“ Anscheinend mache ich da eine Menge falsch. Aber es war mir wieder eine Riesenfreude, ihn z. B. vor der Mercedes-Arena ganz zielgerichtet über alle 4 Räder durch die nächste Kurve rutschen

zu sehen. Näher kann man sich der Haftgrenze nicht zeigen! Und weil er das alles nicht per Zufall sondern regelmäßig so auf die Reihe bringt, war es eigentlich naheliegend, dass wir ihm am Ende als Gesamt-Sieger in der Morgangruppe gratulieren konnten. Da die Veranstaltung als Gleichmäßigkeitsprüfung ausgerichtet wurde, ist eben die reine Motorleistung keineswegs rennentscheidend.



Der Morgan-Nachwuchs soll nicht unerwähnt bleiben: die schnellste Rennrunde ging an Jim Hein mit einer Rundenzeit von 2:01,77. Wenn man bedenkt, dass ausgewachsene V8-GT Boliden aus der niederländischen HTGT-Serie in ihrer schnellsten Runde wie z.B. eine legendäre Corvette mit 2:09,23 oder ein berühmter Ford Falcon mit 2:15,11 unterwegs waren, dann leuchtet der alte Factory-Slogan immer noch ein: „Morgan - the first and last of real sportscars“.

Aber der heimliche Sieger der Herzen war ein Dreirad: Nach 35 Jahren im Besitz von Bob Engell war sein Three-wheeler Baujahr 1930 frisch von der Insel in die Schweiz ausgewandert. Wer es nicht vor Ort auf der Strecke mitbekommen hat, glaubt es kaum, was die zwei (!) Mann Besetzung des Teams Kurt Kaufmann mit dem Three-wheeler Geschoss (JAP V2, 1.300 ccm und 120 PS!!) anstellten. Und das tatsächlich im Wortsinn, um nach dem unumgänglichen Anbremsmanöver am Ende der längsten Gerade (Parabolica) das dort ca. 190 km/h schnelle Dreirad um die Spitze kehren zu wuchten. Wer dabei Fahrer und Beifahrer bei ihrem fahrerischen Einsatz aus einem teilnehmenden Morgan heraus auf der Strecke beobachtet hat, wird dies sicher nicht mehr vergessen. Nach einem derartigen Er-



lebnis überdenkt man seine eigene Leistung auf einem „Vierrad“

Der von mir vorab mit Andreas Stier vereinbarte Interview- und Foto-shooting-Termin war für beide Seiten sehr ergiebig. Der anglophile Pressemensch kam aus dem Staunen nicht mehr heraus und war ganz begeistert über die angetretene breite Palette vom historischen Three-wheeler bis zum aktuellen 4/4 Sport. Unser MCD-Sportwart Matthias Kreyes lieferte ihm zusätzlich einen tiefen Fundus an technischen Hintergrundinformationen zur Marke und Modellen. Wir bekamen im Gegenzug von ihm einen stimmungsvollen Foto-Bericht in Ausgabe 4/2009 der British Classic

Cars und die Erlaubnis, einige seiner Fotos verwenden zu dürfen.

Ach ja, im Hinblick auf den großen Erfolg der Morgan Post wurde in Hockenheim wohl eine Zweigstelle eingerichtet. Wie das Foto mit dem Niederlassungsschild zeigt, gilt dort allerdings noch die alte Rechtschreibregelung. Wir haben uns sicherheits-halber schon beworben und wollen mal sehen, was uns das nächste Jahr in Hockenheim so bringt.

Mit morgansportlichen Grüßen
Ulli Börst

Fotos von: Andreas Stier, Kai Fleck, Ingrid Mellenthin, Michael Rims



Einfach leasen!

Leasen Sie doch, was Sie wollen: Vom Auto über Maschinen und Anlagen bis hin zu Ihrem Klassiker – Gemeinsam mit Ihnen entwickeln wir die beste Finanzierung. Ob Leasing oder Mietkauf: Schnelle und flexible Vertragsabwicklung sowie eine persönliche Betreuung sind garantiert. Wir beraten Sie gern!

leasconcept

Gesellschaft für Mobilen-Leasing

leasconcept GmbH & Co.KG
Bredeneyer Str. 2b, 45133 Essen
Telefon 02 01 / 84 22 50
info@leasconcept.de
www.leasconcept.de

leasconcept
lease-a-classic.de

Besuchen Sie uns auch im:

Meilenwerk Düsseldorf
Marcus Keller
Harffstraße 110a
40591 Düsseldorf
Telefon 0211/976 96 50
d.meilenwerk@leasconcept.de

Meilenwerk Stuttgart
Susanna Gnann
Graf-Zeppelin-Platz 1
71034 Boblingen
Telefon 07031/306 99 18
s.meilenwerk@leasconcept.de

Babyblau und schnell

Die dritte Saison



Unwetterwarnungen und „November Rain“ von Guns N' Roses im Radio – die Vorzeichen für das Rennen am Hockenheimring hätten wahrlich besser aussehen können. Sie versprachen ein paar wirklich kalte und nasse Tage. Das extra gemietete Wohnmobil vor dem Haus machte es endgültig klar: Nun würde ich wieder Rennfahrerbraut sein. Naja, zumindest fürs Wochenende.

Klaus freute sich und auch der babyblaue Moggi, der stolz auf dem Hänger zur Abfahrt bereit stand, schien irgendwie frech zu grinsen. Endlich konnte Klaus mit seinem 48 Jahre alten Morgan plus 4 Super Sports wieder alles geben. Wenn nur das Wetter sich bessern würde, dachte ich mir mit den Gedanken schon beim Camper-Leben.

Doch von einer meteorologischen Kehrtwende war weit und breit nichts zu sehen. Die Hinfahrt verlief gut. Dann war alles wie gewohnt. Das Treiben der Historische Tourenwagen- und GT-Trophy (HTGT) hatte uns in seinen Bann gezogen. Motorengeheule und Benzingeruch trotzten den Regenfällen erfolgreich. Überall wurde geschraubt, letzte Fehler behoben, Einstellungen optimiert. Und unsere rollende Schlafstätte? Die stand wie immer mitten drin. Ein Campingplatz mit der Geräuschkulisse eines Autobahnrastplatzes und ohne Meerblick. Egal, wir waren ja nicht im Urlaub, sondern bei der HTGT. Adrenalin pur.





Akribisch bereiteten sich die 36 Teilnehmer aus Österreich, den Niederlanden, Deutschland, Frankreich, Schweden und der Schweiz auf das Training vor. Fast alle haben stets mehrköpfige Teams am Start. Klaus Ein-Mann-Team oder besser gesagt Ein-Frau-Team bestand nur aus mir. Rennfahrerbraut eben, mit großer Verantwortung. Denn Klaus hat bei der HTGT nur ein Ziel: Er will natürlich gewinnen. Ob es wieder klappen würde, fragte ich mich unter meinem Regenschirm und sorgte schon einmal in Gedanken für einen angemessenen Platz zwischen all den Pokalen in unserem Haus.

Um fit für den nächsten Tag zu sein, gingen wir früh ins Bett. Doch die Nachtruhe, sie wollte nicht so recht einkehren. Auf der einen Seite verstärkte das Dach des Wohnmobils die Geräusche des prasselnden Regens auf ein Unerträgliches, auf der anderen Seite werkelten einzelne Teams bis morgens um sechs Uhr. Natürlich bei laufenden Motoren...

Doch auch diese Nacht verging irgendwann und endlich wurde es ernst. Der Samstagmorgen zeigte sich von einer guten Seite: Blauer Himmel und Sonnenschein. Der Startschuss fürs erste Training fiel zeitig. Klaus fuhr großartige Rundenzeiten und ließ sich auch von einer gebro-

chenen Windschutzscheibe nicht beirren. Er hatte sich an die Fersen eines BMWs geheftet als dessen Motor hoch ging und unherwühlende Schrauben den Moggi frontal trafen. Des Weiteren gab's Probleme mit einem Stehbolzen am Vergaser.

Das alles war zwar irgendwie ärgerlich, zeigte aber auch, wie schön trotz aller Konkurrenz die Gemeinschaft unter den Fahrern ist. Schrauber fremder Teams halfen, die Schäden zu beheben. Wir dankten. Neben der Rennstrecke ist eben nicht auf der Rennstrecke. Ein nettes Gefühl, mit dem wir in die nächste Nacht gingen. Sonntagmorgen folgte das zweite

Zeittraining. Es regnete mal wieder in strömen. Dann das erste und das zweite Rennen. Von 36 Startern schafften es im Endeffekt gerade mal 19 ins Ziel. Klaus schaffte es auf den 16. Platz unter allen Teilnehmern und auf den ersten in seiner Klasse. Viele überstanden aufgrund des schlechten Wetters, technischer Probleme oder Fahrfehlern das Rennen am Hockenheimring nicht. Wir aber fuhren samt himmelblauem Moggi und stolzer Trophäe mal wieder überglücklich nach Hause.

Text und Bilder Elke Weiss

Fine car interiors
MATTHIAS STELLRECHT

Lederinterieur
Teppichsätze
Verdecke
Persenning
Zubehör



www.finecar-stellrecht.de
Tel. 06202 - 29203 Fax 06202 - 26380
Kolpingstr. 6 - 68723 Schwetzingen

Kein Schongang für die Lieblinge

Motorsport Klaus Weiss rast bei der Rennserie für historische Tourenwagen über Europas berühmteste Strecken



Nicht nur mitfahren, sondern gewinnen ist die Maxime von Klaus Weiss: In seiner Klasse sammelt er Pokale in Serie.

Ulrich Tröster

Selt zwei Jahren rauscht der Heiligenhauser Motorsportler Klaus Weiss über die legendären und berühmten Rennstrecken Europas: Nürburgring, Hockenheim, Spa, Salzburgring, Assen und Dijon. Aber wie! Elektronische Lenkhilfe? Keine Spur! Die Diskussion um Doppeldiffusor? Eine andere Welt. Etwas Entscheidendes hat der Spediteur aus Heiligenhaus mit den Rennfahrer-Kollegen der Formel 1 allerdings schon gemeinsam: „Ich will gewinnen“, betont der 62-jährige.

HTGT-RENNSAISON

Weiss ist in seiner Klasse Nummer eins

Klaus Weiss fährt bei der Historischen Tourenwagen- und GT-Trophy in der Klasse 6 bis 2500 ccm. Hier liegt er an Position eins. In der Gesamtwertung, die von den deutschen Fahrern Pierre Backes

und Rainer Bodenstein angeführt wird, liegt der Heiligenhauser auf Position 22. Den Reiz der Rennen machen die vielen historischen Wagen aus: Alfa Giulio, Ford Falcon, DKW F 12 oder Morgan. UT

Allerdings in seiner Klasse hat er sein ehrgeiziges Ziel schon oft erreicht. Da bin ich Seriensieger und Pokalsammler.“ Die Konkurrenten kommen u.a. aus Österreich, den Niederlanden, Frankreich, Schweden oder der Schweiz. Zumeist werden sieben Rennen pro Saison gefahren, wobei es jedes Mal zu einer Kollision kommt - nicht unbedingt eine mit Blechschaden, aber es gibt den Zusammenstoß der Interessen: Die besondere Liebe zum Auto mit Seltenheitswert trifft auf den sportlichen Ehrgeiz. Denn gewinnen wollen sie alle. Somit kennen sie im Rennen keinen Schongang.

Oft passiert nichts. Manchmal müssen die Lieblingsstücke aber leiden: Besonders aus Blech ging es beim April-

Rennen auf dem Hockenheimring. Von 36 Startern erreichten gerade mal 19 das Ziel. Morgan-Fahrer Klaus Weiss kam hingegen auf dem 16. Platz unter allen Teilnehmern nicht nur ins Ziel. Er wurde auch wieder einmal der erste in seiner Klasse.

Da scheppert das Blech

„Viele kamen wegen des schlechten Wetters, technischen Probleme oder Fahrfehler erst gar nicht an“, erinnert sich Weiss, der selbst mit einer gebrochenen Scheibe zu kämpfen hatte. „Vor mir war der Motor eines anderen Autos hoch gegangen. Durch umherfliegende Schrauben, riss meine Windschutzscheibe.“ Trotzdem schaffte der Heiligenhauser eine durchschnittli-

che Rundenzeit von 113 km/h. Zum Vergleich: Das schnellste Auto in der HTGT - eine Lotus Elan GTS - schaffte es auf 130 Sachen. Der Hockenheim scheint eh seine Strecke“: Beim Juni-Rennen auf dem Traditionskurs kam Klaus Weiss in seiner Klasse gleich zweimal als Erster ins Ziel. Um in der Gesamtwertung ganz nach vorne zu kommen, muss man ein „anderes Vehikel untern Hintern haben“, betont Weiss. Aber so lange er mit seinem Morgan so viel heraus holt und so sicher fährt, kann er zufrieden sein. „Ich hab auch schon mal 150 Meter Leitplanke mit genommen. Aber toi, toi, es ist nie was Ernstes passiert.“ Weder der Fahrer hat Schaden genommen, noch der „Liebling“.



Ein Prachtstück, das der Fahrer am liebsten nur im Schongang steuern würde: Der „Morgan plus 4 Super Sports“. Aber im Rennen werden dann doch ein paar Beulen am kostbaren Blech riskiert. Fotos: privat



Festival of Speed

Goodwood

Roderich Schwarz schickte per Mail einen Kurzbericht über das Festival und einige Fotos.

Die MMC ist gut vertreten. Es gibt einen Stand, auf dem Lose und Regalia verkauft werden. Ausgestellt werden mehrere 4/4 Sport, ein Aeromax, das LIFEcar und ein Tretauto. +4, Roadster, Aero 8 und 4-Sitzer werden nicht gezeigt. Weitere Fahrzeuge gibt es an anderen Stellen. Am Drivers' Club sind mehrer Fahrzeuge positioniert,

MTW, Automatik +8 DHC usw. Der Aero S.S. stand bei den Supercars, der GT 3 Rennwagen (#100) steht im Fahrerlager bei den Rennwagen von Keith Ahlers und John Clarke. Der Wagen hat den ersten Trainingslauf nicht überstanden und Charles Morgan konnte ihn ins Fahrerlager schieben. Fand ich sehr schön! Warum soll es ihm besser als den Kunden gehen? Das französische Mechanikerteam konnte ihn aber reparieren.



WAZ im Juni 2009

Top-Service

für exklusive und klassische Automobile

- Morgan
- Porsche
- Jaguar
- Austin Healey
- Triumph

Car Trim
www.car-trim.de



Harald Beinhoff
Car Trim Handels- u. Servicegesellschaft für klassische Automobile und Teile mbH
In der Lei 19a
65527 Niedernhausen
Tel.: 061 28 - 735 12
Fax: 061 28 - 735 13

- ▶ AUTOAUFBEREITUNG
- ▶ LACKVEREDELUNG
- ▶ LEDERSANIERUNG
- ▶ KAROSSERIE + LACK
- ▶ TROCKENEISSTRAHLEN
- ▶ SMART-REPAIR
- ▶ AUTOGLAS
- ▶ PFLEGESEMINARE



autorisierter SWIZÖL-Partner
im MEILENWERK Düsseldorf
Harffstraße 110 a
02 11-984 7147
www.DIEGARAGE.org



Zum 12 + 1 mal...

Int.Allgäuer Morgan Treffen 2009 in Jungholz

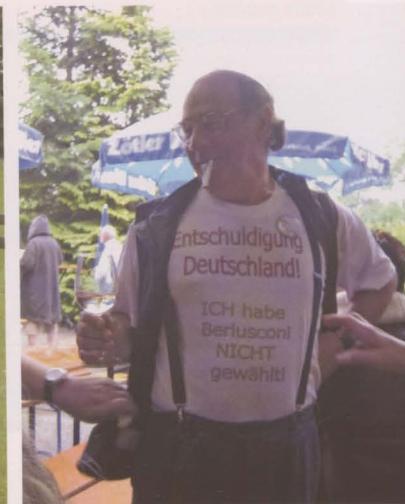
„12+1“ war das Motto dieses Jahres, denn abergläubische Bayern dachten sich, so ein mögliches schlechtes Omen fernhalten zu können. Aber der Wettergott ließ sich leider nicht austricksen und so kam es, wie es kommen musste. Beim 13ten internationalen Allgäuer Morgan Treffen regnete es erstmalig in der Geschichte dieses trotzdem tollen Treffens und wir ließen uns unsere gute Laune nicht verderben.

Wir waren wohl einer der wenigen die trocken anreisten, denn viele erwischte es kurz vor Jungholz mit einem heftigen Regenguss, kleiner Vorgesmack auf den Samstag. Die traditionelle warmherzige Welcome-Zeremonie direkt vor dem Hotel ließ bei Sonnenschein keinen erahnen, wie es am nächsten Tag aussehen sollte. Wiedersehensfreude und kennen lernen bei Käsebrett und bayrischem Gerstenbräu lies die Zeit bis zum Grillbuffet im Fluge vergehen und auch danach waren die Temperaturen noch so angenehm, dass man mit Weste oder Jacke den einen oder anderen Schlaftrunk durchaus noch unter freiem Himmel zu sich nehmen konnte.

Der erste Blick am nächsten Morgen, der gewöhnlich in die sonnendurchflutete Bergwelt führt, war trotz vorabendlich schlechter Prognose eher ungläubig und ließ mich erst einmal meine Augen erneut reiben, aber die milchige Sicht lag nicht als Schlawfilm auf meinen Augen, sondern als graue Regensuppe direkt vor unserem Balkon und füllte das gesamte Tal.

Selten habe ich ein Treffen dieser Größenordnung erlebt, immerhin über 130 Morgan aus aller Herren Länder, an dem es keiner, aber auch





Liebe Morganfreunde, wir freuen uns auf ein Wiedersehen beim 14. Int. Morgantreffen vom 25.-27.6.2010 in Jungholz

Innerhalb von 6 Jahren wurden von der Int. Jury 3 Morgans mit Platz 1 „Schönster Morgan“ ausgezeichnet.

Alle aus dem Hause HEIKAT.

Auch in 2008 kam der schönste Morgan, Platz 1, wieder aus dem Hause HEIKAT!

Bei der Fahrgeräuschmessung „Super Sound in Jungholz“ belegten Morgans mit HEIKAT-Auspuffanlagen die Plätze 1 und 2. Wann kommen Sie vorbei?



HEIKAT

Heinz Kandziora - www.HEI-KAT.de

Wir liefern aus einer Hand: Zubehör für Morgan von A wie Auspuff bis Z wie Zeituhr (mit Einbau).
Siehe Website oder rufen Sie an.
87700 Memmingen, Postfach 1529
Tel.08331-89022, Fax 08331-926295

Bei diesem Treffen blieben die Dächer häufig geschlossen



gar keiner wagte ohne Dach zu starten. Selbst ein mir gut bekannter hartgesottener Eidgenosse der nur mit Brooklines und ohne Dach trocken angereist war, entschied sich seinen Achter Le Mans in der Garage zu lassen und nahm das Angebot von Peter Beckert, Morganimporteur - Stuttgart, den neuen Morgan 4/4 Sport mit Hardtop Test zu fahren, gerne an.

Die professionell durchorganisierte Startaufgabe, in der es Beschleunigung und eigenen optimalen Bremsweg auf kurzer Distanz in Idealzeit zu erreichen galt, führte bei dem einen

oder anderen (Aero)Fahrer zu der Erkenntnis, dass es nicht so einfach ist die PS auch auf die Straße zu bringen und nicht nur auf die Reifen.

Andere, aus fernen Ländern, nahmen die Startampel die parallel auch Zielinie war, als Startlinie und wunderten sich unten im Dorf wann die Beschleunigungsphase wohl in den Zieleinlauf übergeht.

Wie schön diese wieder top organisierte und landschaftlich reizvoll geführte Ausfahrt bei schönen Wetter gewesen wäre, ließ sich nur erahnen, aber unseren Spaß hatten wir trotz-

dem und abends zum traditionellen Feuerwerk war es auch wieder trocken und zum Abschied am nächsten morgen bei Swinging Jazz küsste uns versöhnlich die Sonne. Ich bin sicher im nächsten Jahr haben wir wieder das gewohnt tolle Wetter, dafür werden Heinz und sein Profiteam schon sorgen.

Wir werden 2010 auf jeden Fall wiederkommen.

Text: Volker Althoff - Sektion Mitte
Fotos Elke Weiss, Elke Stampfel,
Detlef Lau

Verantwortlichkeit:

Die mit Namen des Verfassers gekennzeichneten Beiträge stellen dessen persönliche Meinung dar und müssen sich nicht mit der Auffassung des Morgan-Club Deutschland e.V. decken. Aus Platzgründen können Artikel nach Rücksprache mit dem Verfasser sinnwährend gekürzt werden oder auch in einer späteren Ausgabe veröffentlicht werden. Vor Veröffentlichung erhält jeder Verfasser per Mail einen Korrekturabzug der als genehmigt gilt, wenn nicht innerhalb von 4 Tagen widersprochen wurde.

Copyright: Morgan-Club Deutschland e.V.

Datenschutzbeauftragter des MCD, Rechtsanwalt
Christian Franz LL.M, Strömer Rechtsanwälte,
Duisburger Strasse 9, 40477 Düsseldorf



In Ergänzung zu dem Bericht von Volker schildert Morgan Neuling Harald Wolff (www.solundhaben.de) seine Eindrücke von seiner ersten Morgan-Annäherung.

Urlaub von der Krise - 130 Kult Roadster trafen sich in herrlicher Umgebung.

Am letzten Juniwochenende 2009 war Jungholz einmal nicht hauptsächlich Bankplatz, sondern Parkplatz. Heinz Kandziora, Mitglied im MCD, hatte eingeladen und um die 130 Morganeers kamen. Mit ihren Lieblingen. Morganeers nennen sich die Freunde der unverwechselbaren Roadster, die bis heute im Look der 30er Jahre gebaut werden. „Moggis“ nennen sie liebevoll ihre Autos. Den unangefochtenen Weltrekord in Beständigkeit hält der Morgan 4/4.

Dieses wunderschöne Auto wird seit 1936 produziert. Damals wie heute in solider Handarbeit und mit aktueller Technik. Heute umweltfreundlich in Schadstoffklasse 4 eingestuft und in der Umweltbilanz sogar besser als der Toyota Prius Hybrid. Das 13. Internationale Morgan Allgäu-Treffen fand im 100. Jahr der Marke Morgan statt. Zum 3. Mal war das Bankhaus Jungholz Sponsor des Events. International konnte man wirklich dazu sagen. Ich sah Nummernschilder aus ganz Deutschland, Österreich, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und, natürlich aus England, dem Heimatland der Morgans. Die weiteste Anreise hatte wohl ein elfenbeinfarbenes Schmuckstück, dessen Fahrer es sich nicht nehmen ließ, direkt von der Costa Blanca anzureisen. Natürlich per Morgan auf

der Straße!

Ich war einer Einladung des Bankhauses Jungholz gefolgt. Die besondere Gastfreundschaft der Kollegen werde ich so schnell nicht vergessen. Andreas Falger, der das Bankhaus Jungholz in Jungholz leitet und sein Kollege Thomas Krammer, Chef des Bankhauses Jungholz St. Gallen, hatten sichtlich Freude an der Präsentation „ihres“ Dörfchens Jungholz mit der bodenständigen Bank, die nicht zuletzt dank ihrer Tüchtigkeit internationale Anerkennung bei Kunden und Testern findet. Während meine liebe Frau sich den Wellness-Wonnen im wunderschönen Hotel Jungholz im ebenfalls wunderschönen Tannheimer Tal hingab, wollte ich natürlich Morganluft schnuppern. Klaus Streil vom Bankhaus Jungholz brauchte „nur mit dem Finger zu



Herausgeber:

Morgan-Club Deutschland e.V.,
vertreten durch den Vorstand

Anzeigen, Redaktion und Layout:

Edi Stampfel, Mail: redaktion@morgan-club.de
Bildbearbeitung/Druckvorstufe: Werbeagentur
Dirk Biesgen, Kapfenstr. 72, 45473 Mülheim an
der Ruhr; Mail: dirk@biesgen.de, www.biesgen.de
Druck: Schotte GmbH & Co. KG
Bruchstraße 19-21, D-47829 Krefeld

Titelfoto: Morgan Centenary, Peter Eisele

Auflage: 1300 Exemplare

Erscheinungsweise:

2 x jährlich im Mai und November



schnippen“ und schon hatte sich Michael, ein Morganeer aus Konstanz, meiner angenommen. In seinem klassischen Morgan Plus 4 konnte ich eine herrliche Fahrt genießen. Ein tolles Gefühl, mit solch einem Hingucker wirklich nur auf freundliche Leute zu treffen. Die Organisatoren hatten als Höhepunkt des Programms eine Rundfahrt durch die schönsten Landschaften Tirols, des Allgäus und des bayerischen Pfaffenwinkels ausgearbeitet. An der Wieskirche konnte man bei einer Kaffeepause entspannen und dieses beeindruckende Weltkulturerbe besichtigen, in der Schlosswirtschaft Linderhof war ein zünftiges Mittagessen aus der Gulaschkanone vorbereitet. Anschließend blieb genug Zeit für die ebenfalls perfekt organisierte Schlossführung. Selbst an körperliche Ertüchtigung beim steilen Anstieg durch den Schlosspark zur Venusgrotte wurde gedacht. Spektakulär auch die Einfahrt nach Oberammergau. Die gesamte Innenstadt war abgesperrt. Unzählige Helfer, freiwillige Feuerwehr, ADAC und

Polizei wiesen den Weg, winkten uns weiter und ließen uns komfortabel parken. Mit Blasmusik und vielen gutgelaunten Passanten wurde das Ereignis zum richtigen Volksfest. Auf dem Rückweg nach Jungholz füllten wir schnell noch den Fragebogen aus. Nicht nur Wissensfragen um das gemeinsame Hobby Morgan waren zu beantworten, sondern auch Fragen zu den besuchten Sehenswürdigkeiten, der Gegend und der Geschichte. Hätten Sie gewusst, dass das „Guet Jungholtz“ im Jahr 1342 von dem Wertacher Hermann Häselin an den Tannheimer Heinz Lochpyler verkauft worden war? Damit war die Ursache für die heutige Situation als österreichische Exklave in Deutschland entstanden. Kaum nehme ich an einem Morgan-Treffen teil, schon weiß ich sowas. Wer schließlich gewonnen hat? Keine Ahnung! Ist das wichtig? Das ganze Ereignis war ein Gewinn. Ich freue mich schon auf das nächste Jahr. Hoffentlich werde ich wieder eingeladen.

Ausgezeichnete Leistungen
schaffen Vertrauen.



Handelsblatt	FUCHS REPORT
»Summa cum Laude 2009	Ranking CH »TOPS 2009

Das Bankhaus Jungholz bietet Ihnen ein besonderes Private Banking: produktunabhängig und persönlich, diskret und kompetent.

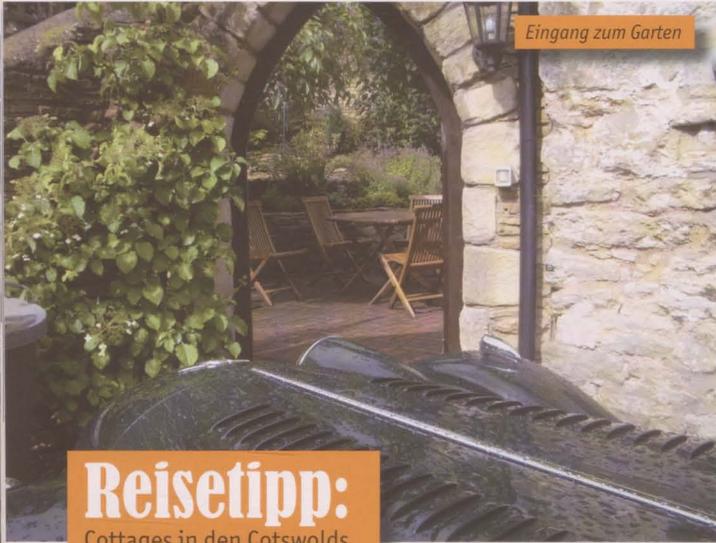
Dies sind Facetten einer verantwortungsvollen Vermögensanlage. Viele Auszeichnungen in den wichtigsten Rankings beweisen es – Jahr für Jahr.

Außergewöhnliche Leistungen schaffen nachhaltige Erfolge. So wächst Vertrauen.

Telefon 0180 2 2123 23-0
Internet www.bankhaus-jungholz.com

 **BANKHAUS
JUNGHOLZ**

EINE BANK WIE DIE ALPEN



Eingang zum Garten

Reisetipp:

Cottages in den Cotswolds

Rund um die diesjährigen Centenary-Aktivitäten haben wir einige Besucher vom Kontinent gesprochen, die ganz erstaunt waren, dass es ausser Hotels und Bed & Breakfast noch eine weitere, in aller Regel preiswertere und letztlich wohl auch angenehmere Möglichkeit gibt, um in England einige Tage zu verbringen: rent a cottage!

Wer in diesem Winter mit ersten Planungen für einen England Urlaub beginnt, wird mit den Suchbegriffen „Cottages UK“ reichlich „googeln“ können – und feststellen, dass die Auswahl riesig ist. Erstaunlich ist, dass es auch ein grosses Angebot kleinerer Cottages (2 bis max. 3 Pers.) gibt. Wie überall wird die ganze Sache natürlich um so preiswerter, je mehr bei der „Party“ dabei sind.

Wir haben in diesem Sommer –während der absoluten Hochsaison- für ein 6 Personen Cottage 625 £ pro Woche bezahlt – incl. aller Extras (Bade- und Bettwäsche, Reinigung etc.), beim aktuellen Pfund Kurs ist das ein Schnäppchen.

Abgesehen von der ohnehin schönen

Landschaft bieten sich die Cotswolds für den Morganeer von selbst an: unweit Malvern (immer höchstens eine Stunde entfernt) kann man in jede Himmelsrichtung fahren, um alles Mögliche zu sehen: Schlösser, Gärten, Städte und sogar das Meer an der Severn Mündung ist nicht weit. Obwohl wir, 4 mls südlich von Stroud, in „the middle of nowhere“ gelandet sind, hatten wir dort 3 gute Restaurants in max. 20 min. Fussmarschnähe und einige weitere, max. 5 mls entfernt, zur Auswahl.

Morgan Parking only



Der grosse Vorteil eines Cottage ist aber, dass man den Abend nicht immer im Restaurant oder in der Hotellobby verbringen muss – das bis in die Nachtstunden zu erlebende „dolce fa niente“ des Südens findet in England ohnehin nicht statt.

Wer sich also nicht scheut, am Morgen die Rühreier und den Speck selbst in die Pfanne zu hauen, wer auch gerne Land und Leute in ihrem daily business erleben möchte –zwangsläufig, wenn man selber einkaufen muss – sollte sich einmal die Cottage Angebote anschauen.

Die Bilder haben wir in diesem Jahr gemacht, im Cottage „Little End“ (Vermieter: john.snelling@clara.co.uk). Diese Art der Ausstattung ist typisch, ich habe ähnliche Erfahrungen mit anderen Cottages: man wartet immer darauf, wann Miss Marple endlich um die Ecke biegt...

Text und Fotos
Achim Niemeyer



Keine Filmkulisse – just english interior



Für eine Renaissance des Stromknochens

oder warum man zum Parken doch die Handbremse nutzen sollte...

Man könnte natürlich auch einen dieser schönen „Battery-Main-Switches“ aus dem Motorsport nehmen – aber warum nur, wenn man nicht an den entsprechenden Veranstaltungen teilnimmt?

Vor wenigen Wochen, nach einem einigermassen anstrengenden Arbeitstag, traf mich bei der Ankunft zu Hause der Schlag: schon als ich mit dem Alltags-Blech-Auto neben meinem +8 einparkte, merkte ich in den Augenwinkeln, das etwas nicht stimmt – der sofortige, reflexartig eingeleitete genaue Blick gab mir für den Tag den Rest: der Morgan stand mit seiner Front fügenlos an der Holzwand des Carport, lichter Abstand minus 0,2!

Mein erster Gedanke war, dass womöglich einer der Jungs seinen Freunden den herrlichen Klang der Sidepipes vorführen wollte; aber schon die leichte, unberührte Staubschicht auf der Persenning liess mich zweifeln. Als mir dann klar wurde, dass der Zündschlüssel ja in meiner Tasche lag, waren die Köpfe der Söhne gerettet: mal eben bei eingeletem Gang den Schlüssel drehen war als Ursache auszuschliessen. Andere Fremdeinwirkung war auch äusserst unwahrscheinlich, die Lenksäulenverkleidung zeigte sich unbeschädigt, alles war an seinem Platz.

Egal, erst mal schauen ob es einen Schaden gegeben hat. Schon der Tritt auf die Kupplung zeigte, dass das Auto stramm an der Wand sass, ganz so wie bei der vermuteten Geschichte mit dem Anlassen bei eingeletem Gang... Sogar an der Holzwand sah man den Abdruck der oberen Nummernschildkante, den vordersten Teil unterhalb des Kühlergrills – aus Gewichtsgründen verzichtet man ja gerne auf „bumper“ oder gar Stossstan-

ge... Schaden am Auto war keiner zu beklagen, aber die Kausalitätssuche begann mich zu schädigen, als ich den Anlasser betätigen wollte: NICHTS! Batterie voll, Wegfahrsperrdeaktiviert, Check-Kontroll Lämpchen funktioniert auch – nur nicht der Anlasser. Da auch die Instrumentenbeleuchtung dimmte, wenn der Schlüssel zünden sollte, war das Zündschloss wohl auch in Ordnung. Bei geöffneter Motorhaube war auch ein deutliches Klacken des Anlasserrelais zu vernehmen, hieran sollte es also auch nicht liegen. Magnetschalter am Anlasser? Also wie früher (zuletzt vor 30 Jahren am geliebten Alfa), ein paar gezielte Schläge mit dem Hammer – gar nicht so einfach, unter dem Krümmer. Aber auch das war von ernüchternder Erfolglosigkeit.

Langsam wurde es dunkel, und ich beschloss, das Problem intellektuell zu lösen, nun ja, mit ein bisschen Internet-Hilfe via Gomog und dem „Experts pannel“... Aber auch hier fand ich nicht mehr heraus, als das, was ich ohnehin schon probiert hatte. Also muss ein neuer Anlasser her – es sei denn –ein kleiner Strohalm entstand in den zunehmend grauer werdenden Hirnzellen- es sei denn, ein Marder oder ähnliches Ungetier hatte sich an einem der entsprechenden Kabel verlustiert und einen Kurzschluss ausgelöst. Das musste es sein, wird gleich am nächsten morgen überprüft.

Leider zu früh gefreut: nach dem Aufbocken wurde schnell klar, dass hier alles in Ordnung war und nichts auch nur in der Nähe des Anlassers gekommen ist – dank des leichten, unberührten Ölnebelfilms nach englischer Ingenieurskunst hätte Sherlock Holmes das auch in der Dämmerung

zweifelsfrei ermitteln können. Noch ein Versuch anzulassen liess mich dann völlig verzweifeln: über Nacht hatte sich die Batterie völlig entleert! Himmel-noch-mal – was ist denn da los? Es musste mit der Elektrik zusammenhängen, hoffentlich nicht mit der Electronic; den Gedanken an einen solchen Defekt wollte ich gar nicht zu Ende denken!

Also, Batterie aufgeladen und erneut versucht: wie am Vorabend – Anlasser tot und das dimmende Instrumentenlicht spielt die Grabbeleuchtung... Um mein Horrorszenario eines Electronic Super-Gau auszuschliessen, kam ich dann auf die verwegene Überlegung, dass der Motor ja einwandfrei laufen müsste, wenn tatsächlich nur der Anlasser kaputt ist. Gedacht, getan – mit zwei Stupsern der Jungs sprang der Motor an und lief einwandfrei!

Irgendwas an der Elektrik musste also faul sein. Da alle Sicherungen in Ordnung waren (hatte ich natürlich schon am Vorabend geprüft) begann ich, noch mal alle in Frage kommenden Verkabelungen durchzugehen. Zuerst noch mal am Anlasserrelais – und erneut geprüft, ob es auch wirklich „klackt“ – nur, diesmal war nichts zu hören!

Sockel und Relais sind völlig verschmort, dem Relais hat es sogar einen Stecker rausgezogen





Links (neben dem Heizungskasten) sitzt das Anlasserrelais (Achtung: hier beim RHD)

Als ich dann das Relais vom Sockel ziehen wollte, beginnt der Anlasser zu drehen! Juhu, Fehler gefunden, im Relais war alles verschmort. Hier hatte es den Kurzschluss gegeben, der den Anlasser bewegte, mein Auto an die Wand zu klatschen! Beim Relaiskauf erzählte ich dann dem Boschhändler die Geschichte und endete mit der Frage, ob das nun Morgantypisch gewesen sein könnte, oder ob andere Autos gegen derartige Alleingänge irgendwie abgesichert seien. Surprise, surprise: das Phänomen sei zwar selten, aber prinzipiell bei allen

Autos möglich...

Nicht auszudenken, was man mir drei Wochen früher erzählt hätte, als ich in Goodwood in einer Reihe schönster Oldtimer parkte: einen halben Meter vor mir stand ein Jaguar SS, perfekt restauriert!

Es scheint, dass die Ursache des Relais-Schmorbraten in einer zu intensiven Verwendung von gutmeinendem Kriechöl an allen elektrischen Steckverbindungen zu suchen ist – jedenfalls deuten die nunmehr glatt „be-

schichteten“ schwarzen Steckerschuhe der Kabel zum Relais darauf hin.

Auch wenn es in nächster Zeit wahrscheinlich nicht mehr nötig ist – bis zum Winter werde ich wohl immer mit fest angeknallter Handbremse parken, und bis dann habe ich sicher auch ein Plätzchen für den „Battery Main Switch“ gefunden.

Text und Fotos
Achim Niemeyer

Morganwerkstatt André Koopmann

Seit
Oktober 2006
autorisierte
Service-Werkstatt der
Morgan-Factory

Tel. & Fax:
0 42 71 - 95 44 47

Hans-Hermann-Meyer-Str. 5
27232 Sulingen
e-mail: morganwerkstatt@aol.com

AUTOLACKIERUNG WENGORZ

fachlackierbetrieb

hallesche landstraße 110a · 06406 bernburg
fon (03471) 311151 · fax (03471) 313915
e-mail wengorz-autolackierung@t-online.de
www.colorcult.de

 ...die Morgan-Lackierer

Der Experten-Tipp



André Koopmann
Morganwerkstatt, Sulingen

Achtung Kontaktkorrosion!

Von den älteren Fahrzeugen mit Alu-Kotflügeln kennen wir das Problem der Kontaktkorrosion zwischen dem eingelegten Stahldraht und dem darum gebördelten Aluminium.

Nun denkt man, eigentlich zu Recht, die Zeiten sind vorüber und der Morgan hat solche Schwachstellen nicht mehr.

Aaaber eine Stelle ist geblieben. Ähnlich wie Asterix bei den Galliern hält eine Stelle tapfer Widerstand. Wo es diese Problematik noch gibt? Die Scharnierleiste der Motorhaube wird noch immer (und anders wird es auch

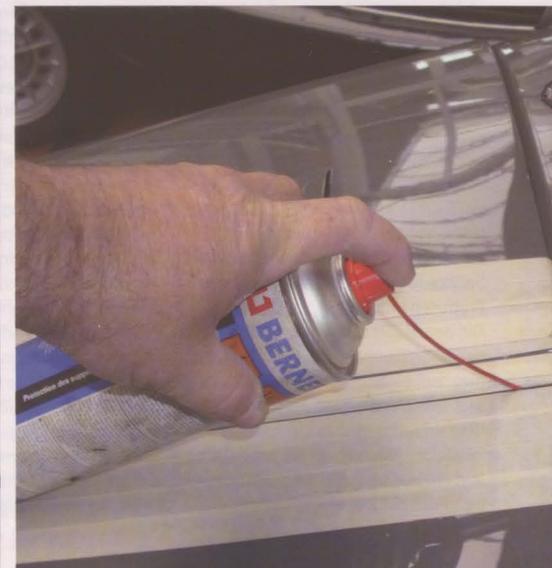
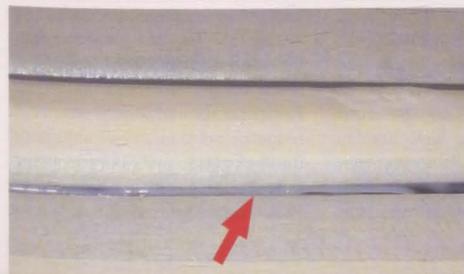
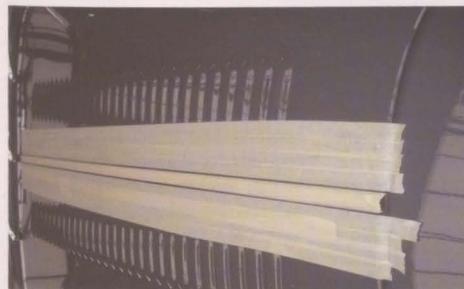
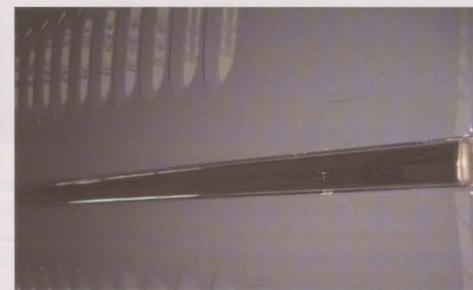
wohl nicht gehen) in dieser Mischbauweise hergestellt. Die eigentlich tragende Leiste der Haube zur sichtbaren Chromleiste außen ist aus Stahl hergestellt und die eigentliche Haube ist mit Nieten daran verbunden.

Um also hier schon gleich vorzubeugen „fluten“ wir diesen Raum bei Neufahrzeugen gleich mit Wachsmaterial. Aber ich denke für diese Maßnahme ist es (fast) nie zu spät. Diese Arbeit kann auch gut von den Morgan Selbstschraubern ausgeführt werden. Die Bilder veranschaulichen noch einmal deutlich den angesprochenen Bereich.

Angenehmer Nebeneffekt ist, dass die heute „trocken“ zusammen gesetzten Teile auch gleich geschmiert sind und beim Öffnen der Haube nicht klingen wie ein alter Sargdeckel.

Viel Spaß beim „Einschmieren“ wünscht André

Die Scharnierleiste ist aus Stahl, die Haube aus Alu



Meilenwerk

Merz&Pabst - wenige Tage vor und bei der Eröffnung



Merz & Pabst setzt zur Landung an. Das ungewöhnliche Autohaus mit den ungewöhnlichen Marken wird von ungewöhnlichen Menschen eröffnete am 11. September 2009 eine Filiale auf dem ehemaligen Landesflughafen in Böblingen.

Dort ist nach Berlin und Düsseldorf die dritte Ausgabe des Meilenwerks entstanden. Der Name Meilenwerk steht für ein ungewöhnliches architektonisches Business-Konzept, dessen Gestaltung sich dem Thema klassische Automobile verschrieben hat. Unter einem Dach finden sich bis zu 30 Spezialisten, die einen Rundum-Service für automobiler Raritäten und Pretiosen anbieten.

Mit den Marken Artega, Bentley, Lotus und Morgan wird Merz & Pabst hier auf einer Fläche von 300 Quadratmetern vertreten sein. Auch die Neufahrzeuge der britischen Nobeltersteller passen bestens in das Umfeld liebevoll gepflegter Oldtimer. Denn die aktuellen Modelle der eng-

lischen Automobilmanufakturen sind schon heute die Klassiker von morgen. Sie landen fast nie wie gewöhnliche Autos einfach irgendwann auf dem Schrottplatz, sondern werden von ihren Besitzern über viele Jahre meist liebevoll gepflegt und individualisiert. So entsprechen diese Liebhaberfahrzeuge dank sorgfältiger Pflege oft auch noch nach Jahrzehnten fast dem Neuzustand, was sich in einem erfreulichen hohen Werterhalt dokumentiert.

Der bisherige Standort von Merz & Pabst, verteilt auf mehrere Ebenen in einem Parkhaus in der Stuttgarter Alexanderstraße, ist so ungewöhnlich wie das 73 Jahre alte Autohaus. Und er ist vielen Stammkunden genauso ans Herz gewachsen, wie den Eigentümern Peter und Axel Beckert. Deshalb bleibt die Werkstatt auch künftig in Stuttgart. Weil Bentley nach einigen Jahren Pause nun wieder zur Familie zählt und sich mit Artega der überzeugendste Sportwa-

gen-Newcomer seit vielen Jahren für Merz & Pabst entschieden hat, droht der Stammsitz aber einfach aus allen Nähten zu platzen. Deshalb zieht der Neuwagenverkauf in das neue Meilenwerk um. Es liegt 20 Kilometer von der Stuttgarter Innenstadt verkehrsgünstig an der A81 auf dem Gelände des ehemaligen Flugplatzes.

Hier entstehen Wohnungen und Arbeitsplätze für 10 000 Menschen. Ein zentraler Teil davon ist das teilweise in den denkmalgeschützten Terminalgebäuden untergebrachte Meilenwerk. Die Anlage überzeugt durch ihr weitläufiges, landschaftlich neu gestaltetes Umfeld. So steht ein mehrere tausend Quadratmeter großes Gelände für Veranstaltungen bereit. Oldtimertreffs sind dem Meilenwerk Stuttgart genauso willkommen wie Firmenevents und Konzertveranstaltungen.

Die Werkstätten und Showrooms sind aber die eigentliche Keimzelle des Meilenwerks. Sie sind an Spezialisten

für Oldtimer und Liebhaberfahrzeuge vergeben worden, die sich dauerhaft einen guten Ruf in der ständig wachsenden Klassiker-Szene erarbeiten konnten. Synergieeffekte werden in den Meilenwerken groß geschrieben. In direkter Nachbarschaft zu den Werkstätten befinden sich kompetente Servicepartner wie Autopfleger, Gutachter, Sattler, Kfz-Elektriker, Versicherungsanbieter oder Oldtimervermieter. Ein weiterer wichtiger Service für Autoenthusiasten ist der fachbezogene Einzelhandel. Ob Modellautos, hochwertige Textilien, technische Literatur wie Fachbücher und Zeitschriften, Ersatzteile, Rennsportzubehör oder Accessoires – in den Shops können diese und viele andere Artikel erworben werden.

60 verglaste Einstellboxen bieten Besitzern von Oldtimern und Liebhaberfahrzeugen Parkmöglichkeiten unter besten klimatischen Bedingungen. Die Glasboxen sind nur für die privaten Eigentümer zugänglich, ma-

chen aber die Meilenwerke durch ihre komplette Verglasung zu lebendigen Museen.

Eine ebenfalls gläserne Hausbrauerei wird nach bester Handwerkstradition im Meilenwerk ihr Bier brauen. Dies kann dann in den beiden Restaurants oder im Biergarten frisch gezapft getrunken werden. Es gibt sogar Übernachtungsmöglichkeiten, denn in das ehemalige Flughafen-Terminal wurde ein Hotel integriert. Der Gast kann entweder ein Zimmer mit Aussicht auf das Flugfeldareal oder auf die glänzenden Klassiker im Meilenwerk buchen. Selbst das Interieur des Hotels ist stilsicher auf die Oldtimer-Thematik abgestimmt.

Und wer nur einfach mal bummeln oder einen Event besuchen will, kann die Zeit nutzen um seinem Auto einen exklusiven Full-Service angeeignet zu lassen. Auf Wunsch steht der Wagen nach dem Besuch rundum gepflegt auf dem Parkplatz; gewaschen und poliert, voll getankt, mit kontrol-

liertem Ölstand und Luftdruck.

Das erste Meilenwerk in Berlin ist ein Musterprojekt des Landesdenkmalamts, mit jährlich rund 400 000 Besuchern eine Attraktion in der Hauptstadt und mit dem Conga-Award als eine der besten Event-Locations in Deutschland ausgezeichnet. Es spricht alles dafür, dass sich dieser Erfolg am neuen Standort in Böblingen wiederholt. Zumindest die Gegend ist bereits seit Jahrzehnten eine Art Mekka für abertausende Mercedes-Fahrer. Denn das Daimler-Werk Sindelfingen liegt in Sichtweite. Für alle Menschen, die hier ihre neuen Taxis und andere Allerweltsautos abholen.

Pressemitteilung Merz&Pabst

Peter und Axel Beckert laden uns anlässlich der MCD-Mitgliederversammlung zu einer Nacheröffnungsfeier am 7. November in die neuen Geschäftsräume ein.

Meilenwerk Stuttgart Graf-Zeppelin-Platz, Navigation: Wolfgang-Brumme-Allee 55, 71034 Böblingen

MOG-Allerlei

Unfall.

Der BBC-Top Gear Journalist Richard Hammond hat seinen AeroMax gecrasht. Auf dem Heimweg von einer Flugstunde wurde Richard in der Nähe von Over, Gloucestershire zur Mittagszeit in einen Auffahrunfall verwickelt. In einem Kreisverkehr bremste jemand plötzlich und acht Wagen fuhren ineinander. Da Richard der Schlußmann war, wurde der AeroMax nur an der Front beschädigt. Im Gegensatz zu seinem letzten großen Crash vor ein paar Jahren, wo er in einem Dragster bei fast 300 kmh einen Reifenplatzer hatte, ist ihm dieses Mal und auch allen anderen Unfallbeteiligten nichts passiert



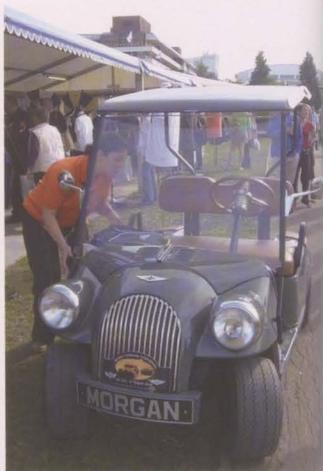
Roadster 100.

Nur für den englischen Markt hat Morgan im Jubiläumsjahr einen speziellen Roadster unter dem Namen Roadster 100 am 15. Juni in der Factory vorgestellt. Neben der Kennzeichnung auf der Heckschürze ist der Wagen mit einer Metallic Amazon Green Lackierung, Leder in schwarz oder biscuit, Edelstahl-Speichenrädern, Walnußarmaturenbrett, Mo-hairdach und Moto-Lita Lenkrad ausgestattet. Der Preis liegt etwas günstiger als für das normale Modell mit dem entsprechenden Zubehör. Mal schauen, ob er irgendwann als Gebrauchter auch bei uns auftaucht. Die Farbe ist für den deutschen Markt etwas gewöhnungsbedürftig.

4/4 Sport Upgrade.

Neben dem in der letzten MP vorgestellten Track Day Pack gibt es nun von der Morgan-Tochterfirma Aero Racing ein Performance-Pack für den neuen Morgan 4/4 Sport. Die Leistung soll damit von 115 auf über 150 PS angehoben werden und das Drehmoment ebenfalls steigen!! Ein weiterer Benefit ist die verbesserte Gasannahme speziell im unteren Bereich. Der Klang soll sportlich aber nicht aufdringlich sein. Leistungsmäßig liegt der Wagen dann auch durch das geringere Gewicht über dem +4. Das Tuning umfasst die Änderung der ECU (Chiptuning), auf der Einlaßseite werden die Drosselklappen, Aluminium-Ansaugtrompeten sowie die Einspritzdüsen geändert und ein Sportluftfilter mit dem Schriftzug Aero Racing montiert. Die Schläuche und Anschlüsse für das Kühlsystem werden ebenfalls erneuert. Das im 4/4 Sport serienmäßig verbaut elektronische Gaspedal wird gegen ein Gaszugsystem um-zurückgerüstet. Das ist hilfreich bei Pannen. Für das Kit gibt es 2 Jahre Garantie aber die Neuwagengarantie auf den Motor entfällt!!

Nachgerüstet wird das Paket bei den Importeuren und Service-Werkstätten. Der Umbau nimmt ca. 1 Tag in Anspruch. Für den deutschen Markt liegt der Preis noch nicht fest. Flaving wird den getunten Motor im Oktober/November im Meilenwerk Düsseldorf präsentieren.

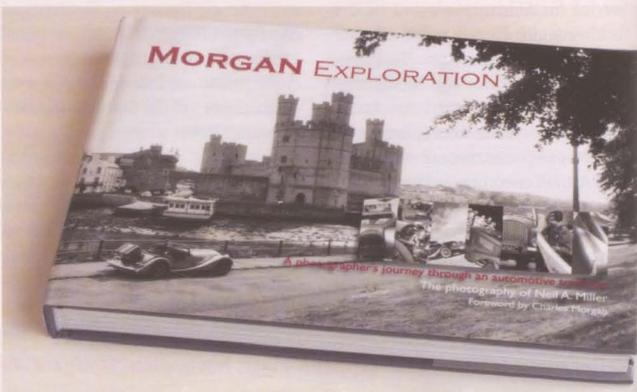


Morgan Golf Cart.

Morgan hat in Cheltenham sein neuestes Modell, endlich mal wieder mit Amerika-Freigabe, vorgestellt. Unklar ist noch, ob es jemals in Serie geht. Wenn sich allerdings wie beim Pedalcar genügend Interessenten melden, wird Charles Morgan sich diesem Kundenwunsch sicherlich nicht verschließen.

Neues Morgan-Buch.

Durch das Morgan-Jubiläum gibt es in diesem Jahr auf dem Büchermarkt eine Flut von Neuerscheinungen. In den letzten beiden Ausgaben der MP wurden sie besprochen und ich dachte, das Thema Bücher ist für dieses Jahr durch. Nun kommt doch noch

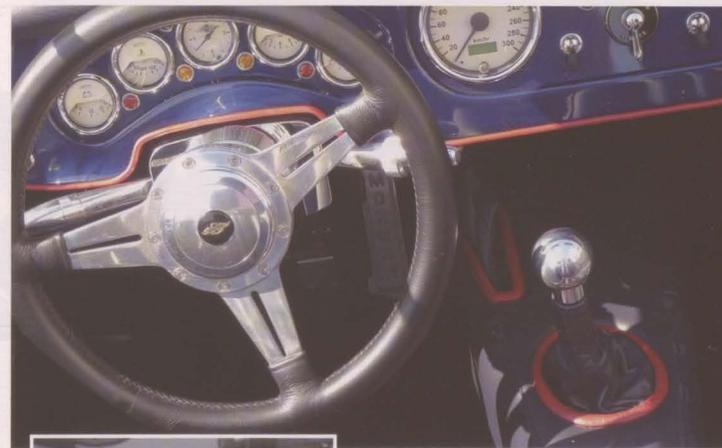
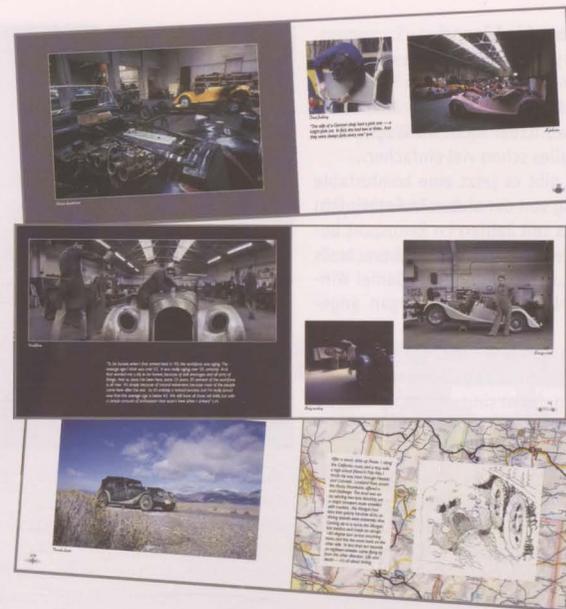


eine Neuerscheinung von dem aus Cleveland, Ohio stammenden Fotografen Neil A. Miller. Wer glaubt, dieses Buch ist ähnlich wie die bisherigen in diesem Jahr veröffentlichten Bücher, den muß ich positiv enttäuschen. Es ist kein Promotion-Buch wie viele andere, sondern „Morgan Exploration“ ist eine in den letzten 40 Jahren entstandene fotografische Studie der Morgan-Modelle und der Menschen, die es möglich machen, das 100-jährige Jubiläum der Morgan Motor Company zu feiern. Es zeigt „the love affair“ von Neil mit der Marke und den Menschen die das Auto bauen und denen die es fahren. Man merkt Neil's Arbeit an, dass er einer von uns ist, ein 100 prozentiger Enthusiast. Auf 239 Seiten sind über 300 Abbildungen, die größtenteils wirklich neu sind, meisterlich mit künstlerischem Anspruch fotografiert, zu sehen. Im Text werden Kommentare und Anekdoten des Morgan Managements, der Arbeiter und der Morgan-Owner wiedergegeben.

Das Buch ist ein „must have“ für alle Morgan-Liebhaber. Ich habe das Buch bei Flaving im Meilenwerk gesehen oder man kann es auch über das Internet, z.B. bei www.iapetus.co.uk beziehen. Der Preis liegt bei 50 Euro.

Kugelrunder Handschmeichler.

Die alutec 3d GmbH hat einen kugelrunden Schaltknauf entwickelt, der problemlos gegen den Serien-Knauf ausgewechselt werden kann. Wie schon bei den Blinkerhebeln und den Alufelgen mit Zentralverschluss setzt das kleine Unternehmen unseres Mitgliedes Dierk Cordes auch hier auf hohe Qualität. Also ist der Schaltknauf wieder aus hochfestem Aluminium und natürlich aus dem vollen Material gefertigt. Die Passform ist einwandfrei, auch die Ledermanschette kann so bleiben, wie sie ist. Es gibt drei verschiedene Größen: Für echte Männerhände, für schlanke Damenfinger und den guten Mittelweg. Poliert, gestrahlt oder in Wunschfar-



be eloxiert, alles ist möglich. Auf Wunsch kann sie auch nach eigenen Vorgaben gelasert oder mit Morgan-Logo versehen werden. In welcher Form auch immer, die Kugel ist ein echter Handschmeichler! Ausprobieren kann man sie direkt bei alutec 3d, Dierk Cordes und bei Merz & Pabst oder Flaving.

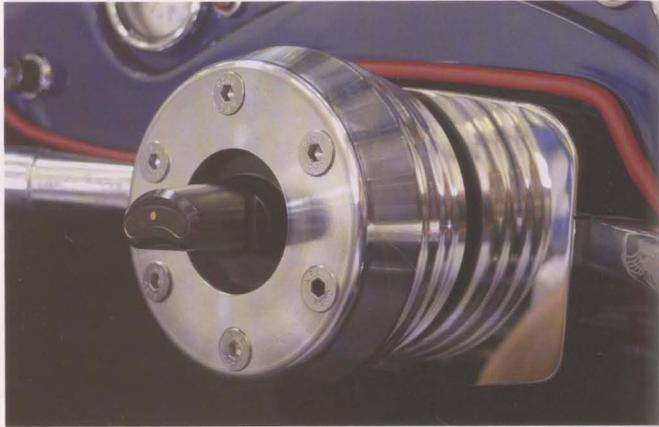
Komfortable Lösung

Es ist ja schon manchmal etwas eng beim Aus- oder Einsteigen in die Morgan der Classic-Range. Wenn das Lenkrad dabei nicht im Wege wäre, wäre alles schon viel einfacher...

Dafür gibt es jetzt eine komfortable Lösung von der alutec 3d GmbH: Den bereits seit Jahren im Rennsport bewährten Lenkradschnellverschluss hat alutec 3d-Entwickler Daniel Wintersohl jetzt an den Morgan angepasst.

Das Besondere sind die nierenförmigen Verbindungselemente, die konisch geformt sind und damit absolut spielfrei sitzen. Es gibt keine Fummerei mehr, bis das Lenkrad korrekt auf der Nabe sitzt und der Hupenkontakt ist natürlich integriert.

Alle Komponenten bieten die gewohnt hohe alutec 3d – Qualität. Die Teile können poliert, in Wunschfarbe eloxiert oder auch verchromt werden. Zusätzlich gibt es drei unterschiedliche Varianten für die Pralltopfabdeckung. Die neue Einheit ist nur wenig länger als die Serienlösung, so dass



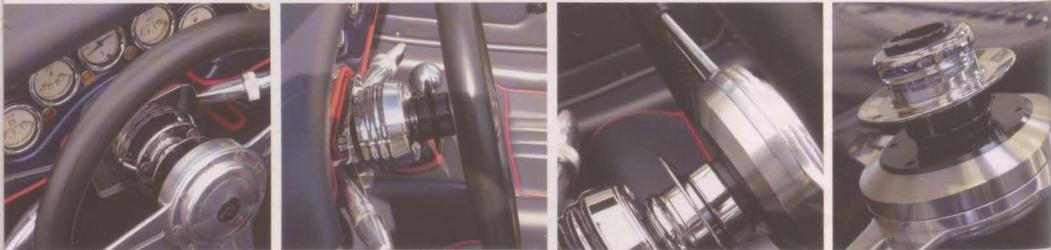
die gewohnte Sitzposition des Fahrers erhalten bleibt.

Das abnehmbare Lenkrad bringt nicht nur mehr Komfort, sondern auch die Möglichkeit, das Lenkrad je nach Bedarf zu wechseln. Für die Sommerausfahrt das elegante Holzlenkrad, für die Rennstrecke das besonders griffige Lenkrad mit Wildlederbezug. Mit einem zusätzlichen Adapterteil ist

das schnell erledigt.

Bei Interesse: Infos direkt von www.alutec3d.com, Dierk Cordes <D.Cordes@leasconcept.de> oder Merz & Pabst und Morgan Flaving!

MOG-Allerlei wurde zusammengestellt von Edi Stampfel
Fotos Talkmorgan, Neil Miller, Dierk Cordes, Edi Stampfel



Goodwood-Revival

19. 09. 2009

Hart erkämpfter 3. Platz für TOK 258 nach sensationellem Rennverlauf beim Revival.

Keith Ahlers konnte -nach einem packenden Qualifying am Freitag- TOK in die zweite Startreihe stellen, um am Samstag vom 4. Platz aus zu starten. Neben ihm ein TR 4 (3.P.), davor

ein TVR (2.P) und ein Austin-Healey (1.P). Nach einem sehr guten Start lag der TVR bereits in Madgwick Corner vorne, dicht gefolgt vom Healey, dem Triumph und Keith im Morgan. In der zweiten Runde konnte TOK auf der Bremse in Lavant Corner am Triumph vorbeiziehen, um eine Runde später

dann mit einem spektakulären Manöver in St. Mary's (innen, über die Curbs und teilweise im Gras) sogar den „big“ Healey auf den dritten Platz zu verweisen.

Den 2. Platz zu halten war aber gegen den 3-Liter Healey unmöglich, bereits eine Runde später musste sich Keith dessen Leistungsübermacht geschlagen geben, als dieser auf der Startgeraden an ihm vorbeizog.

Bei den zur Mitte des (20 Minuten-)



Rennens aufkommenden Überraschungsmanövern stellte Keith das Fernlicht an, um schneller durch den Verkehr zu zirkeln – und konnte so seinen Vorsprung auf den Triumph ausbauen. Eine Schrecksekunde drei Runden vor Schluss brachte eine weitere Überraschung: in Woodcote Corner geht das auf der Aussenseite nur, wenn der zu überholende auch wirklich Platz macht...

Keith war für seine Linienwahl deutlich zu schnell, zeigte dann aber seine Klasse: anstatt es mit der Brechstange zu versuchen und einen Dreher ins „Kiesbett“ oder gar einen Unfall zu riskieren, stellte er TOK gerade, bremste voll bis zum „Kiesbett“ und „rollte“ dann außen im großen Bogen zurück auf die Strecke.

Durch diesen Ausritt schmolz zwar der Abstand zum Viertplatzierten, so kurz vor Rennende war aber der 3. Platz nun nicht mehr wirklich gefährdet.

Weniger Nerven zeigte Karsten Le Blanc im Healey, der mittlerweile auf dem 1. Platz liegend stark vom TVR bedrängt wurde: In der letzten Runde, etwa 500m vor dem Ziel erwischte es auch ihn in Woodcote Corner – ein Ausritt durch das Kiesbett verwies ihn hinter den TVR auf den 2. Platz.

„Das war ein grossartiges Rennen“, so Keith später im Fahrerlager, „nach dem Training hätte ich nicht erwartet, so dicht an den deutlich stärkeren Autos dran zu bleiben - dass ich den Triumph noch hinter mir lassen konnte, freut mich besonders.“

Im Interview des Goodwood Strecken TV erklärte Keith den Zuschauern, warum er mit den rund 100 PS stärkeren 3- bzw. 2.5-Liter Autos so gut mithalten kann: „TOK ist wieder einmal super gut gelaufen, wie ein Uhrwerk. Das Handling des kleinen Wagens ist so viel besser, dass besonders

in St. Mary's, Lavant und der Schikane deutlich höhere Geschwindigkeiten möglich sind. Auf den langen Hochgeschwindigkeitsabschnitten (Zielgerade, Fordwater und Lavantgerade) merkt man dann natürlich, das die Jungs etwas mehr Power zur Verfügung haben.“

Etwa 10 Minuten nach Rennende, um 18.00h, begann es ein klein wenig zu

regnen. „Zu spät“, meinte Keith dazu, „im Regen wäre TOK heute nicht zu schlagen gewesen“. Egal, einem strahlenden 3. platzierten Keith Ahlers gilt auch so unser herzliches:

Congratulations!

Text und Bild Achim Niemeyer





Goodwood Revival Tipps

Wie pflegt der Engländer zu sagen: "The Revival you should have made before you pass away..." Dem Leser der Morganpost müssen hierzu sicherlich keine weiteren Berichte vorgelegt werden, wohl jedem ist Goodwood ein Begriff. Und die Bilder und Videos vom Rennengeschehen und vom ganzen Drumherum sind unter www.goodwood.uk.co viel besser und professioneller, als man das als Besucher machen könnte. Und: dort ist nichts geschönt, es sieht wirklich so aus und die Rennen werden wirklich gefahren, als ginge es um die letzten Punkte einer Weltmeisterschaft. Einfach ungläublich!

Denjenigen, die noch nie dort waren, und mit dem Gedanken spielen, trotz der zugegebenermaßen hohen Kosten einen Besuch zu wagen, sei gesagt: es lohnt sich wirklich! Wer hierbei sein Geld zusammenhalten möchte und nicht ein Full Weekend Package buchen will, sollte ein paar Dinge beachten, um ein –zumindest relativ- preiswertes Rennwochenende zu erleben.

Wegen der aufwändigen Anreise vom Kontinent empfiehlt es sich, minde-

stens 2 Renntage (3 Übernachtungen) einzuplanen. Es ist ratsam, Donnerstagsabend anzureisen, um Freitag, dem Trainingstag, ab ca. 8.30h an der Strecke sein zu können. Nicht nur, dass am Freitag die günstigsten Ticketpreise gelten und man sich auch noch einen zusätzlichen Badge für die inneren Paddocks oder eine Hospitality leisten könnte: es gibt deutlich weniger Zuschauer als während der Renntage, man kann also ungestört alle Fahrzeuge und die zahlreichen shops in aller Ruhe „auskundschaften“. Auch findet sich immer wieder an der Strecke (auch an der immer ausverkauften Schikane) ein guter Platz, um die Trainingsläufe zu



sehen. Bereits hier wird bestes Racing geboten: jede Klasse geht zusammen für 20 min. auf die Strecke, die beste Rundenzeit gilt für die Startaufstellung. Eine Tribünenkarte ist für den Besuch am Freitag nicht zu empfehlen.

Wohl aber für den Samstag: dann sind die Zuschauer rund um die Strecke in dreier Reihen verteilt, und nach 11.00h wird man ohne Tribünenplatz die Rennen über einen der vielen Grossbildschirme des sehr professionellen Goodwood-TV verfolgen müssen. Die Tickets für die Grandstands an der Starting Grid, der Chicane und an Woodcote Corner sind nicht nur teuer, sondern auch schwer zu bekommen. Aber am besten sieht man in der Lavant Corner, dort stehen 3 Tribünen, die man heuer für rund 100£ pro Tag auch noch bis in den frühen Sommer buchen konnte. Dort sind auch die Verpflegungsstände nicht so überlaufen und man sieht dank der gut positionierten Grossbildschirme den Startverlauf besser, als sässe man direkt davor. Gerade am Samstag sollte man die Parkplätze (im Ticketpreis erhalten) bis 8.30h erreicht zu haben – später wird es mühsam.

Nach diesen zwei Tagen hat wohl auch der Rennsportbegeisterte genug gesehen; die Rennklassen, die man am Sonntag verpasst, konnte man ja am



Freitag im Training sehen – und so den Sonntag als Reisetag nutzen. Um Übernachtungsmöglichkeiten sollte man sich allerdings schon jetzt kümmern, ab April muss man damit rechnen, das nehmen (und zahlen) zu müssen, was noch zu haben ist. Aber ich habe auch einige spät Entschlossene getroffen, die noch im August Tickets und Zimmer bekommen haben – also auch wenn es kurzfristig sein muss: einen Versuch scheint es immer Wert zu sein.

Es ist übrigens eine Mär, dass man zum Revival im Stile der 50er/60er gekleidet sein muss. Allerdings ist im Bereich der hospitalities und der paddocks Krawatte oder Fliege Pflicht! Insgesamt sind sicherlich 80% der Zuschauer angemessen angezogen, wer nicht im Stile früherer Tage erscheint, trägt zumindest ein (Tweed-) Sakko und Krawatte, die meisten Damen sind fast ausnahmslos im Rock oder im Kleid unterwegs. Hierzu auch noch ein kleiner Tipp: neben den hohen Schuhen empfehlen sich unbedingt ein Paar Sneakers in der Handtasche – es gibt so viel (auch für die Damen) zu sehen, das am Tag leicht mehr als 5 km Spaziergang zusammen kommen können!

Das ganze Revival ist sehr professionell organisiert und auch vom An- und Abreiseverkehr merkt man (zu den o. g. Zeiten) erst in ca. 3 mls Nähe zur Rennstrecke. Wer ein Wochenende wie beschrieben plant, muss pro (Ehe-)Paar mit Kosten von etwa 1000£ (Tickets, Kost, Logis) rechnen, sicher auch zum aktuellen Pfundkurs nicht gerade ein Schnäppchen – aber wie gesagt, einmal im Leben...

Wer es dennoch zu diesem Termin nicht schafft, aber zu anderer Zeit in der Nähe ist, sollte trotzdem vorbeischauchen: es ist fast immer irgendetwas los, die Termine finden sich auch in der Goodwood-Website. Legendär

ist der Breakfast Club: mehrmals im Jahr trifft man sich dann mit einigen 100 (!) schöner und seltener Fahrzeuge zum Frühstück. Und das ist wörtlich zu nehmen: als wir Anfang

August eher zufällig vorbeischauchen, waren die meisten (gegen 11.00h) schon wieder im Aufbruch zur sonntäglichen Ausfahrt...

Text und Bilder Achim Niemeyer



Roderich Schwarz schickte ebenfalls zu Goodwood eine Mail und Fotos:

Morgan hatte im Innenbereich der Rennstrecke eine kleine Garage gemietet, in der zwei wesentliche Exponate standen, die +4+ Karosse, die Melvyn seit einiger Zeit zum Verkauf

anbietet und ein Chassis. Vor der Garage stand der MMC +4+. Wenige Meter entfernt ein ThreeWheeler. Das letzte Bild zeigt Matt Humphries und Matthew Parkin. Sie verteilten alte Berichte über den MMC +4+, die neu gedruckt wurden.



Liebeseerklärung an einen Morgan!!

Liebe ich meinen Morgan? Im Laufe der Zeit habe ich viele Details verbessert. Ich kenne jede Schraube an ihm, jede noch so kleine Macke und

Unzulänglichkeit. Vielleicht liebe ich ihn deswegen, weil er so unvollkommen ist und ich deswegen so viel an ihm schrauben kann. Wir

Morganfahrer sind schon eine sonderbare Spezie Mensch.

Ich kenne noch jemanden dieser Spezie und er übertrifft wahrscheinlich

jeden in seiner Perfektion und von „Diesem“ handelt diese kleine Geschichte.

Es geschah bei einer wunderschönen Morganausfahrt, als ein unachtsamer, normaler Autofahrer seinem Moggi die Vorfahrt nahm und es zu einem schweren Unfall kam. Die Mor-

ganspezie war zum Glück angeschnallt und der Sicherheitsgurt hielt sogar und ist nicht aus der Holzverankerung herausgerissen worden. Somit kam unsere Morganspezie mit einer schweren Brustprellung davon, aber der geliebte Morgan war fast ein Totalschaden.

Glück hatte der Unfallverursacher, da aufgrund der Brustprellung und des Schockes unsere Morganspezie nicht so handlungsfähig wie gewohnt war, sonst wäre dem Unfallverursacher an diesem Tag sicher mindestens ein blaues Auge zugefügt worden.

Als unser Morganspezie aus dem Krankenhaus entlassen wurde, war natürlich sein erster Weg zu seinem Morgan, der verlassen in einer Halle des Abschleppunternehmens stand. Nach kurzer Trauer bei dem Anblick seines geliebten Morgans wurde überlegt, an welche der bekannten Morgan Werkstätten der Auftrag erteilt werden sollte. Wer kann diese hohe Anforderung unseres Morgan Spezies erfüllen und den Wagen wieder so herrichten wie er vor dem Unfall war?



Hans hatte den körperlichen Schaden des Unfalls schnell überwunden, sein Moggi brauchte deutlich länger



Ken Flaving sagte schon 1977 zu Hans:

// Der Morgan ist elastisch wie eine Feder, deswegen kommt der Morganfahrer bei einem Unfall auch meistens gesund wieder aus ihm raus //

Nach gründlichen Recherchen wurde jener gefunden. Sein Name: André Koopmann. Der Glückliche oder Unglückliche wusste jedoch noch nicht, was ihn erwartete, als er den Auftrag annahm um die hohen Erwartungen und Anforderungen unseres Morganspezies zu erfüllen.

Bei der genauen Schadensfeststellung durch den Kraftfahrzeug-Sachverständigen und André Koopmann wurde das Gesicht unseres Morganspezies immer länger.

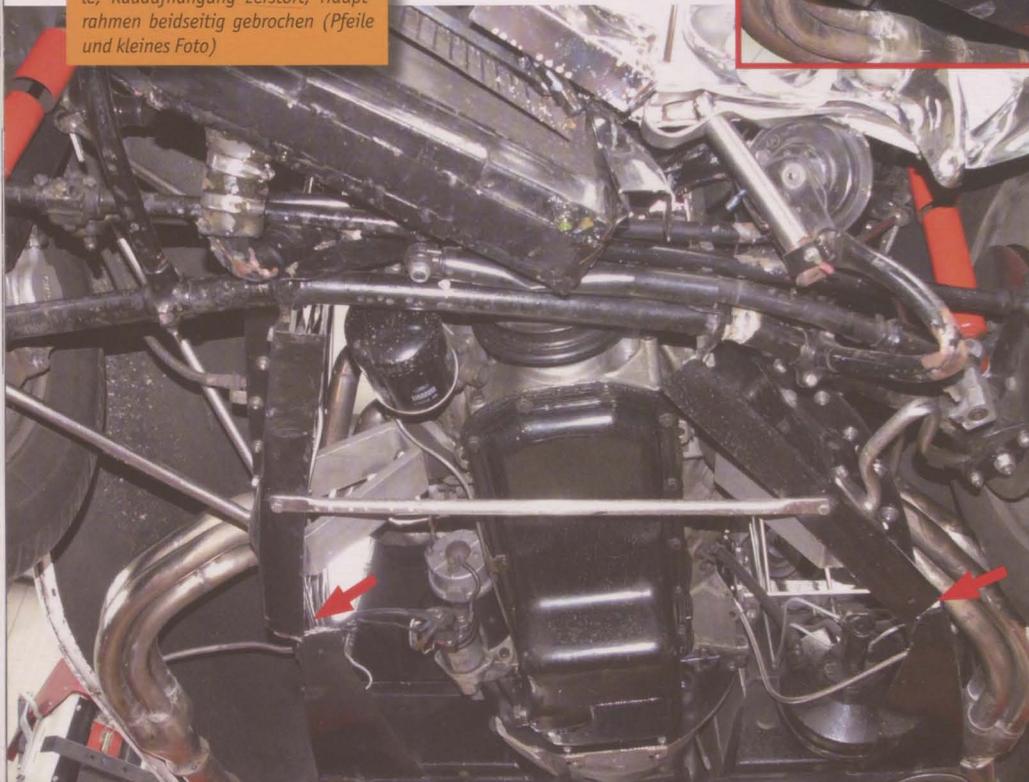
Frontrahmen, Lenkgetriebe, Lenksäule, Radaufhängung zerstört, Hauptrahmen beidseitig gebrochen (Pfeile und kleines Foto)

Vorderwagen Karosserie vollständig zerstört, Frontrahmen, Lenkgetriebe, Lenksäule, Radaufhängung zerstört, Hauptrahmen gebrochen, Motor aus der Befestigung herausgerissen, Fächerkrümmer zerstört, Getriebehäuser gerissen und so weiter, viele kleinere Bauteile von Stoßstange bis Scheibe und Scheibenrahmen verbogen, Lenkrad und so weiter, und so weiter.

Andre Koopmann stellte sich dieser besonderen Herausforderung. Unter der strengen Kontrolle unseres Morganspezies Hans Bockstegers baute er den Morgan wieder neu auf.

Es ist keine Totalrestaurierung geworden aber weit auseinander lagen die Arbeiten nicht.

Die gelieferten Blechteile der Firma Morgan mußten immer wieder angepasst werden. Die Karosserie wurde lose auf den Rahmen montiert. Dann wurden solange Karosserieteile nachgebogen, gekürzt aber auch teilweise



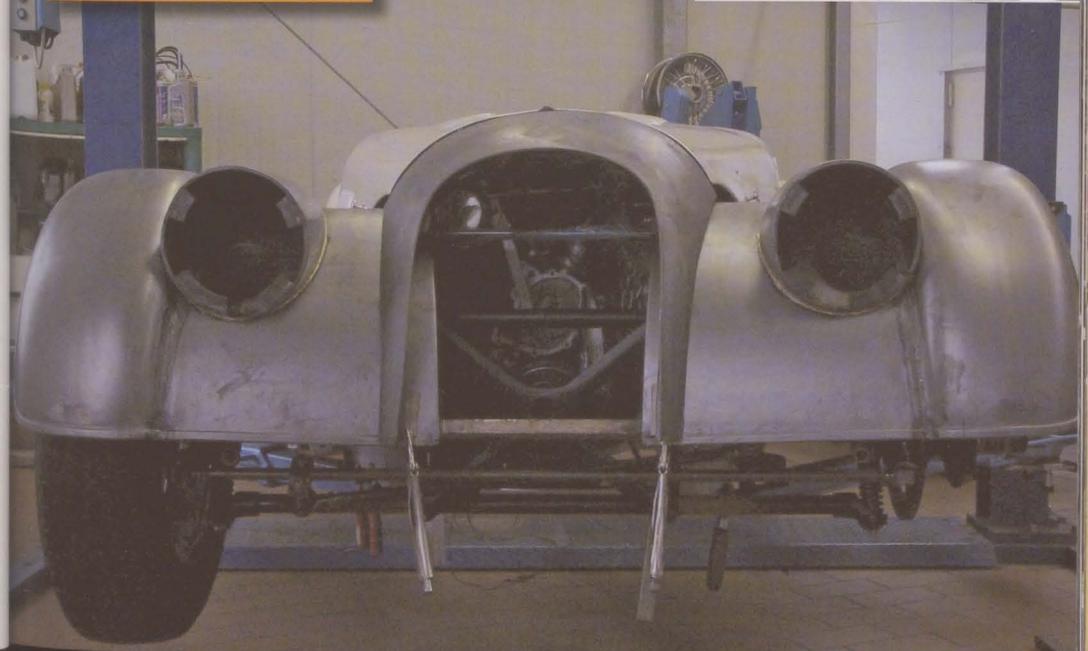
Die Schadenaufnahme wurde von Hans, der mit traurigem Blick auf seinen Liebling schaut, kritisch begleitet



Der Auspuffkrümmer war abgeknickt



Kein Morgan ist wie der andere. Die Blechteile mussten alle angepasst werden bis ein symmetrisch einwandfreies Bild entstand





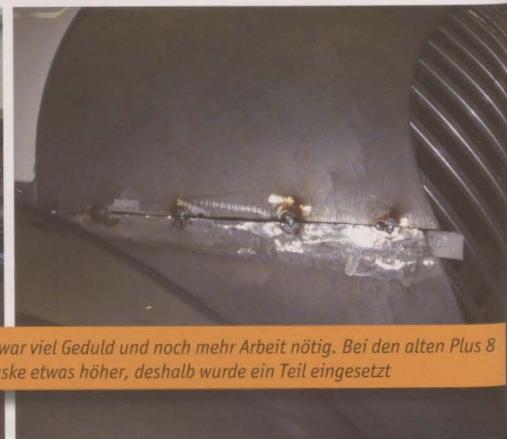
Der neue Rahmen, hier schon mit montiertem Frontraum, war aus der aktuellen Serie, deshalb mussten die Aufnahmepunkte der Getriebeaufhängung, Handbremse und Bremskraftverstärker neu angeschweißt werden. Im Bild die Aufnahme der Blattfeder, Hans hatte zur Zentrierung der Hinterachse ein eigenes System entwickelt und somit musste auch dieser Punkt verändert werden



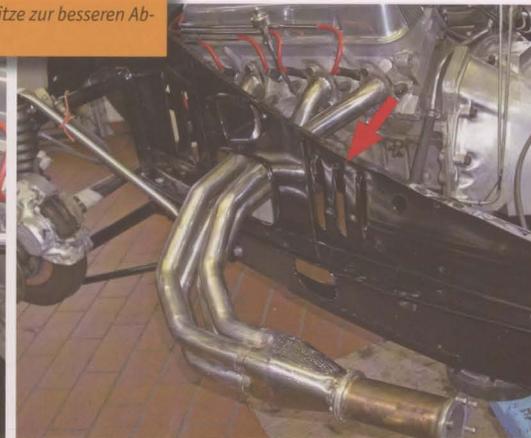
Auf dem noch unbehandelten Rahmen wurden zur Anpassung immer wieder der Holzrahmen, Kotflügel usw. montiert. Als endlich alles passte, alle Aufnahmepunkte geändert waren, wurde der Rahmen pulverbeschichtet



Bei der Anpassung war viel Geduld und noch mehr Arbeit nötig. Bei den alten Plus 8 stand die Kühlermaske etwas höher, deshalb wurde ein Teil eingesetzt



Die Lenkung und die Gemmer-Box werden justiert, die Stehbleche sind noch nicht geschlitzt. Nahtlos gezogene Krümmer-Rohre und Lüftungsschlitze zur besseren Abführung der Motorwärme in den Stehblechen



Motor, Getriebe, Vorderachse sind schon mit dem neuen Rahmen verbunden. Die Stoßstange wurde wegen fehlender Länge geschweißt und dann neu verchromt



Überall musste angepasst werden aber wenn man das Endergebnis sieht, hat sich der enorme Aufwand doch gelohnt





Fast geschafft, jetzt noch lackieren und ein letztes mal zusammenbauen. Die Kiste mit den Kotflügeln kennen wir noch aus einer früheren Geschichte in der Morgan-Post

Bleche zusätzlich eingeschweißt bis die Abstände und Spaltmaße wieder optimal stimmten. Kompromisse müssen dabei immer eingegangen werden da man vorhandene und neue, nachgefertigte Teile zusammen verbaut. Erst nach den Anpassungsarbeiten wurden die Bohrungen in das neue Chassis gesetzt. So waren dann, nachdem das Chassis pulverbeschichtet, der Aufbau und die Karosserieteile lackiert waren, keine weiteren Nacharbeiten mehr nötig. Das waren jedoch nicht die einzigen Besonderheiten mit denen bei dieser Reparatur gekämpft werden musste. Die Kühlermaske trug bei den alten Plus 8 die Nase immer recht hoch. Das bedeutete, das neue Werkstück musste aufgeschnitten und Teilstücke nachträglich eingesetzt werden um die alte Optik wieder zu bekommen. Hans hatte im Laufe der Jahre viele Veränderungen zur Verbesserung seines Morgans vorgenommen und diese sollten nun in den Neuaufbau natürlich wieder einfließen. So war

zum Beispiel der Krümmer handgearbeitet und aus mehreren Stücken zusammengesetzt worden. Um das wieder so hinzubekommen wurde auf der



unzerstörten Seite alles vermessen und mit Hilfe eines CNC-Programms konnten die Rohre nun nahtlos aus einem Stück hergestellt werden. Ein anderes Beispiel war seine Idee der zusätzlichen Belüftungsschlitze in den Stehblechen. Damals waren die Stehbleche geschlitzt und Luftleitbleche eingeschweißt worden. Jetzt wurden die Schlitze wie in der Kühlerhaube gestanzt. Da die alten Achter häufig Temperaturprobleme hatten, war dies ein sinnvolles Extra.

Das neue Chassis kam von den jetzt aktuellen Modellen. Der Vorteil lag in der Quertraverse, sie ermöglicht mehr Spielraum bei der Platzierung der Sitze. Der Nachteil war, es mussten alle Aufhängungen für Motor, Getriebe, Handbremse usw. neu positioniert werden.

Die zerstörte Gemmer-Box (Lenkgetriebe) gibt es nicht mehr als Ersatzteil aber auch hier hatte Hans Glück, André hatte sich mal eine für die Restaurierung seines eigenen Plus 8 (die Restaurierung muss bei seiner Auftragslage ohnehin noch Jahre warten) zurückgelegt und die trat er an Hans ab.



Hans im Glück, der Moggi strahlt im neuen Glanz. Endlich ist wieder Zeit um über weitere Verbesserungen nachzudenken



Die Lenksäule stellte ein ähnliches Problem dar. Schon seit 15 Jahren ist sie als Ersatzteil nicht mehr zu haben, es gibt sie zwar noch im Austausch aber zum Tausch war die verbogene von Hans nicht mehr geeignet. Eine neue Säule, wie sie jetzt verbaut wird, hätte bedeutet, auch das Armaturenbrett neu zu bauen. André hatte eine andere Lösung. Er hatte noch einige alte Lenkgetriebe, noch vor der Gemmer-Zeit und daher extrem rar und die bot er dem englischen Händler im Tausch gegen eine alte, überarbeitete Säule an. Der Deal klappte und so konnte das Armaturenbrett wieder verwendet werden.

Die Stoßstange ist ebenfalls eine Spezialanfertigung. Es gab sie nicht in der erforderlichen Breite und so wurden eben 2 Stangen zusammengeschweißt und neu verchromt. Gibt's nicht gab's nicht bei dieser Reparatur. Endlich – nach langer, langer Zeit

(die Zeitrechnung waren nicht Tage sondern Monate) konnte unser Morganspezie seinen geliebten Morgan wieder in Empfang nehmen. Es wurde sofort eine gründliche Kontrolle gemacht, aber – oh Schreck – es gab nichts zu beanstanden, ganz im Gegenteil, unser Morganspezie war höchst zufrieden und wieder glücklich. Wieder zu Hause wurden noch die

letzten Feinheiten vorgenommen und jetzt sieht er wirklich wieder aus wie vor dem Unfall. Mittlerweile hat der Morgan bereits mehrfach die Unfallstelle passiert und „scheut“ auch nicht mehr so wie anfangs.

Text Dieter Riedel

Fotos Hans Bockstegers, Dieter Riedel, André Koopmann



Klasse(n)treffen aller Klassen

Classic Days 2009 Schloss Dyck

Zum 4. Mal fanden nunmehr die Classic Days rund um das Wasserschloss Dyck statt und wie bereits in den Vorjahren war es mehr als „Goodwood-Flair“.

5000 Autos und 50.000 Besucher über 2 Tage ist unumstritten die deutsche Antwort auf Goodwood.

Der original Silberpfeil gesteuert von Jochen Maas, rauschte, neben ande-

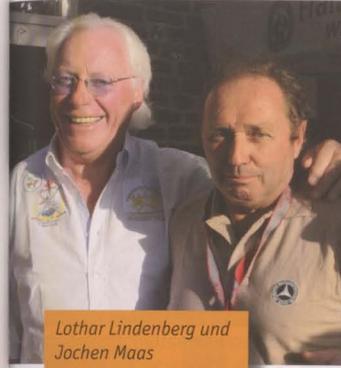
ren Rennsportikonen, angetrieben von Rennsportgeschichte wie z.B. dem 12,1 L Opelmonster von 1936 mit einem ohrenbetäubenden Motorengebrüll direkt neben einem vorbei. Etwas, was man nur hier noch erleben kann. Auch Bugatti feierte sein 100 jähriges Bestehen hier eindrucksvoll. Ihr 25 jähriges Bestehen feierte auch die uns allen bekannte Zeitschrift

Klassik Markt auf und mit den Classic Days.

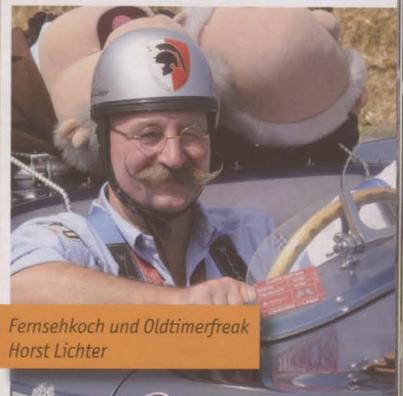
Die Concour Autos aus aller Herren Länder waren mal wieder eine Augenweide und zum shoppen gab es auf der Meile auch reichlich. Meine Frau war auf jeden Fall mit geübtem Beuteblick schnell erfolgreich, wobei meine Beute nur ein paar Kontaktadressen waren.



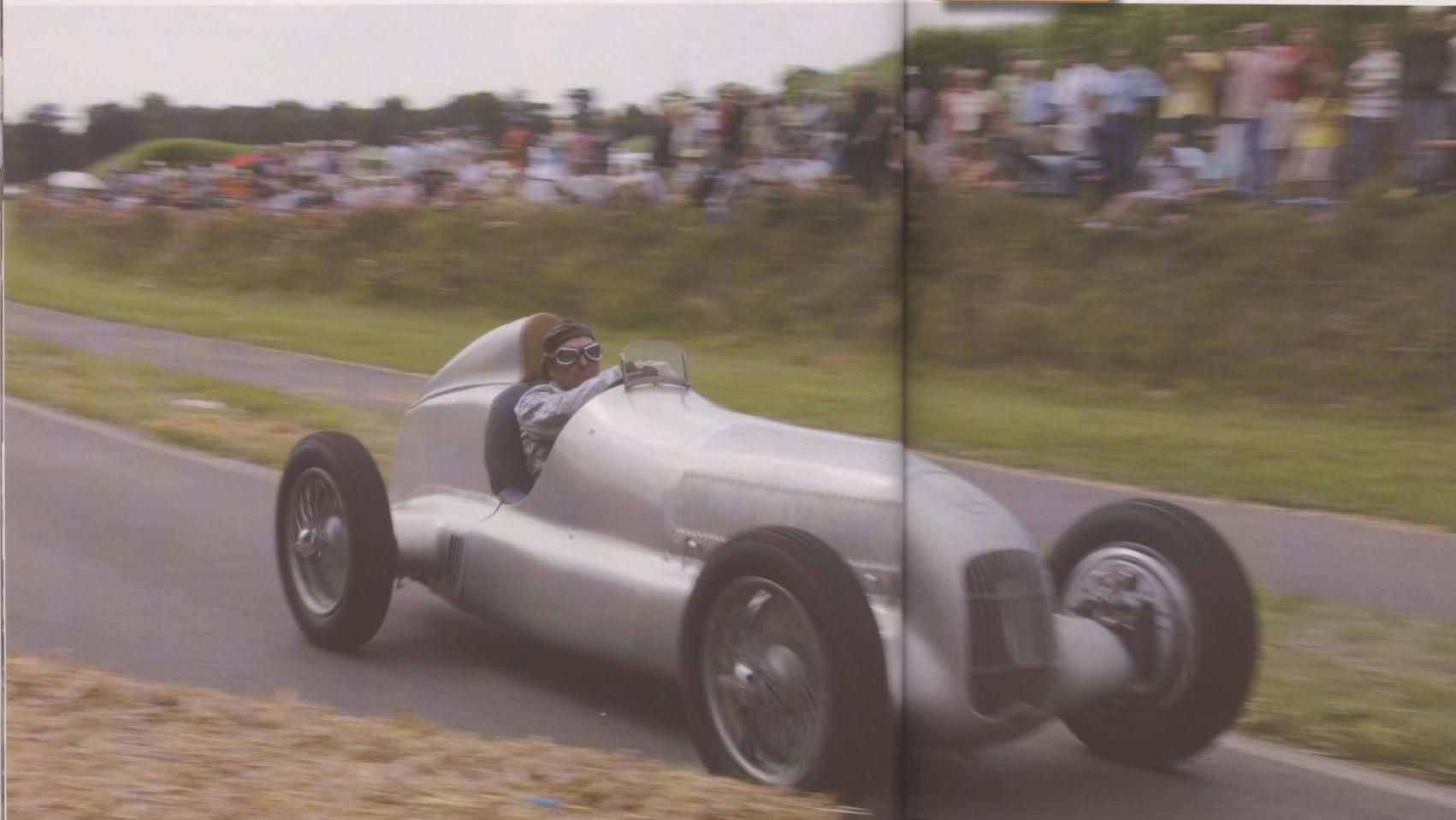
„Englisches Landleben“ auf dem Miscanthusfeld



Lothar Lindenberg und Jochen Maas



Fernsehkoch und Oldtimerfreak Horst Lichter



In den Miscanthusfeldern trafen sich neben den Morganfahrern aus der Sektion Mitte und UnMOGlich, jede Menge andere Clubs. Von den Traktorfreunden Niederrhein bis hin zu den historischen LKWs mit Auflieger, Lamborghini, Mercedes und BMW aller Baureihen, auch historische Motorräder waren vertreten.

Es war eine komplette Reizüberflutung von wunderschönen Eindrücken der keine menschliche Festplatte standhalten konnte und so trafen wir uns nach den ersten 3 Stunden zum gemeinsamen Picknick vor unseren 33 Moggis wieder, um uns zu stärken, Gesehenes auszutauschen und Nachbarschaftspflege zu betreiben.

Unsere beiden mitgebrachten Pavilions, die für den Regenfall gedacht waren, wurden gerne als Sonnenschutz gebraucht, denn wir hatten

einen wunderschönen, um undankbar zu sagen: heißen Tag. Undankbar deswegen, weil es am zweiten Tag der Classic Days geregnet hat.

Nunmehr freuen wir uns auf die nächsten Classic Days 2010 in der Hoffnung, das 100 jährige Morgan-Jubiläum gebührend nachzufeiern, denn genau an diesem Wochenende weilten neben den Importeuren viele Moggifreunde, nebst nahezu der komplette MCD-Vorstand, in England zur Centenaryfeier.

Sollten wir was auf nationaler MCD Ebene für 2010 organisieren, werdet Ihr früh genug davon erfahren denn die Classic Days Anmeldefristen sind auf Grund mittlerweile immenser Clubnachfragen sehr früh.

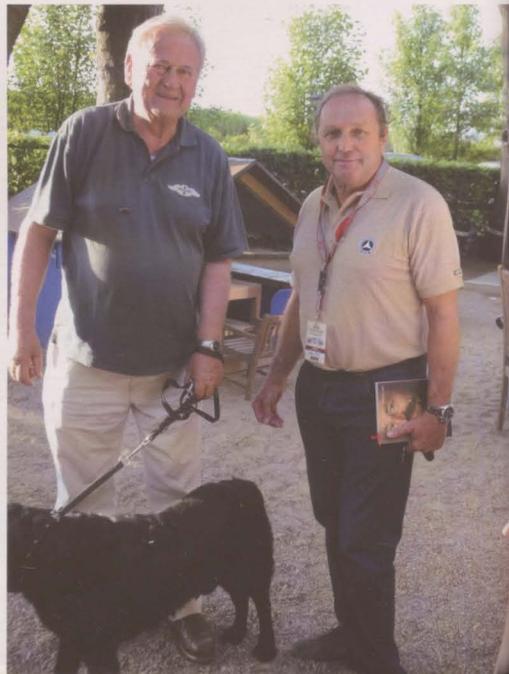
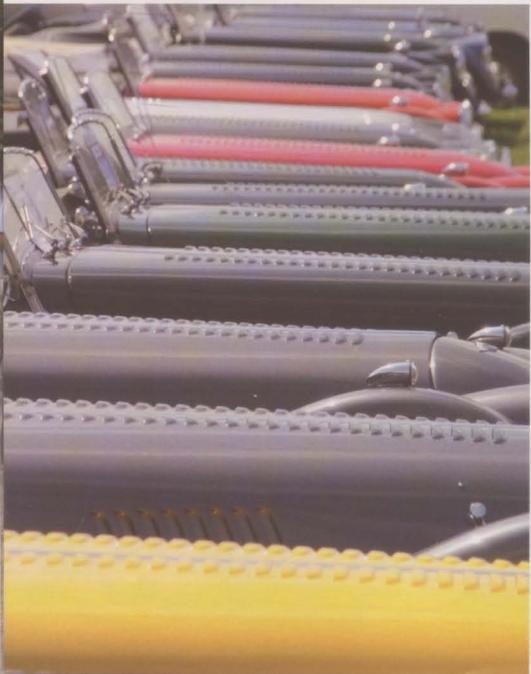
Apropos organisieren – Dank an Klaus Rehm –Häuptling des Stammtisches

Köln – für die Mühen der Stellplatzreservierung und Kartenvorbestellung als auch der Vorfinanzierung für alle Teilnehmer, als auch an Kurt und Ellen Kaiser für das schon traditionelle Frühstück bevor man sich auf den Weg machte.

Schade ist es jedoch, wenn einzelne angemeldete Personen einfach nicht am Treffpunkt erscheinen. Ohne Entschuldigung, Anruf oder sonstiges, zumal es noch Interessenten gab, die gerne gekommen aber leider die Anmeldefrist verpasst hatten. So etwas macht oft die Mühen der Ehrenamtler undankbar, aber nur durch jene, kann unser Clubleben überhaupt existieren

Text: Volker Althoff – Sektion Mitte – Fotos Jean Luc Lesouef, Klaus Herzel, Volker Althoff, Hans-Juergen Paulussen





Die „Mütter Therasas“ waren wieder am Werk...

...und unser Dank wird ihnen ewig nachschleichen: Ellen und Kurt Kaiser für das hervorragende Sektfrühstück, Klaus Rehm für die Organisation und Volker Althoff für die Aktivitäten vor Ort! Und das alles rund um die Classic Days auf Schloß Dyck am 1. August 2009.

Wir waren zum zweiten Mal dabei und sind wiederum mehr als begeistert. So nah an den Oldtimern zu sein, die

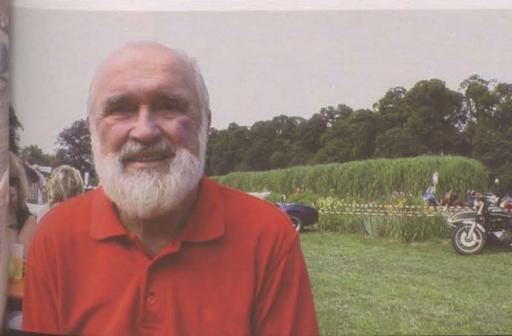
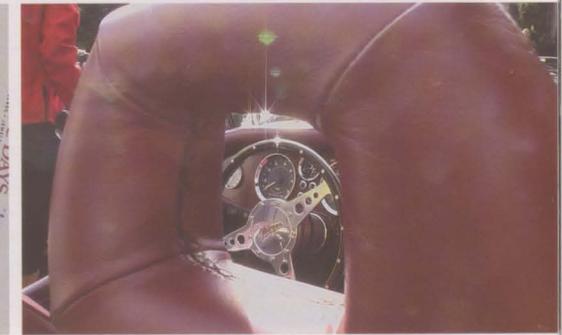
einem fast über die Zehe fahren. Automobilen Vergangenheiten und ebensolchen Träumen nachgehen zu können, das gibt es nur auf Schloß Dyck, Oldtimer Grand Prix hin oder her!

Und dann natürlich die Morgan-Familie. Schon der Empfang bei Ellen und Kurt weckte Erinnerungen an alte Zeiten (wir sind immerhin schon mehr als 30 Jahre dabei), alte Kontakte wurden neu belebt, neue geschlossen. Und dann die Fortsetzung

aufdem Miscanthusfeld des Schlosses. Neben den bereits erwähnten automobilen Träumen waren es auch wieder alte Morganauten die sich mit großem Hallo einfanden und die Morganparade mit dem unnachahmlichen Picknick mit Köstlichkeiten jeder Art!

Diese Veranstaltung möchten wir nicht mehr missen und freuen uns schon auf 2010!

Text Doris und Manfred Portzig
Bilder auf dieser Seite ebenfalls



Das Jahrhundertereignis

Auf dem Weg zum Morgan Centenary in Cheltenham

Hertha und Elke on Tour



Die Sulinger Morgengang um André Koopmann

Von Konfuzius soll sinngemäß die Aussage „Der Weg ist das Ziel“ stammen. Für uns war das nur die halbe Wahrheit. Der Weg war wunderschön aber das Ziel war uns mindestens genauso wichtig.

Marlies und Jörg Koessler-Hammerschmid organisierten in 2 Gruppen eine Reise zur Morgan-Centenary-Party in Cheltenham. Die eine Gruppe nahm von der Organisation nur die Fähre und Unterkunft sowie den Besuch der Factory und das Wochenende in Cheltenham in Anspruch, die andere reiste in kleinen Schritten über mehrere Stationen an und bei dieser Gruppe waren wir. Für die Österreicher startete die Tour mit dem Autoreisezug von Wien nach Feldkirch und von dort ging es durch den Schwarzwald nach Baden-Baden und am nächsten Tag weiter nach Trier. Dort stießen wir dann mit 4 Morgan aus der Sektion Mitte zu den Ösis und Simone und Hans aus dem Ländle. Wir, das waren Oliver, Elke und Klaus, Carla und Peter, Elke und Edi. Der erste Abend begann schon einmal beeindruckend, im Innenhof des Hotels standen festlich gedeckte Tische unter weißen Sonnenschirmen für uns bereit. Bei lauer Temperatur konnten wir herrlich klönen, einander kennenlernen und das eine oder andere Glas Wein genießen. Ein schöner Auftakt.



Es ist angerichtet – schöne Atmosphäre in Trier



Klaus, Jörg und Oliver



Elke und Edi



Abendessen im La Chartreuse



Am nächsten Morgen gab es dann ganz professionell eine Fahrerbesprechung, mögliche Strecken wurden diskutiert und es fanden sich verschiedene kleinere Gruppen zusammen, denn es ist unmöglich mit 25 Morgan im Konvoi durch Städte und Dörfer zu fahren. Alle starteten nach Gosnay in Frankreich. Wir fuhren natürlich über Landstraße, dauert etwas länger, stresst manchmal wenn es nur zäh voran geht, ist aber viel interessanter, man erlebt Dinge, die auf der Autobahn nicht vorkommen. Zum Beispiel hielten wir zu

unserer Mittagsrast an einem kleinen Landgasthof, um zu fragen, ob es noch etwas zu essen gäbe. Madame, mit Lockenwicklern und Stanniolfolie um den Kopf gewickelt, es war gerade die Dorf-
friseurin anwesend, bekam frische Strähnchen direkt im Gastraum, zeigte nach hinten und sagte, Essen gäbe es aus der Vitrine. Fein, dachten wir, wie beim Italiener, französische Antipasti oder vielleicht auch leckere Petit Four mit einem Kaffee. Trotz achttägiger Suche konnten wir keine Vitrine entdecken, bis wir nach draußen schau-

ten: im Hinterhof ein Hot Dog-Burger-Pommes-Plastikcontainer. Egal, wir bestellten uns ein Feinschmeckermenü und bekamen es auch, aber nicht etwa auf Tellern, sondern in Papier eingewickelt Burger, Pommes und Sandwich und als wir etwas deppert dreinschauten, erbarmte sich Madame und spendierte noch ein Besteck dazu. Alles sehr freundlich mit einem Lächeln unter der Stanniolhaube. Inzwischen bekam auch die Oma etwas Farbe ins Haar, ein durchdringender Geruch von Färbemitteln begleitete unser Menü

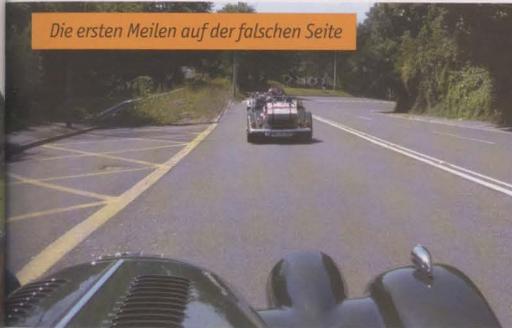
und Opa bekam eine Kurzhaarfrisur inkl. Stützung der Augenbrauen und Freilegen der Nasen- und Ohrenlöcher. Guten Appetit! Glücklicherweise stand heute nur die Frisur und nicht die Fußpflege auf dem Programm. Wir haben sehr gelacht. Das Hotel La Chartreuse in Gosnay entpuppte sich als sehr schönes Chateau mit noch schönerem Hof für die standesgemäße Unterbringung unserer Moggis. Die Küche war ebenfalls hervorragend und so kann man das Hotel der Morgangemeinde sehr empfehlen.

Wer mal hinfahren möchte: www.lachartreuse.com
Von Gosnay nach Calais zur Fähre am nächsten Morgen war es nur ein kurzes Stück. Dort standen schon Claudia und Peter aus unserer Sektion mit ihrem neuen Achter und warteten auf uns. Ein Aero aus Wien und noch ein Achter aus Hameln stießen dort ebenfalls zu unserer Gruppe. Bei herrlichem Sonnenschein konnten wir die kurze Fahrt auf dem Oberdeck genießen, es dauert ja nur eine Stunde von hüben nach drüben. Bis nach Battle zu unserem

nächsten Hotel hatten wir dann ausreichend Gelegenheit, uns an den englischen Linksverkehr zu gewöhnen. Eine Nervenprobe für die meisten Copiloten, die ja auf der falschen Seite sitzend so manchen Angriff rasender LKWs auf schmalen Straßen über sich ergehen lassen mussten. Überhaupt wird hier sehr zügig gefahren und in den vielen Roundabouts kann einem schon der Kopf schwirren. Alle kamen jedoch gut an und Marlies hatte mal wieder eine Besonderheit für uns herausgesucht. Das Powdermill-Hotel



Madame sagte: Essen holen Sie sich bitte aus der Vitrine



Die ersten Meilen auf der falschen Seite



Oliver blieb gerne an der Seite seines Morgan



Männergespräche



Gute Stimmung bei der Mittagspause im The Ship Inn



Claudia und Peter warteten schon an der Fähre auf uns



Elke, Klaus und Peter



Der Cousin von Charles fährt auch Morgan

The Powdermills



wird von Douglas Cowpland, einem Cousin von Charles Morgan himself, geführt und so stand natürlich ein Morgan in der mit Glyzinien umrankten Garage und halb unter Tüchern versteckt eine Cobra und ein Riley. Wieder mal eine sehr schöne empfehlenswerte Unterkunft, www.powdermillshotel.com, für uns und unsere Morgan. Nach einem ausgiebigen Frühstück kam der letzte Step to Malvern. Anfänglich offen bei ganz gutem Wetter. Aber dann... Regen in allen Variationen, teilweise waren die Straßen überflutet. Natürlich kam das Wasser wie immer auch von allen Seiten in die Moggis aber dafür hat ja der erfahrene Beifahrer fast mehr Handtücher als Gepäck dabei. Unter-

wegs sahen wir dann eine Horde schmerzfreier, wasserresistenter Morganfahrer, beim Überholen identifizierten wir sie als Mitglieder des Alpenmog-Stammtisches, die immer noch **offen** unterwegs waren. Beim Empfang 2 Stunden später in Tewkesbury, dort trafen sich die 2 Reisegruppen, waren sie allerdings bereits trockengelegt und sahen wieder menschlich aus. Dort trafen wir dann noch viele weitere Clubmitglieder. Die nächsten 5 Tage wohnten wir im Cottage in the Wood in den Malvern Hills über Malvern Wells gelegen. Wenn man wie wir das Glück hat, in den Pinnacle Rooms untergebracht zu werden, hat man einen wunderschönen Weitblick über das Land.



Carla und Claudia an der Bar



Auch dieses Hotel kann man der Morgangemeinde sehr empfehlen, www.cottageinthewood.co.uk. Freitag war endlich Factorytag und da unser letzter Besuch ca. 25 Jahre zurück lag, waren wir sehr gespannt. Eigentlich war die Fabrik wegen der Feierlichkeiten geschlossen, für Gäste lief der Betrieb jedoch eingeschränkt weiter. Marlies machte eine Besichtigung möglich aber es musste eine genaue Zeit eingehalten werden und man konnte auch nicht, so wie wir früher, frei herumlaufen. Natürlich waren wir

alle vor der Zeit da, denn es gab ja ein neu errichtetes Visitor Center mit Shop, Cafeteria und Museum. Der Devotionalienhandel im Shop blühte, die Kasse glühte und kaum einer kam ohne Beutetüte auf den Parkplatz zurück. Nur glückliche Gesichter waren zu sehen. Die Führung durch die heiligen Hallen wurde von Marlies charmant, kompetent und informativ vorgenommen. Zwischendurch kam Charles mit einem „Hi Marlies“ vorbei und später fasste er auch noch etwas zutrauen zu uns und

gab Autogramme auf die original Eschenholzteile die zum mitnehmen in einer Kiste auslagen. Die bekommen jetzt einen Ehrenplatz auf dem heimatischen Morganaltar. In der Factory hat sich viel geändert. Nein, nicht die Gebäude und schon gar nicht die Arbeitsgeräte und Herstellungsmethoden aber es waren kaum noch Pin up Kalender sondern stattdessen Fußballbilder und Fotos von George Clooney, ja die Idole sind global, zu sehen. Es gibt mittlerweile auch Bestellnum-

mern und sogar so etwas wie ein Warenwirtschaftssystem – nein, nicht wirklich aber an den Vorratskisten für die einzelnen Holzteile eigenen Karten und wenn man eins herausnimmt und auch eine Karte dazu abnimmt, dann weiß man immer wann nachbestellt werden muss. Immerhin!! Qualität wird auch inzwischen großgeschrieben – nein, auch nicht wirklich aber es hängen überall an den Wänden Arbeitsanweisungen, in denen z.B. Abstände usw. genauestens vorgegeben sind, herum. Egal, der Morgan macht

Spaß und wenn man die Verkabelungen im Aero mal so offen rum liegen sieht, bekommt man auch etwas Verständnis für die vielen kleinen technischen Probleme bei diesem Typ. Es war schon ein besonderer Tag. Cheltenham auch. Vorher fuhren wir aber noch in Hanley Swan vorbei. Dort hatten Simmonds, Peter Mulberry, John Worrall, Librands und auch Matthias Kreyes in Hanleys Workshop eine Nebenausstellung organisiert. Matthias zeigte dort seine Hardtops und einen von ihm halb fertig restaurierten Ach-

solide Handarbeit seit 100 Jahren



wir sind nicht im Museum



Quality check point for fitting fuel pumps

To avoid any more cars in the system reading high on the fuel gauge when the tank is empty, please adhere to the following points

- Before fitting pump into fuel tank please check that a 3/16 drill bit can be slid underneath the float when placed on a flat surface. (the drill bit should be able to just pass under)
- When fitting the pump into the fuel tank please check the float arm can move freely up and down without catching on the pump cradle or baffles

TANK TEST PRESSURE NOTICE

Test pressure = or 0.1 BAR (10 PSI or 0.02 BAR)



Bonnet spacing for front and back edges

As of 18/6/09 can all bonnet makers please ensure that the gap between scuttle panel (from bottom of swage) and back edge of bonnet is a consistent 3 mm, this also applies to the front edge (from bottom of swage in cowl)



Wenn Marlies erzählt hört auch Charles interessiert zu



Die Idole sind global, Clooney begeistert auch bei Morgan





Simmonds Sonderanfertigungen



Keith Ahlers hilft Matthias schieben



handwerklich sauber aber schöner??



Bremserbse im Texas-Look



Morgan-Legende aus Maryland
Ed Zielinski, der am 18.7. 71 Jahre
wurde, kam im eigenem Moggi



Simmonds Steckfensterupgrade



Renate, Detlef, Peter und Claudia



vorne Claudia, Renate und Detlef, hinten Lizbeth, Klaus und Edi

Zimmer 32 mit Fernblick im The Pinnacle Rooms



Claudia und Elke



Der einzig wahre TOK 258?



Mittagspause im Bells Inn



langsam füllte sich der Parkplatz



Carla mit der Pink Lady von Miss Rutter



Australien war auch vertreten



Helmut Röttgen, Inge und Jürgen Albers und viele weitere aus dem MCD liefern uns über den Weg

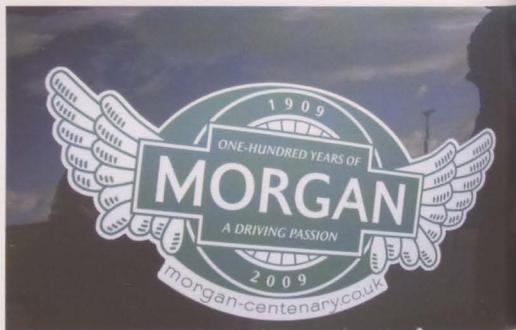


sah besser aus als es schmeckte



waren es sicherlich nicht, Matthew Parkin spricht von über 3200 aber die genaue Zahl ist auch nicht wichtig, wichtiger fanden wir, woher sie kamen. Moggis aus Japan, Kanada, Australien, Neuseeland, vielen Staaten der USA und natürlich Europa konnten wir bestaunen. An Modellen war alles vorhanden was Morgan je gebaut hat. Auch Raritäten wie ein +8 Drophead-coupe, Sonderaufbauten wie z.B. eine Limousine im RR-Stil. Verkaufsbuden und Imbissstände gab es auch und so konnte man gemütlich viele Stunden dort verbringen. Zwischendurch fuhren viele noch einmal weg um dann abends zu den Open air Konzerten wiederzukommen und auch das hatte sich gelohnt. Die Gruppen waren Spitze und das Feuerwerk am Sonntagabend war der gelungene Abschluss eines einmaligen Treffens.

Ach so, zwischen den Morgan-Terminen sind wir natürlich noch ein wenig in der Gegend herumgefahren, in der Shakespeare Stadt Stratford-upon-Avon, Ledbury usw., alles wunderschön und auf herrlich kleinen Stra-



Zum Abschluß wurden auch Fahnen geschwenkt - erst von Carrera und dann auch unsere neue MCD-Fahne



Alpenmog war auch dabei



ßen zu erreichen. Einen Garten haben wir auch besichtigt, besser gesagt die Frauen haben und die Männer haben inzwischen ein Bier getrunken.

Zum Schluss unserer Reise ging es dann noch für ein paar Tage mit 4 Morgan in den New Forest. Unser Hotel, das Rhinefield-Hotel lag wunderschön im Wald aber man hatte nur eine 50%ige Chance ein schönes Zimmer zu bekommen. Die Hälfte der Zimmer lag

im Souterrain mit Fensterhöhe unter Niveau, so dass die Aussicht nur ein Erdhügel oder eine Hecke war. Das Hotel möchten wir nicht weiterempfehlen. Nicht nur wegen der Zimmer sondern auch wegen des Service. Was danebengehen konnte ging auch daneben. Umso schöner war die Landschaft mit den freilaufenden Pferden, Eseln, Schweinen und Rindern. Und unsere Ausfahrt nach Dorset in das Ro-

samunde Pilcher Land war grandios. Alles in allem waren es schöne Tage in der Heimat unserer Morgan. Danke an Marlies und Jörg für die tolle Organisation.

Text Elke und Edi Stampfel
Fotos Claudia u. Peter Eisele, Carla Böcking, Elke Weiss, Dieter Riedel, Elke und Edi Stampfel



Morgan Park Hamburg Lutz Leberfinger



Vertragshändler der Morgan Motor Co.

Morgan Park = Morgan total !

Wir sind ca 60 Stunden pro Woche für Euch da:

Ersatzteil- und Zubehör Express Versand, Reparatur-Service ,

Restaurierungen, Tuning, Chromspeichenräder 14" bis 18"

Original Morgan Park Wurzelholz-Armaturenbretter

Gebraucht-Morgan-Vermittlung und :

das gesamte Morgan Neuwagenprogramm haben wir auch da.

Hanskampring 23, 22885 Barsbüttel, Tel.+49 (0)40-6703020

Fax +49 (0)40-6703090, info@morganpark.de, www.morganpark.de

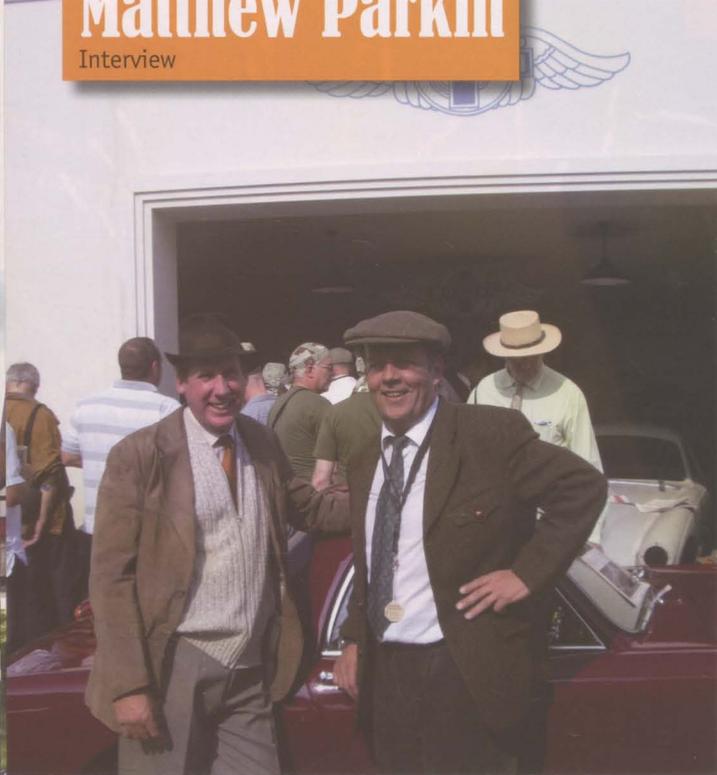


Mit dem Feuerwerk am Samstagabend ging das grandiose Jahrhunderttreffen zu Ende.



Matthew Parkin

Interview



Das Interview mit Matthew Parkin, MMC führte Achim Niemeyer (rechts im Bild und links Matthew) für die Morgan-Post

Anlässlich der Centenary Aktivitäten hatte ich Gelegenheit, mit Matthew Parkin, Marketing-Manager und Mitglied der Geschäftsleitung der MMC, einige Gespräche zu führen, die sich einmal nicht um das nächste Modell oder zusätzliches Zubehör drehen sollten. Wir begannen unser Gespräch am völlig verregneten „Track Day“ in Castle Combe, wo uns schnell die Zeit davon lief: entweder musste er gerade wieder irgendetwas organisieren, oder ich hatte meinen Stint auf der Strecke. So haben wir den Rest des Gesprächs nach Goodwood verlegt, wo wir uns

zum Revival nochmals trafen – in der dortigen „Morgan Service Station“, umgeben von zwei 4/4 Rahmen, die während des Revival langsam komplettiert wurden und neben dem Werks-Plus-4-Plus, der mitten in der vorbeiströmenden Menschenmenge vor der Werksatt stand, so als wäre er mal eben für einen kurzen Besuch dort abgestellt worden.

Achim: Matthew, Sie sind nun seit 12 Jahren in der MMC – in der Zeit haben Sie vermutlich mehr Veränderungen erlebt als viele der Mitarbeiter über die letzten 30 Jahre gesehen haben?

Matthew: In der Tat, und am besten hat das Charles Morgan mit den 30 Jahre-Zyklen beschrieben, in denen sich die MMC bewegt hat: in den ersten

30 Jahren hat man die Threewheeler gebaut – getrieben davon, einen preiswerten Untersatz für die ganze Familie zu haben. Zu der Zeit war Morgan der viertgrößte Autohersteller in England. Die nächsten 30 Jahre waren von den sportlichen 4/4 geprägt. Mit dem +4 hatten wir einen sehr wettbewerbsfähiges Auto und auch für uns galt die damalige Devise: „Win on Sunday, sell on Monday“

In den letzten 30 Jahren mussten wir uns mehr mit den Anpassungen an gesetzliche Vorschriften befassen, als neue Autos zu konstruieren. Wir wurden zum einen durch die sich viel schneller ändernden gesetzlichen Vorschriften mehr gefordert als je zuvor, auf der anderen Seite ist auch mit der Vorstellung des Aero 8 im Jahre 2000 wieder an neuen Entwicklungen und vielen Verbesserungen an der bestehenden Produktpalette gearbeitet worden.

Achim: Die Automobilindustrie leidet wie nie zuvor, selbst grosse Hersteller kämpfen ums Überleben. Während andere Hersteller den grossen Automessen fernbleiben, feiert die MMC ein Jahr lang den 100sten Geburtstag. Wie läuft das Geschäft?

Matthew: Bestens – so gut wie nie zuvor. In diesem Jahr werden wir wohl über 700 Fahrzeuge herstellen. Und trotz der enormen zusätzlichen Kosten für all die Centenary Aktivitäten wird am Ende wohl mehr übrig bleiben als in anderen Jahren.

Achim: Man hatte zur Hundertjahrfeier auch den Eindruck, die MMC möchte das Geschäft zusätzlich mit dem Verkauf von Eintrittskarten für den Besuch der Factory beleben...

Matthew: (Lacht) Das ist notwendig, um wenigstens einen Teil der Kosten für die zusätzlichen Leistungen wie Vorführungen, die Führung selber und die extra eingerichtete Ausstellung zu decken. Aber es ist richtig, wir haben durchschnittlich 250 Besucher pro Woche (!) (nicht während des Centena-



ry, da waren es deutlich mehr) und das muss gemanagt werden. Hier haben wir – neben dem neuen Museum – auch zusätzliches Personal eingestellt. Diesen ganzen Aufwand kann man nicht gratis bekommen – und auch nicht einfach so abbuchen.

Achim: Während der grössten Krise der Automobilindustrie verzeichnet die MMC ihren Rekordabsatz – wie ist das zu erklären?

Matthew: Wir haben die richtigen Autos! Sicherlich hat die Öffentlichkeitsarbeit rund um das Centenary geholfen, einige Autos mehr zu verkaufen. Und ich bin froh, dass die 100 Jahrfeier zu dieser Zeit gekommen ist: mit dem Aeromax und dem Life-Car haben wir eine zusätzliche Aufmerksamkeit für unsere Kompetenz im Automobilbau bekommen.

Es ist auch eine andere Haltung in unserem Marketing eingezogen. Wir sind jetzt offensiver als in den Jahren davor – nicht in Sinne von klassischer Werbung, aber wir nutzen das Internet stark zur Kommunikation und bauen Veranstaltungen, wie zum Beispiel die 100-Jahr-Feier, anders aus, als man es früher vielleicht getan hätte: mehr Public Relations, mehr Promotions, insgesamt eine andere Art der Kommunikation als man das von Morgan gewöhnt war. Zu früheren Zeiten war das auch nicht nötig.

Ausserdem haben wir unseren Markt, einen Nischenmarkt, immer anders eingeschätzt als andere Hersteller wie z. B. Aston-Martin oder Bentley: ich glaube nicht mehr an eine Nische, wenn man von 8-10.000 Fahrzeugen pro Jahr redet. Wenn man solche Spitzen als Normalität ansieht, und sein Geschäft darauf ausrichtet, kann es schnell passieren, dass man plötzlich 70% seines Absatzes verliert. Wir denken, unser Markt sind 800, max. 1000 potentielle Kunden, die es pro Jahr zu bedienen gilt. In dieser Grössenord-

nung kann man sehr flexibel reagieren. Auf Spitzen ebenso, wie auf Zeiten, in denen es mal nicht so gut läuft.

Achim: Wenn ich mir meine eigenen Erfahrungen mit Morgans der letzten 12 Jahre vor Augen halte, muss ich feststellen, dass die Qualität immer besser wurde. Worin liegt das Geheimnis?

Matthew: Da gibt es eigentlich kein Geheimnis. Man kann viele Verbesserungen auch gar nicht sehen, wenn man durch die Fabrik läuft. Natürlich ist die Lackierhalle und die neue Aero-Halle auffällig, aber die Verbesserungen, die Charles vor etwa 12 Jahren im Management und der Organisation angestossen hat, haben einen sehr, sehr grossen Schritt in die heutige

„Der Erfolg des 4/4 Sport überrascht mich nicht. Wer braucht heute mehr Sportwagen?“

Qualität und Produktivität bedeutet. Wir sind nun viel stärker im IT Bereich ausgerüstet, haben ein sehr effizientes Komponenten Management und ein ausgetüfteltes Garantie und Qualitätssystem: alle zwei Monate werden alle Meldungen von Kunden eingehend geprüft und fliessen bei Bedarf umgehend in die Produktion oder den Einkauf ein. Der Zukauf von Einzelteilen macht uns hierbei die grösste Sorge: viele Teile sind so speziell und in der geringen Stückzahl gar nicht in der Qualität zu bekommen, wie wir sie benötigen. Wenn wir dann Dinge ändern, und hochwertige Grossserien-Teile einsetzen, wird uns oft vorgehalten, dies aus Kostengründen zu tun. Aber es geht dabei wirklich nur um Qualität und Verfügbarkeit!

Achim: Die MMC hat gerade den 125.000 £ Aero Sports präsentiert: das richtige Auto zur falschen Zeit?

Matthew: Ich glaube nicht! Diese Klientel ist nicht so sehr von der Rezession betroffen, wie leider viele andere. Von den geplanten 175 haben wir mittlerweile die Hälfte verkauft – zusammen mit den zunehmenden Verkäufen der anderen Modelle müssen wir uns darauf einstellen, dass die Wartezeit wieder etwas ansteigen wird!

Achim: Zurück zu unserem ersten Gespräch in Castle Combe über die Zukunft der „Traditionals“ und dem US-Geschäft: Wie sind die Aussichten?

Matthew: Gar nicht so schlecht: die bestehenden europäischen Vorschriften zur Sicherheit werden wir wohl auch auf längere Sicht mit den Traditionals einhalten können. Hier macht uns mehr Sorge, dass alle Nachweise für die Emissions- und Verbrauchswerte nicht vom Motorenhersteller, sondern von uns erbracht werden müssen. Viele denken, man nehme einen Grosserien-Motor, dessen Zertifikate und schon kann man ein neues Auto zulassen. Dem ist leider nicht so. In der Regel dauert der gesamte Abnahmeprozess 15-18 Monate – und wenn sich dann 2 Jahre später die Vorschriften ändern, geht alles wieder von vorne los... Das bindet unsere Mitarbeiter und kostet zudem noch eine Stange Geld!

In den USA werden die Traditionals niemals mehr zugelassen werden – und wenn, müssten wir eine neue Fabrik bauen, so gewaltig ist dort die Nachfrage. Aber mit dem neuen Aero Sports haben wir den unglaublich anspruchsvollen US Sicherheitstest bestanden: Hier wird mit zwei gleichen Autos ein Auffahrunfall bei 80mls simuliert. Die Insassen müssen zwar einen solchen Unfall nicht überleben, aber aus den Wracks darf kein Tropfen Flüssigkeit austreten! Nach dem Versuchs-Unfall werden beide Fahrzeuge „auf den Kopf“ gelegt, und auch dann: Benzin, Wasser und Öl dürfen ihre vorgesehenen Behältnisse nicht verlassen.

Keine einfache Aufgabe für die Konstrukteure - sogar Range Rover musste die komplette Heckpartie neu konstruieren, um diesen Test zu bestehen.

Achim: In Europa dagegen ist ja wohl der 4/4 Sports mittlerweile zum Bestseller avanciert. Eine Überraschung für den Marketing-Manager?

Matthew: Absolut nicht – ich bin zwar kein Hellseher, habe diesen Erfolg aber erwartet. Oder, in einem Satz: Wer braucht heutzutage mehr Sportwagen als den 4/4 Sport? Es ist ein absolut fantastisches Auto und es macht einen Heidenspass, hiermit über die Landstrassen zu „jagen“ – und jagen wirklich in Anführungsstrichen: man muss nicht wirklich schnell fahren, um ein Fahrgefühl zu erleben, wie man es mit anderen Autos womöglich erst auf der Rennstrecke hat. Gleichzeitig braucht man weniger Benzin und produziert entsprechend weniger Abgase, als viele Autos der kleineren Mittelklasse – nicht umsonst rangiert der 4/4 Sport in einer wissenschaftlichen Studie auf Platz 3 der umweltfreundlichsten Fahrzeuge weltweit – noch vor dem so geschickt vermarktetem Prius. Viele Kunden scheinen das auch so zu sehen – unsere Bestellungen reichen bis weit in das nächste Jahr.

Achim: Das ist das richtige Stichwort: am Comer See, in der „Villa d'Este“ wurde der „Life Car“ präsentiert. Wie ernst ist das Engagement in neue Technologien?

Matthew: Das nehmen wir sehr, sehr Ernst. Und zwar nicht als Marketingmassnahme – hierbei hilft es uns natürlich auch – aber wir wollen einer der ersten Sportwagen-Hersteller sein, die diese Art neuer Technologien auf den Markt bringt. Hierbei setzen wir nicht auf die Elektro / Plug-in Technologien, die sind sicherlich das Richtige für reine Stadtwagen. Ein Sportwagen aber wird wohl kombinierte Hybrid-Technologien benötigen. Bei uns arbeitet ein sehr kompetentes

Team aller Entwicklungsbeteiligten sehr konsequent und ausschliesslich an einer entsprechenden Lösung – aber wir werden wohl noch etwa 3 Jahre warten müssen, bis wir hier ein akzeptables Fahrzeug präsentieren können.

Achim: Angesichts all der Vielzahl von Neuerungen und den ja eher negativen Erfahrungen bei der Vorstellung des Aero (und auch des Roadsters): wieviel Veränderungen darf die MMC ihren Kunden zumuten?

Matthew: Ja, hier haben wir in der Vergangenheit viel gelernt. Allerdings muss man dabei den Aero und den Roadster differenziert betrachten. Der Aero war für seine Vorstellung sicherlich ein Schritt zu weit in die Zukunft, oder, wenn man so will, etwas zu früh.

„NO! Einen Traditional auf einem Aero-Chassis wird es nicht geben“

Mittlerweile hat sich dieser Typ eines Morgans aber etablieren können, was man auch daran sieht, wie der Aero-max und der Aero Super Sports von unseren Kunden angenommen werden. Aber es stimmt, es war eine lange und harte Zeit. Wir waren aber beharrlich und uns sicher, auf dem richtigen Weg zu sein. Der heutige Erfolg gibt uns nun recht. Wir stehen hier in Goodwood vor dem +4+, auch er war seiner Zeit zu weit voraus. Wer weiss, was aus ihm geworden wäre, wenn man seinerzeit die gleichen Möglichkeiten gehabt hätte, auch an diesem Modell festzuhalten?

Anders ist es mit dem Roadster. Hier waren wir gezwungen, mit dem Wegfall des Rover V8 einen anderen Motor zu verwenden – und einen passenden V8 gibt es eben nicht. Ausserdem ist festzuhalten, dass der grösste Teil der ablehnenden Kommentare aus Deutschland kam. Das ist auch nicht weiter

verwunderlich, gerade in Deutschland hat der +8 in den 70igern DAS Image eines Morgan geprägt, dort ist ja auch bis heute der grösste Anteil der 8er zugelassen. Es ist immer schwer, einer solchen Ikone einen gebührenden Nachfolger zu stellen – aber wir hatten einfach keine andere Wahl. Ähnlich wie beim Aero hat sich aber auch das gewandelt – wir produzieren mittlerweile so viele Roadster wie seinerzeit +8.

Achim: Vom täglichen Geschäft hin zu den schöneren Dingen: Mit dem Aero Super Sports ist man einer der führenden Fahrzeuge in der FIA GT 3 Meisterschaft. Wie sind die weiteren Pläne für den Motorsport?

Matthew: Nun, als MMC werden wir uns weiterhin in der FIA GT3 engagieren, dies ist für uns auch ein wichtiges Marketinginstrument, um unser Marke zu unterstützen. Darüber hinaus werden wir weiterhin unsere Kunden mit speziellen Paketen bedienen, mit denen sie ihre Autos „rennfertig“ machen können. Für den Roadster z. B. ist in Kürze die Vorstellung eines Kompressor-Modells vorgesehen und auch für den 4/4 Sport gibt es weitere „track packs“. Neben der FIA GT3 haben wir keine Werkseinsätze geplant.

Achim: Beim letzten Rennen in Estoril wurden beide Wagen mit 10sec Zeitstrafe belegt, was war passiert?

Matthew: Die FIA hat neue Geräuschlimite eingeführt und alle mussten ihre Auspuffanlagen anpassen. Neben der Geräuschmessung bei der technischen Abnahme, die auch wir bestanden haben, mussten in der Woche zuvor auch die entsprechenden Konstruktionsunterlagen eingereicht werden, was wir getan haben. Da aber am Eingangstag der Unterlagen gerade ein Feiertag war, wurden diese eben nicht bearbeitet – und als „zu spät eingereicht“ angesehen. In solchen Fällen sieht das Reglement eine Zeitstrafe vor.



Achim: Viel Aufwand für einen „Trainingsausflug“ nach Portugal...“

Matthew: That's racing! Aber um die Kosten dennoch einigermassen und angemessen im Griff zu haben, sind wir im 1. Lauf nach dem Minimum von 3 Runden zurück in die Box gefahren und haben unsere Sachen gepackt. Trotzdem: Schade, die Punkte, die wir auch dort sicherlich hätten einfahren können, werden uns fehlen.

Achim: Eine letzte Frage, auch wenn sie das grösste Geheimnis in Malvern betrifft: Wird es einen „Traditional body“ auf dem Aero Chassis geben?

Matthew: Definitiv: NO! Zum einen sehen wir derzeit – auch mittelfristig – überhaupt keine Gefahr, dass die aktuellen Traditionals in Europa nicht mehr zugelassen werden. Von daher besteht also auch kein Anlass, so etwas zu machen. Andererseits müsste für solch ein Auto die gesamte Heckpartie neu

konstruiert werden, und selbst dann sähe dieses Modell nicht mehr so aus, wie ein Morgan aussehen sollte. Wir konzentrieren uns lieber darauf, neben unserer 4/4 und Roadster Palette – die wir solange wie irgend möglich bauen wollen – neue und aufregende Sportwagen zu entwickeln, so wie jetzt den Aero Sports!

Achim: Matthew, herzlichen Dank für das Gespräch!

Die Vorderachskonstruktion

Gestern und Heute - Ein Diskussionsanstoss

MCD - Der Mumien-Club-Deutschland?

Vor kurzem kam ich mit Mitgliedern des MG-Drivers-Club zusammen. Es kam zu einer Diskussion über den Erhalt von Oldtimern, Ersatzteilbeschaffung, technische Änderungen usw. Zum Beispiel werden im MG bereits Kugelumlauf-Lenkgetriebe vom VW-Käfer oder 5-Gang-Getriebe vom Ford Sierra eingesetzt usw. Im Rahmen dieser Diskussion fiel dann der Begriff, der MCD ist ein Mumienclub. Die Mitglieder haben ein hohes Alter und interessieren sich mehr für ein gutes Essen als für technische Fragen an ihrem Auto. Ich versuchte dann diese im Spaß gemeinte Meinung zu ändern wobei ich nicht mit voller Überzeugung anmerkte, dass der MCD ein Technikforum hat, wo technische Fragen erörtert werden und viele Mitglieder mit Stellungnahmen und Ideen sich einbringen. Als ich zu Hause war, schaute

ich direkt in den Spiegel, ich sehe ja schon sehr alt aus aber zur Mumie fehlen noch ein paar Jahre. Die Jungs vom MG-Club müssen jemand anderen aus dem Morganclub meinen. In der Morgan-Post Nr. 9 von 1978 ist jemand abgebildet er sah damals schon sehr alt aus, wahrscheinlich ist er gemeint. Um dieser Diskussion gerecht zu werden, will ich eine Baugruppe des Morgans ansprechen und ein Problem dieser zur Diskussion stellen.

PROBLEM:

Baugruppe Morgan-Vorderachse:

Wie erklären sich die Schwingungen bei den neueren Morgan am Lenkrad (bei einer gewissen Geschwindigkeit)?

Baugruppe Vorderachse Morgan

Ich möchte diese nach meinem Verständnis beschreiben. Grundlage ist der gute Bericht in der Morgan-Post Nr. 82 von Erich Hornburg und André Koopmann. Die Vorderachse wurde in einer Zeit konstruiert, wo Reibungsdämpfer noch üblich waren. Es ist für die Bauart dieser Achse heute wie vor 75 Jahren die optimale Lösung. Die Firma Morgan entfernte diesen optimalen Reibungsdämpfer und ersetzte diesen durch ein Kugellager, damit die Mumienfahrer des Morganclubs eine leichtere Lenkung und ein komfortableres Fahrzeug haben. War das ein Fehler?

Eine Bildbeschreibung der Vorderachse mit und ohne Reibungsdämpfer

mit Reibungsdämpfer

ohne Reibungsdämpfer



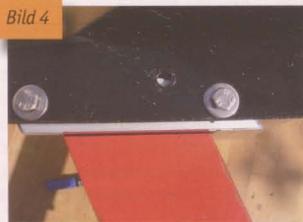
MP Nr. 9 von 1978

Bild 1



1.: Reibungsdämpferplatte (Rotgusslegierung) nicht vorgespannt. Die Hauptfeder ist nicht montiert.

Bild 4



4.: Reibungsdämpferführungsblech in der Neutralstellung (40 mm)

6.: Dabei wird das Reibungsdämpferführungsblech aus seiner Führungsleiste im Rahmen durch Längenänderung ein Stück herausgezogen (durch den Federweg 40 mm auf 85 mm).

Bild 6



Bild 2



2.: Durch den Einbau der Hauptfeder wird die Reibungsdämpferplatte gegen den Achsschenkel eingespannt. Die kleine Feder ist kaum vorgespannt. Diese Bilder entsprechen einer Neutralstellung: Fahrzeug steht mit dem Eigengewicht auf dem Boden.

Bild 5



Bild 7

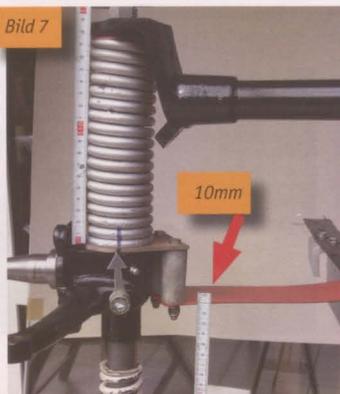
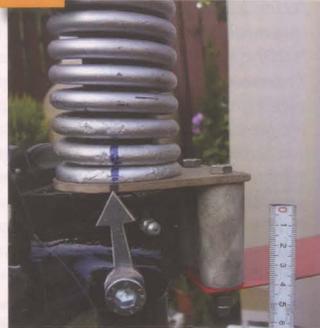


Bild 3



3.: kleine Feder ist entspannt, die große Feder ist teilvorgespannt (40 mm)

3.: Neutralstellung ist als Beispiel auf dem Metermaß (40 mm)

5.: Das Fahrzeug ist ausgefedert durch eine Bodenwelle oder durch Hochbocken mit einem Wagenheber. Die große Feder ist entspannt und die kleine Feder ganz zusammen gedrückt. Die kleine Feder hat die Aufgabe beim Ausfedern des Achsschenkels diesen einzuspannen, damit dieser nicht nach unten durchschlägt, es würde sonst zu einer Beschädigung des Achsschenkels kommen.

Die große Feder ist komplett ausgefedert, das heißt von der Neutralstellung (40 mm) auf 85 mm. Dies sind 45 mm Ausfederweg.

7.: Darstellung: Große Feder komplett eingefedert z. B. Beim Überfahren einer starken Bodenwelle. Dabei wird die kleine Feder komplett frei und die Reibungsdämpferplatte wird durch die komprimierte große Feder noch stärker auf den Achsschenkel gepreßt. Federweg von Neutral (40 mm auf plus 10 mm). Der Einfederweg beträgt somit 30 mm.



Bild 1



1.: Die Lenkung steht in Richtung geradeaus. Der Pfeil und Markierung Reibungsdämpferplatte und Feder sind in einer Flucht.

2.: Fahrtrichtung rechts.

3.: Fahrtrichtung links.



Bild 2



Bei den 3 Bildern oben ist zu erkennen, dass die Feder und die Reibungsdämpferplatte keine drehenden Bewegungen mit dem Achsschenkel ausführen, da das Reibungsdämpferführungsblech sie in einer Stellung fixiert.

Das Reibungsdämpferführungsblech muss nur einen Höhenunterschied des Ein- und Ausfedern des Fahrzeuges ausgleichen. Deswegen ist es am Rahmen nicht fest verschraubt. Es wird nur über eine Führungsleiste geführt.



Bild 3



Bild links und links außen: Da die Feder mit dem Reibungsdämpferblech in seiner Funktion stehen bleibt, kommt es bei einer drehenden Bewegung des Achsschenkels zu einer starken Reibung zwischen Reibungsdämpferplatte und Achsschenkel. Die Stärke der Reibung wird durch die große Feder bestimmt.

Neue Morgan-Lösung ohne Reibungsdämpfer (Seite 105, Bild unten, rechte Seite)

Der Vorgang Ein- und Ausfedern der Feder ohne Reibungsdämpfer, ist identisch mit dem Vorgang Ein- und Ausfedern der Feder mit Reibungsdämpfer. Nur gibt es dort beim Lenkvorgang eine viel geringere Reibung, da anstelle der Reibungsdämpferplatte ein Kugellager eingebaut ist.

Bild links außen: Die Lenkung steht in Richtung geradeaus.
Bild links: Die Lenkung steht in Fahrtrichtung rechts.



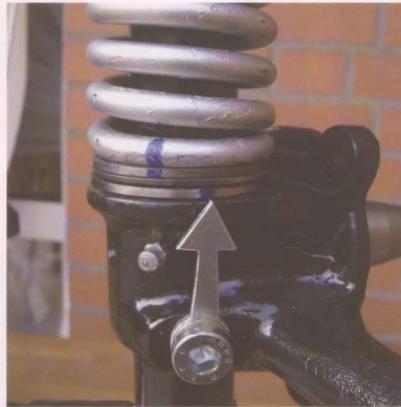


Bild links: Die Lenkung steht in Fahrtrichtung links.

Hierbei ist zu erkennen, dass die große Feder und die darunter liegende Lagerplatte in ihrer Position zueinander stehen bleiben, sowie auch die Lagerplatte auf dem Achsschenkel zum Achsschenkel, aber der mittlere Lagerring mit seinen Kugeln seine Position ändert. Die Kugeln rollen zwischen beiden Lagerplatten und erzeugen dabei eine sehr geringe Reibung. Dadurch sind die Lenkkräfte über das Lenkrad sehr gering, aber auch umgekehrt können Kräfte und Schwingungen von den Rädern sehr leicht und einfach in das Lenkrad übertragen werden. **Das heißt, unser auf der Seite 105 angeführtes Problem „Schwingungen am Lenkrad bei einer gewissen Geschwindigkeit“ könnte daher rühren.**

Frage an die Morgan-Post-Leser: Welche Möglichkeiten gab oder gibt es, Schwingungen in der Vorderachse zu mindern oder zu beseitigen?

Baugruppe: Reifenanschlagbleche

Zusätzlich gab oder gibt es bei den älteren Achsausführungen Reifenanschlagbleche d.h. bei voller Einlenkung links oder rechts kommen die Reifen an ein Reifenanschlagblech. Dabei entsteht ein häßliches Geräusch, so dass automatisch die Lenkung ein Stückchen zurückgenommen wird. Das Bild zeigt ein gebrauchtes, eingelaufenes Reifenanschlagblech, welches durch das an-



laufen des sich drehenden Reifens so stark verschlissen wurde. Der TÜV sieht diese Bleche nicht gerne und verlangt einen Rollenanschlag (eine



sich drehende Rolle, wenn der Reifen dort zur Anlage kommt). Jeder Morgan-Händler montiert diese Rollenanschlagführung, welche sehr sinnvoll ist.

Baugruppe: Federweg Vorderachse

Was ist ein Federweg? Hat der Morgan überhaupt einen Federweg?

Bild links und unten: Neutralstellung Fahrzeug steht mit dem Eigengewicht auf dem Boden. Kleine Feder ist entspannt, große Feder teilvorspannt (40 mm Neutralstellung).



Bilder oben: Fahrzeug ist komplett ausgefedert, z.B. nach einer starken Bodenwelle. Die große Feder ist teilentspannt, die kleine Feder ist komplett gespannt. Ausgehend von der Neutralstellung (40 mm) in die ausgefederte Stellung (85 mm) beträgt der Federweg in Richtung Ausfedern somit 45 mm.



Fahrzeug ist fast komplett eingefedert z.B. Auffahren auf eine starke Bodenwelle (10 mm). Dabei wird die große Feder fast komplett eingespannt. Die kleine Feder ist komplett frei.



Frage an die Morgan-Post-Leser: Welche Arten von individueller Lösung gibt es, den Federweg zu verbessern und das Federverhalten komfortabler zu machen, z.B. durch eine progressive Feder?

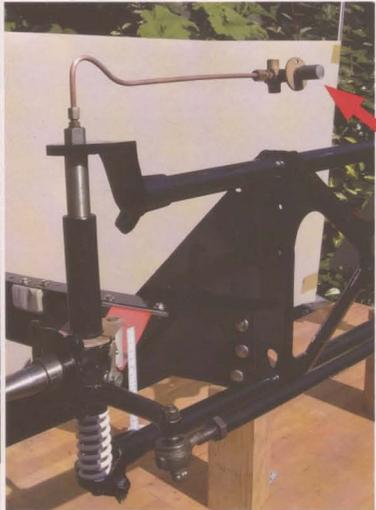
Bild unten: Der Gummipuffer im oberen Staub-schutz ist komprimiert (5 mm). Er hat eigentlich keine Wirkung. Der Federweg Einfedern beträgt somit 30 mm. (von 40 mm Neutralstellung auf 10 mm voll eingefedert)



Fazit: Ist die große Feder überbeansprucht?

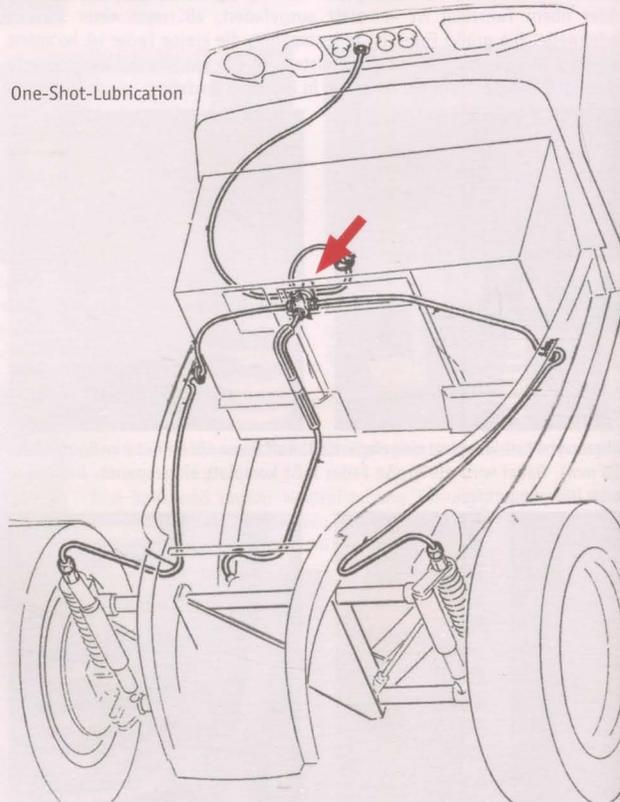
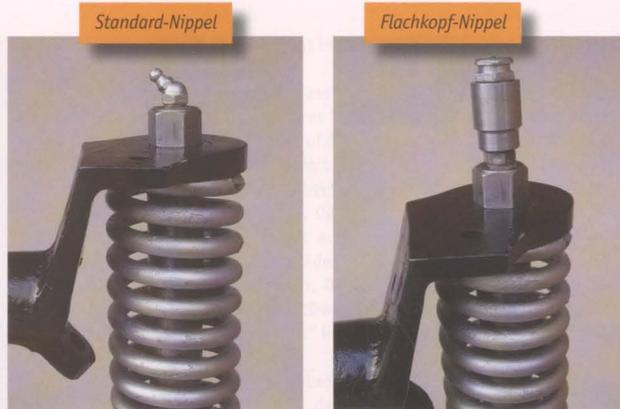
Bild oben: Federhöhe der großen Feder im ausgebauten Zustand ist 330 mm. Federhöhe der großen Feder im eingebauten Zustand (Fahrzeugneutralstellung) ist 205 mm (Bild links außen). Somit ist die große Feder schon in der Neutralstellung 125 mm vorgespannt. Federhöhe bei voll eingefedertem Fahrzeug, Bild links: Feder ist fast komplett eingespannt (auf Block), Federhöhe 175 mm. Somit beträgt der Federweg Einfedern 35 mm. Von der Fahrzeugneutralstellung 205 mm, auf voll eingefedert 175 mm. Ist die Feder eigentlich für diese Aufgabe geeignet?

Baugruppe: Schmierung



Schematischer Aufbau und Rohrleitungsführung der Vorderachsschmierung über die King - Pins mit Motoröl. Bei der alten Bauart der Vorderachse wurde der Achsschenkel über den King-Pin mit Motoröl (One-Shot-Lubrication) geschmiert. Dazu mußte im Fahrer-Fußraum mit dem Fuß ein Ventil betätigt werden. Solange dieses Ventil betätigt wurde, floß über eine dünne Rohrleitung Motoröl über den King-Pin in die Achsschenkel. Das Problem dabei war, bei zu häufiger Betätigung des Schmiervorganges tropfte Motoröl unten aus den Achsschenkel, welches zum verölen der Bremsscheibe führte.

Bei den neueren Fahrzeugen werden die Achsschenkel über den King-Pin mit Schmierfett abgeschmiert. Dabei ist der obere Schmiernippel nicht besonders glücklich platziert, wenn er nicht in der richtigen Position steht, ist er schwer abzuschmieren. Besser geeignet ist ein Flachkopf-Schmiernippel. Dabei spielt die Richtung, in welche er steht, keine Rolle.



Frage an die Morgan-Post-Leser:
Welche Arten von individueller Lösung gab oder gibt es um die Führungsbuchsen im Achsschenkel zu schmieren?



Baugruppe: Verschleiß der Führungsbuchsen im Achsschenkel

Verschleiß der Führungsbuchsen (siehe dazu Morgan-Post Nr. 82, Seite 95, Bericht King-Pin Überholung der Vorderachse von André Koopmann)

Die nachfolgenden Bilder werden ohne die große Feder dargestellt.

Der größte Verschleiß liegt in der unteren Führungsbuchse (Messingbuchse). Die Darstellung entspricht einer Neutralstellung, Fahrzeug steht mit seinem Eigengewicht auf dem Boden.

Durch die kleine, nicht vorgespannte Feder kann jetzt beim Fahren des Fahrzeuges sehr viel Straßenschmutz an den unteren King-Pin kommen.

Dieser Straßenschmutz bleibt an diesem King-Pin kleben, bedingt durch das Abschmierfett oder Motoröl bei der alten Achsausführung.

Der obere Teil des King-Pins wird durch eine Staubhülse vor dem Straßenschmutz geschützt (Bild mitte, oberer Pfeil).

Beim einfedern des Fahrzeuges durch eine Bodenwelle wird zusätzlich ein Teil des unteren King-Pins frei. Dadurch wird die Fläche am King-Pin, woran sich der Straßenschmutz ablagern kann, vergrößert (Bild mitte und rechts).



Beim ausfedern des Fahrzeuges nach einer Bodenwelle wird der Straßenschmutz über den King-Pin in die untere Führungsbuchse eingezogen. Dieser Schmutz wirkt in der Führungsbuchse wie Schmierpapier, wodurch sie sich sehr stark abnutzt (Verschleiß).

Bild rechts: Verschlossene untere Führungsbuchse





Die obere Führungsbuchse ist über den Staubschutz geschützt und der Verschleiß ist an dieser sehr gering (Bild oben, linke Buchse).

Der Verschleiß in der unteren Führungsbuchse ist einseitig (Bild



oben, rechte Buchse). Dieses liegt an dem Rad, welches über den Achsschenkel nach außen angebracht ist. Somit entsteht ein Hebelarm, welcher diesen einseitigen Verschleiß verursacht. Dem würde ein schmales Rad und ein

positiver Sturz des Rades entgegen wirken, welcher bei älteren Morgan üblich war, aber in der neueren Zeit wurden die Räder immer breiter und der Sturz des Rades ging gegen Null oder Negativ und das vergrößert das Problem.



Eine Verbesserung kann z. B. eine längere Führungsbuchse bringen. Dafür muss das Führungsrohr des Achsschenkels ausgedreht werden,



da es durch eine Schweißnaht in der Mitte des Achsschenkels leicht verengt ist.

Rechtes Bild: Originale Morgan Führungsbuchsen



Dieter versickt auf Anforderung gerne eine 1:1 - Schablone



Eine weitere, aber sinnvolle Lösung ist, einen unteren Staubschutz anzubringen, welcher aus einem alten Reifenschlauch (nicht alle Reifen der Autos sind schlauchlos) geschnitten werden kann. Bild rechts: Neutralstellung: Fahrzeug steht mit dem Eigengewicht auf dem Boden.



Frage an die Morgan-Post-Leser:
Welche Arten oder individuellen Lösungen gab oder gibt es zum Thema Führungsbuchsenverschleiß?

Anmerkung: Die Maße in der Beschreibung der Federlängenänderung (Federweg) beziehen sich auf ein Gewicht von einem Morgan + 8 Bj. 1972. Bei einem anderen Modell, z.B. 4/4 kann bedingt durch das Fahrzeuggewicht eine leichte Maßdifferenz im Federweg von ca. 5 mm auftreten.

Viele Leser der Morgan-Post werden sich fragen. Was soll das alles! Es gab schon so viele Berichte über die Vorderachse

des Morgans. Das ist richtig. Aber vielleicht kann man durch die Aufteilung der Vorderachse in Baugruppen, die weiteren Informationen dazu sammeln um später dann eine „Lose-Blatt-Sammlung“ „Vorderachse Morgan“ für die Mitglieder des MCD zu drucken. Es gibt sehr viele weitere interessante Baugruppen an einem Morgan, z.B. die Stabilisierung der Vorderachse oder der Hinterachse, oder auch die Benzineinspritzung beim Plus 8.

Text und Bilder Dieter Riedel, dieter.riedel@akopp.de
Bitte Antworten, Anregungen zu diesem Thema an die Redaktion schicken.

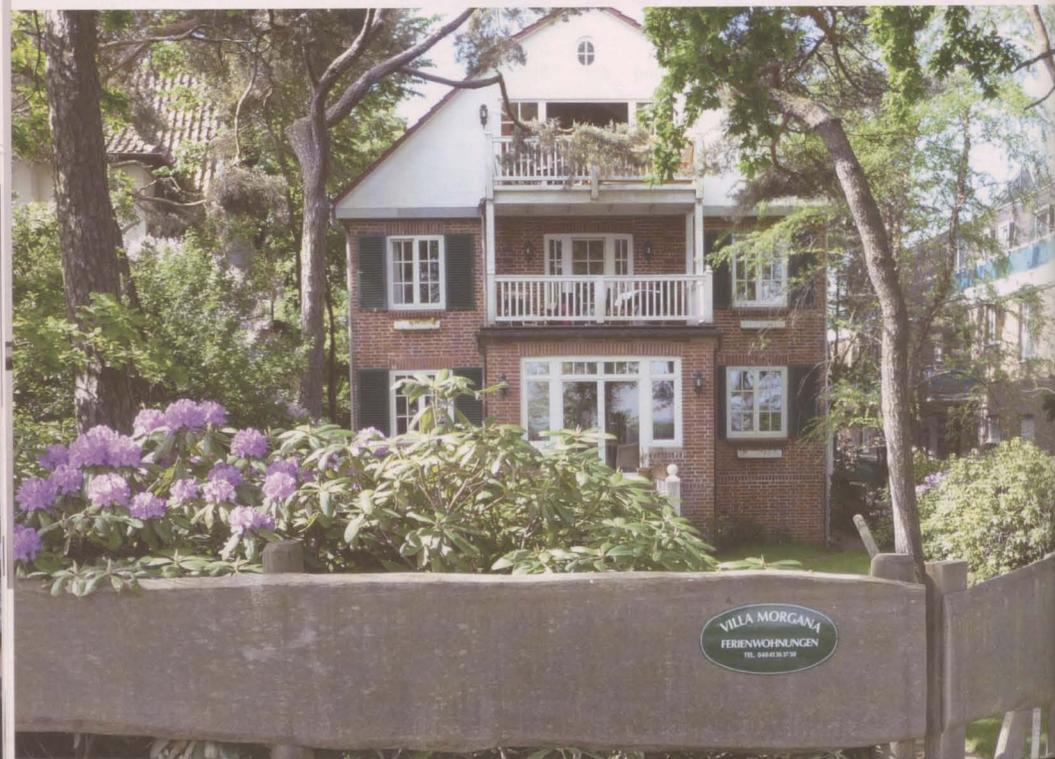
Momentaufnahmen

Fotos aus der Morganwelt



Joachim Tirlir schickte dieses Bild eines Schaufensters einer Tankstelle an der Route 66 in Hackberry. Man beachte den MCD-Aufkleber unten in der Mitte.





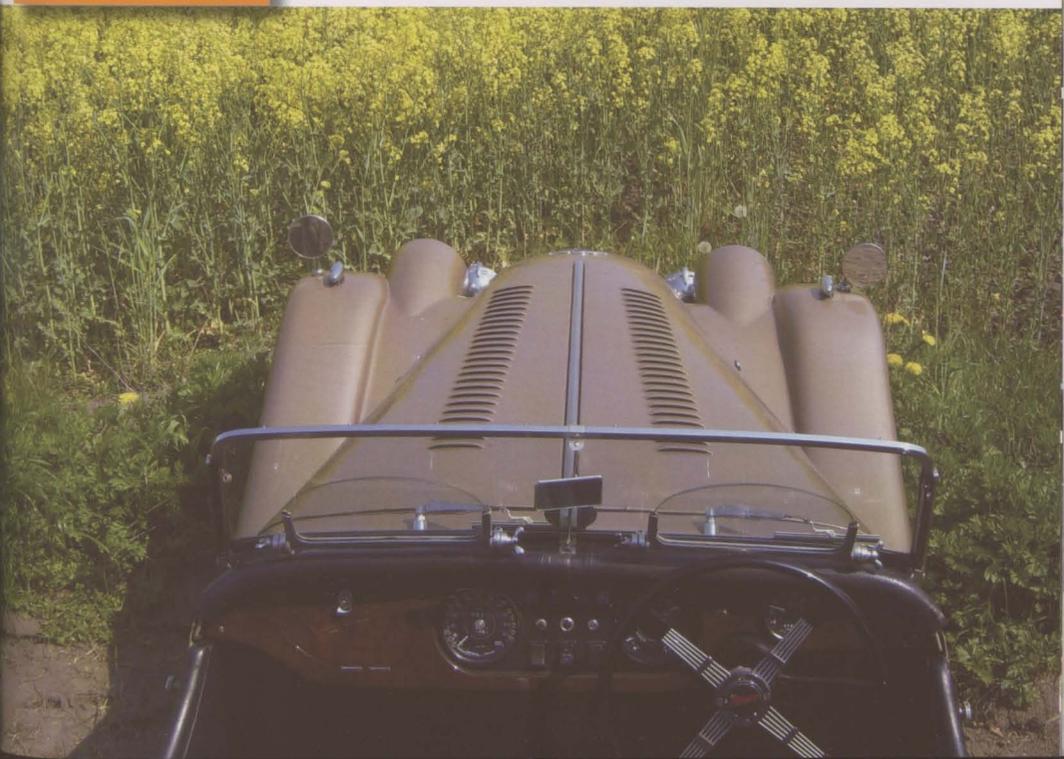
Linke Seite oben:
Fridolin meldet sich als Morgan-Fahrer! Sabine und Mike Kröger

Linke Seite unten:
Das Bild der Senioren Residenz am Meer für Morgan Fahrer schickten Betty und Norbert Gaußelmann

Rechte Seite oben:
Von wegen Sportwagen für harte Kerle, nein eher wohl ein Babytransporter!!
Foto von Jörg Schubarth-Engelschall

Rechte Seite unten
Jürgen Thiede parkte seinen Moggi im Rapsfeld

Nächste Seite:
Morganposter von Manfred Beutel





Morgan-Treffen

Tirol 2009



The same procedure as every year! Nein halt! Dieses Jahr war es ganz anders. Eigentlich wäre Lech an der Reihe gewesen. Aber Volker hatte das kleinste 4-Sterne Hotel in Tirol für das diesjährige Treffen ausgesucht. Jimmy Lennox war an dieser Wahl nicht unbeteiligt, da dieses Hotel schon seit Jahren sein Winterferienquartier ist. Somit haben Volker und Jimmy dieses Treffen gemeinsam organisiert und es sei im Vorfeld schon gesagt: „Es war ein tolles Treffen.“ Herzlichen Dank!

Das kleinste 4-Sterne Hotel hat natürlich auch wenig Zimmer. Somit war die Teilnehmerzahl auf 22 Fahrzeuge beschränkt. (gemütlich) Anreisetag war Mittwoch. Hätte sich mein Navy nicht verfahren, so wären wir auch trocken angekommen. Aber da ich wieder mal anderer Meinung als mein Navy war, haben wir einen Umweg

von ca. 15 Min gemacht. Folgeschwerer Fehler! Denn etwa 3 km vor dem Hotel machte Petrus seine Schleusen auf (ohne Vorwarnung)



und bevor wir einen Unterstellplatz finden konnten, wurden wir nass bis auf die Haut. Es war nicht das letzte Mal bei diesem Treffen.



Im Hotel angekommen, großes Hallo, Wiedersehensfreude und ein oder zwei Bier. Da geriet die nasse Unterhose schnell in Vergessenheit. An diesem Abend wurden wir eingestimmt auf die Berge und auf Tirol, durch ein Duett, dass uns unter anderem das Kufsteinlied beibrachte. Zwischendurch erzählte „Er“ jede Menge Witze (Ich habe keinen behalten). Am nächsten Tag stand die erste große Ausfahrt auf dem Programm. Es sollte erwähnt werden, dass die Ausfahrten nicht von Volker geplant

waren, sondern von einem Einheimischen namens Christian mit einem Lotus 7. Das Roadbook war uns nicht ganz so vertraut da es aus dem PC (Google maps) kam. Christian hatte viel Arbeit mit uns. Andererseits war es auch unheimlich lustig. Als erstes ging es hoch aufs Kitzbüheler Horn. Die 18 % Steigung haben alle geschafft, bis auf einen Aero. Ihm fehlte etwas Leistung. Aber er ist nach einer Abkühlphase auch oben angekommen. Danach ging es, ich glaube wir waren weiter komplett, (aber

nicht mehr lange) mit 22 Autos durch Kitzbühel. Zwei hintereinander liegende Kreisverkehre rieben den ganzen Konvoi auf. Die ersten kamen uns wieder entgegen. Im Kreisverkehr selbst drehten 5 Mogis Runde um Runde. Keiner wusste so recht wo man den Kreisverkehr verlassen musste. Aber irgendwie haben wir es alle geschafft. Nach einer kurzen Rast im Bichlhof bei Kitzbühel, wo wir mit der um Kitzbühel lebenden Prominenz vertraut gemacht wurden, ging es weiter nach Pirschmoos. Bei einer





kleinen Stärkung erzählte uns der Wirt etwas über eine soziale Kinder-einrichtung namens Herzblut. Da-nach ging's zurück ins Hotel. Am letzten Abend haben wir natürlich alle für diese Einrichtung gespendet (ohne Spendenquittung). Ein Beweis, dass der Morgan-Club Deutschland ein gemeinnütziger Verein ist. . . Der nächste Tag stand zur freien Ver-

fügung. Abends war Tanz angesagt. Ich blicke solchen Ereignissen immer mit sehr viel Skepsis entgegen. Die Einmannkapelle fing auch mit „Hei-derörschen“ an. Vielleicht hat er sich an unserem Altersdurchschnitt ori-entiert. Als wir ihm zu verstehen ga-ben, dass wir nur so alt aussehen, aber Morganfahrer immer jung blei-ben, drehte er richtig auf. Es war ein

toller Abend. Ein besonderes High-light war die Gesangseinlage von Jenny (Tochter von Sylvia und Jim-my). Für den Samstag war die zweite große Ausfahrt geplant. Höhepunkt war ein Besuch im Red Bull Museum auf dem Flughafen Salzburg. Christan mit sei-nem Lotus 7 fuhr wieder vor. Diesmal bekamen wir auch eine richtige Karte



mit eingezeichnetem Streckenplan. Christian war vorne, hinten und über-all und hielt somit seine Truppe schön zusammen. Ab und zu setzte leichter Nieselregen ein, aber das stört kei-nen Morganfahrer. Es war eine wun-derschöne Strecke. Kurz vor Salzburg wurde es schwarz und schwärzer am Himmel und in der Richtung in der wir fahren mussten war es ganz schwarz. Christan hielt an, um uns eine Ge-legenheit zu geben das Dach zu mon-tieren. Einige von uns fuhren weiter in der Hoffnung Hangar 7, so heißt

das Red Bull Museum, noch vor dem großen Regen zu erreichen. Sie haben es auch geschafft. Wir dagegen haben uns nur die Beine vertreten. Keiner wollte das Dach montieren. Schließ-lich sind wir doch keine Weicheier! Eine im ersten Moment total falsche Entscheidung. Ich sah eigentlich nur noch das Ortseingangsschild „ Salz-burg“, dann fing „Fühlen“ an. An je-der Ampel hatten wir Rot. So dicke Wassertropfen kannte ich nur aus England. Sie liefen mir am Kragen meiner Lederjacke rein, kamen an

meiner Hose wieder heraus und sammelten sich dann auf dem Sitz zu einer kleinen Pfütze. Schemenhaft sah ich nur noch meinen Vordermann. Nur nicht verlieren, dachte ich. Mehr-fach bin ich noch bei Rot durchge-fahren. Irgendwann sah ich Christian mitten auf einer Kreuzung stehen und winkte uns in die richtige Richtung. Endlich waren wir an Hangar 7. Nachdem wir uns so gut es ging re-staurierten, betreten wir die riesige Glaskuppel. Dort standen unter ande-rem aktuelle Formel 1 Fahrzeuge und



jede Menge Flugzeuge. Als wir vor der North American B25J Mitchel, einem Bomber Baujahr 1945, der im Krieg nie zum Einsatz kam, standen, winkten uns aus der VIP-Lounge die erste Morgantruppe zu, die trocken das Ziel erreicht hatten. Ich meine ich hätte auch bei dem Einen oder Anderen ein mitleidiges Lächeln erkennen können.

Im gleichen Moment trat ein gutaussehender Herr, ca. 45 Jahre alt, auf uns zu mit den Worten: „So wie ihr aussieht seid ihr die Moggileute. Darf ich mich vorstellen, mein Name ist Hans Pallaske. Ich habe auch einen Morgan, und zwar den vom Ralf Schumacher. Ralf hat seinen Morgen nach kurzer Zeit an mich verkauft. Ich glaube er konnte nicht richtig Auto fahren. Außerdem bin ich Pilot bei Flying Bulls und die Maschine wo wir gerade vorstehen, er zeigte auf die B25J, habe ich vorgestern noch geflogen.“ Wir waren beeindruckt.

Dann sagte er weiter: „So, und jetzt zeige ich euch den Hangar 8. Da kommt normalerweise kein Sterblicher rein.“ Unsere Regenfahrt durch Salzburg war vergessen. Wir winkten denen in der VIP-Lounge freudig zu und gingen hinter Hans her über das Flugfeld zum Hangar 8, der ausschließlich nur Flying Bulls beherr-

bergt.

Hangar 8 ist eine gleiche Glaskuppel wie Hangar 7 nur spiegelverkehrt. Beide Hangars stehen sich mit ihren großen Toren gegenüber. Dazwischen ist ca. 300 Meter Flugfeld. Im Hangar 8 steht, neben Hubschraubern einem Wasserflugzeug und mehreren Flugzeugen die gerade restauriert werden, das Kronjuwel der Sammlung. Eine DC-6B, Baujahr 1958. Diese Maschine war einst im Besitz von Staatsmarschal Josip Broz Tito. Zu bemerken ist, alle fertigen Flugzeuge sind im Flugeinsatz, auch die DC-6B. Wer sich dafür interessiert kann unter www.Hangar-7.com oder www.flyingbulls.com nachsehen. Inzwischen hatte es aufgehört zu regnen. Nachdem wir uns von Hans verabschiedet hatten, fuhren wir wieder in kleinen Gruppen zum Hotel. So näherte sich dieses wunderschöne Treffen in Tirol langsam seinem Ende zu, denn am nächsten Morgen war allgemeine Abreise. The same procedure next year! Kommendes Jahr wieder in Klosters. Ich freue mich drauf.

Text Dieter Hindrichs, Bilder Volker Helfrich, Kapfinger, Elke Weiss, Dieter Hindrichs, Edi Stampfel

Termine 2010

MCD-Frühjahrestreffen vom 30.4. – 2.5.2010 in Lübeck, Einladung folgt

Volker Helfrich veranstaltet sein 7. Internationales Morgan-Treffen im Robinson-Club „Piz Buin“ Klosters/Schweiz von Dienstag, 22.6. – Samstag 26.6.2010. Kosten: 398 Euro pro Person für alle 4 Tage inkl. Frühstücksbuffet, Abendmenü (Bier, Tischwein, Wasser inkl.), Empfangscocktail, Bergpicknick, Lunchpaket bei den Ausfahrten usw. Anmeldung und Info bei Volker unter Tel. 07141-65039 oder 07141-910-2259 oder 0151-14462533. Email: morganplus8@hotmail.de

Heinz Kandziora veranstaltet sein 14. Internationales Morgan-Treffen in Jungholz (Allgäu-Treffen) vom 25.6. – 27.6. 2010 Info unter Tel. 0 83 31 / 8 90 22 oder Mail: info@hei-kat.de Einladung folgt an frühere Teilnehmer automatisch, neue Teilnehmer bitte Einladung anfordern

MCD-Spätstommertreffen (Herbsttreffen) vom 27.8. – 29.8.2010 am Hennesee/Sauerland, Einladung folgt



Elbetour oder... die Durchquerung Kameruns mit Viersitzern



Der Organisator Hans-Jürgen Ihde hatte seine Wochenendtour unter das Motto „Die Elbuferstraße von Dömitz bis Hamburg“ gestellt.

Wir trafen uns alle – jedenfalls fast alle – im „Eulenkruge“ in Soltau. Dort gab es als Ouvertüre ein kleines Frühstück. Manche mussten allerdings zweimal hingucken um es einmal zu sehen. Es war ja auch nicht als großes Frühstück deklariert – und eine Ouvertüre ist bekanntlich auch nur ein kleiner Teil vom ganzen Werk. Nachdem sich der völlig schuldlose Hans-Jürgen mit Erfolg alle vorgebrachten Klagen angehört hatte, gingen gegen 11.00 Uhr satte 25 Morgan – darunter 6 Viersitzer – auf die Reise. Jeder Teilnehmer bekam vorher noch einen Streckenplan ausgehändigt und musste sich spontan für ein bestimmtes Gericht zum Abendessen entscheiden. Erstes Etappenziel war der Bahnhof in Uelzen. Nicht, dass wir mit der Bahn fahren wollten, die früher mit dem schönen Slogan „Sie brauchen keinen Talisman bei Reisen mit der Bundesbahn“ warb. Nein, wir sollten und wollten den Bahnhof besichtigen. Wegen der hohen Teilnehmerzahl wurde uns das ehemalige Expo-Projekt „Hundertwasser-Bahnhof“ in

zwei Gruppen vorgestellt. Um unsere Kenntnisse zu sublimieren, wurde extra ein Kanadier für die Führung engagiert. So etwas nennt man „multi-kulti“. Im Prinzip vermied Hundertwasser in der baulichen Gestaltung gerade Linien und rechte Winkel, weil sie in der Natur auch nicht vorkommen. Einige fanden trotzdem den Menschen Hundertwasser interessanter als den Bahnhof. Schließlich haben wir in unseren Reihen auch ein paar sachverständige Architekten. Die schienen weniger begeistert zu sein. Aber der Künstler Hundertwasser polarisiert eben. Und dabei heißt er gar nicht so. Und dann kam prompt die überflüssige Frage von Kajo, warum der sich nicht gleich

Tausendwasser genannt habe. Das wäre wohl Übertreibung gewesen. Zum Thema Übertreibung: Es gibt im Uelzener Bahnhof z.B. einen Bahnsteig 101. Kajo suchte die Bahnsteige 1 – 100 vergebens. Und er würde vermutlich noch heute suchen, wenn es im Club nicht so nette hilfsbereite Menschen gäbe.

Nächste Station war der Eichenhof in Rohrstorf. Ein herrliches Anwesen. Der Kuchen dort ist auch für „Andererseits“ sehr empfehlenswert. Unsere Damen präferierten natürlich den Eierlikörkuchen, doch auch der Blaubeerkuchen kam gut an. Der heißt so, weil man nach dem Genuss eine herrlich blaue Zunge bekommt. Kajo rief irgendwann laut nach Uschi Danisch,





die neben ihm Platz nahm. Natürlich in seiner bekannt lauten Tonart (Vater war, Mutter ist schwerhörig...). Daraufhin die ansonsten sehr freundliche Bedienung – ebenfalls laut – „Ja, ja, unser Hund heißt auch Uschi.“ Kein Kommentar! Aber wo waren die Pferde? Jedenfalls nicht im Stall. Kajo fand nur das hausinterne Warzenschwein. Das Tier hatte jedenfalls mit einem Pferd keine Ähnlichkeit. Zur Strafe – das Schwein wurde nämlich despektierlich als „fette Sau“ bezeichnet – öffnete der Himmel gewaltig seine Schleusen. Einige Autos und noch mehr Clubfreunde wurden sehr nass. Wir sind weder „Weicheier“ noch „Bergaufbremsen“ – aber das reichte. Mehrheitlich ging es nun mit geschlossenem Verdeck weiter.

In Lüchow wurden wir fast wie Staatsgäste empfangen. Die Polizei ließ uns beim Abbiegen den Vorrang. Später stellte sich heraus: In Lüchow war Weinfest. Im Hotel Katerberg fanden fast alle ihr Nachtquartier. Wir sahen aber weder einen Kater (...den hatten wir nicht mal) noch einen Berg. Schlaf war aber noch nicht angesagt. Es erfolgten anregende, lustige aber auch ernste Gespräche. Als Gesprächspartner erster Güte erwies sich erneut Norman von Norman, während Manni Beutel mit profunden Kenntnissen über die Bauernkriege glänzte. Unsere „Neuen“ Peter Prinz mit seiner sportlichen Frau Annita und Klaus

Rheinländer mit seiner sympathischen Hedi fügten sich hervorragend in unsere Gemeinschaft ein. Sie sind, das kann man schon jetzt behaupten, ein Gewinn für unseren Club. Herfried, sonst eher etwas verhalten, lobte den Service im Katerberg in höchsten Tönen und auch das Frühstück am nächsten Morgen. Diesmal wurden alle satt.

Kurz nach 10.00 Uhr setzte sich die Korona wieder in Bewegung. Es ging zur alten Dömitzer Eisenbahnbrücke, die nach einer halben Stunde Fahrzeit erreicht wurde. Gebaut wurde die Brücke von 1870-1873, die Gesamtlänge betrug 1050 m. Zur Zerstörung wurden keine drei Jahre gebraucht. Am 20. April 1945 wurde die Brücke durch einen alliierten Jagdbomberangriff zerstört. Die nicht durch den Angriff zerstörten östlichen Elemente, sowie die im Fluss verbliebenen Pfeiler wurden im Laufe der Jahre beseitigt, die westlichen, noch stehenden Restteile wurden unter Denkmalschutz gestellt. Nach der Besichtigungspause ging es über die Elbuferstraße durch Hitzacker weiter nach Klein Kühren für eine Pause und Kaffeerast auf einem Grillplatz mit herrlicher Aussicht auf die vorüberfließende Elbe. Die Elbuferstraße ist überraschend hügelig und kurvig – und damit wie geschaffen für Fahrzeuge der Marke Morgan. Ab und zu ergeben sich Ausblicke auf die Elbe, während man im nächsten Augenblick wieder durch einen Eichenwald fährt. Diese Beschreibungen können nur Fragmente sein und die Eindrücke dieser Straße nicht wiedergeben. Wir empfehlen, diese Straße selber unter die Räder zu nehmen. Etwa 20 Minuten später ging es auf der Elbuferstraße weiter, die in gleicher abwechslungsreicher Schönheit vor uns lag. Ziel war das 40 km

entfernte Hohnstorfer Fährhaus, das wir nach einer Stunde erreichten. Bislang war uns das Wetter gewogen gewesen, dicht vor unserem Etappenziel erwischte es uns aber dennoch, wenn auch nur kurz. Das Fährhaus liegt übrigens gegenüber von Lauenburg und bietet einen traumhaften Ausblick auf den malerischen Ort. Die Uhr zeigte zwischenzeitlich 13.00 h an. Zeit für das Mittagessen. Die meisten Fahrzeuge wurden „wetterfest“ gemacht.

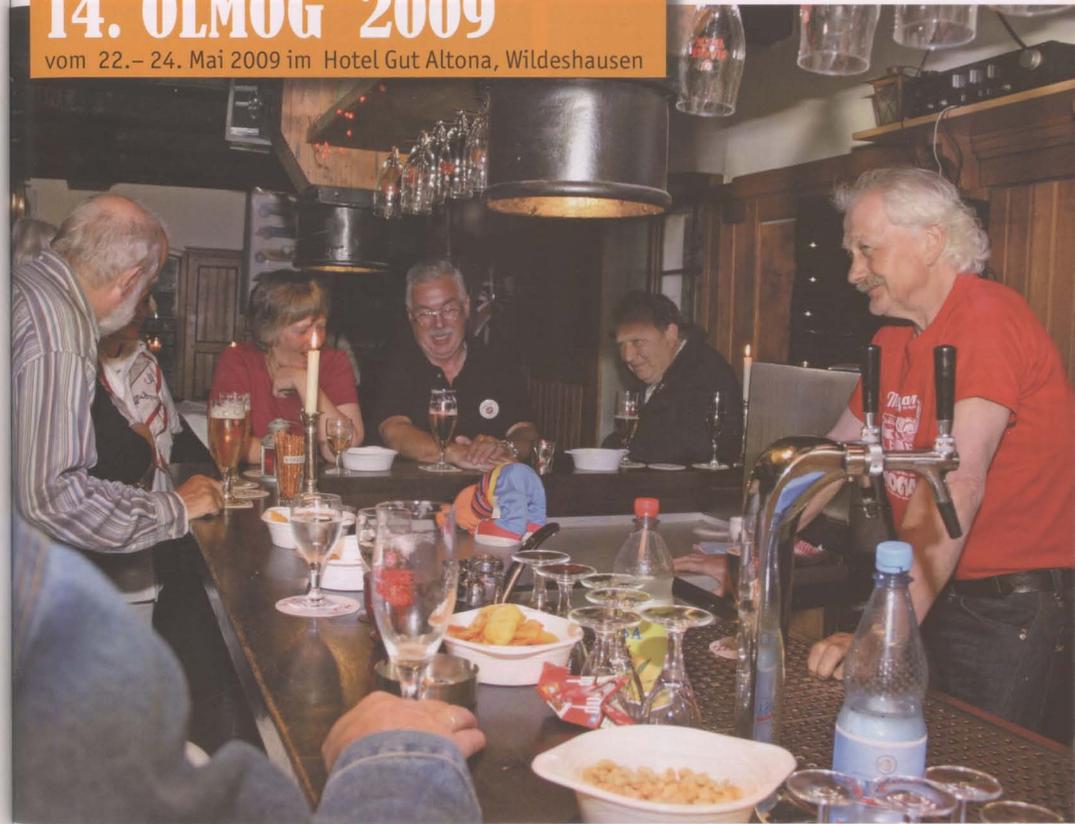
Gegen 15.00 Uhr brachen wir zur letzten, leider regenreichen Etappe auf. Es ging auf der Elbuferstraße weiter bis Geesthacht, dort über die Brücke auf die nördliche Elbseite. Auf dem Elbdeich fuhren wir dann durch Vierlande, links der Blick auf und über die Elbe, rechts auf den „Blumen- und Gemüsegarten“ Hamburgs. Am Fährhaus Zollenspieker trennten sich einige Fahrzeuge von der restlichen Gruppe, die wieder auf die südliche Seite wechselte, um von dort die Heimreise anzutreten. Hans-Jürgen Ihde, der uns in letzter Zeit bereits als Mitveranstalter das Alte Land und die Rundlingsdörfer im Wendland präsentierte, ist mit dieser Tour wieder ein großer Wurf gelungen. Wir sind ihm alle zu Dank verpflichtet. Allein die große Resonanz dürfte für ihn das schönste Lob gewesen sein. Die Verantwortung für das Wetter hatte der schlaue Hans-Jürgen jedoch früh an Kajo abgegeben, der damit ziemlich haderte. „Nur weil sich Hagel auf Kagal reimt bin ich immer am schlechten Wetter schuld, aber keiner lobt mich wenn die Sonne scheint,“ war sein lapidarer Kommentar. Ach, vielleicht fragt sich am Ende jemand wie es zu dem Titel dieses Berichts gekommen ist? Des Rätsels Lösung: Sechs Kilometer nach dem Halt an der Dömitzer Brücke erreichten wir Kamerun. Die Durchquerung dauerte ca. 25 Sekunden.

Text: Herfried Prohl und Kajo Kagal
Fotos: Herfried Prohl



14. OLMOG 2009

vom 22.– 24. Mai 2009 im Hotel Gut Altona, Wildeshausen



Am 6. März dieses Jahres, war es soweit. Eine Einladung von Jürgen Rims zum „Olmog“ ist in meiner Mailbox angekommen. Oh Freude – meine Sylvie und ich haben seit Jahren so viel Gutes von diesem Treffen gehört, trotz Bemühungen haben wir es bis dato nicht geschafft hin zukommen. Also, ausgefüllt, weggeschickt und dann darauf freuen.

Sylvie meinte, wir sollten vielleicht einen Tag früher anreisen aber wir haben uns geeinigt, dass wir doch am Freitag fahren, aber früh starten. – Gut so. Kaum am Heumarer Dreieck angekommen, sahen wir die Schilder, dass die Autobahn ab Leverkusen ge-

sperrt sei. Stau ohne Ende.

Das sind die Augenblicke die wir, als Moggie Fahrer alle kennen, blauer Himmel, super Sonnenschein, heiß und nichts bewegt sich. Aber dann sagte Sylvie, komm, wir fahren über Olpe. – Gesagt getan. Und siehe da, es ging super gut, vielleicht ist die Strecke ein wenig länger aber so sind wir gut in den kühlen Norden gereist. Die Anfahrt war vielleicht relativ lang aber trotz einiger Staus, gut zu bewältigen.

Bei der Ankunft, wurden wir aufs allerherzlichste von den gar nicht so kühlen Nordlichtern begrüßt.

Ein nettes Hotel mit einer alten Mühle als Nebengebäude, das Udo schon

aus langer Tradition für das Olmog Treffen als Anlauf Bar (Klönstube), mit viel Bier, Wein, naja alles was der oder die Moggie Fahrer/in halt so brauchen, für dieses Treffen perfekt bewirtschaftet.

Helga und Jürgen, ein Paar welches wir nur vom sehen kannten, stellten sich als reizende Gastgeber heraus. Meine Sylvie und ich finden immer wieder das solche kleine Treffen so viel persönlicher sind. So kann man nette Gespräche führen und die wichtigen Dinge im Leben eines Morganfahrers (das Auto, andere Treffen, neue Errungenschaften, Ideen und was sonst noch so anfällt) in feuch-fröhlicher Runde besprechen.



Freitagabend Essen im Hotel, dann Mühlengespräche mit wirklich netten Leuten.

Das Wetter hatte es gut mit uns gemeint. Samstagmorgen, nach einem guten Frühstück, langsames Sammeln zur Ausfahrt. Geplant waren 116 Km über Bremen und Umgebung. Wunderbar entspannt ging die Fahrt übers Land, vorbei an Gehöften mit Pferden und Fohlen auf den Weiden. Überall blühten riesige Rhododendron-Büsche und Hecken, alles in herrlichem Sonnenschein. Es klappte einfach alles. Auch das Kolonnenfahren war absolut entspannt, da Jürgen und Helga als unsere Leitwölfe vorweg fahrend, immer wieder anhielten, damit wir alle zusammenbleiben konnten. Unser Udo als Schlusslicht fahrend, sorgte dafür, dass niemand verloren ging. So ging es immer weiter bis Bremen Zentrum und unser erstes Ziel war der Parkplatz bei Becks Bier oder InBev, wie es eigentlich heute richtig heißt. InBev gehört zum international führenden Braukonzern Anheuser-Busch. InBev, der 2008 durch den Zusam-

menschluss von InBev und Anheuser-Busch entstanden ist zählt zu den fünf weltgrößten Konsumgüterherstellern und führt in seinem Portfolio mehr als 200 Marken in über 130 Ländern, darunter die globalen Premium-Marken Beck's, Stella Artois und Budweiser.

Unser Gastgeber hatte hier eine Besichtigung der Brauerei mit anschließendem heiterem Mixbiergetränke raten organisiert. Es war wirklich interessant zu sehen, wie viele von unseren Bier Kennern den Unterschied zwischen Becks Bier, Haake-Beck und alkoholfreies Bier erkannten - (ganz wenige!)

Die vorher genannten „Mixbiergetränke“ sind aber auch so'ne Sache mit Beck's Level Seven, Chilled Orange, Green Lemon oder „Ice“ usw. Ich weiß es wirklich nicht, ein anständiges Pils tut es für mich auch! Nach dieser Anstrengung fuhren wir weiter durch die wunderbare Landschaft über Diepholz, Delmenhorst bis nach Dötlingen und dem Schützenhof „Unter den Linden“ für ein verdientes Kaffee- und Kuchen- Pauschen. Unter großen alten Bäumen, schön im Schatten, konnten wir das nette Künstler-Dörfchen genießen und weiterhin plaudern. Es war einfach schön.



Schon 320 000 Kilometer auf dem Tacho

OLDTIMER Morgan-Treffen mit 17 Fahrzeugen – Ausfahrt führt auch nach Bremen

GUT ALTONA/WILDESHAUSEN/ PK – 56 Kilometer waren es im Idealfall, doch meist einige mehr, die die 17 Fahrzeuge des 14. Morgan-Treffens am Sonnabend zurücklegten. Treffpunkt für die Fans der alten britischen Sportwagen war einmal mehr auf Gut Altona. Udo Köhne aus Aschenstedt und Jürgen Rims aus Hude, beide selber Morgan-Fahrer, freuten sich wieder, Fahrer aus Trier, Hamberg und dem Köln-Bonner-Bereich in der Gemeinde Dötlingen begrüßen zu können.

Vom Parkplatz neben der alten Wassermühle starteten die sich in Bestzustand präsentierenden Acht-Zylinder-Fahrzeuge zu einer Rundfahrt nicht nur durch den Landkreis. „Unternommen wird auch eine Besichtigung der



Morgan-Fahrer vor der Altonaer Mühle: Insgesamt waren dieses Mal 17 Fahrzeuge dabei.

BILD: KRATZMANN

Becks-Brauerei in Bremen“, erklärte Udo Köhne. Doch den Gerstensaft konnten die Fahrer natürlich nur mit einem kleinen Schluck genie-

ßen, denn der Führerschein ist auch für Morganfahrer heilig.

Am Nachmittag traf die Ausfahrt-Gesellschaft zur Kaf-

feetafel beim Schützenhof „Unter den Linden“ in Dötlingen ein. Dort gab es für viele Schaulustige noch einmal die Gelegenheit, die Fahrzeuge quasi hautnah in Augenschein zu nehmen. Das älteste Fahrzeug mit dem Baujahr 1976 stellte Manfred Portzig aus Erftstadt/Köln aus. Sein vierrädriger Untersatz hat bereits stolze 320 000 Kilometer auf dem Tacho. Allerdings nicht mit der ersten Maschine. Satte 150 PS gibt der 3,5 Liter Motor aus seinen acht Zylindern her.

Am Abend stand die Morgan-Party des 14. Olmog-Treffens in der alten Wassermühle auf den Plan. Besonderer Blickfang war hier der beleuchtete Union-Jack nebst Morgan-Symbolik.

Auf der Fahrt zurück zum Hotel, gerade mal 4,5 Km wohlgemerkt, kurze Hektik. Da wir, leicht träumend, dem Auto vor uns folgend, plötzlich feststellten, dass wir „mitten in der Botanik“ waren und Kreise fuhren. Wir nennen aber keine Namen. Nach Einschalten unserer elektronischen „Helga“ war das auch kein Problem und wir fanden zurück zum Hotel.

Am Abend gab es ein deftiges Essen in der Mühle mit ausgiebiger Flüssigkeit bis sehr spät in die Nacht hinein. Schöne Gespräche und viele Spiele. Schöne Gespräche und viele Spielereien z.B. das Krokodilspiel von Wintie oder Udos' „Kitzel-Mich-Ernie“ aus der Sesam Straße und der grandios tanzende Bär, der jeden begeisterte, mit seinem Knick-Schritt zu dem Lied „Only you“.

Am Sonntag nach dem Frühstück, war

wie immer tanken und langsames pocken angesagt. Dann die Verabschiedung von sehr netten alten, sowie neuen Freunden. Sylvie und ich haben uns zusammen mit Michael und Christine und Mapo und Doris eine sehr schöne und absolute stressfreie Fahrt über die A31 nach Hause ausgesucht (Nochmal vielen Dank dafür).

Es war ein sehr entspanntes Treffen mit ganz vielen netten Leuten und wir würden gerne wieder zu dem Kreis der Auserwählten gehören, die bei dem nächsten Treffen die Landschaft um Wildeshausen mit den Moggies erkunden.

Vielen lieben Dank Jürgen, Helga, Udo, Michael und alle anderen, die dies ein so schönes Wochenende haben werden lassen.

Text Sylvie & Jimmy Lennox
Fotos Niels Lehde



OLMOG – zum Vierzehnten!

Eine traditionsreiche Veranstaltung, über die auch die Presse (siehe Zeitungsausschnitte) ausführlich zu berichten wusste.

Für uns, d. h. für Doris und mich sowie für Christine Adelsbach und Michael Rost, ist es jedes Jahr schon eine „Pflicht“, die lange Reise zu den Nordlichtern auf uns zu nehmen. Nicht nur das 14. OLMOG-Treffen sondern bereits die Vorläuferveranstaltung – OSSIMOG von Michael Vogel – zog uns immer wieder hierher. Dabei sind es nicht nur die liebgewordenen MORGANAUTEN, die wir im Laufe der Jahre gewonnen haben, sondern auch das ganze Drumherum. Ende der Achtziger hatten wir be-

reits das Vergnügen, Fisch-Arndt im Vareler Hafen kennen zu lernen, den einmaligen Räucheraal und die anderen Leckereien zu genießen. Es waren auch immer die sagenhaften Ausfahrten über kleinste und kleine Strassen durch einmalig schöne Rhododendronalleen, die unser Herz erfreuten.

In den letzten Jahren hatten wir Vier es uns zur Gewohnheit gemacht, am Anreisetag am Freitagmittag am Dümmer in einem Fischrestaurant lecker zu speisen. Zwei Tests haben uns jedoch, nach dem Wechsel des Besitzers und einem neuen, teureren Speisenangebot, dazu verleitet, nach neuen Wegen unserer kulinarischen Versorgung zu suchen. Was fiel uns

dazu ein? Na klar, Fisch-Arndt in Vareler Hafen.

Einiges an der Bausubstanz hat sich dort zum Positiven verändert, das Fischangebot ist nach wie vor unübertroffen. Zusammen mit Eva und Jens genossen wir die Angebote (natürlich insbesondere den Räucheraal) und stimmten uns einmal wieder auf das wunderbare Wochenende ein.

Den Rest kann man aus den Zeitungsberichten entnehmen oder in dem Bericht von Sylvie und Jimmy nachlesen. Wir freuen uns jedenfalls schon jetzt auf das 15. OLMOG, Pfingsten 2010!!!

Manfred Portzig

DÖTLINGEN

26. Mai 2009

Vor dem Start wird nochmal poliert

Morgan-Treffen auf Gut Altona/Teilnehmer aus dem gesamten Bundesgebiet/ „Man muss ein bisschen verrückt sein“

ALTONA (ms) • Bestes Cabrioletter empfing die 14 Morgan-Fahrer am Samstagmorgen vor dem Hotel „Gut Altona“. Zum 14. Treffen waren die Liebhaber der englischen Automarke aus dem gesamten Bundesgebiet angereist. Wie in den Vorjahren organisierten der Aschenstedter Udo Köhne und Jürgen Rims aus Hude das Treffen.

Seit 20 Jahren ist Joachim Schönfelder aus Neuenlande bei Bookholzberg „Morgan addict – Morgan infiziert“, so steht auf dem Rücken seines Polo-Shirts. Schönfelder fährt einen Morgan 4/4, Baujahr 1975. Der Oldtimer kommt nur für Ausflugsfahrten aus der Garage. „Aber gelegentlich fahre ich mit meiner Frau Roswitha im Morgan nach Delmenhorst zum Einkaufen“, erzählt er. Die Frage, wie er zu den britischen Klassikern gekommen ist, beantwortet Schönfelder mit einer einfachen Erklärung. „Einer hat mal gefragt: ‚Muss man nicht ein bisschen verrückt sein, um so etwas zu machen?‘ Muss man nicht, aber es hilft.“

Denn Morgan zu fahren ist nicht ganz billig. Gut erhaltene Modelle werden mit 30000 Euro gehandelt, es gibt aber auch Angebote bis



Manfred Portzig (von links), David Green, Doris Portzig und Udo Köhne brachten ihre Morgans auf Hochglanz, bevor es auf Tour ging.

zu 100000 Euro. „Aber ein Ferrari-Fahrer sagt ja auch nicht, dass er ein teures Hobby hat“, erklärt Schön-

felder mit einem Lächeln. An der „Morgan-Familie“ schätzt Schönfelder, dass es fast keine abgehobenen, ver-

Bis zu 130 Morgan kommen dann aus ganz Europa zusammen. Und in Luxemburg gibt es alljährlich die „Highlandgames“, ein Treffen von Morgan-, Triumph- und MG-Liebhabern. Aus den Highlands kommt auch Jimmy Lennox. Der gebürtige Schotte lebt in St. Augustin bei Bonn und fährt einen Morgan Plus 8, Baujahr 1983. Auch für ihn ist das besondere Auto kein Alltagsfahrzeug. Ehefrau Sylvie ist ebenfalls begeisterte Morganfahrerin.

Aus Oldenburg ist David Green nach Gut Altona gekommen. Der gebürtige Neuseeländer ist regelmäßiger Teilnehmer an den Morgan-Treffen. Nach einem gemeinsamen Frühstück brachten die Fahrer ihre „Schätzchen“ noch einmal mit Wasser und Putzlappen auf Hochglanz. Dann ging es los zu einer Brauereibesichtigung in Bremen. Strahlender Sonnenschein begleitete den Konvoi.

Am Nachmittag kehrte die Gruppe zurück nach Dötlingen. Im Schützenhof „Unter den Linden“ stand ein gemeinsames Kaffeetrinken auf dem Programm. Sonntag kehrten die Morgan-Fans dann in ihre heimatischen Geilde zurück.

Foto: mst

PR-Anzeige



Moggiefahren „auf den Spuren der Ennstal-Classic“

Aus Freude am „Autofahren im letzten Paradies“

Guten Morgan im Schlossgemach: Durch das alte Kastenstock-Zimmerfenster, zwischen den Sonnenstrahlen, bietet sich uns ein „Sensationspanorama“.

Zufrieden und glücklich, nach einem märchenhaften Schlaf, lassen wir unseren erhabenen „Grafenblick“ über „unser untertäniges“ Land und über „unser“ schneeweißes Dachsteingebirge schweifen. Ein herrlicher Moment im Leben.

Dazu der Duft der Zirbenholz-Möbel, das Saubere und Einfache, die Gedanken mitten in der jahrhundertalten Geschichte. Ja, ein bisschen Adel steht jedem zu!

Wohnen im historischen Schloss inspiriert. Ein Urlaub im Schloss von Ernst und Gerlinde versprechen aber für uns Morganfreunde noch zusätzliche Spezialitäten:

Also, hinunter in die Stube, hinaus zum Schlossteich, das 40-Genüsse-Frühstück lockt. Davor schnell noch ein Blick auf den abgeschlossenen Hotelparkplatz. Das muss sein, wir kommen gleich...

Fertig, mit elegantem Schwung die Tasche verstaut, Mütze fest und „Start“.

Mehrstimmiges Brummen reflektiert sich von den Parkbäumen und vom alten Gemäuer. Bekannt-fröhliche Ausfahrtstimmung beherrscht die frohe Szene.

Das Knirschen der Reifen im Sand, das alte Schloss mit der Kirche und den Bergen, die Freunde, der Geruch von Land und Motoren, wir sind mitten im einfachen Leben, im Leben „wie früher“.

Heute haben wir uns die „Sölkpass-Hohentauern-Tour“ vorgenommen, ein herrliches Teilstück „auf den Spuren der Ennstal-Classic“.

Unser Schlossherr Ernst (MCD Mitglied 1111) mit seinem Achter voraus, gemütlich cruisen wir über uralte Römerwege, jetzt ausgebaut zu verträumten Sträßchen, auffi in die Berge. Durch Bauernhöfe, Dörfer, später über weitläufige Almen hinauf zur Baumgrenze bis zum ersten Halt, der Kapelle am Sölkpass. Auf unserer Strecke liegt noch das für seine grau-



same Gerichtsbarkeit gefürchtete Schloss Moosham und das Mittelalter-Städtchen Oberwölz...



Morgen fahren wir die „Nationaltour von Österreich, die Tour um das UNESCO Welterbe Dachstein. Natürlich wieder mit Auffahrt auf den Dachsteingletscher, die Seilbahn und die Mautstrassen sind im Hotelpreis inklusive (Sommercard).

Schloss Thannegg, unser Refugium in den Bergen und Ausgangspunkt für viele unvergessliche Touren ...



Das Schloss ist eine Urlaubsdestination für alle, die für große Treffen keine Zeit hatten oder einfach in einem der schönsten Landschaften der Alpen zusätzliche Entspannungstage genießen wollen. Es ist ein einzigartiges Erlebnis mit Freunden, organisiert von Ernst und Gerlinde Schrempf, im privaten Morgan Club des Schlosses Thannegg, Schlading/Dachstein, Steiermark.

Schau gleich nach: Angebote von einer romantischen Nacht für Zwei, über 4-Tages Kurzurlaub bis zur Spezial-Moggiewoche findest du im Internet



unter www.schloss-thannegg.at o. unter www.morgan-club.at

Highlight der Region sind die sternförmig ab dem Schloß „laufenden“ 10 Touren „Auf den Spuren der Ennstal-Classic“.

Im Internet auch zum Herunterladen: www.ennstal-classic-roadbook.at/classic-routen/ennstal-classic-routen-oldtimer-biker.html

Tauplitz, Stoderzinken, Dachsteinstrasse, Planai, euer Schlossherr Ernst hat eine Sammlung der schönsten Tourenvorschläge vorbereitet.

Einrichtung:

großer abgeschlossener Hotelparkplatz, Waschplatz, durch die Ennstal-Classic geschulte Werkstätten für kleine Wehwehchen.



„Morgan-Castle“
Hotel Schloss Thannegg-Moosheim
das familienfreundliche Schloss mit sportlichem Geist

Fam. Ernst und Gerlinde Schrempf
A-8962 Gröbming Moosheim
Schlossweg 1

Tel.: +43(0)3685/23210-0

Fax: +43(0)3685/23210-6

Mail: info@schloss-thannegg.at

<http://www.schloss-thannegg.at>

<http://www.schlosshotels.co.at>

<http://www.historichotelfoerue.com>



In Memoriam Klaus Spangenberg *6.1.1940 gest. 16.7.2009



„Wieder ist aus dem Gebirge des Morgan-Urgesteins ein Felsbrocken herausgebrochen und vor unsere Füße gestürzt, um uns daran zu erinnern, dass auch wir Morganisten, ob nach erfülltem oder unerfülltem Morganleben, ob mit Morgan oder ohne, endlich sind.“

Wir glauben immer, da uns der Morgan oder auch nur der Gedanke daran, Flügel verleihen könnten wir davonfliegen und uns der Erdschwere entziehen. Mit dem Felsbrocken sei nicht Klaus' körperliches Format beschrieben, er war ja eher schlank und zierlich, aber doch Manns genug, das Morgan-Urtier zu bändigen und auch mutig, sich bei irgendeinem Treffen in einer fernen nebelhaften Vergangenheit, das bruchstückhaft in meiner Erinnerung aufgetaucht ist,

mit dem körperlich eher gewaltigen Cornelius Richter anzulegen, aus welchem, wahrscheinlich eher unbedeutendem Anlass auch immer. Mit vereinten Kräften seiner und Cornelius' Freunde gelang es damals, so meine ich mich zu erinnern, beide im Zaum zu halten.

Der Felsbrocken steht vielmehr für die Größe seines Herzens, seine warmherzige und liebenswerte Persönlichkeit, Ausstrahlung, seine Liebe zu seiner Frau Helga, zu seinen längst erwachsenen und wohlgerateten „Kindern“ und zum Morgan.

Bei Helga, besonders bei ihr natürlich, seinen „Kindern“, seiner ganzen Familie, hinterlässt er eine schmerzliche Lücke und Leere, ebenso bei uns, seinen Morgan-Freunden, seien die Kontakte bis zuletzt eng oder nur

noch weitläufig gewesen.

Helga hat mir in bewegenden Worten ihren Nachruf unter der Überschrift „Der Traum vom Moggi“ niedergeschrieben. Da sie das viel besser kann als ich, soll sie hier selbst ausführlich zu Wort kommen, meine Worte und Gedanken nur Einleitung und Rahmen dafür sein. Trost bietet das inzwischen weithin und fast allgemein bekannt gewordene kölsche Liedgut mit Trude Herrs Worten, nicht exakt wörtlich, sondern sinngemäß zitiert: Niemals geht man so ganz! Immer bleibt ein Teil von Dir hier!

Möge er im Morgan-Frieden ruhen und in den Morgan-Himmel kommen!“

Victor von Swietochowski



Der Traum vom Moggi

wurde für Klaus und mich im Frühjahr 1976 wahr. Nach einer langen Zeit des Sparens und fieberhaften Wartens konnte Ken Flaving uns endlich unseren +8 in Racing Green, Conolly-Leder und kleinen Extras liefern.

Mit Bargeld in der Tasche fand die Übergabe in Unna, bei der so berühmten Tasse Tee, statt. Leider konnte ich bei diesem Akt nicht anwesend sein, da ich in unserem Laden die Stellung halten musste, um Kuchen und sonstige leckere Sachen anzubieten. Ein glücklicher großer Junge kam mit strahlend blauen Augen nach Hause, Er war reinweg aus dem Häuschen und ich natürlich auch. Der nächste Schritt war der Kontakt zum Morgan-Club. Winterberg war unser erstes Treffen. Wir lernten viele liebenswerte Menschen mit dem gleichen Spleen kennen und der Virus breitete sich aus.

Treffen in Marne, Holland, England, Limburg, Arolsen, Hamburg und Eibsee folgten und viele Freundschaften wurden geschlossen. Klaus engagierte sich als Regalia Officer und knüpfte Kontakte in USA, Kanada und Japan. Die Jagd nach den Badges begann. Er zog nach USA und Kanada und zog so manche Rarität an Land.

In den 80er Jahren wurden wir für kurze Zeit Eigentümer eines Flatrad. Wir nannten es Postauto, denn es war quietschgelb. Leider war es ein kostspieliges Objekt und wir verkauften ihn an einen Freund in Japan, obwohl er uns ans Herz gewachsen war. Wir

lernten ihn auf dem unvergessenen Treffen in Malvern kennen.

Es folgten noch herrliche Jahre, die wir mit vielen Freunden, auch in unserem Hause erleben durften.

Ende 1988 verkauften wir unseren über alles geliebten Moggi. 1991 starteten wir einen neuen Versuch und kauften einen neuen roten 8er, aber die Faszination von damals war nicht mehr da. Der Sound war nicht mehr der alte. Vieles hatte sich verändert und wir wahrscheinlich auch. Also - Verkauf - Endgültig!

Doch Freundschaften blieben bis zum heutigen Tag bestehen.

Im Juni ging Klaus ins Internet und informierte sich über das Treffen zum 100. Jubiläum. Ich sah Tränen in seinen Augen und wir erinnerten uns daran, dass wir uns in einem internationalen Freundeskreis, an diesem Tag „High Noon“ vor dem Abbey Hotel verabredet hatten. Wer war wohl zu dieser Zeit dort? Arne Holmström aus Schweden, Jim Nicols New York, Familie Bear Kanada und Kathy Hofmann aus USA.

Nie vergessen werde ich die Fahrt mit drei grünen Achtern auf dem Weg durch die Hölle. Es war die Rückfahrt vom Eibsee-Treffen mit John Donovan, Ulli Winkler der uns über eine Nebenstrecke des PASSES nach Samnaun führte. John ist fast ausgerastet und Ulli, der diese kuriose Idee hatte, wurde schon für eventuelle Schäden verantwortlich gemacht. Aber - alles ging gut! Englische Wertarbeit.

Ein letztes schönes Erlebnis hatten Klaus und ich auf unserer letzten Reise 2006 ins Piemont. Wir legten in Montreux eine Pause ein, setzten uns wieder in den Peugeot und fuhren los. Plötzlich, ein herrliches Geräusch hinter und - ein Morgan überholte uns. Wir schauten uns an und los ging's! Jede Müdigkeit war verflogen. Der Moggi bretterte los und wir hinterher. Wir verfolgten ihn über den großen St. Bernhard bis ins Aosta-Tal, dann trennten sich unsere Wege. Wir hatten die Fahrt genossen und mit dem unvergessenen Gefühl der Freude, ein solches Gefühl besessen zu haben.

Wir haben es erlebt, es war eine sehr schöne Zeit. Die Erinnerung bleibt und Klaus hat sich mit etwas Wehmut, aber glücklich der schönen Zeiten erinnert.



Danke an alle, die dazu beigetragen haben, diese wunderschöne Zeit mit uns zu erleben und teilen zu können.

Helga Spangenberg

Der Köder oder

Fahrsicherheitstraining Sektion Mitte-Nord am 16.05.09



Als wir, Karin und ich, den Plus-4 Viersitzer bei André Koopmann kauften, wurden wir natürlich auch als Gäste zum Weihnachtstreffen der Sektion Mitte-Nord eingeladen, so zum Clubluft schnuppern. Es hieß: Ihr könnt Euch das mit dem Eintritt in Ruhe überlegen, Ihr lauft eine Zeit als Gast mit und entscheidet Euch dann. Im Laufe des Abends kam dann die Rede auf ein Sicherheitstraining. Für Mitglieder würde es nur 20 Euro kosten, den Rest der Club übernehmen. Blieb uns da noch eine Entscheidungsmöglichkeit????

Am 16.05.09 war es dann soweit, wir trafen uns mit 22 weiteren Mitstreitern beim ADAC Fahrsicherheitszentrum Hannover-Messe. Treffen 8:30, Beginn 8:45. Gott sei Dank wohnen wir nur „um die Ecke“, hätten aber fast das Tanken verpasst, über andere Teilnehmer decken wir hier mal das Mäntelchen des Schweigens. In der Halle stand ein Kaffeeautomat zur freien Verfügung. Eine Zeitlang entlockten die Männer diesem Automaten Kaffee, bis ... Aber unseren Frauen gelang es, sowohl Kaffee als auch Wasser nachzufüllen, die männ-

lichen Teilnehmer waren bei dieser Aufgabe schlicht und einfach überfordert.

Gegen 9:00 begrüßten uns die beiden ADAC Instruktoren Steffen Ahlbrecht und Uwe Klöppel. Es erfolgte eine kurze Vorstellung der einzelnen Teilnehmer und deren Erwartungen an das Training, damit sich die Trainer

ein Bild von der Gruppe machen konnten. Beiden Trainern leuchteten die Augen, als sie hörten, dass unsere Fahrzeuge weder ABS noch ESP oder sonstige unnötige Helferlein an Bord haben. Endlich wieder einmal Training pur. Bei der Fahrsicherheitsanlage handelt es sich um eine der modernsten Anlagen mit Wasserhinder-



Wasserhindernissen. Allerdings können dieselben einen offenen Morgan in einen kleinen Pool verwandeln. Schon in der Einladung wurden wir darauf hingewiesen, dass wir unbedingt unser Wetterzeug mitbringen sollten. Torsten mit seiner Cobra hatte übrigens weder Dach noch Scheiben, allerdings hatte er einen Schirm dabei. Da wir aber schönes Wetter hatten, wurde mit den Trainern abgesprochen, den ersten Teil des Trainings offen, ohne den Einsatz von Wasserhindernissen zu fahren.

Nach einem kurzen Theorie teil ging es auf die Trainingsanlage und es begann mit einem lockeren Slalom, zunächst mit 30 km/h. Jedes Fahrzeug war mit einem Funksprechgerät ausgerüstet, so dass die Kommentare der Trainer während der entsprechenden Aktionen gehört werden konnten. Die Sprechta ste war blockiert, Widerspruch der Teilnehmer somit zwecklos. Nach mehreren Durchgängen sammeln und aussteigen. Hierbei schlich sich André von hinten an und fragte ganz unschuldig, aber mit einem Ton, der keinen Widerspruch duldete: „Ihr schreibt doch von dem Training einen kurzen Bericht?“

Die Trainer erläuterten die richtige Sitz- und Lenkradhaltung und das Lenken, hier insbesondere beim Slalom. Danach wurde die Übung mit ca. 50 km/h wiederholt und tief noch besser.

Anschließend ging es um das Bremsen. Wie lang ist der Bremsweg bei 30 km/h? Zwei Pylonen als Bremsbeginn wurden aufgestellt und jeder Teilnehmer sollte sich dort an den Rand der Strecke stellen, wo seiner Meinung nach der KIA des Trainers zum Stehen kommt. Manche standen 5 m entfernt, andere 10 m. Um so größer war das Erstaunen, als der Wagen nach noch nicht einmal 4 m stand. Dann das Gleiche mit 50 km/h. Auch hier ein ähnliches Ergebnis, es wurde zu weit geschätzt, auch wenn der Bremsweg zwischenzeitlich bei knapp 12 m lag. Weitere Theorie: Wie



lang ist der Reaktionsweg? Woraus setzt sich der Anhalteweg zusammen? Fragestellung: Einem Fahrer, der 30 km/h fährt, läuft ein Kind vor das Auto und stürzt. Der Fahrer bremst und kommt unmittelbar vor dem liegenden Kind zum Stehen. Wie schnell ist ein Fahrer, der eine Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h hatte, an dieser Stelle? Die erschreckende Auflösung: Bei 30 km/h kommt das Fahrzeug nach ca. 11 m zum Stehen, bei 50 km/h ist der Reaktionsweg, bevor es überhaupt zur Bremsung kommt, schon länger. Der Fahrer würde somit das liegende Kind mit 50 km/h ungebremst überfahren.

Es folgte die Praxis, selber bremsen bei 30 und bei 50. Zur Schonung der Reifen wurde die Fahrbahn feucht gehalten. Die Steigerung der Schonung der Reifen war dann das Bremsen auf der Gleitfläche. Einfach war die Aufgabenstellung: Vollbremsung auf Höhe der Pylonen. Vertrackt wurde es danach: „Bremst mit einer Vollbremsung so ab, dass Ihr auf Höhe der Pylonen zum Stehen kommt.“ Es mag sein, dass es jemanden gelungen ist, uns zumindest nicht.

Nach den bisherigen Übungen wurden wir in zwei gleichstarke Gruppen aufgeteilt, die die einzelnen Stationen zeitversetzt durchliefen. Des Weiteren wurde beschlossen, auch für den Rest des Tages auf die Wasserhindernisse zu verzichten, was zwei Vorteile hatte. Zum Einen konnten wir weiter offen fahren und zu Anderen fielen keine Zeiten für das Aufladen der Wasserhindernisse an. Unsere Gruppe begann mit Brems- und Ausweichübungen, trocken und nass, griffig und glitschig.

Um 12:30 ging es zur verdienten Mittagspause, leckeres kalt/warmes Büffet, für jeden war etwas dabei.

Frisch gestärkt ging es zum Slalom auf die Gleitfläche. Wir testeten mit max. 40 km/h, wie sich der Morgan in Wechselkurven verhält, beim Gasgeben, verzögern durch Gaswegnehmen, etc. Schon hierbei kam es zu manchem ungewollten Dreher – oder gewollten? Deutlich war zu sehen, wie unterschiedlich griffig die Reifen der einzelnen Fahrzeuge waren. Während André mit stoischer Ruhe durch den Slalom fuhr, brach Willis Moggie schon bei erheblich geringeren Geschwindigkeiten aus.

Es folgte die Vollbremsung auf unterschiedlich griffigen Belägen, links griffig, rechts glatt. Interessante Dreher waren zu beobachten. Nach dem Bremsen folgte das Ausweichen auf der Gleitfläche, Ausweichen mit Bremsen, ohne Bremsen, ausgekuppelt, eingekuppelt, der Fantasie waren keine Grenzen gesetzt. Manchmal landeten die Fahrzeuge sogar dort, wo der Fahrer sie ursprünglich hin haben wollte.

Als besonderer Höhepunkt folgte die Hydraulikplatte. Beim Überfahren der Platte mit einer Geschwindigkeit zwischen 30 und 50 km/h erhielt die Hinterachse einen Schubs nach rechts oder nach links. Aufgabe war es, das Fahrzeug durch schnelles Gegenlenken abzufangen. Am einfachsten hatten es die Teilnehmer, welche die Platte mit mehr als 50 km/h befuhren. Es passierte dann nämlich nichts, weil die Platte aus Sicherheitsgründen abschaltete. Ansonsten sah man die schönsten Pirouetten, doch nach einiger Übung fuhren die meisten aber mehr oder weniger geradeaus. Bei den eleganten Drehungen löste sich so manche Kopfbedeckung vom Kopf des Fahrers, so dass der Instruktor kommentierte: „seitwärtsfahren führt zu Hutverlust.“

Um 15:00 ging es zur Kaffeepause noch einmal ins Hauptgebäude. So gut die Organisation im Übrigen war, bei dieser Pause schienen die Bedienungen doch überfordert. Normaler Kaffee klappte, aber wenn es ein Espresso oder Cappuccino sein sollte ... Gleichwohl wurden alle versorgt und wir trafen uns erneut im Schulungsraum, wo über die unterschiedlichen, vom ADAC angebotenen Trainingsarten, über Reifen, über Morgan, etc. geredet wurde, bevor es eine halbe Stunde später zur sozusagen letzten Runde auf den Platz ging. Diese letzte Runde bestand aus 2 Kreisen. Zuerst kleiner Kreis, 3 Runden mit ca. 15 km/h, 3 Runden mit ca. 30 km/h, jeweils mit Beifahrer. Es ist schon erstaunlich, dass 30 km/h doch eine



recht hohe Geschwindigkeit ist. Anschließend sollte bis zu Grenzgeschwindigkeit gesteigert werden. Also verblieb es bei manchen bei 28 km/h. Im folgenden großen Kreis war die Grenze dann erheblich höher. Hier bot sich die Möglichkeit, zwei Minuten in einem Stück zu fahren, selbständig die Räder zu verändern und zu experimentieren. Elke, welche zu Anfang dem Training recht zurückhaltend gegenüberstand, lief mit „Plöni“ zur Höchstform auf und war völlig begeistert.

Zum Abschluss des Tages gab es das Gruppenfoto von Teilnehmern und Fahrzeugen, sowie die obligatorische

Manöverkritik. Alle, sowohl die Fahrer als auch die Instrukturen waren zufrieden bis begeistert und zogen ein positives Fazit. Es hat keine Schäden gegeben und alle haben Erfahrungen mitgenommen, die im normalen Straßenverkehr so nicht möglich gewesen wären. Wenn der Club bzw. die Sektion in den kommenden Jahren wieder ein Training, evtl. auch ein Aufbautraining anbieten würde, wären wir auf jeden Fall wieder dabei.

Text Herfried Prohl
Bilder Frank Diedrich und Herfried Prohl

NEU MCD-Regalia

10% Nachlass für MCD-Mitglieder

Fleece Westen, Sweat Shirts, Polo Hemden, Oxford Shirts, Kappen, Schlüsselanhänger, Uhren, Zippos, Schirme - Haben Sie weitere Wünsche? Wir werden versuchen, sie zu erfüllen.



22,75
MCD-Preis

Schlüsselanhänger aus mattiertem Metall, mit Schlüsselring, EK-Chip und MCD Logo, einzeln verpackt in handlichem Geschenkkarton, 25,03 Euro



28,-
MCD-Preis

Feuerzeug "Zippo". Traditionelles stielches Benzinfeuerzeug mit matter Oberfläche Street Chrome, incl. MCD-Laserung, 39,80 Euro



34,80
MCD-Preis

kurzärmelige Bluse im Glencheck Design, pflegeleicht aus 100 % Baumwolle, halb ausgestellter Kragen, Siebenknopfleiste mit weissen Knöpfen mit Perlmuttertschimmer, leicht ausgestellte Manschetten mit einem Knopf von XS (34), bis 48 (4 XL), in den Farben pink und blue incl. MCD Stick, 38,28 Euro



98,-
MCD-Preis

Dem alten Morgan Tacho nachempfunden: Herren-Quarz-Uhr Retro Speed Creme, aus gebürstetem Edelmetall, gewölbtes Mineralglas, braunes Echtlederarmband, Markenwerkwerk von Citizen. Gegen Aufpreis: Gravur möglich, 107,80 Euro



34,80
MCD-Preis

langärmelige Oxford Bluse, pflegeleichtes Mischgewebe (70 % Baumwolle / 30 % Polyester) für minimalen Bügelaufwand, Abnäher auf Brusthöhe, perfekte Passform, klass. Hemdkragen, verstellbare Manschetten, in den Farben White (130g), sonst (135g) in petal pink, lilac, oxford blue, classic pink, aztec blue, silber, black von XS (34) bis 52 (6XL) incl. MCD Stick, 38,28 Euro



33,-
MCD-Preis

Autobadge 38 Euro

Reg@liawelt.de
Textilien.Accessoires.

Regalia Store in Horn-Bad Meinberg täglich geöffnet
Webshop auf der MCD-Website in Kürze verfügbar

Bei Versand der Artikel kommen die Portokosten hinzu.

MCD-Regalia Harald Hütte

Graf-Bernhard-Straße 10, 32805 Horn- Bad Meinberg
Telefon: 05234-202 99 99, Fax: 05234-202 98 98
Mail: info@regaliawelt.de



34,80
MCD-Preis

Heavy Rounded Sweat in weiss, rot, grün, navy, schwarz, in S bis XXL, hochwertige Qualität, incl. MCD Stick, 38,28 Euro



26,82
MCD-Preis

Slazenger Polo für Frauen in weiss, navy, apfelgrün, schwarz, dunkelgrün (nur in unisex erhältlich; Damengröße M entspricht unisex Größe =S), jetzt auch in den Farben: off white, Cerise (Fuchsia), hellgelb, khaki, rosa, dunkelrot, lilac, hellblau, orange, in S bis XL, 100 % Baumwolle, Ärmel mit Bündchen, tailliert, Seitenschlitze am Saum, incl. MCD Stick, 29,80 Euro

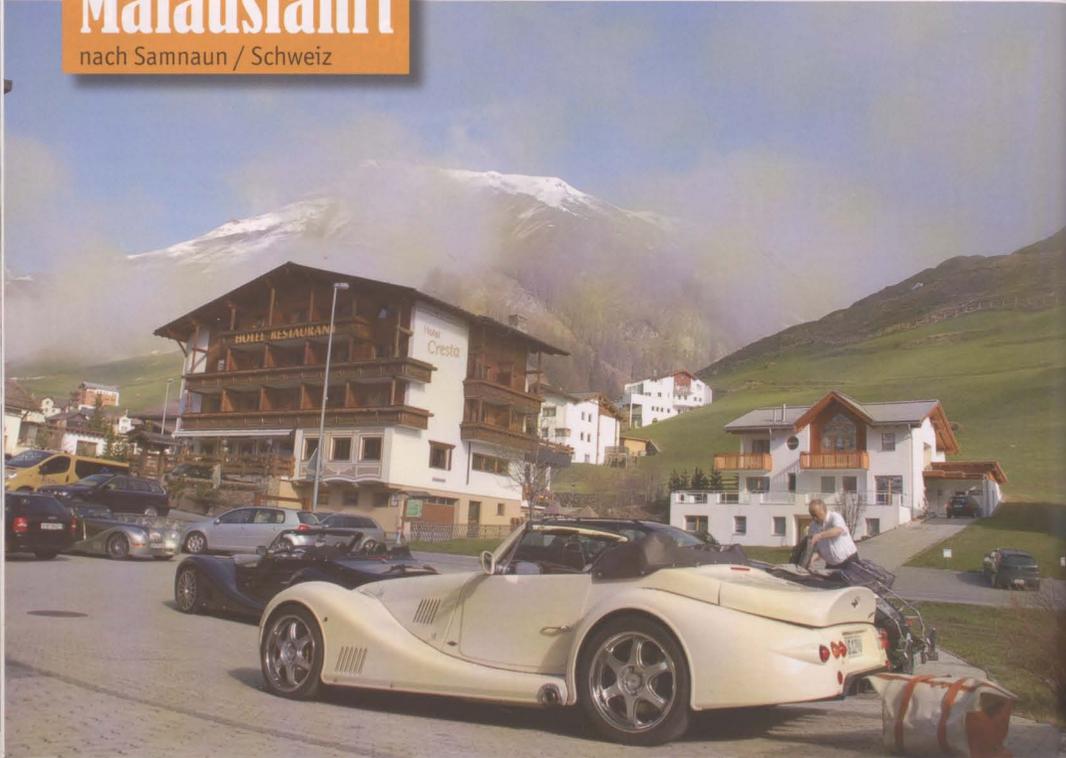


34,80
MCD-Preis

Fleece Vest James Nicholson rot, grün, navy, schwarz, in S bis XXL, pflegeleichte Anti-Pilling-Fleece, 2 Reißverschlussaschen, 300 g/qm, incl. MCD Stick, 38,28 Euro

Maiausfahrt

nach Samnaun / Schweiz



Wer Volker Helfrichs Ausfahrten nach Lech und Klosters kennt – der weiß genau, dass man 3-Tage-Einladungen in die Schweiz sofort annehmen muss. Denn Volker kann „Wetter machen“. Und die Teilnehmerzahl ist wie immer begrenzt.

So trafen dann am ersten Mai frühmorgens 3 Aeros (!) auf 2 Plus 8 und es ging sehr zügig bei Sonnenschein Richtung Süden. Erste Rast mittags auf einer Schweizer Raststätte. Mit einer ganz neuen Erfahrung: Die Schweizer können riesige XXXL-Leberkäsbrotchen herrichten. Sascha hätte sich fast den Kiefer ausgerenkt.

Dann weiter in die zollfreie Enklave Samnaun, Hotel erobert und – morganuntypisch – mit dem Skibus auf

die Einkaufsmeile. Die Herren auf die nächste Sonnenterrasse mit Bierauschank und die Damen schauen, vergleichen und einkaufen. Bei bester Laune mit Erfolg die Kreditkarten strapazieren. Nur Zucker wollte wieder mal keiner zollfrei einkaufen. Gestärkt vom Tragen der Einkäufe fiel unsere kleine Truppe dann abends

zum Essen im „Almrausch“ ein. Und ein P.S. aus Künzelsau wurde von den anderen Touris als Fotoobjekt benutzt. Man hielt ihn für Sherlock Holmes. Vielleicht hatten wir deshalb auf dem Rückweg ins Hotel den fieseren „englischen Regen“. Das hinderte uns aber nicht am angekündigten Open End.



Auch am Samstag mochte dann keiner skifahren oder relaxen. Die Geschäfte lockten. Treff- und Sammelpunkt für schwere Einkäufe (zumeist Flaschen mit irgendwelchem geistreichen Inhalten) war natürlich wieder eine sonnige Bar. Bis wir die Hockette zum Abendessen im Hotel Laret auflösten. Und da versagte Volker: Abends Dauerregen und Schneefall! Nur das Essen versöhnte uns.

Keiner wollte es glauben, aber am nächsten Morgen um sechs Uhr waren die Moggies mit Schnee und Eis bedeckt. Was hatten wir falsch gemacht? Doch zu lange gefeiert?

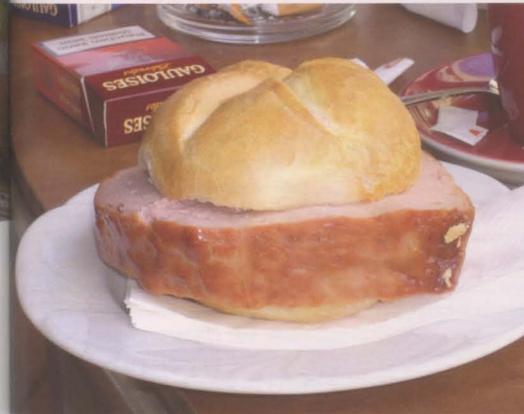
Nichts hatten wir falsch gemacht. Wir hätten nur Volker vertrauen sollen. Denn bei unserer Abfahrt um zehn

Uhr schien wieder die Sonne. Also mit ganz breitem Grinsen und offenen Dächern rauf zum Fernpaß und nach einem Einkehrschwung auf der Stubental-Alpe bei Jungholz ab in die Heimat.

Ein absolut feines langes Wochenende mit Anerkennung an den Initiator

Volker. Mit Dank an alle Teilnehmer (Ihr seit eine tolle Crew) und besonders an Gabi. Sie machte ihren ersten längeren Ausflug mit dem Aero und sie hat es genossen. Wirklich.

Bericht & Fotos : Karl-Heinz Schlüter



Sehr geehrte Leser der Morgan-Post,

herzlichen Dank, dass Sie beim Studium Ihrer hochinteressanten Morgan-Post auch auf diese Seite blicken und uns entdecken.

Wir sind ein Druckereiunternehmen, das sich durch die Herstellung anspruchsvoller Druckobjekte viele Auszeichnungen erworben hat und auch für die Produktion dieses Magazins verantwortlich zeichnet.

Mode- und Fliesenkataloge, Geschäfts- und Finanzberichte und anderes werden im erstklassigen Bogenoffset hergestellt und sind für uns tägliche Herausforderungen.

Bedeutende Kunden mit Geschäftsberichten sind beispielsweise: Deutsche Steinzeug, Generali, Haniel, Henkel, Heliad, Metro, RWE, Sal. Oppenheim, Sparkassen, städtische Versorgungsunternehmen, Verkehrsbetriebe, VKU.

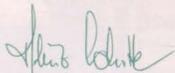
Wir sind sehr aktuell ausgezeichnet ein Sieger im Innovationspreis der deutschen Druckindustrie und Produzent des Henkel-Geschäftsberichtes, der im Frühjahr in den USA mit Platin prämiert wurde.

Doch nun genießen Sie weiter Ihre Morgan-Post und sprechen Sie uns bitte an, wenn Sie eine qualifizierte Beratung zur Produktion Ihrer Druckobjekte benötigen.

Und – vielleicht sehen wir uns im nächsten Frühjahr hier in Krefeld anlässlich des „Crefeld Motor Classic Festival 2010“.

Ich wünsche Ihnen wundervolle Ausfahrten in einen hoffentlich sonnigen Herbst.

Mit besten Grüßen



Heinz Schotte
(Geschäftsführer)



Realisation
anspruchsvoller
Druckprojekte

Schotte
GmbH & Co. KG
Bruchstraße 19-21
D-47829 Krefeld
Telefon: 02151-4929-0
Telefax: 02151-4929-17
Internet: www.schotte.de
E-Mail: 2009@schotte.de
St.-Nr. 5117/5719/0359
Ust-IdNr. DE120139753

Bankverbindung
Sparkasse Krefeld
Konto: 60 004512
BLZ: 32050000
SWIFT-BIC: SPKRDE33
IBAN:
DE50 3205 0000 0060 0045 12

Sitz Krefeld
Registergericht
Krefeld HRA 1489

Persönlich haftende
Gesellschafterin
Schotte
Verwaltungs-GmbH
Sitz Krefeld
Registergericht
Krefeld HRB 4147

Geschäftsführender
Gesellschafter
Heinz Schotte



25th Highland Games

„Hilfe, ich bin ein Highlander (Star), schiebt mich hier raus!“



Das MOG-Performance-Team (v.l.): Manfred Portzig, Michael Rost, Lutz Schönfelder (als „Triumph-Star“), Herbert Mevissen, Winty Wortman, Clan-Chief Birgit Stein, Wolfgang Heller

Ein mehr als gelungenes Silberjubiläum einer Veranstaltung, die wieder ein erlebnisreiches Ereignis war.

Ein Super-Hotel – Grand Hotel in Echternach mit sehr guter Küche, tolles Wetter (wenn man von dem Versuch des Auflegens der Schneeketten zur Ausfahrt einmal absieht) und eine grandiose Landschaft. Das Silber-Jubiläums-Paar Christine Adelsbach und Michael Rost (als Einzige an allen Veranstaltungen beteiligt) können meine Lobhudeleien sicher bestätigen.



Vom 24. bis 26. April 2009 hat also der MG-Clan diese traditionelle Veranstaltung nach Echternach in Luxemburg (einige Kilometer südwestlich von Bittburg, direkt an der Grenze) eingeladen. Die Beschreibung der Aktivitäten der gesamten Veranstaltung möchte ich mir ersparen, seit 25 Jahren hat sich wenig geändert. Außerdem habe ich in den Morgan-Post Nr. 80 + 82 ausführlich darüber berichtet.

Am Start waren diesmal 47 Fahrzeuge (27 MG, 7 Triumph, 2 Sondermodelle und leider nur 11 Moggies). Nach nichtbestätigten Aussagen muß es wohl für einige Hartz IV-Empfänger zu teuer und für einige vergreiste Morganauten zu anstrengend gewesen sein,

der Einladung zum Jubiläumstreffen zu folgen und so die Saison 2009 zünftig zu eröffnen. Schade! Vielleicht können wir wieder auf mehr MOGs hoffen, wenn der Triumph-Clan in die Gegend Sauerland/Westerwald einlädt (wahrscheinlich letztes Aprilwochenende 2010).

Uns, d.h., Doris und mir, war es auf jeden Fall ein Bedürfnis, dieses Silberjubiläum mitzufeiern, alte Freundschaften aufzufrischen, eine tolle Landschaft und ein unterhaltsames Programm zu erleben.

Unten Links: „Nummerngirl 3“ Manfred Portzig. Bild Mitte: Der „Star“ des MG-Clans – Winty Wortmann. Unten Rechts: Das echte „Star-Nummern-Girl“ – Herbert Mevissen

Mehr fällt mir im Moment nicht ein, ich hoffe, dass die Fotos noch etwas vom Flair der Highland Games 2009 überbringen können, um bei einigen von Euch die Teilnahme an den Games 2010 zu wecken.

Text: Manfred Portzig, Fotos: David Green, Manfred Portzig

P.S.: Ach ja, Sieger und Verlierer gab es auch:

1. Platz MG 12 Pkt., 2. Platz Triumph 9 Pkt., 3. Platz Morgan 5 Pkt. Der letzte Platz ist für uns in den letzten Jahren schon fast Tradition. Wenn man jedoch den Alterunterschied zwischen allen Teilnehmern betrachtet, kommen dann noch die diversen Zipperlein hinzu, ist verständlich, dass sich unsere Situation nicht verbessern kann, sondern eher sich verschlechtert.

Also, Ihr Jungspunte aus dem MCD: Die Veranstaltung ist für alle offen und die unMÖglichen würden sich über jeden, vor allem leistungsfähigen Nachwuchs, (Infos bei Michael Rost) sehr freuen!!!



Der MORGAN-Clan, der „echte Star“ – Birgit Stein



Highlander aus dem Norden – Joachim und Lutz Schönfelder



MOG-Highlanderinnen in Aktion beim Kurbelwellenweitwurf, Christine Adelsbach und darunter Johanna Heller



Barbara Mevissen



Christine Adelsbach, Udo Köhne, Doris Portzig



MG-Veranstalter Patrick Reuland mit den Clan-Chiefs (beide Bilder)



v.l. David Green, Wolfgang Heller, Birgit Stein, Udo Köhne, Lutz Schönfelder



Morganauten beim Empfang durch die Stadt Echternach. V.l. Helene und David Green mit Michael Rost (Mitte), Bild unten: Doris Portzig, Birgit Stein, Christine Adelsbach



Auf dem Marktplatz in Echternach



Wir versichern Ihren Morgan besonders günstig!

Besondere Konditionen für MCD-Mitglieder:
z.B. Morgan +8, Baujahr 1984, Wert 30.000,- Euro.
1. KFZ-Haftpflicht für 77,50 Euro
2. Voll-Kasko mit 100,- / TK 150,- SB für 294,- Euro

Das „Besondere“ bei uns ist allerdings nicht nur der Preis. Unsere Leistungen, insbesondere im Kaskobereich unterscheiden sich deutlich von den meisten anderen Angeboten. In einem Gespräch erläutern wir Ihnen gerne unverbindlich die Unterschiede.



Coellnteam Stüber & Schubert OHG

Mauritiussteinweg 84, 50676 Köln
Tel.: 0221/236843 und 258511, Fax: 0221/247868, Email: coellnteam@t-online.de

April-Treffen

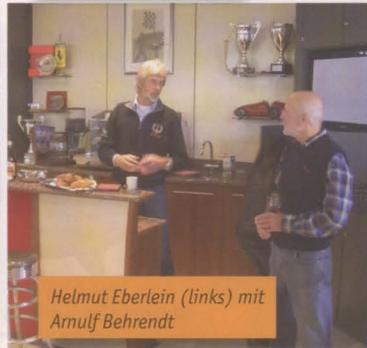
Sektion Mitte-Nord



Morgan-Nachwuchs mit gefährlicher Tasche



Ausstellungsraum



Helmut Eberlein (links) mit Arnulf Behrendt

Besichtigung „Ferrari & Ferrari Classiche“ Eberlein Automobile GmbH in Kassel und Ausfahrt ins nordhessische Bergland.

„Auf den Fahrspaß kommt es an“ – dieser Satz, ausgesprochen von Helmut Eberlein von der Firma Automobile GmbH in Kassel, trifft das Motto dieses Treffens der Sektion Mitte-Nord im April. Eberlein, der 1975 eine Vertretung für Moto Guzzi, Ducati und andere Motorradmarken in Kassel eröffnet hat, ist seit 1989 als Ferrari-Vertragshändler überregional bekannt geworden. Er fährt aber nicht nur Ferrari, sondern ebenfalls einen Morgan +8. Irgendwie hatte Arnulf Behrendt davon Wind bekommen und sich gedacht, ein Ferrari-Händler der Morgan fährt, muß das Herz am rechten Fleck haben. Also wurde kurzerhand die Firma Eberlein als Treffpunkt und zur Besichtigung im Rahmen des April-Treffens auserkoren. Los ging

es nach Ankunft der Morganauten am Vormittag mit der Darreichung von sehr leckeren sizilianischen Snacks, mit denen die nach der Anreise bei bestem Wetter ausgedörrten Morganpiloten zunächst wieder aufgepäpelt wurden. Dabei konnte nach Herzenslust in den Verkaufsräumen und auch in der im Keller befindlichen großen Garage herumgestöbert werden. Im Keller der Firma Eberlein findet sich eine große Anzahl klassischer Ferrari und das hat seinen Grund. Fa. Eberlein ist die exklusive deutsche Vertretung für Ferrari Classiche. Im Juli 2006 wurde auf dem Gelände der alten Gießerei in Maranello die Abteilung Ferrari Classiche vom Ferrari-Werk selbst ins Leben gerufen. Sie ist für die Lizenzierung von Ferraris zuständig, die älter als 20 Jahre sind. Verfolgter Zweck ist die Zertifizierung nach Werksvorgaben, um den „Wildwuchs“ der Fälschungen und nicht

registrierten Umbauten in den Griff zu bekommen. Man möchte mit diesen Zertifizierungen (z.B. durch Überprüfung der matching numbers, originale Farbgebung, Überprüfung versteckter Identifikationsnummern im Motor und am Fahrgestell etc.) den Kunden Sicherheit geben, einen originalen Ferrari beim Kauf zu erwerben, bzw. einen, dessen Geschichte und eventuelle Modifikationen dokumentiert sind. Zudem sollen mit der Abteilung Ferrari Classiche Besitzer klassischer Ferrari in Bezug auf Service, Ersatzteilbeschaffung, Restaurierungen etc. unterstützt werden. Außer im Werk in Italien selbst, stellt niemand weltweit außer Fa. Eberlein diese Zertifizierungen in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung des Werkes in Maranello aus. „Echt oder nicht?“ Diese Frage wird von Spezialisten im Hause Eberlein in der blitzsauberen Werkstatt exakt beantwortet. Dabei wird jeder Wagen auf seine acht Nummern überprüft. Diese finden sich am und im Motor und an verschiedenen Stellen an der Karosserie. Helmut Eberlein ist aber kein ausschließlich auf Ferrari „geichter“ Fahrer. Eberlein empfindet ebensoviel Fahrspaß mit einem seiner wertvollen Neuwagen oder klassischen Ferrari wie mit seinem +8. „Auf den Fahrspaß kommt es an. Dafür sollte jeder sein eigenes Optimum finden.“, so Eberlein.

Nachdem die Morganauten die zum Verkauf stehenden Wagen sowie die Werkstatt ausgiebig beäugt hatten, ging es nach dem Mittag zum zweiten Teil des Treffens, zu der von Arnulf geplanten Ausfahrt.

Sich auf die Strecke zu begeben, hieß zugleich Abschied nehmen vom süßigen Lambrusco, den noch Enzo Ferrari zum 90. Geburtstag genoss – und von den vielen Leckereien die Elena, Partnerin von Helmut Eberlein, uns kredenzte. Wer bisher Oliven verschmähte, sah die Frucht des Ölbaumes nun mit anderen Augen. Ele-



na sei Dank. Nachdem am Vormittag noch dunkle Wolken den Ton angeben, gewissermaßen als Trauerszenario zum 42. Todestag von Konrad Adenauer, strahlte nun die Sonne auf uns herab. Arnulf besitzt verdächtig gute Beziehungen zum Wettergott. Schon bei seiner „Märchentour“ vergangenes Jahr profitierten wir davon. Und erneut war das Wetter märchenhaft...

Auf der knapp 103 km langen Route fuhren wir bei Kilometer 13,6 als Reminiszenz durch die Konrad-Adenauer-Straße, aber das hat kaum jemand gemerkt. Wir lernten bald die schönsten Facetten des nordhessischen Berglandes kennen. Nach knapp der Hälfte der Strecke und Fahrzeit erreichten wir bei Waldeck den Ederstausee. Auf die Frage, wonach der Stausee benannt sei, überraschte Kajo einst seinen Erdkundelehrer mit der Antwort. „Nach dem bedeutenden Boxer Gustav Eder (Europameister).“ Das war natürlich nur

bedingt richtig. Bedeutend ist der Edersee aber zweifellos. Er ist nach Fläche der zweit- und nach Volumen der drittgrößte seiner Art in Deutschland. Weiter ging es Richtung Bad Wildungen in unserm Ziel entgegen. Unweit dieses berühmten Kurortes verabschiedete sich Kajos rechter Außenspiegel ohne Vorwarnung in den Acker. Frage an Radio Eriwan: „Hätte Kajos Frau Birgitt als Beifahrerin den Spiegel retten können?“ Antwort: „Im Prinzip ja.“ Sie hätte nur die Sprungkraft von Oliver Kahn und die Artistik von Armin Dahl benötigt, um rechtzeitig wieder in das Auto zu gelangen.“ Immerhin hatte sich Andrea Bahl, die mit Burkhard Zickler im nachfolgenden Moggie saß, die „Abwurfstelle“ gemerkt. Aber Kajo wollte den Spiegel nun nicht mehr. Probleme mit seinem Morgan bekam auf seiner ersten MCD-Tour Detlef Schöps, dem eine Sicherung durchgebrannt war. Detlef blieb ganz cool, es war ja auch nur die Sicherung vom Auto

durchgebrannt. Doch schließlich erreichten alle wohlbehalten Schloss Garvensburg bei Fritzlar-Züschchen. Dieser Bau sieht älter aus als er ist – im Gegensatz zu uns. Erst 1898 ließ der Unternehmer Garvens die Burg nach Stilelementen der Spätromantik errichten. Der Waagenfabrikant wurde später geadelt. Warum ist nicht ganz klar. Weil er so viele Waagen herstellte oder die Garvensburg bauen ließ? Das war uns schließlich egal. Vor Ort ließen wir uns mit Kaffee und Kuchen verwöhnen und knüpften noch manches nützliche Gespräch an. Helmut Eberlein, der mit Elena im schwarzen Morgan an der Ausfahrt teilnahm, ließ sich zu einem folgenreichen Satz hinreißen: „Ich könnte mir vorstellen, auch im Morgan-Club zu sein.“ Kann es ein schöneres Kompliment geben? Danke, Helmut Eberlein.

Text u. Foto Jörg Schubarth-Engelschall & Kajo Kegel



Morganauten können andächtig zuhören...



Klassische Ferrari im Kellergeschoß



...diese Schätze bekommt man selten zu sehen....



Service-Bereich



Stammtisch-Treffen Süd

im Frühjahr 2009

Am Sonntag den 03. Mai 2009 traf sich die MCD Sektion Ländle wieder einmal im Berggasthof Waldhaus in Schopfheim-Schweigsmatt.

Dies war bereits das 3. Treffen im Berggasthof Waldhaus. Initiator des im Frühjahr 2008 ersten Treffens war unser Mitglied Uli Fritz. Mittlerweile hat es sich im Ländle herumgesprochen das dieses Treffen Süd 2-mal jährlich statt findet - im Frühling und im Herbst.

Der Stammtisch findet ab 11.00 Uhr bei schönem Wetter im Biergarten, und dies war an besagtem Sonntag wenigstens vormittags der Fall, statt. Der Wirt Frank Uehlin, selbst Oldtimer begeistert (besitzt u.a. ein Opel Blitz Feuerwehrauto), serviert dann im Biergarten Weißwürste mit Brezeln und was das Herz sonst noch begehrt.

Einige Insider verbinden die Fahrt zum Stammtisch schon mit einem verlängerten Wochenende in den Schwarzwald oder ins Markgräfler Land, so Monika und Wolfgang Fix und Susanne und Joachim Steck. Das „Waldhaus“ selbst verfügt über einige Doppel- und Einzelzimmer zu moderaten Preisen, so dass man am Samstag oder vorher schon anreisen kann.

Immerhin konnten wir bis 12.00 Uhr 15 Moggies aller Varianten begrüßen. Was mir besonders gut gefallen hat, echt „international“. Da waren Morgans aus Frankreich aus der Schweiz und Deutschland im kleinen Kreis anwesend.

Ja so saß man dann im Sonnenschein bei herrlicher Aussicht ins Rheintal. Zu reden gab es ja wie immer viel. Ab 13.30 wurde dann eine kleine Aus-

fahrt organisiert mit einem für alle Beteiligten guten Endpunkt für die Heimreise. Über Schopfheim, Zell fuhr man über den Skt. Antöni-Pass nach Todtmoos und über Skt. Blasien an den Schluchsee.

Wie so oft hat der Wettergott dann nicht mehr mitgespielt und so wurde am Endziel in Bonndorf im Gasthof Sommerau der Nachmittagscafe oder das, wie wir „Markgräfler“, sagen „z'vieri Vesper“ eingenommen.

Abschließend verschwanden die Moggies mit satten Sound in alle Himmelsrichtungen.

Ich glaube es hat allen wieder einmal im äußersten Süden der Republik gut gefallen.

Der Herbststammtisch Süd findet am 29.09.2009 statt.

Wie man auf den Fotos sieht; Parkplätze gibt es reichlich – die ersten sogar unter Dach.

Fotos und Text Wolfgang Däschle



Wer macht was im MCD?

Präsident:

Klaus Weiss
Bergische Strasse 45
42579 Heiligenhaus
Tel.: 02056 69990
Fax: 02056 583894
Mail: praesident@morgan-club.de

Vorstand Sekretariat und
Geschäftsführung:

Wolfgang Meyscheider
Zachersdorfstrasse 55
83374 Traunwalchen
Tel.: 08669 876930
Fax: 08669 876932
Mail: sekretariat@morgan-club.de

Vorstand Finanzen und
Organisation:

Ralf Boß
Niederwalder Strasse 37
47661 Issum
Tel.: 02835 448787
Fax: 01802 119916742
Mail: finanzen@morgan-club.de

Vorstand Sport und Technik:

Matthias Kreyes
Bachstrasse 19
52445 Titz
Tel.: 02463 998463
Fax: 02463 998464
Mail: sport@morgan-club.de

Vorstand Publikation und
Öffentlichkeitsarbeit:

Edi Stampfel
Fichtenweg 1a
40667 Meerbusch
Tel.: 02132 4083
Fax: 02132 911944
Mail: publikation@morgan-club.de

Webmaster:

Wolfgang Meyscheider
(siehe unter Vorstand Sekretariat)

Morgan-Post:

Edi Stampfel
(siehe unter Vorstand Publikationen)

Sektion 1, Berlin:

Dieter Hippmann (kommissarisch)
Markhofstr. 67
14532 Stahnsdorf
Tel.: +49 (33 29) 69 25 29
Fax +49 (30) 82 23 683
Mail: berlin@morgan-club.de

Sektion 2, Nord:

Niels Hoffmann (kommissarisch)
Salzwiese 4
24376 Kappeln
Tel.: 04642 987308
Fax: 04642 987309
Mail: nord@morgan-club.de

Sektion 3, Mitte-Nord:

André Koopmann
Barrier Kirchweg 63
27232 Sulingen
Tel. priv.: 04271/3667
Tel. u. Fax Firma.: 04271/954447
Mail: mittenord@morgan-club.de

Sektion 4, Mitte:

Klaus Weiss (kommissarisch)
Bergische Strasse 45
42579 Heiligenhaus
Tel.: 02056 69990
Fax: 02056 583894
Mail: mitte@morgan-club.de

Sektion 5, unMOglich:

Michael Rost
Hauptstr. 38
54311 Sirzenich
Tel.: 06 51 8 44 18
Fax: 06 51 99 37 93 28
Mail: unmoglich@morgan-club.de

Sektion 6, Rhein-Main:

Rolf Neumann
An der Flurstadt 24
63589 Linsengereicht
Tel. 06051-977330
Mail: rheinmain@morgan-club.de

Sektion 7, Ländle:

Helmut Röttgen
Am Rügenberg 7
72178 Waldachtal
Tel.: 074 45 14 65
Fax: 074 45 68 41
Mail: laendle@morgan-club.de

Sektion 8, Bayern:

Rainer Mebes
Edelweißstr. 6
82194 Gröbenzell
Tel.: +49 (81 42) 59 26 70
Tel.: +49 (81 42) 59 26 64
Fax: +49 (81 42) 59 26 61
Mail: bayern@morgan-club.de

Sektion 9, Franken

Kerstin Kolla
Am Steineck 25
90768 Fürth
Tel.: 0179 6936738
und
Maximilian Erlenbach
Börnestr. 14
90475 Nürnberg
Tel.: 09 11 83 02 51
Mail: franken@morgan-club.de

England Kontakt:

John Donovan
Hopland House
Green Tye
Much Hadham, GB-Herfordshire

Ehrenmitglieder:

Jürgen Bell, Bochum
Helmut Liebe, Stuttgart
Heinz Dethloff, Hamburg
Udo Madaus, Köln

www.morgan-club.de

HIGH FASHION

meets



Von Drathen

DÜSSELDORF · DORTMUND · AACHEN · ESSEN · HAGEN · MANNHEIM · RATINGEN · BOCHUM · MAINZ

www.vondrathen-mode.de