

Morgan -Post



Clubmagazin des Morgan Club Deutschland e.V., Nr. 94, Ausgabe 2-2014



▶ 8 Mitten drin in Europa!
▶ 58 Paris - wir kommen!
▶ 118 **Der Morgan ARV6**

▶ 50 Flaving im Wandel der Zeit?
▶ 90 MOG 2014 das Englische Morgan-Treffen



MCD Regalia by PA classics - Peter Alt
 Westerwaldstr. 26-28 - 63179 Obertshausen
 Tel. 06104-799450 - Fax 799451 - email: info@pa-classics.de

Stickmotive
 MCD und für ALLE
 Sektionen verfügbar



Aufnäher Metallfaden € 15,00
 (jetzt auch schwarz mit gold)



Pin
 € 5,00



Badge
 € 38,00

Das sind die populärsten Artikel



495.33
 € 55,00



593.52

€ 28,00

Damen Polo



539.52

€ 28,00

Herren Polo



784.01

€ 35,00

Hemd KA



778.01

€ 38,00

Hemd LA



285.52

€ 38,00

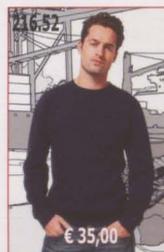
Polosweat



220.52

€ 35,00

Damen Sweat



216.52

€ 35,00

Sweatshirt



864.33

€ 38,00

Fleeceweste



467.33

€ 65,00

Wetterjacke o. Futter



411.33

€ 95,00

3-in-1 Jacke
 Fleece Futter

Die Preise beinhalten Bestickung mit einem Motiv nach Wunsch.

Auf www.textileurope.com findet Ihr
 unter Eingabe der Artikel Nummer die verfügbaren
 Farben, Größen, und eine ausführliche Produktbeschreibung.
 Auch habt Ihr damit Zugang zu ALLEN machbaren Artikeln.

Die entsprechenden Preise, sowie weitere erhältliche Stickmotive auf Anfrage.

Und wer etwas ganz Besonderes haben will, ruft mich an ...

... was ich nicht habe, lasse ich machen.



Liebe Morgan-Freunde,

wenn Ihr diese Ausgabe unserer Morgan-Post in Händen haltet, dann ist die Saison leider schon wiedergelaufen und ich hoffe Ihr habt sie ausgiebig nutzen können. An Möglichkeiten für Ausfahrten und Treffen mangelte es ja wirklich nicht. Unsere Saison begann mit einem tollen Frühjahrestreffen in Vaals. Unsere Freunde in der Sektion Mitte können nicht nur tolle Treffen organisieren, sie können inzwischen auch „Wetter“. Nochmals vielen Dank. Dann gab's den Caracciola Grand Prix, unter dem Motto „Tribute to Morgan“, dort durften wir als einzige nicht-Oldtimergruppe mitfahren, siehe Bericht im Heft. Für mich und die nicht-routinierten Zeitfahrer war es eine spannende Erfahrung. Hoch interessant war auch das jährliche Morgan-Meeting in Harrogate mit 500 gemeldeten Morgan, davon 22 aus Deutschland, organisiert von Peter Alt, auch hierüber findet Ihr einen Bericht im Heft. Und jetzt wartet das Herbsttreffen in Hamburg auf uns. Ich muss sagen, ich freue mich sehr auf Hamburg. Auch wenn die Anmeldezahlen nicht die Größe sonstiger Herbsttreffen erreicht, wird es sicherlich den Weg lohnen.

In den ersten Monaten meiner Amtszeit erhielt ich viele Hinweise, dass unsere Treffen inzwischen immer teurer werden und nicht jeder das Geld hat oder willens ist soviel Geld für ein 3-Tage-Treffen auszugeben. Ich habe diese Hinweise sehr ernst genommen, denn unsere Treffen sollen auch weiterhin ein Treffen für alle Mitglieder und Freunde sein. Natürlich liegt die Verantwortung für die Treffen in erster Linie bei der einladenden Sektion, das soll auch so bleiben. Und es ist verständlich, dass jede Sektion bemüht ist „ihr“ Treffen mindestens so attraktiv zu machen als das Vorangegangene. Aber das führt zwangsläufig zu kontinuierlicher Kostensteigerung. Um diese möglichst zu vermeiden sind insbesondere die Sektionsleiter aufgefordert zukünftig mehr Maß zu halten. Wir brauchen z.B. keine Bands oder

gar Musikkapellen, wir freuen uns, dass wir uns wiedersehen können und mit einander reden können. Bei Musik ist das oft schwierig. Nichts gegen die wenigen Tanzbegeisterten, aber das muss nicht unbedingt auf einem Morgan-Treffen sein. Der Vorstand hat beschlossen sich zukünftig wieder rechtzeitig die Budget-Planung vorlegen zu lassen, und dass das Herbsttreffen zukünftig i.d.Regel wieder nur als 2-Tage-Treffen geplant wird. Darüber hinaus haben wir beschlossen bis auf weiteres die jährlich erforderliche Mitgliederversammlung am Freitag- oder Samstagvormittag des jeweiligen Frühjahrestreffens nach dem Frühstück abzuhalten. Dies erspart interessierten Mitgliedern und dem Verein zusätzliche Kosten und erhöht sicherlich auch die Beteiligung. (35 Teilnehmer, wie in Bremen ist einfach nicht ok).

Das Frühjahrestreffen 2015 im Hunsrück ist vorbereitet, Ihr habt inzwischen die Einladung und das Anmeldeformular erhalten. Ich hoffe möglichst viele von Euch dort begrüßen zu dürfen. Und noch ein letzter Tipp für Eure Planung 2015 oder 2016. Wer noch nicht in der Factory in Malvern-Link war, der sollte es sich wirklich vornehmen. Wer einen Morgan fährt, der muss das erlebt haben, wie unsere Autos zusammengeschnitten, -gedengelt und -geschraubt werden. Erst dann versteht man die Seele seines Autos. Und keine Angst vor dem links-Verkehr, wer den ersten Kreisel nach Verlassen der Fähre gemeistert hat, der schafft auch den Rest. Unser ältestes Mitglied in der Sektion Rhein-Main hat in diesem Jahr über 5000 km links geschafft und er ist während der Tour 84 geworden. Alle Hochachtung und von hier noch mal herzlichen Glückwunsch.

Keep Moving, Keep Morganing

Euer Rolf

www.morgan-club.de



Seite 8 Frühjahrstreffen in Vaals

THEMEN DER MORGAN-POST NR. 94

Seite 118 Der Morgan ARV6



Inhalt

- | | | | |
|----|---|-----|--|
| 3 | Liebe Morgan-Freunde
Rolf Neumann | 102 | Der Experten-Tipp
Frank Schauer |
| 6 | Auf ein Wort!
Rolf Reihnsner | 104 | Erstes Morgan-Camping Treffen
Rupert Fiegert und André Koopmann |
| 8 | Mitten drin in Europa!
Klaus ten Eicken | 107 | Viele Hasen und ein Igel
Ute & Uwe Sommer |
| 43 | Highlands zum Ersten
Andreas Geißler-Nolting | 110 | Über 3.000 PS treffen 42 PS
Kajo Kagel |
| 47 | Moggi goes Draisine
Andreas Geißler-Nolting | 114 | Es tut sich was im Morgan-Land Bayern!
Jochen Köhler und Wolfgang Meyscheider |
| 49 | Morgan-Zubehör | 118 | Der Morgan ARV6
Edi Stampfel |
| 50 | Flaving im Wandel der Zeit?
Rolf Reihnsner unter Mitwirkung von Jens Stöver | 130 | Schottland? YES!
Wolfgang Meyscheider |
| 57 | Impressum | 140 | Internationales Morgan-Treffen Jungholz 2014
Agie Jütte-Weder & Gian Clavadetscher |
| 58 | Paris - wir kommen!
Bernd Gampe, Wolfgang Vogel | 148 | Morgan-Rätsel
Jürgen Thiede |
| 81 | Nachruf | 150 | Der Clubsekretär
Wolfgang Meyscheider |
| 82 | 1.000 Kilometer für „ganz Harte“
Rolf Neumann | 153 | Neu im Club |
| 88 | Der andere Morgan-Club
Hermann Fischer | 154 | Wer macht was im MCD? |
| 90 | MOG 2014 das Englische Morgan-Treffen
Hermann Fischer | | |
| 98 | Einfach (und) gut: Jesteburg 1979
Jürgen Thiede | | |

Auf ein Wort!

Rolf Reihnsner

Liebe Leserinnen und Leser,

nun haltet Ihr nach einer aufregenden Saison die 2. (meine) Ausgabe der Morgan-Post in Euren Händen. Mein Appell an Euch in der letzten Ausgabe, mich mit frischem Informationsmaterial zu versorgen, ist nicht ohne Resonanz geblieben.

Wie Ihr lesen und sehen werdet, treibt es unsere Clubmitglieder neben den „normalen“ Ausfahrten der Sektion stets ins europäische Ausland. Offensichtlich besteht eine gewisse Affinität im Club zu Schottland; aber überzeugt Euch bitte selbst.

Mit dem Titel hat mich Edi im letzten Moment versorgt, wollte ich doch Neuigkeiten zum Morgan Speedster bringen, den Lutz Leberfinger beim Treffen in Hamburg zeigte.

Es war sehr schwierig bis unmöglich, an entsprechende, natürlich exklusive Fotos von dem Fahrzeug zu kommen.

Als mir dann James Gilbert von der MMC zwei Fotos vom Speedster zukommen ließ, meinte Edi, dass das Fahrzeug auf dem Foto nicht die Original-Felgen aufweisen würde.

Also ging es mit der Suche weiter. Schließlich hieß es, dass Lutz Leberfinger in Hamburg 3 Fahrzeuge bestellt habe und er – wie bereits erwähnt – mit einem Fahrzeug zum MCD-Treffen nach Hamburg-Harburg käme (s.o.). Zu letzterem aber in meiner 3. Ausgabe garantiert mehr!

Bernd Gampe aus der Sektion Ländle ließ mir dann noch einige Fotos zukommen, die er bei sonnigem Herbst-

wetter bei Merz & Pabst „geschossen“ hat. Leider befand sich diese Ausgabe schon beim Layouter.

Soweit zu den Leiden eines Morgan-Post Redakteurs.

In der außerordentlichen Vorstandssitzung in Vaals ging es u.a. um die jeweiligen jährlichen MCD-Treffen. Dort legte der Vorstand fest, dass die Morgan-Post Redaktion jeweils 2 Jahre im Voraus die geplanten Jahrestreffen-Treffen ankündigt. Dies könnt Ihr der folgenden Tabelle entnehmen.

Zeit	Ort	Sektion
Frühjahr 2015	Stromberg	UnMOGlich
Herbst 2015	vsl. Bamberg	Franken
Frühjahr 2016	Bad Nauheim	Rhein-Main
Herbst 2016	Bielefeld	Mitte-Nord

Dann recherchierte mein Vorgänger Edi, den ich bereits im Zusammenhang mit dem Titelbild erwähnte, mal wieder im Ursprungsland unserer geliebten Automobile, um uns den ARV6 in diesem Heft vorstellen zu können. Als er mich frug, ob er etwas zum ARV6 schreiben könne, der mir ja sicher bekannt sei, musste ich bekennen, dass ich noch nichts davon gehört hatte.

Jedenfalls scheint er von dem Wagen begeistert zu sein, was seinen Beitrag dazu betrifft. Beitragen kann er ja;-).

Dann habe ich damit angefangen, mal über unsere Importeure, Händler und Werkstätten zu berichten. Morgan-Flaving in Unna sind die ersten,

die hier vorgestellt werden.

Mit Gregor Flaving habe ich mich in Unna getroffen und mich themenzentriert mit ihm unterhalten. Herausgekommen ist das Porträt ab Seite 50. Eigentlich wollte ich es „Morgan-Flaving im Wandel der Zeit“ titulieren, der Platz reichte allerdings nicht. Heraus kam, dass heute zu unserem Lieblingsthema eigentlich nichts mehr ist, wie es früher einmal war. Sogar die großen Clubtreffen nicht mehr:-).

Dies zeigt nicht nur der Bericht von Jürgen Thiede über das Clubtreffen 1979 in Jesteburg. Auch die Campingtour von André Koopmann und Rupert Fiegert weisen auf gewisse Diskrepanzen zwischen früher und heute hin.

So steht fürwahr diese Ausgabe auch ein wenig unter dem Zeitgeist „im Wandel der Zeit“.

Verbleibt mir noch, allen zu danken, die mich für diese Ausgabe mit Bildern, Texten und Anzeigen versorgt haben.

Wenn ich irgendwas falsch gesetzt oder wiedergegeben haben sollte, scheut Euch nicht, es mir mitzuteilen (für die neue (alte) Rubrik „Leserbriefe“) oder besser „Reader-Emails“.

Während ich bei diesen Zeilen sitze, gießt es in Strömen draußen – die Saison geht nun doch nach den vielen Sonnentagen zu Ende.

Carry on Morganing
Rolf R.

DAS LEBEN IST ZU KURZ FÜR EINEN KOMBI MIT TURBODIESEL.



Der Morgan Plus 8.
270 kW (367 PS).
1100 kg.
0-100 in 4,2 s.

Morgan Park®
Main Dealer
Hamburg
www.morganpark.de

Morgan Flaving
Main Dealer
Düsseldorf, Unna, Bielefeld
www.morgan-flaving.de

Merz & Pabst
Main Dealer
Stuttgart
www.merz-pabst.com

Classic Line
Service Centre
Süd
www.classic-line.org

Morganwerkstatt
Service Centre
Nord
www.morganwerkstatt.de

Kraftstoffverbrauch innerorts: 16,5 (16,4) l/100 km, außerorts: 8,7 (7,9) l/100 km, kombiniert: 12,1 (11,0) l/100 km, CO₂-Emission kombiniert: 282 (256) g/km. Werte in Klammern gelten für den Morgan Plus 8 mit Sechsgang-Automatikgetriebe.



Mitten drin in Europa!

Morgan-Treffen in Vaals





Vor Überlegungen.

Bei der Vorbereitung des Herbsttreffens 2007 waren Bernd Wilmshöfer und ich schon bis zur Vorbuchung des Hotels vorgerückt, als es Kräften in meiner Sektion auffiel, dass der geplante Austragungsort –meine Heimatgemeinde Heiligenhaus– ca. 3 Kilometer zu weit nördlich lag. Die föderal-territoriale Strukturierung des MCD besagte nämlich, dass Heiligenhaus nicht auf dem Gebiet der Sektion unmöglich lag.

Sie lag (und liegt) in der „Fremde“. In der Sektion Mitte. „Unmöglich!!!“ Es wurde dann zum Glück doch möglich und es wurde sogar ein gutes Treffen.

Aber wo liegt Vaals? Es liegt 3 Kilometer westlich der Kaiserstadt Aachen. Jenseits der holländischen Grenze. In den Niederlanden. Ei wei.

Eigentlich liegt es ja doch in Belgien. Hört man.

Welche Sektion ist denn da bloß zuständig?

Reicht ein Personalausweis bei der Einreise?

Ist es vielleicht lukrativer bereits in Deutschland in Gulden zu tauschen? Lohnt es sich eine Kühlbox für Butter mitzunehmen?

Auf keinen Fall.

Europa hat sich verändert. Grenzen spielen eine andere Rolle.

Die Kommunikationsformen und die Kommunikation sind andere.

Zum Teil sogar neu.

Es gibt also gute Chancen für den MCD sich zu positionieren.

Nicht nur mitzufahren, sondern auch zu steuern.

Vaals war ein weiterer Beweis, dass der MCD angekommen ist.

Dass wir da sind.

MITTENDRIN.

Für den geneigten treuen Diagonaleser stelle ich das Fazit dieses Elaborats zur Belohnung an den Anfang:

„Es war ein großartiges Treffen.“ Es waren 120 Autos anwesend. Mit 232 Teilnehmern aus verschiedenen Ländern Europas.

Italiener, Engländer, Niederländer, Belgier und Deutsche.

Der Job des Übersetzers der Motorengeräusche war heiß begehrt, aber war immer schon überflüssig.

nicht wissenschaftlich erhärtet worden.

Als Kölner war ich etwas in meiner Ehre leicht gekränkt erleben zu müssen, schlanke Biergläser zu sehen, die kleiner waren als die am Rhein üblichen Gebinde von 0,2 l. Würde hier mit 0,18l unterboten. Diese Maßinheit kannte ich nicht. Ist man deshalb 3 Kilometer über die Bundesgrenze. Was geht in der Seele eines gestandenen Bayern vor der mehr als fünf dieser Gläser zusammenschütten muss, um die Illusion einer heimischen Maß zu generieren.

Wir haben's dann lieber direkt in die Speiseröhre induziert.

Vorteil 1: Es bleibt frischer.

Vorteil 2: Es stärkt die Armmuskulatur.

Tag 1

Ankunft. Der befürchtete Kampf um eine gute Platzierung blieb aus. Ausladen und Entladung des Gepäcks. Notierung von vermischtem Vermissten. Karawane zur Getränkebase. Freunde wiedersehen. Hugs and Kisses.

Abends dann Buffet. Ausgesprochen reichhaltig, schmackhaft und vielfältig. Holzkohlenrauch von frischer Luft umgeben. Prompt fiel mir die von Reinhard Mey besungene „Schlacht am kalten Buffet“ ein. Dank einer Mischung aus Kriegserfahrung und Fatalismus der buffet-gestählten Teilnehmer fiel das erheitende Blutbad allerdings aus. Frustrierter Zynismus. Die Hypothese, dass das vom Barden besungene Gemetzel sich nur auf kalte Buffets beschränkt, ist bisher noch

Tag 2

Vor dem Frühstück bestand die Gelegenheit, ausgeruht einen Blick über die wundervolle Anlage schweifen zu lassen. Das „Kasteel“ ist eine sehr schöne Schlosshotelanlage in einer traumhaften Landschaft.

Es ist umgeben von einem Park¹ mit uraltem, natürlichem Baumbestand, eine intakte natürliche Allee zum Schlossstor, die natürliche Holzterrasse über den Schwanensee mit Schwänen, und natürlich ein Parkplatz exklusiv für 120 ordentlich präsentierte Morgans. Z.T. naturbelassen. Das un-

¹ Wer diesen Park verpasst hat, hat echt was verpasst.



beschreiblich natürliche Gefühl mal wieder Alles richtig gemacht zu haben, machte Appetit auf's Frühstück. Natürlich natürlich.

Für den Tag standen zwei Stadtbesichtigungen und die Gleichmäßigkeitsprüfung im Angebot. Eine Besichtigung in Aachen, die andere in Maastricht.

Wir entschieden uns für die Stadtführung in Aachen.

Keine leichte Entscheidung für Kölner. Wir wurden von Bussen abgeholt. Das war sehr angenehm, da wir alle (z.B. die Gäste aus der Sektion Bayern) lange Anreisen hinter uns hatten und stundenlang hinter dem Steuer gesessen hatten. So traten denn auch selbst bei den Gästen aus Bayern keine Fälle von Steuerentziehung auf.

Die habituellen Zyniker, die sich auf den Adrenalinausstoß bei der innerstädtischen Parkplatzsuche mit jeweils 60 Autos gefreut hatten, fanden dies allerdings verdrießlich.

Ich habe bei der Stadtführung viel von der kimpotenten jungen, blonden Stadtführerin viel über Aachen gelernt.

Dass der Name Aachen von „Wasser“ hergeleitet ist. Dass Männer und Frauen im Mittelalter in Badehäusern nackt zusammen in Wasser gebadet haben bis Baden als Schweinerei galt. Dass zur Fortführung des Badebetriebs dem Wasser heilende Wirkung attestiert wurde und Aachen fürderhin die Bezeichnung Heilbad (mit Badelerlaubnis) führen darf. Es tat gut zu erfahren, dass nahezu die gesamte politische und kulturelle Elite Europas durch die Jahrhunderte an der Syphilis litt und ihre kostbare intellektuelle Potenz durch die Behandlung im Heilbad Aachen wiedererstarke und so für die Entwicklung Europas wichtige Kräfte bereitgestellt wurden bis eine

weitere Behandlung der freigesetzten Kräfte unausweichlich wurde.

Ich empfand die Wahl des Ortes Aachen für ein großes Bundestreffen des MCD als sehr weitsichtig.

Im Aachener Dom war ich dann zum ersten Mal in meinem Leben. Lebe nur knapp 59 Minuten entfernt. Bisher schien mir aber keine Hast geboten. Kann man ja immer noch mal reingehen. Irgendwann. Später. Bin jetzt 67. Bin jetzt reingegangen. Dieser Dom hat mir sehr gut gefallen. Bin jetzt echt auf den Kölner Dom gespannt.

Das Mittagessen fand im stilvollen Ratskeller statt. Sehr schönes Ambiente. Stadtrat im mittelalterlichen Aachen zu sein war bestimmt kein schlechter Beruf. Politik mit wenigen, kurzen Schritten: Lecker essen. Dann ins mehr-geschlechtliche Badehaus. Danach bei Bedarf oder in weitsichtiger Prophylaxe ins Heilbad. Sitzungsgelder stapeln.

Wir hatten an Abend das Privileg in den altherrschaftlichen Räumlichkeiten des Kasteels speisen zu dürfen. In recht kleinen aber hohen Räumen mit kleinen Verbindungstüren. Knuffig und edel. Warme Farben. Passende Gemälde.

Der anfangs recht unglücklich wirkende Saxophonist musste verzweifelt gegen die Dinnergeräusche der anwesenden Clubmitglieder anspielen. Mit dem fehlenden Kaugeräusch und der nicht optimalen Akustik synchronisierte er sich konnte aber im weiteren Verlauf des Abends vor allem die holde Weiblichkeit begeistern, die sich dann lasziv über die Stufen des Treppenhauses zu drapieren wusste.

Tja; Klavier müsste man spielen können.

Tag 3

Am Samstag standen uns 4 Ausfahrten zur Wahl.

- ☛ Ost Wallonie
- ☛ Eifel-Tour
- ☛ Drielanden Tour
- ☛ Mergelland-Tour

Als Spätmelder wurden meine Frau und ich Teilnehmer der Mergelland-Tour.

Neben den Eindrücken einer male-rischen, kurvenreichen Hügellandschaft nehme ich eine wichtige Erkenntnis mit nach Hause: eine 6 Meter breite Landstraße ist in Holland was grundsätzlich etwas anderes als in Deutschland.

Der Randbereich einer Straße ist dort in einer Breite von 2 (in Worten. „zwei“) Metern Radfahrern vorbehalten. Und zwar auf beiden Seiten. Bleibt in der Mitte ein Streifen von zwei Metern Breite. Dieser ist multifunktional.

Das bedeutet im vorliegenden Fall: Er bietet Raum für PKWs und er bietet Raum für LKWs. Und motorisierte Zweiräder. Er bietet Raum für Gegenverkehr und er bietet zudem Raum für imaginäre Überholvorgänge.

Dort finden allerdings bereits die all-samstäglischen Überholvorgänge von ehrgeizigen Bastogne-Lüttich Aspiranten statt. Meist rudelweise mit hektisch gestikulierenden Leitwölfen. In beiden Richtungen. Gerne auch gleichzeitig.

Ich lerne mir bis dato unbekannte (weil nicht vorstellbar) aber überlebenswichtige Fahrtechniken und kann





meinen Wortschatz an supra-nationalen, non-verbalen Kommunikationsreferenzen ergänzen.

Das Handzeichen mit dem ausgestreckten Mittelfinger² hatte ich aber vorher schon mal gesehen. Nicht aber so häufig.

Die Pause zum Kaffeetrinken habe ich echt gebraucht. Schöner Innenhof.

Nerven bügeln. Vorfreude auf die Heimfahrt entwickeln und Kräfte tanken.

Die Rückfahrt war aber nur halb so schlimm. Wahrscheinlich, weil doppelt so viele Radfahrer unterwegs waren. Man gewöhnt sich an Alles. Hoffentlich nicht.

Nach der Ankunft am Schloss habe ich dann den Innenhof aufgesucht. Dort den Nachmittag mit einem Getränk verbringen zu dürfen (warm/kalt – eins/mehrere) ist ein Geschenk. Ich wollte nix verschenken.

² That is two fingers for our British guests.

Heute kein Buffet, Dafür viele sehr nette junge blonde Kellnerinnen beim Servieren. Zu Essen gab es auch was. Und 0,18l Bier so lange die Chips reichen. And beyond. Die Musiker die unsere Verdauung beschallen, gehen mir anfangs auf den Darm.

Werden aber zunehmend und viel besser. Der Funke springt über. Die Tanzfläche füllt sich.

Der MCD tanzt. Keine Damenwahl. Keine Männer, die in der Dachrinne stehen.

Echte Stimmung und Schwung.

Ich tanze mit der Leadsängerin barfuß in die aufgehende Sonne.

Dann geh ich zurück zu den Heldinnen und Helden an der Bar.

Es ist ein bewegter und bewegender Abend

Wer sich erinnern kann, war nicht dabei ☺.

Musik und Tanz.

Tag 4 Abreise

Tränenreicher Abschied
Aufrichtigen Dank an das ORGA-TEAM im Gedanken alle, die dieses Ehrenamt in der Vergangenheit geleistet haben und noch leisten werden.

Sie verdienen unsere Anerkennung und unseren Respekt.

Es gab keine Personenschäden. Was kaputt gegangen ist, wird repariert.

Es war eine tolle Location.

Es gab gute Zimmer, guten Service und eine freundliche Bedienung.

Das durchgängig schöne Wetter war eine gute Idee. Die Investition hat sich gelohnt.

You did a great job.

Es war eine Lust, da zu sein.

Eine Arschbombe in die Sahnetorte.

Mit Anlauf. Und dann aber auch:

MITTENDRIN.

DANKE !!!

Text: Klaus ten Eicken

Bilder: Peter Eisele, Elke Stampfel, Elke Weiss,







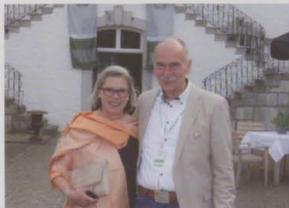


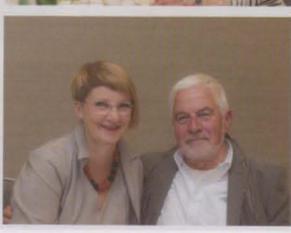




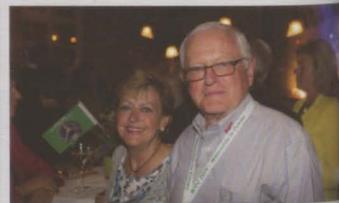








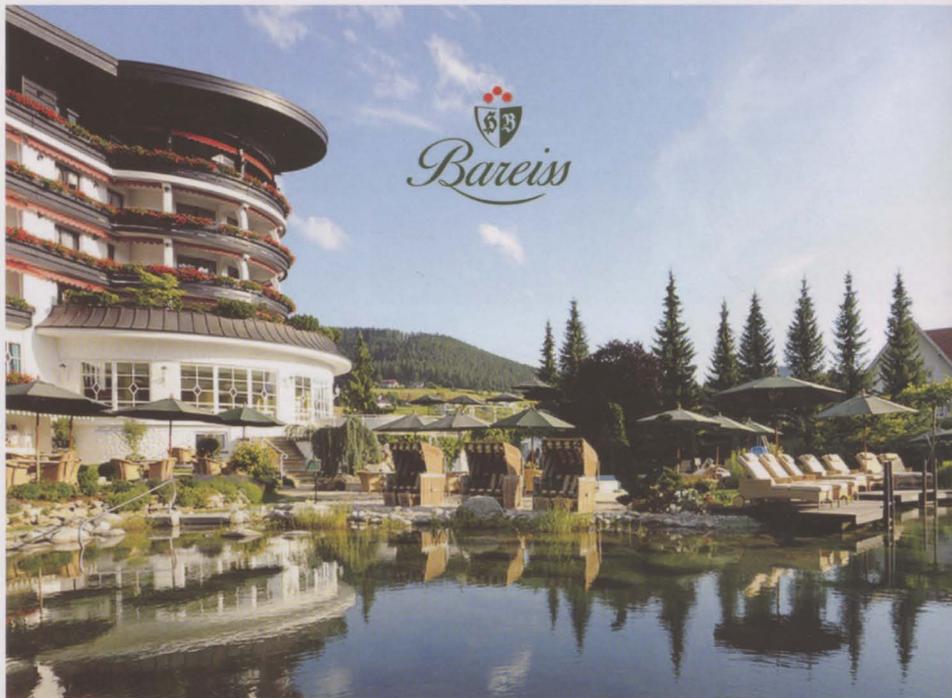




Herzlichen Dank an die Sponsoren
des Frühjahrstreffen in Vaals.

Besonders hervorheben möchten wir
an dieser Stelle das Hotel Bareiss im
Schwarzwald, das uns mit regionalen

Spezialitäten und liebenswerten
Schwarzwaldmädeln bei der Ankunft
in Vaals verwöhnt hat.



 Bareiss

 Erich Weiss
Spedition

 MORGAN
FLAVING

 item

 WEK
Ihr Partner im
Verpackungsbereich

 HAKE®

 abcfinance
classic-car-solutions

 Jeners
think zinc

— mt unirepair —

 TÜVRheinland®
Genau. Richtig.

 ST. BRUNO
Apotheke

 DRTMANN
DRUCKESSTECHNIK

 lichtgitter

 Coellnteam Heinz Stüber



Highlands zum Ersten

30. Highland Games



Am 25.-27. April 2014 fanden die 30. Highland Games auf der Burg Altleiningen statt. Bei strahlendem Sonnenschein trafen sich die Mannschaften, und hier wird deutlich, dass der Verfasser ein absolutes Highland Games Greenhorn war, denn es fanden sich nicht die Mannschaften, sondern die „Clans“ mit ihren MG, Morgan und Triumph in der Jugendherberge Altleiningen ein. Apropos Jugendherberge, ich hatte noch die DJH aus meiner längst vergangenen Jugendherberge in Erinnerung...die Zeiten haben sich geändert. Das Morgan-Organisationsteam Fritz (Mäder), Michael (Rost) und Wolfgang (Weingarh) unterstützt durch ihren tatkräftigen Anhang Renate, Christine und Sylvia

haben eine bemerkenswerte „stilvolle und würdige Unterkunft“ für das diesjährige Treffen ausgewählt. Das Morgan-Team stand wegen des Sieges des Morgan Clan in 2013 diesmal in der Verantwortung.

Fast 50 Moggis, Triumph und MG aus Deutschland, Luxemburg, Schweiz und Liechtenstein trafen sich mit Ihren Besatzungen zum fairen Wettstreit.

Beim abendlichen Buffet wurden die Clan-Chefs gewählt- äh oder bestimmt- und vor Publikum in einen originalen schottischen Kilt als Zeichen „absoluter“ Autorität eingekleidet.

Der Samstag startete mit einer Ausfahrt durch das herrliche Leininger Land. An zwei Stationen mussten die Fahrer ihre Geschicklichkeit unter Beweis stellen, gar nicht so einfach eine selbst bestimmte Länge zwischen 100 -200 cm mit dem Fahrzeug zurückzulegen oder zwischen zwei Pylonen genau mittig hindurch zu fahren. Zurück in der Burg ging es dann ums Sportliche. Tauziehen, Schwungscheiben und Kurbelwellenwurf mussten von den jeweiligen Damen- und Herrenteams bewältigt werden.

Im Burghof kam dann eine vierte „Auto“Marke ins Spiel, das berühmte „Bobby Car“. Unsere Teilnehmerinnen lieferten sich auf der Buckelpiste des Innenhofes heiße Rennen.

Das war aber erst der Anfang eines umkämpften Wettbewerbs. Unter den Klängen eines Dudelsackpfeifers aus deutschen Landen ging es in die nächsten Runden. Geschicklichkeit, Fachwissen rund um die Welt des Automobils und die berühmt, berüchtigten Trinkwettbewerbe waren zu bewältigen. Die Stimmung im Saal bebte, Gelächter, Anfeuerung und Schmähsprüche begleiteten die spannenden Wettbewerbe.

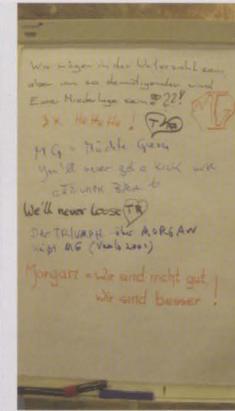
Der Fahrwettbewerb am Sonntagmorgen brachte dann die Entscheidung, wie der Markenname schon ausdrückt, Triumph triumphierte, knapp dahinter kam MG ins Ziel und der Morgan-Clan wurde nicht letzter sondern Dritter. Wir erhielten jedoch für die beste Performance beim Ausführen eines

Sketches den seit 2002 eingeführten „Werner Dünnwald Memorial Award“. Thema des Sketches war die „Hochzeit des Elewetrtsche“. Bei diesem Thema wird deutlich, dass u.a. auch Kopfarbeit angesagt war, die alle drei Clans bravourös gemeistert haben. Bei dem Elewetrtsch handelt es sich nämlich ein hühnervogelähnliches Fabelwesen aus dem Pfälzer Wald, schon nicht einfach solch eine Figur zu verheiraten.

Nach den ereignisreichen Tagen freuen wir uns nun schon auf die Highland Games 2015. Dann wird der Triumph-Clan für die Planung und Durchführung verantwortlich sein.

Der Verfasser, wie oben schon angedeutet, war ein wenig skeptisch, was ihn wohl bei den Highland-Games erwarten würde. Diese Skepsis ist der Vorfreude auf die nächste Veranstaltung gewichen. Autofahren, Sport, Geschicklichkeit, Kreativität und natürlich ein „wenig“ Schlucken zusammen mit Freunden andere englischer Roadster-Marken ist eine sehr gelungene Mischung.

Text: Andreas Geißler-Nolting
Fotos: Klaus ten Eicken, Suzanne Schaden, Tobis Russy



ADAC

**Weil es viel zu tun gibt. Und noch mehr zu wissen:
Der ADAC Oldtimer-Newsletter**

Jetzt abonnieren unter:
www.adac.de/newsletter

> Kostenlos und alle 14 Tage neu!





Moggi goes Draisine

Die Ausfahrten der Sektion unMOGlich am 01. Mai haben mittlerweile schon Tradition. Nachdem es im letzten Jahr nach America ging, stand diesmal für die immer gut motorisierten Moggi-Fahrer eine ganz besondere Herausforderung an.

Darum war es für die Teilnehmer wichtig sich bei einem reichhaltigen Frühstück im Natur Cafe Beyen am Startpunkt in Kerken am Niederrhein zu stärken. Ob sich ein jeder tatsächlich der künftigen Aufgaben bewusst war?

Doch zunächst ging die Fahrt auf wunderschönen Nebenstrecken und durch idyllische Landschaften bei herrlichem Maisonnenwetter über Straelen am Niederrhein nach Holland zur Bison-

bay an der Maas. Dies war der erste Höhepunkt unserer, konnten wir doch „echt wilde Bisons“ am grünen Strand der Maas besichtigen, wenn auch in einiger Entfernung... Nachdem noch einmal Gelegenheit war zu Regeneration, ging es weiter nach Kranenburg, einem Städtchen nahe zur holländischen Grenze. Hier erwartete die Moggi-Besatzungen, die gewohnt sind mit ihren blubbernden (8er) und röhrenden (4er) durch die Landschaft zu brausen etwas außergewöhnliches. Unser Ziel war nämlich der Bahnhof von Kranenburg. Wer glaubte, jetzt geht es mit der Eisenbahn zum nächsten Zielpunkt, hatte sich gewaltig geirrt. Dieser Bahnhof beherbergt nämlich nicht mehr Dampf-, Diesel- oder E-Loks sondern Draisinen. Und

diese Draisinen werden nicht durch 8, 6 oder 4-Zylinder Motoren angetrieben, sondern durch die Muskelkraft der unMOGlichen. Wir erinnern uns an das ausgiebige Frühstück! Doch bevor es zur Sache ging, gab es eine Draisinenfahr-Einweisung, die zwingend zu beachten war. Signale beachten, an Eisenbahnübergängen haben Fußgänger, Fahrradfahrer und PKW Vorfahrt, Schranken sind durch die Draisinenfahrer zu bedienen, also viel neues für die Morganauten. Dennoch, mit großer Begeisterung wurden zwei Draisinen besetzt. Los ging's mit fröhlichem Gesang auf die 5,5 km Strecke ins holländische Groesbeek. In der Ferne sah man die vorausfahrende Draisine und wir setzten schon fast zum „Überholen“ doch bald klan-



gen die Stimmen ein wenig gedämpfter und das Keuchen wurde hör- und sichtbarer. Doch der Ehrgeiz der beiden Teams blieb erhalten und mit gemeinsamer Kraft erreichten wir das Ziel im holländischen Groesbeek. Uff!

Nun wieder Gelegenheit zur Stärkung in einem netten Restaurant – zum

Glück nicht weit vom Draisinenbahnhof entfernt!-

Auf der Rückfahrt nach Kranenburg konnten die Mannschaften nun alle ihre Erfahrung „ausfahren“, die auf dem Hinweg erkämpft wurde... und leider viel zu schnell kam der Zielbahnhof wieder in Sichtweite.

Alle Teilnehmer dieser Ausfahrt waren sich einig, ein toller Tag mit unseren Moggis und eine neue Erfahrung mit einem aussergewöhnlichen Gefährt.

Text: Andreas Geißler-Nolting
Fotos: Klaus ten Eicken



Morgan-Zubehör



Mit Einführung des Morgan Speedsters erhielten auch Schaltwippen am Lenkrad Einzug bei Morgan. Voraussetzung ist, dass das 6-Gang ZF Automatikgetriebe gewählt worden ist. Dieses optionale Extra gibt es ab so-

fort für alle Neuwagen mit Aero Chassis. Darüber hinaus haben nun alle Morgan Plus 8 ein überarbeitetes Lenkrad, welches unten abgeflacht ist. Optional kann man die hier silbernen Teile auch

in lackiert bekommen. Ebenfalls ist dieses Lenkrad im After-Sales für alle bereits ausgelieferten Fahrzeuge erhältlich. Für Preise wendet Ihr Euch direkt an Euren Morgan Händler!

Individualisten fahren Morgan Wir versichern ihn besonders günstig!

Wenn Sie in Ihrem Auto mehr sehen als ein reines Fortbewegungsmittel, dann sollte sich das auch im passgenauen Versicherungsschutz zeigen.

Durch langjährige Präsenz bei Oldtimer Veranstaltungen und die aktive Teilnahme an Rennen zur Youngtimer-Trophy sind wir Ihr kompetenter Ansprechpartner für Ihren MORGAN und die Menschen dahinter.

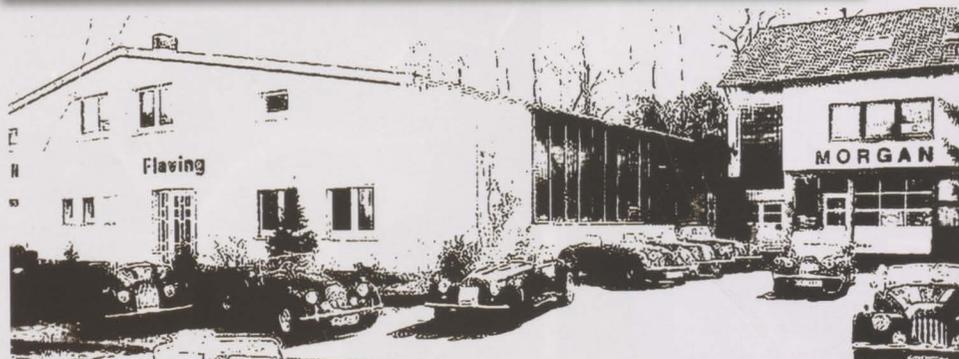


Erfragen Sie unsere besonderen Konditionen für Mitglieder des MCD!

„Coellnteam“ Heinz Stüber
Mauritiussteinweg 84, 50676 Köln
Tel. 0221/23 68 43 und 21 85 11, Fax 0221/24 78 68,
coellnteam@t-online.de, www.coellnteam.de

Flaving im Wandel der Zeit?

Ein Porträt von Deutschlands ältestem Morgan-Importeur



In lockerer Reihenfolge möchte ich unsere Importeure, Händler und Werkstätten vorstellen. Die Idee zu dieser Serie kam mir im Frühjahr dieses Jahres in Bremen, als ich zum Nachfolger von Edi Stampfel gekürt wurde. Unterstützt hat mich dabei André Koopmann, der sich an eine ähnliche Serie im dem so genannten Konkurrenzblatt der Morgan-Post, „MoGGoggles“, dreimal Anfang der 90er Jahre erschiene, erinnern konnte. Chefredakteur war der leider zu früh verstorbene Peter K. Ohrt. Manfred Beutel stellte mir die drei Artikel der Serie „Werkstatt-Report“ schließlich digital Verfügung.

Am 11. Juli 2014 besuchte ich Gregor Flaving im Unna'er Stammhaus seines gleichnamigen Betriebes auf. Gemeinsam mit ihm wollte ich über Veränderungen in der Geschichte des „Dienstältesten“ Morgan-Importeurs in Deutschland plaudern.

In unserem Gespräch schilderte Gregor Trends, Veränderungen und Wandel in Sachen Morgan, wie sie aus der Brille (goggles) und den Erinnerungen eines Importeurs und Händlers der ersten Stunde wahrgenommen werden.

Die Anfänge

Jeder fängt mal klein an. Wie alles begann und welche Motive gerade für die Marke Morgan ausschlaggebend waren, erklärte Gregor mir im ersten Teil unseres Gesprächs.

Gregors Vater, Kenneth Flaving, vertrat ursprünglich die Marken Peugeot und Triumph, deren rechts-gesteuerte Fahrzeuge verkaufte er vorwiegend an Mitglieder der damaligen NATO-Streitkräfte. Irgendwann konzentrierte er sich zunehmend auf Peugeot. Bezüglich Triumph hatte er nämlich im Laufe der Jahre seine ganz eigene Meinung aufgebaut... Resultat war aber – Triumph wurde aus dem Angebot gestrichen!

Ken ist vielen alten Morganeers unseres Clubs noch in bester Erinnerung. Er prägte von Beginn an die deutsche Morgan-Szene und unser Clubleben. Sei es bei Treffen oder durch seine typisch britische Art aus trockenem Humor und Egozentrik. So halve er beispielsweise früher die Autos nicht per Spedition nach Deutschland, sondern schwang sich auf sein Rennrad, übernahm einen Moggie in Malvern im Werk, schnallte das Rennrad hinten auf den Gepäckträger und fuhr wieder Heim. Immer wieder werden auch lustige Anekdoten berichtet, in denen er sich weigerte, bestimmtes Sonderzubehör oder gar ein ganzes Auto zu

verkaufen.

Ganz ohne englische Fahrzeuge ging es dennoch nicht. Kenneth, genannt Ken, erinnerte sich an die Firma Hagen und Co. Hagen und Co. hatte Kontakte zur Morgan Motor Co., die aber zu dieser Zeit belastet und kaum noch existent waren.

Aufgrund dieser Gemengelage und möglicherweise auf Nachfrage einiger britischer Offiziere, die die Marke Morgan aus ihrer Heimat kannten, nahm Ken Flaving Kontakt mit dem Morgan-Werk auf. Seine eigentlichen Motive für diese Kontaktaufnahme sind leider nicht überliefert. Gregor Flaving meint, dass die Motive zur Vertretung der Marke Morgan eher dem Zufall geschuldet sind. Ganz ohne englische Fahrzeuge ging es also auch für Kenneth Flaving nicht. Ken begründete daher 1963 den Import von Morgan-Modellen.

In Deutschland war die Marke gänzlich unbekannt – der Plus 8 ließ bekanntlich noch einige Jahre auf sich warten.

Jedenfalls haben damals einige der NATO-Offiziere Ken Flaving wohl davon überzeugt, ihnen Fahrzeuge von Morgan zu besorgen.

Etwa zwei bis drei Morgan gelangten so zwischen 1963 bis 1968 pro Jahr an hier stationierte kanadische und britische Offiziere: es handelte



sich um den 4/4 und den Plus 4. Dies lag hauptsächlich an dem Importverfahren, das sich als langwierig sowie formal und technisch als kompliziert herausstellte.

Ein Testbericht in der „auto motor und sport“, Ausgabe 10 von 1970 über den neuen Plus 8 trug wesentlich zum Durchbruch der Marke bei. Ging es doch hier um ein Auto, das relativ erschwinglich im Vergleich zu etablierten Sportwagen war und sehr viel Leistung für wenig Geld bot. Die nun stetig wachsende Nachfrage nach Morgan-Fahrzeugen, im Besonderen dem Plus 8, führte dazu, dass sich die Firma Flaving ab 1983 ausschließlich dem Import, der Wartung und Pflege des Morgan widmete.

Der Morgan entwickelte europaweit einen Kultstatus. Schmückten sich gar Stars wie Brigitte Bardot und Mick Jagger mit ihm. Der Rest ist Geschichte.

Die Kundschaft

1993, also vor über 20 Jahren, schrieb Jürgen Kausmann in der „MoGGoggles“ Folgendes über die Veränderung in der Morgan-Kundschaft: „Neun von zehn Kunden sind heute Neueinsteiger, ohne jede emotionale Beziehung zur englischen Roadster-Tradition. Aus dem Bereich der alten traditionellen Morganeers kommt heute nicht einmal mehr eine Handvoll von Bestellern. Bei diesen wird offensichtlich der Substanzerhaltung durch Restaurierung der Vorrang vor dem Neukauf gegeben. Während früher die Mittzwanziger bei den Kunden dominierten, sich Studenten, Taxifahrer oder auch normale Angestellte den Morgan vom Munde absparten, so hat sich dies gründlich geändert. Der typische Morgan-Kunde ist heute jenseits der Fünfzig, Freiberufler - auffallend oft Zahnarzt oder Gynäkologe. Der Trend hat schon 1989 eingesetzt und erscheint heute unumkehrbar.“¹

¹ Kausmann, Jürgen: Werkstatt-Report: Genosse Trend fährt Road-



Von Gregor Flaving wollte ich wissen, ob es bei dem beschriebenen Trend in der Kundschaft geblieben ist bzw. welche Veränderungen er in den Jahren seit 1993 festgestellt hat.

Die erste Generation der Morgan-Kunden hat er nicht unmittelbar mitbekommen, weil er mit der Firma noch nichts zu tun hatte. Er erinnert sich, dass sie entsprechend engagiert und sicherlich ein bisschen verrückt waren. Das kennzeichnet den Charakter der Morgan-Fahrer und Fahrerinnen der ersten Stunde. Einige davon sind noch dabei, und wenn auch in die Jahre gekommen, so sind sie der Marke treu geblieben.

Man kann sie sicherlich als Puristen bezeichnen, die für das Auto gelebt, ihre Freizeit damit verbracht haben und nichts anderes gefahren sind. In den Anfangszeiten setzte mancher Purist dem Kultstatus des Morgan noch einen drauf: Gregor Flaving erzählt ganz spektakulär von einem Kunstprofessor aus Berlin, der in den siebziger Jahren sein nagelneues Auto in Unna abholte. Als er es zum ersten Mal in der Auslieferungshalle

Star - MoGGoggles zu Besuch beim Morgan-Importeur Flaving. In: MoGGoggles 2 (1993), Nr. 1, S. 45

zu Gesicht bekam, zeigte er zwar Begeisterung, meinte jedoch, dass es so nicht ginge und das Fahrzeug so nicht aussehen dürfe. Kurzerhand schnappte er sich einen Hammer, schlug mehrere Beulen in das Auto, in dem er um es herumtanzte. In skurriler Manier eines Kulturschaffenden versah er seinen Morgan mit der entsprechenden Patina, bevor er wieder nach Berlin eilte. Gregor Flaving wurde leider nicht überliefert, ob es sich bei diesem Ereignis bereits um Performance Art oder nur um eine Art Performance handelte.

Das Durchschnittsalter der Morgan-Kunden ist seit 1993 nicht mehr gesunken (vgl. Morgan-Post Nr. 93, 2014, S. 143f). Viele, die sich vielleicht als Schüler oder Jugendliche die Nase am Schaufenster plattgedrückt und etliche Jahre davon geträumt haben, legen sich heute einen Morgan zu. Dieses Begehren tragen sie quasi als Implantat oder Virus in sich. Wenn sie dann eines Tages zu Gregor Flaving kommen – die Kinder sind aus dem Haus oder die Kapitalversicherung wurde ausgezahlt, wird ihr Traum zur Realität.

Für viele Käufer heute ist der Moggie Zweit- oder Dritt-Fahrzeug – eine deutliche Veränderung gegenüber früher. Von daher gibt es eine andere

Einstellung dazu. Immer noch geht es durch alle Berufsbereiche und fast alle sozialen Schichten. Die Kundschaft rekrutiert sich aber zu 99 % aus Männern. Bei den Puristen fanden sich früher auch häufiger Frauen.

Estauchen gleichfalls Ehepaare auf, die sagen, dass der Morgan eine tolle Sache sei, die sie sich gerne als Hobby zulegen möchten. Weil vielleicht das Motorrad weniger kommunikativ ist und sich mit dem Morgan die Natur ähnlich puristisch genießen lässt. Des Weiteren gibt es noch die Sammler, die den einen oder anderen Morgan bereits besitzen und wo noch eine Sonderedition dazu muss.

Vor allem mit dem neuen Three-wheeler stellte sich der Trend zum Zweit-Morgan ein. Manchmal wurde ein Plus 8 dazu genommen oder die eine oder andere Sonderserie. Einige besitzen drei oder vier Morgan und ha-

ben noch einen Oldtimer im Keller stehen, der außerdem noch restauriert werden soll.

Mit dem Aero und dem Aeromax gibt es mittlerweile Einsteiger, die mit Morgan früher nichts tun hatten.

Das ist zwar eine andere Käuferschicht – aber nicht minder enthusiastisch und leidenschaftlich gegenüber dem Thema Automobil. Der Morgan ist bei Ihnen häufig in illustrierter Gesellschaft anderer automobiler Raritäten. Diese Käufergruppe ist durch den Aero auf Morgan aufmerksam geworden. Während der traditionelle Morgan nicht so sehr in ihr Profil passte, bietet der Aero durch sein modernes Fahrwerk und moderne Ausstattungsvarianten eher einen Ansatz, sich Morgan zu nähern.

Was sich gar nicht verändert hat, ist das Emotionale. Es ist kein Auto, was mit nüchternen und gebrauch-

orientierten Augen betrachtet wird. Manche mutieren wieder zu kleinen Jungen, mit leuchtenden Augen, wenn sie ihn sehen. Morgan fahren ist heutzutage wichtiger und willkommener Bestandteil der Freizeit. Bei allen spielt Spaß und Freude die größte Rolle. Ein bisschen auch die Sammlernatur. Jedenfalls wollen die meisten das Auto bewegen und ihre Freizeit im Morgan wie auch mit Gleichgesinnten verbringen. Da hat sich nicht allzu viel in den letzten 50 Jahren verändert.

Das sind nicht alles eingefleischte Fans, aber es gibt sie noch: Ein Kunde aus Frankfurt hat in drei Jahren 200.000 km mit seinem Morgan heruntergespult. Er fährt ihn jeden Tag und den Winter durch; er fährt nichts anderes. Es gibt auch andere, die noch nie Puristen waren. Viele, die nur bei Sonnenschein fahren. So ist jeder Charakter vertreten.



Karsten Kirschke
Werkstattleiter



Detlef Völker
Beratung und Vertrieb



Olaf Hornburg
Umrüstung und Service



Gregory Flaving
Inhaber und Geschäftsführer



Hartmut Hornburg
Restaurationen



Erich Hornburg
Technische Leitung



Jens Stöver
Niederlassung Düsseldorf

Das Team Flaving



Werkstatt Unna

Deshalb kann auch bei Morgan von Diversität in der Kundschaft gesprochen werden: es gibt die Puristen, die von Anfang an dabei waren. Es gibt aber auch die Sammler und diejenigen, die einfach nur Spaß an der Sache haben.

□ Die Expansion

Ein weiterer Wandel hat sich durch die Idee der Meilenwerke ergeben. Martin Halder als Vater des Meilenwerks suchte öfter Gregor Flaving auf, um ihn für seine Idee zu begeistern. Morgan bzw. die Firma Flaving sollte in dem Meilenwerk auch präsent sein. Wenn sich so etwas realisieren lassen sollte – was sich Gregor Flaving nicht vorstellen konnte – dann wäre er dabei. 2001, 2002 war es dann soweit: das Meilenwerk in Berlin wurde tatsächlich in Betrieb genommen. Dieter Hippmann aus Berlin hat die Filiale betreut.

Dies währte etwa 2 bis 3 Jahre. Dann wurde Lutz Leberfinger in Hamburg Händler und im Grunde genommen verschob sich die Situation. Bis dahin war Lutz Leberfinger Kunde von Flaving. Nun wurde es verkaufstechnisch schwieriger. Da Hamburg deut-

lich näher an Berlin liegt als Unna, verständigte man sich, dass Lutz Leberfinger Berlin übernimmt und Gregor Flaving Düsseldorf. Gregor Flaving wusste bereits im Vorfeld, dass auch in Düsseldorf ein Meilenwerk geplant ist.

2006 wurde das Meilenwerk in Düsseldorf (heute Classic Remise) bezogen. Heute stellt die Classic Remise nicht nur wirtschaftlich ein starkes Standbein für Flaving dar, auf das er nicht mehr verzichten möchte. Der Großteil des Verkaufs spielt sich in Düsseldorf ab. Für die Niederlassung in Düsseldorf zeichnet Jens Stöver verantwortlich.

Das Lenkwerk in Bielefeld ist inzwischen dazugekommen und hat gleichfalls gut Fuß gefasst. Marc-Oliver Schierenberg betreut die dortige Niederlassung mit einer schönen Ausrichtung in die Region. Das Lenkwerk in Bielefeld bildet die Anlaufstelle für die neuen enthusiastischen Kunden der Sektion Mitte-Nord.

Darüber hinaus gibt es seit vielen Jahren die Partnerschaft mit der Morganwerkstatt von André Koopmann in Sulingen. André ist jemand von der ersten Stunde, der mit dem Morgan sehr vertraut ist. Hinzugekommen ist

jüngst die Fa. Classic Line um Michael Schmidt und sein Team mit Wolfgang Salzer. Ebenfalls nun Kooperationspartner Morgan Flaving.

Heute ist Morgan Flaving weltweit größter Händler der Morgan Motor Co. und zum wiederholten Male, so auch aktuell, mit dem begehrten Award „Händler des Jahres“ ausgezeichnet.

□ Die Philosophie

Früher wurden 30 - 35 Fahrzeuge im Jahr ausgeliefert, mehr hat Gregor Flaving nicht vom Werk bekommen; inzwischen sind es um die 60 Fahrzeuge, die in 2013 ausgeliefert wurden. Diese Zahl wird sich auch 2014 wiederholen. Es ist deutlich mehr geworden und betrifft die ganze Fahrzeugpalette.

Bis zum Jahre 2004 ging es in erster Linie um den Plus 8. Und das zu 95-98 %. Morgan ist mit dem Plus 8 assoziiert gewesen. Als er 2004 eingestellt wurde, gab es einen Aufschrei in der Fangemeinde: „Morgan ist am Ende!“ Auch hier hat sich seitdem ein Wandel vollzogen.

Am Anfang war der Roadster als eigentlicher Nachfolger von dem Plus 8 Verkaufsschwerpunkt, dann ist der Plus 4 in den Vordergrund getreten.

Irgendwann war's dann auch der 4/4, als die Preise unter 40.000 € lagen. Der 4/4 war 2 – 3 Jahre das meistverkaufte Modell. Inzwischen ist es ausnivellierter. In den letzten Jahren kamen dann noch der neue Plus 8 und der Threewheeler dazu. Auch diese Veränderung ist ein neuer Trend.

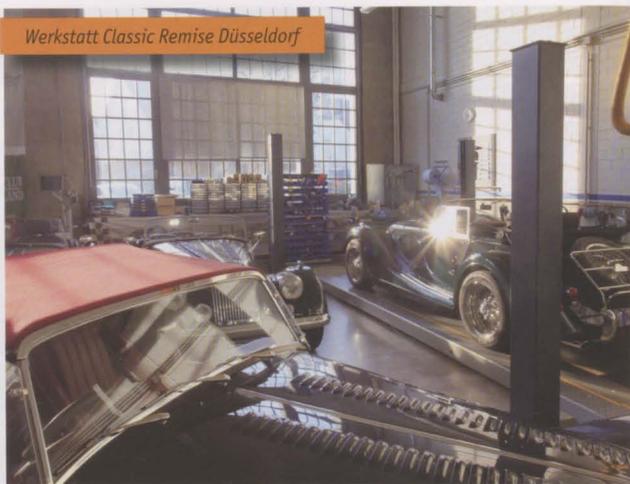
Dagegen sind schmale Reifen und schmalere Kotflügel kein Trend. Das hat es schon immer gegeben. Den Plus 4 gibt es auch in der schmaleren Karosserie. Da hat es immer Fahrer aus dem klassischen Bereich gegeben, die die schmalere Karosserie bevorzugten. Andere wiederum finden die breitere Karosserie sportlicher. Auch andere Gimmicks wie die Umrüstung auf ein Holzarmaturenbrett hat es schon immer gegeben.

Im Übrigen fertigt Gregor Flaving im Vergleich zu anderen Händlern kein eigenes Zubehör. Man konzentriert sich auf ein vorhandenes Angebot und bietet Kunden ein gezieltes, wohl durchdachtes Spektrum an.

Und das begründet er so: Das Design-Konzept des Werkes hat sich geändert. Seit einigen Jahren hat das Werk ein Gesamtkonzept, was das Design angeht.

Sollte dennoch ein Teil mal nicht vorhanden sein, so wird es gerne besorgt und auch verbaut. So wie jeder auch immer wieder Sonderumbauten und Sonderbestellungen im Hause Flaving realisiert werden. Sonderwünsche und Umbauten sind beim Werkstattmeister Erich Hornburg, seit mittlerweile über 30 Jahren im Hause beschäftigt, und seinem Team in kundiger Hand. Flaving greift verstärkt auf das Zubehör des Werkes zurück. Mit dem neuen Aero Racing-Zweig ist hier bereits ein großes Sortiment vorhanden, welches ständig erweitert wird. Denn nur diese Morgan eigene „Tochter“ ist autorisiert auch alles mit der beliebten „Morgan-Schwinge“ zu versehen. Große Ausnahme bilden die Moto-Lita Lenkräder, weil das „Standardlenkrad keine Offenbarung

Werkstatt Classic Remise Düsseldorf



ist.“ Moto-Lita Lenkräder werden sehr häufig nachgerüstet. Fast immer aber auch die Basics wie Spiegel, Abgasanlagen oder beispielsweise Lenkstockhebel.

Zur Philosophie von Flaving zählt, einer Marke treu zu bleiben und keine weiteren Marken anzubieten. Flaving hat sich als einziger so verhalten. Und diese Haltung hat sich wirtschaftlich und im Vertrauensverhältnis zum Kunden bewährt.

Dies dankt das Werk unter anderem mit vielen realisierten Sonderwünschen und Umbauten, die sonst sicher so nicht möglich gewesen wären.

□ Über Tiefs und Hochs

Eine wahrhaft kritische Situation ergab sich für Morgan und in der Folge für Flaving mit der Entscheidung, in Deutschland den Einbau von Katalysatoren in Neufahrzeugen ab 1989 zur Auflage zu machen. Darüber hinaus gab es in den übrigen europäischen Ländern gänzlich unterschiedliche Regelungen. Der Beschluss kam für das Morganwerk ziemlich überraschend. Außerdem waren seine technischen Möglichkeiten zur Entwicklung eines Kat-Systems stark begrenzt. Die Entwicklung des Systems fand weitest-

gehend in Deutschland bei Flaving in Zusammenarbeit mit dem TÜV/Essen statt. In dieser Zeit stand einiges auf dem Spiel. So kam es beispielsweise zu Produktionsausfällen, weil Termine nicht eingehalten werden konnten. Das war eine kritische Zeit für Flaving. Es gab keine einheitlichen europäischen Regelungen zu dem Zeitpunkt. Die europäische Abgasgesetzgebung wurde unterschiedlich ausgelegt, bis das Werk endlich eine europäische Betriebserlaubnis erlangte.

Ansonsten gab es immer mal Zeiten, in denen der Absatz zurückging. Die Jahre Ende der 90er bis 2001/2002 waren ein wenig müßig für Flaving. Dennoch hat sich die Finanzkrise namentlich nicht niedergeschlagen. Der Trend ist eher gegenläufig mit Investitionen in Sachwerte. „Jemand, der in der Lage ist, so ein Auto zu kaufen, kann das meist auch in wirtschaftlich schlechteren Zeiten.“

Der nicht vorhandene Wertverlust spielt dabei auch eine Rolle, zeigte sich früher aber extremer. Wechselte ein Fahrzeug nach 1 – 2 Jahren den Besitzer, lag der Verkaufspreis über dem Einstandspreis. Dies beruhte nicht zuletzt auf den langen Lieferzeiten, zeitweise von 8 – 9 Jahren. Heute zählen



Morgan-Fahrzeuge immer noch zu den wertstabilsten Autos weltweit.

In den neuen technischen Entwicklungen der letzten 10 – 15 Jahre sieht Gregor Flaving einen Höhepunkt für Morgan. Vor allem mit der Aero-Technologie. Es war auch eine spannende Zeit. Der Aero gab sich polarisierend in der Morgan-Gemeinde, nicht jeder fand ihn gut. Mit dem neuen Produkt hat sich auch im Werk viel getan, vielfältige Projekte wurden aufgelegt. Charles Morgan war der Meinung, dass sich auch Morgan verändern und mit der Zeit gehen muss. Dies war nicht immer unkompliziert. Aber dieser positive Trend geht mit dem Threewheeler, mit Sondermodellen wie dem Aeromax sowie der Weiterentwicklung der vorhandenen Modelle weiter. Denn alle Fahrzeuge profitieren von den vorhandenen Entwicklungen.

□ Das Werk

Mit dem neuen Geschäftsmodell wurde die bis dahin äußerst traditionelle Orientierung von Morgan abgelöst. Davor gab es einfach den Plus 8, den 4/4, und den Plus 4. Ohne Ambitionen für eine technische oder designmäßige Umorientierung. Mit Veränderungen hat es Peter Morgan in den 60er Jahren mit dem Plus 4 Plus versucht. Dies war jedoch nicht von Erfolg gekrönt. Also gab es in der Folge nur noch Veränderungen, wenn sie nicht mehr zu vermeiden waren. So z.B. wenn ein Motor nicht mehr geliefert wurde, oder der Katalysator zur Pflicht wurde. Es mangelte an innovativen Impulsen. Die Philosophie des Werkes lautete vielmehr: „Never touch a running system“. Diese Philosophie gilt nicht für Flaving. Punktuell wurden Stellschrauben gedreht. Aber alles vor dem Hintergrund einer größtmöglichen Kontinuität für Firma und Kunden.

Die Produktionskapazität des Werkes hat sich deutlich erhöht: von ehemals 400 auf 700 bis 800 vierrädrige Fahrzeuge. Durch das Meilenwerk

in Düsseldorf hat Flaving heute eine bessere Marktpräsenz. Auch bei Morgan lässt sich der Trend vom Verkäufer- zum Käufermarkt ausmachen.

Dennoch hat sich die zahlenmäßige Verbreitung von Morgan-Fahrzeugen nicht unheimlich verändert. Man spricht von insgesamt 3.000 – 4.000 Fahrzeugen. Obwohl der Bekanntheitsgrad in den letzten zehn Jahren nicht allein durch werbewirksame Maßnahmen, sondern auch durch Clubauftritte und –treffen gestiegen ist.

Nach wie vor liegt der Wert des Fahrzeugs in seiner Individualität. In die Classic Remise kommen Menschen, die sich eigentlich für Oldtimer interessieren. Viele von ihnen wissen gar nicht, dass es Morgan gibt. Dann stellen sie fest, dass sie es mit einem klassischen Produkt und nicht mit Retrodesign zu tun haben. Das Fahrzeug wurde immer schon so gebaut, aber mit moderner Technik. Viele der Oldtimerliebhaber sind technisch nicht so versiert, um „Oldtimer auf längere Sicht bei Laune zu halten.“ Damit werden Menschen angesprochen, die autointeressiert sind und sicherlich individuelle Fahrzeuge fahren oder fahren wollen. Sie möchten auch mal gerne von A nach B fahren und nicht konzentrisch um die Werkstatt oder ihren Heimatort.

Dabei spielen Handarbeit, englische Provenienz und ein Stück Anglophilie eine bestimmte Rolle. Letztlich werden keine Alternativen zum Morgan mehr hergestellt. Bei ihm hat man es weder mit einem Massenprodukt noch mit Superelektronik oder 20 – 30 Elektromotoren, wie sie heutzutage in Mittelklasseautos üblich sind, zu tun. Ein Morgan reduziert die Komplexität von Technik wohltuend.

Auch in der Qualität hat sich einiges geändert. Wenn Morgan-Kunden, die schon seit den 80er und 90er Jahre dabei sind, sich ein neues Auto anschauen, so mag die äußere Er-

Restaurierung

Unfallservice & Instandsetzung

Werkstatt-Service & Transport

Kaufberatung und –abwicklung

An- und Verkauf von Fahrzeugen

Ersatzteilservice



M. Schmidt
Mercedesstr.1
D – 74366 Kirchheim/Neckar

Fon +49 7143 / 40 51 40
Fax +49 7143 / 40 51 44
info@classic-line.org

Ihr Ansprechpartner für Morgan:
Wolfgang Salzer

www.classic-line.org



Leistung	Wartung und Reparatur	Restaurierung und Generalüberholung	Umbau und Umrüstung	Leistungstuning
Bereich				
Motor	●	●	○	○
Elektronik	●	●	○	○
Elektrik	●	●	○	○
Getriebe	●	●	○	○
Differential	●	●	○	○
Auspuffanlage	●	●	●	○
Fahrwerk	●	●	▲	▲
Bremsanlage	●	●	●	▲
Rahmen	●	●	○	▲
Holzchassis	●	●		
Karosserie	●	●	○	
Chrom			◆	
Verdeck				
Polster			◆	
Zubehör	●		◆	☑

Legende:

- uneingeschränkt im Leistungsangebot
- bei Serienzustand gängige Umrüstung oder modifizierte Aggregate
- ◆ Nachrüstung von werkseitiger Modellpflege-Ausrüstung oder bewährten Zusatzaggregaten
- ▲ z. B. Doppelvergaser, Zusatzstabilisatoren, Sturzveränderungen, Teleskopstoßdämpfer, Bremsanlagen modifiziert
- ☑ Hosenträgergurte, Überrollbügel, Hauptstromschalter, Alu-Hitzeschutz

Das aktuelle Leistungsspektrum von Morgan Flaving
(Quelle nach: Kausmann, Jürgen: Werkstatt-Report: Little Morgan Factory. In: MoGGogles 1 (1992), Nr. 1, S. 18f)

scheinung noch identisch mit einem alten Fahrzeug sein, aber beispielsweise in der Abstimmung des Fahrwerks ist er komfortabler geworden, die Materialien sind andere, das Fahrzeug besteht komplett aus Aluminium, im Vergleich zum alten V 8 ist die Zuverlässigkeit gestiegen, die meisten Karosserieteile sind formgepresst. Es passt alles und Kotflügel müssen bei Reparatur nicht mehr paarweise zusammengesucht werden. Sowohl die Fertigung und als auch das Material wurde erheblich verbessert.

Viele Kunden legen heute weniger Wert auf traditionelle Motorisierung, sondern bevorzugen mehr Zuverlässigkeit. Die Fetischisierung eines Motors wie beim Plus 8 gibt es nicht mehr.

Dagegen demontierte Ken Flaving früher jedes Fahrzeug erst einmal. Es wurde noch mal lackiert und das Kerband erneuert.

Mit dem Morgan-Werk erlebt Gregor Flaving natürlich ständig Anekdoten. Bis vor einiger Zeit produzierte man dort „in verstaubter Romantik“. Deutsche Besucher fanden es toll, wenn ständig Teepausen gemacht wurden. Karossen, egal in welchem Fertigungsstand, wurden dauernd durch die Gegend geschoben, was völlig unwirtschaftlich war. Wenn ein Teil fehlte, wurden die Autos erst mal rausgefahren, auch wenn es regnete. Dies hatte alles nichts mit einer Fertigungsphilosophie zu tun, aber es hatte Kultstatus. „Das ist eine Anekdote an sich und so ähnlich waren auch die Autos.“

Auch das hat sich geändert. Das Werk setzt heute auf Effizienz, ganze Produktionsbereiche sind bereinigt worden. Ein Auto wird nicht eher hergestellt, bevor nicht alle Teile vorliegen. Wenn Kunden heute ins Werk fahren, die früher schon mal da gewesen

sind, stellen sie fest, es ist nicht mehr das Gleiche. Doppelt so viele Autos werden heute produziert. Die Anzahl der Mitarbeiter ist gestiegen. Der Herstellungsprozess ist effizienter geworden, obwohl die Produktionsmittel sich nicht wirklich verändert haben. Nach wie vor wird in einer Art Werkstattorganisation produziert.

Der Club

Gregor Flavings Vater war sehr in den MCD involviert. Er gehörte zu den Gründungsmitgliedern. Leider gab es nach einigen Jahren ein paar Probleme. Ken Flaving meinte, dass ein bisschen Distanz zum Club nicht verkehrt sein könne. Offensichtlich gab es Kollisionen zwischen betrieblichen und Clubinteressen. Gregor Flaving hat das Geschäft erst 1991 von seiner Mutter übernommen. Margarete Flaving führte nach dem Tod ihres Ehemanns Ken 1983 das Geschäft mit Unterstützung von Gregor weiter.

Gregor Flaving hatte immer ein gutes Verhältnis zum Club, hat jedoch etwas auf Distanz gehalten. Dies war indessen nie ein Problem. Mit dem Club wurden gemeinsam Ausstellungen veranstaltet wie zum Beispiel auf der Techno Classica. Der Club war manchmal auf dem Stand von Flaving vertreten. Seit Jens Stöver die Filiale in Düsseldorf leitet, hat sich Beziehung zum Club wieder intensiviert. Er engagiert sich sehr im Club und es macht ihm sichtlich Spaß. Auch wenn das Engagement nicht in erster Linie geschäftsmäßig ausgerichtet ist, ist es für die Firma gut. Da Gregor Flaving eher kein Club-Mensch ist, freut er sich, dass Jens Stöver diesen Part übernommen hat.

Gregor Flaving ist als langjähriges Clubmitglied davon überzeugt, dass der MCD e.V. seinen Mitgliedern vielfältige Möglichkeiten bietet, ihr Hobby auszukosten. Liebhaber und Liebhaberinnen finden sich unter diesem Dach mit mindestens einem Interesse wieder. Der Club bildete sich in den



Jahren zu einem sozialen Netzwerk aus. Viele haben im Morgan Club ihre Heimat gefunden und fühlen sich dort wohl.

Das Leistungsspektrum

Von der Wartung über die Reparatur bis zur Restaurierung auch von Oldtimern deckt Flaving das gesamte Spektrum eines Fachbetriebes ab. Spezialisiert ist Flaving in vielerlei Hinsicht. Die Kernkompetenz ist eben Morgan in allen Facetten. Dies zeichnet sich aus durch das detaillierte Wissen langjähriger Mitarbeiter sowie regelmäßige Schulungen durch das Werk. Unter anderem auch auf die Aluminiumchassis, d.h. auf die Aeros. Dies beherrschen hochqualifi-

zierte Mitarbeiter, die zum Teil schon seit über 30 Jahren dort arbeiten, und auf die Gregor Flaving zu Recht stolz ist. So sind die meisten Mitarbeiter 10 Jahre oder länger im Betrieb.

Neben dem Neuwagengeschäft ist auch der Handel mit Fahrzeuge aus Vorbesitz erheblich gewachsen. Durch die Niederlassungen in Düsseldorf und Bielefeld bietet Flaving aber auch zwei schöne Standorte, um sein Fahrzeug zu veräußern. Viel Laufkundschaft und ständige Veranstaltungen bergen enormes Potenzial. Nach wie vor gibt es Liebhaber auf der Suche nach einem schönen Plus 8 oder toll ausgestatteten V6 und Plus 4. Viele Morgan-Eigner vertrauen daher Flaving ihre

Fahrzeuge zum Verkauf an. Neben der Gebrauchtwagensbörse bietet Flaving für Interessierte und Liebhaber aber auch Leih- und Vorführwagen an.

Die fachgerechte Überwinterung von Fahrzeugen kann ebenfalls seit vielen Jahren angeboten werden. So sind jährlich nur noch wenige der begehrten Winter-Stellplätze zu ergattern. Oft wird die Unterbringung gleich mit ein paar weiteren liebevollen „Modifikationen“ verbunden.

Text: Rolf Reihnsner unter Mitwirkung von Jens Stöver

Bilder: Morgan-Flaving, Rolf Reihnsner



Klaus ten Eicken mit dem Amphimorgan-Prototypen

Impressum

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

Anzeigen, Redaktion und Layout:
Rolf Reihnsner, Mail: redaktion@morgan-club.de

Bildbearbeitung/Druckvorstufe:
Biesgen Werbeagentur, Kappenstr. 72,
45473 Mülheim an der Ruhr, www.biesgen.de

Druck: Druckerei Gutenberg GmbH,
Von-Braun-Straße 4b, 46244 Bottrop-Grafenwald
www.gutdruck.de

Titelfoto: ARV6 Morgan (Günter Biener)

Auflage: 1450 Exemplare
Erscheinungsweise:
2 x jährlich im Mai und November

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 sinngemäß 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.

Paris - wir kommen!

14 Morgan aus dem Ländle machen sich auf den Weg

Einer Reise geht immer eine Planung voraus. Wie schon 2011, so hat sich auch dieses mal Christian dieser Aufgabe gewidmet - wohl wissend, was dies für eine Arbeit mit sich bringt. Die Anreise zur 7. Durchquerung von Paris, veranstaltet vom französischen Club Vincennes en Anciennes, erfolgte nicht wie 2011 durch die Champagne sondern auf einer neuen Route.

Gesagt, getan, so hat er sich ans Werk gemacht und uns nach monatelanger Arbeit die Reiseunterlagen präsentiert.

Er überreichte uns ein Roadbook, welches seines Gleichen schwer finden wird. So ausgestattet konnte nichts schiefgehen.

Was dabei heraus kam, erfahrt Ihr auf den nächsten Seiten. Eines kann aber schon verraten werden: die Arbeit von Christian hat sich gelohnt! Nun stelle ich Euch erst einmal die Reisetilnehmer vor.

Voran Christian und Nicole (sie stieß in Paris zu uns), Bernhard (leider ohne Gudrun), Martine und Daniel, Adelheid und Frank, Dagmar und Gerald, Bärbel und Gerhard, Angelika und Hans stießen erst in Paris zu uns, Susanne und Joachim, Christiane und Josef, Elke und Klaus, Adrienne (zeitweise) und Markus, Karin und Udo, Marita und Uli, Ulla und Wolfgang sowie Annette und Bernd. Damit war die Truppe komplett.

Dienstag 29. Juli 2014

Erste Station war das Hotel Les Violettes im elsässischen Jungholtz.

Das Hotel gehört Philippe Bosc. Ohne jeglichen Abschluss und aus einfachen Verhältnissen stammend gründete er 1985 - im Alter von 20 Jahren - eine Einzelirma und diente als mobiler Fri-

MORGANREISE NACH PARIS

30. Juli 2014 bis 4. August 2014



Organisation : Christian Schaffar



seur. Auf diese Idee kam er durch seine Großmutter, die eines Tages krank war und ihn bat, bei ihr zu Hause vorbeizukommen, um ihr die Haare zu schneiden. 1992 gründete er eine GmbH und stellte die ersten Friseure ein. Die Geschäftsentwicklung war rasant und es dauerte nicht lange bis er sich an der Spitze eines flächendeckenden Franchise-Systems befand. 1998 ging er mit seiner Firma an die Börse (Sekundärmarkt) und verkaufte sie 2002 an einen Anlagefonds für € 51 Mio. Nur wenige Jahre danach übernimmt Philippe Bosc das Hotel Les Violettes, ein ehemaliges Jagdhaus, das ein gutes Hotel mit 20 Zimmern war. Philippe Bosc investierte in dieses Hotel € 20

Mio. Die Zahl der Zimmer stieg von 20 auf 65 und er integrierte einen Wellness-Bereich von ca. 1000 m².

Philippe Bosc lebt übers Jahr 6 Monate in Marokko. Glücklicherweise war er während unseres Aufenthaltes anwesend (Udo weiß dies besonders zu schätzen).

Vier Paare wollten schon heute anreisen. Aber dies geschah nicht ganz ohne Hindernisse. Udo fuhr bei Wolfgang vorbei und nach einem Small Talk und einem Kaffee sollte es losgehen, Betonung „sollte“. Die Batterie von Udo seinem Moggi machte beim Startversuch schlapp. Jeder der weiß

wo die Batterie hinter dem Sitz eingebaut ist, ahnt was kommt bei einem gut gepackten Auto.

Positiv war, man konnte alle mühsam verstaute Packstücke nochmals kontrollieren. Als die Batterie freigelegt war, gab es einen Hoffnungsschimmer. Nach Auffüllen von destilliertem Wasser konnte der Moggi mittels Startkabel angelassen werden. Und los ging es nach Jungholtz. Nach der Ankunft nochmals einen Startversuch - alles o.K.

Nach der Begrüßung von Bärbel und Gerhard kam die nächste Hiobsbotschaft. Adelheid und Frank waren mit einem defekten Vorderradlager auf der Strecke liegen geblieben. Sie mussten ihr Fahrzeug in eine Werkstatt schleppen lassen und in einem Hotel übernachten. Dank Einsatz der Fa. Merz & Pabst war das Lager rechtzeitig in der Werkstatt verfügbar und

so konnten sie am Mittwoch Ihre Fahrt nach Jungholtz fortsetzen.

Mittwoch 30. Juli 2014

Udo wollte auf Nummer sicher gehen und versuchte seinen Moggi zu starten. Die Batterie hat jedoch die kalte Nacht nicht überstanden. So musste Ersatz her. Batterie ausbauen ist eine

Sache. Aber wo bekommt man Ersatz her? Zu diesem Zeitpunkt war noch niemand angereist der französisch sprach.

Es kam freundliche Hilfe von der wir es nicht vermutet hatten. Der Hotelbesitzer Philippe Bosc sah uns unsere Ratlosigkeit an und fragte nach unserem Problem. Das könne man doch lösen, meinte er. Wir sollen die ausgebaute Batterie in sein Auto stellen. Wenn er gleich mit seinem Haustechniker nach Freiburg fährt, will er sich gerne um einen Ersatz bemühen.

Udo strahlte, als er ein paar Stunden später eine neue Batterie für € 82,00 sein Eigen nennen konnte.

Heute reisten die restlichen Teilnehmer an. Die meisten von ihnen bekamen von Petrus eine gratis Intensiv-Autowäsche verpasst. Auf gut deutsch: es hat geregnet, was die Wolken nur hergeben konnten. Manchmal hätte man sich ein Boot gewünscht. Aber unsere Moggis sind ja nicht aus



Zucker. So angekommen, fanden wir ein wunderbares Hotel in schönster Lage vor.

Gleich nach dem Einchecken sind wir auf der Terrasse mit einem Aperitif verwöhnt worden. Dieser tat nach so einer Anreise besonders gut.

Gegen 19.30 Uhr gingen wir im Hotel zum gemeinsamen Abendessen. Hier hat Christian eine sehr gute Menüauswahl zusammengestellt. Wir ließen den Abend an der Bar ausklingen.

Donnerstag 31. Juli 2014

Nach einem reichhaltigen Frühstück machten wir uns so gegen 9.30 Uhr auf nach Beaune, der Hauptstadt der Burgundweine.

Fahrstrecke ca. 264 km.





Wir fahren zunächst auf der Autobahn. Kurz vor Dijon legen wir an der Raststätte Aire de Pont - Val de Saône eine kurze Pause ein.

Danach fahren wir von Dijon nach Beaune über die Route des Grands Crus durch Dörfer, deren Weine in aller Welt bekannt sind (Gevrey-Chambertin, Morey-Saint-Denis, Chambolle-Musigny, Vosne-Romanée und Nuits-Saint-Georges).

Dank Sondergenehmigung des Bürgermeisters hatten wir in Beaune reservierte Parkplätze auf dem zentral gelegenen Place de la Halle. Hier wurden wir gleich von vielen Schaulustigen umlagert.

Nun hatte jeder bis 14.30 Uhr Zeit für ein Mittagessen.

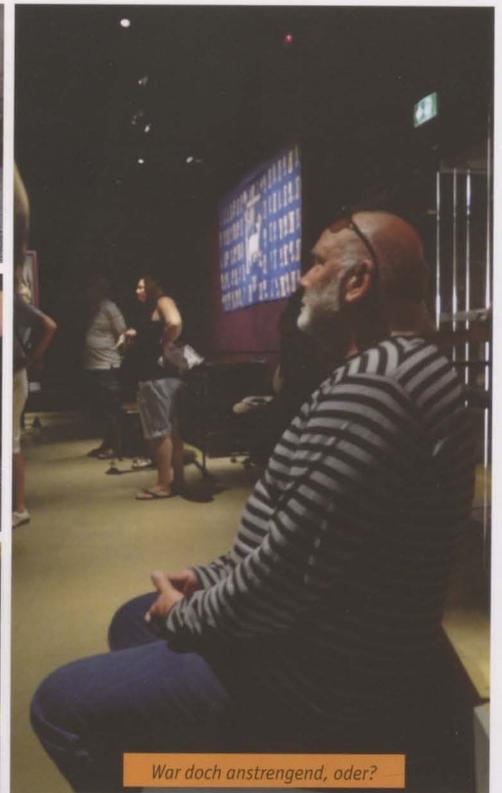
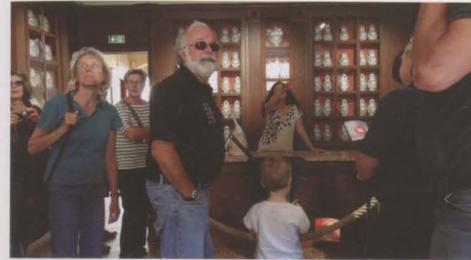
Danach trafen wir uns bei unseren Fahrzeugen und begannen mit einer deutschsprachigen Stadtführung mit dem Schwerpunkt der Besichtigung des Musée de l'Hôtel-Dieu.

Unsere Führerin sprach ein ausgezeichnetes Deutsch und gestattete die Führung mit viel Einfühlvermögen, Witz und Esprit. Sie schilderte uns das Entstehen und die Bedeutung des Hôtel-Dieu.

Eine wirklich beeindruckende Einrichtung, in der die Armen und Kranken aufgenommen und versorgt wurden. Zur damaligen Zeit keine Selbstverständlichkeit.



Ob Daniel von einem kühlen Blondem träumt?



War doch anstrengend, oder?



Gegen 17.00 Uhr machten wir uns auf zu unserem nächsten Quartier. Dank Umleitung befuhren wir zusätzlich eine sehr reizvolle Nebenstrecke. Im Schlosshotel Sainte-Sabine angekommen, fanden wir wiederum reservierte Parkplätze vor. Das Schloss wurde im 17. Jahrhundert erbaut und hat

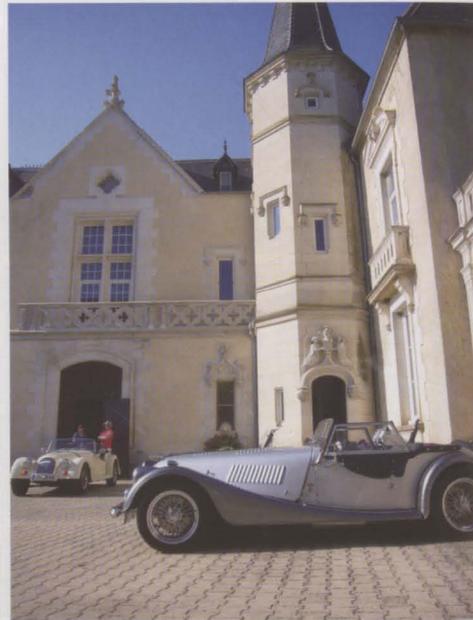
viele Wandel durchgemacht. Erst 1960 wurde es zu einem Hotel umgebaut und ist seit 2013 nach umfassender Renovierung ein Luxushotel mit gehobenem Restaurant.

Nach dem Einchecken trafen wir uns auf der Hotelterrasse und genossen

unseren Aperitif.

Um 19.30 Uhr wurden wir zum Abendessen gebeten. Wieder hat Christian das Kunststück fertiggebracht, dass für jeden das Menü gepasst hat. Eine Glanzleistung!

Der Abend endete dann für die meisten so gegen Mitternacht.



Freitag 01. August 2014

Frisch ausgeschlafen :-) fuhren wir nach einem ausgezeichneten Frühstück zum Château d'Ancy-le-Franc, ein Schloss im Renaissancestil. Es wurde zwischen 1542 und 1550 nach Plänen des italienischen Architekten Sebastiano Serlio für den Grafen Antoine III. de Clermont-Tonnerre, Schwager von Diane de Poitiers,

erbaut. Diane war die Geliebte von König Heinrich II. von Frankreich.

Auch hier hat Christian eine Sondergenehmigung für das Parken auf der Place Clermont-Tonnerre erwirkt.

Wieder erwartete uns eine deutschsprachige Führerin, die die Führung charmant im Wechsel zwischen Deutsch, Französisch und Englisch

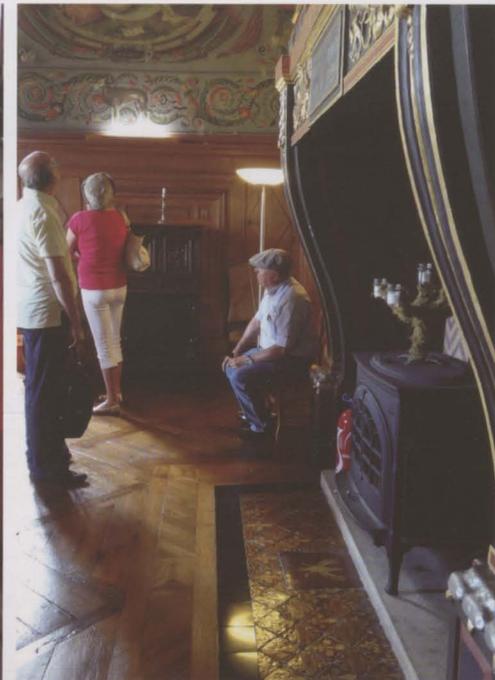
führte, uns durch das Château geleitet und die Lebensweise der damaligen Herrscher und Herrscherinnen näher brachte. Da wir alle sehr aufmerksam zugehört haben, wurden wir zum Abschluss mit einem vorzüglichen kalten Buffet aus der Schlossküche belohnt.



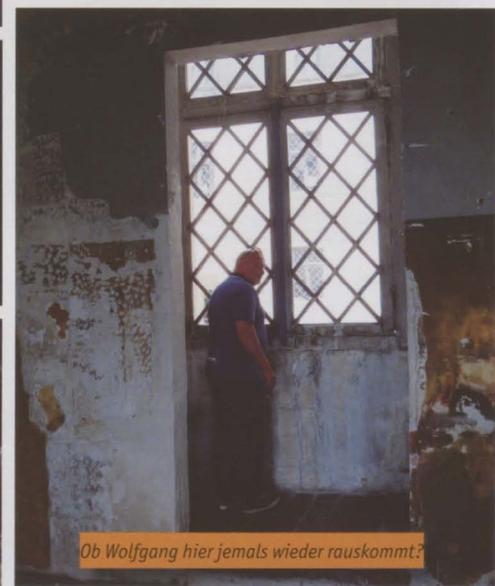
Die 3 Musketiere



Wohner für den 3-Wheeler „Made by Morgan Park“



Leider geschlossen



Ob Wolfgang hier jemals wieder rauskommt?



So gestärkt, machten wir uns gegen 13.00 Uhr auf den Weg nach Paris zum Hotel Novotel Paris Gare de Lyon. Wir wollten die gesamte Strecke Landstraßen benutzen, entschieden uns aber aus Zeitgründen, die letzten 50 km doch noch die Autobahn zu fahren. Wir trafen alle nacheinander im Hotel ein und belegten in der Tiefgarage unsere reservierten Plätze. Vom Hotel sind es nur wenige Meter zur gleichnamigen Metro-Station und dem luxuriösen Restaurant Le Train Bleu. Hier wurden wir 2011 mit vor-

züglicher Küche und ausgezeichnetem Service verwöhnt. Leider war in diesem Jahr das Restaurant wegen Renovierungsarbeiten geschlossen. Für den Abend war der Besuch des 125 Jahre alten Moulin Rouge eingepplant.



So trafen wir uns um 18.30 Uhr und fuhrten mit der Metro bis zum Place Blanche. Hier angekommen, konnte sich jeder bis 20.30 Uhr individuell die Zeit vertreiben. Die einen aßen eine

Kleinigkeit, die anderen tranken etwas oder schauten sich in der Umgebung des Moulin Rouge um.



Um 20.30 Uhr war Einlass ins Moulin Rouge. Selbstverständlich hatten wir reservierte Plätze. Da die Show sehr gut besucht war, waren die Platzverhältnisse sehr beengt. Aber Dank einer halben Flasche Champagner pro Person haben wir die Enge gut überstanden. Die Show war sehr beeindruckend, vor allem die artistischen Einlagen. Gegen 23.30 Uhr war die Show zu Ende. Da in 10 Minuten die nächste Show beginnen sollte, verließen wir zügig das Moulin Rouge und machten uns auf zur Metro Station.

Jetzt kannten wir uns ja schon etwas mit der Metro aus und kamen - ohne uns zu verfahren - bei unserer Zielstation Gare de Lyon an.

Viele ließen dann noch den Tag in einem Straßenbistro mit einem Getränk (oder auch mehreren) ausklingen.

Samstag 02. August 2014

Dieser Tag war zum Regenerieren vorgesehen. Jeder konnte den Tag frei gestalten.

Wir, das sind: Adelheid, Frank, Marita, Uli, Martine, Daniel, Susanne, Joachim, Annette und ich machten uns auf an die Seine und ließen uns vom Schiff aus die Sehenswürdigkeiten entlang der Seine zeigen. Neben den architektonisch sehr anspruchsvoll gebauten Brücken sind wir entlang am Eiffelturm, Montmartre, das Louvre, Notre-Dame, Ile Saint-Louis, Place de la Concorde und vielen weiteren Sehenswürdigkeiten geschippert. Nach dieser Tour haben wir in einem Straßenrestaurant eine Kleinigkeit zu uns genommen.

Danach trennten sich unsere Wege und Annette und ich schlenderten ein wenig durch die Stadt.



Individuelle Verbesserungen und Verschönerungen sind unsere Passion!

Bereits als Student hat mich der Morgan Virus gepackt und seitdem nie mehr verlassen! Die Leidenschaft für die Marke Morgan hat dazu geführt, dass ich seit über 35 Jahren mit Herzblut hinter der Firma Morgan stehe.

Trotz aller Begeisterung habe ich aber auch immer überlegt, wie man den Morgan noch schöner oder besser machen kann.

Viele Ideen kamen durch Kundengespräche zustande. Seien wir mal ehrlich – uns allen fällt bestimmt mindestens eine Sache ein, die man ab Werk anders machen könnte.

Daraus hat sich mit den Jahren ein umfangreiches Sortiment individueller und/oder sinnvoller Verschönerungen und Verbesserungen entwickelt. Wir vom Morgan Park vertreten die Marke Morgan mit Herz und Fachwissen und haben für Vorschläge immer ein offenes Ohr.

Wir freuen uns über euren Anruf oder Besuch!

Euer

*Lutz Leberfinger und Team vom Morgan Park®
in Hamburg Barsbüttel*

Unsere Leistungen

- Offizieller Händler der Morgan Motor Company
- Beratung, Verkauf und Vermittlung
- Werkstattservice
- Ersatzteile
- Teil- und Komplettrestaurierungen
- Wurzelholzarmaturen Bretter
- Holzlenkräder
- Sonderum- und einbauten
- Dayton Speichenräder
- Erlebnisreisen nach Malvern Link
- Vermietung





Armaturenbretter „Made by Morgan Park“



Morgan Plus 4 mit Schieberegler für die Heizung



Roadster 3,7 Liter mit schwarzen Ziffernblättern und Morgan Schwinge



Roadster 3,7 Liter mit cremefarbenen Ziffernblättern



Plus 8 4,8 Liter

Mehr als 75% der bei uns gekauften Neufahrzeuge werden daher auf Kundenwunsch mit einem Morgan Park® Wurzelholz Armaturenbrett ausgestattet.

Nachträglich haben wir auch bereits viele Armaturenbretter eingebaut. Unser Armaturenbrett bieten wir auch mit einem Schieberegler für Heizung und Gebläse und das Morgan Park Holzlenkrad gibt es seit einiger Zeit auch mit gelochten Speichen und schwarz eloxiert.

Auch Spezial- oder Sonderwünsche sind für uns kein Problem – einfach fragen!



Zubehör für traditionelle Morgan „Made by Morgan Park“



Unsere beliebten Lenkstockhebel aus Edelstahl für alle traditionellen Morgan sowie Aero und Plus 8



Mittelkonsole aus Leder für alle traditionellen Morgan



Morgan Park Holzlenkrad mit gelochten Speichen



...und mit geschlitzten Speichen. Für 6-Loch und 9-Loch Adapter erhältlich.



Farbanpassungen an vorhandene Armaturenbretter sind kein Problem



Mittelpatte aus Edelstahl mit Kreisschliff



Klappbeschlag für alle traditionellen Modelle



Cremefarbene Instrumente



Individuelle Sitzanpassungen: damit die Fahrt noch mehr Spaß macht



Windabweiser und Windschutzsegel



Fächerkrümmer für Aero 8 Mk IV und Plus 8 ab 2012



Darf es etwas mehr sein? Sportschalldämpfer in verschiedenen Ausführungen

Weiteres Zubehör für traditionelle Morgan



Wir sind Europaimporteur für Dayton Speichenräder



Verdeckspannhebel: Das unverzichtbare Zubehör für Morgans mit Old Type Hood



Rennscheiben-System aus Edelstahl von Basys (Kay Petersen)



Kleidung, Fliegerhauben, Lederwaren und vieles mehr



Zubehör für den 3-Wheeler „Made by Morgan Park“



Holzlenkrad in zwei verschiedenen Größen



...und in verschiedenen Farben



Morgan Park Alcantara Lenkrad



Individuelles Armaturenbrett für den 3-Wheeler



Mehr Platz durch schmalen Getriebe- und Kardan-tunnel



Versenkte Gurtschlösser für mehr Komfort und Sitzbreite



Unsere Gepäckbrücke für den Morgan 3-Wheeler



Verstecktes Handschuh-fach



Individuelle Sitzanfertigungen und Bestickungen



Windabweiser und Windschutzsegel



Abnehmbare Kopfstützen



Windschutzsegel



Scheinwerfergitter



Wegbau Gaszugbogen für alle Modelle vor 2014



Nicht von uns aber bei uns erhältlich



Auch Lederjacken haben wir da oder können wir bestellen

Weiteres Zubehör findet ihr auf www.morganpark.de

So haben wir auch das sehr schöne Kaufhaus Lafayette in Augenschein genommen.

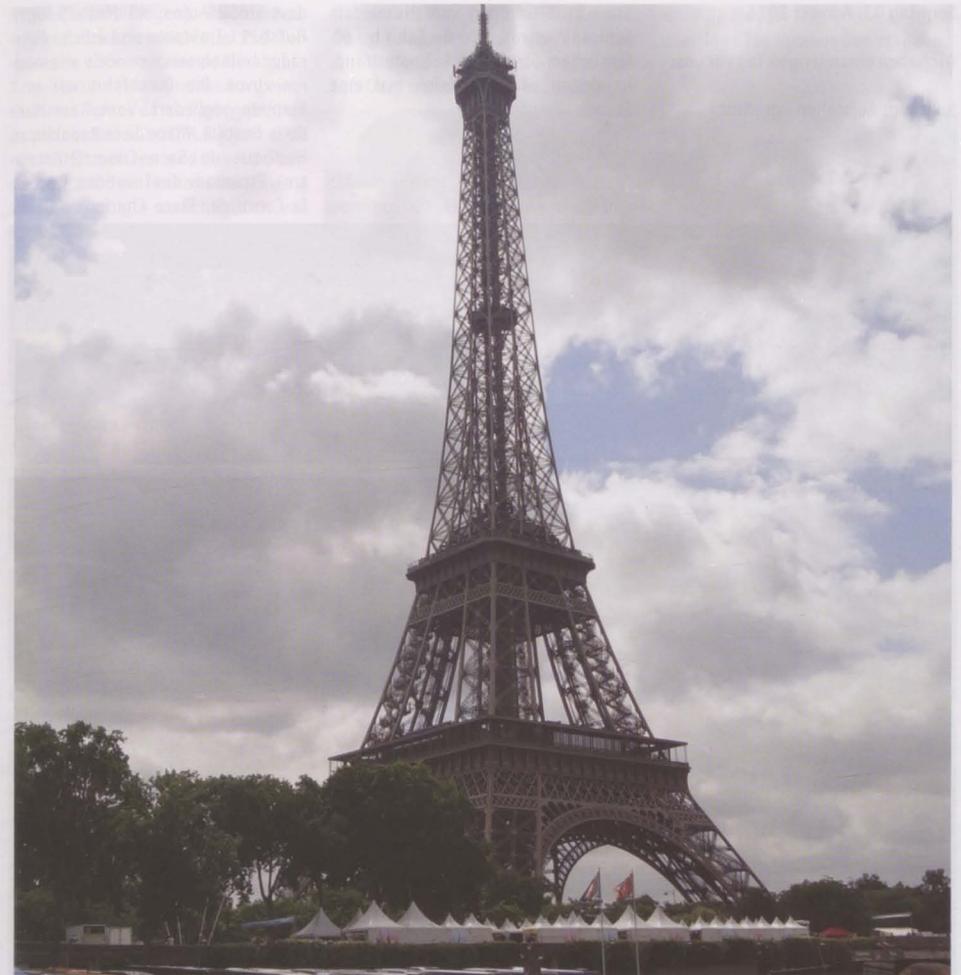
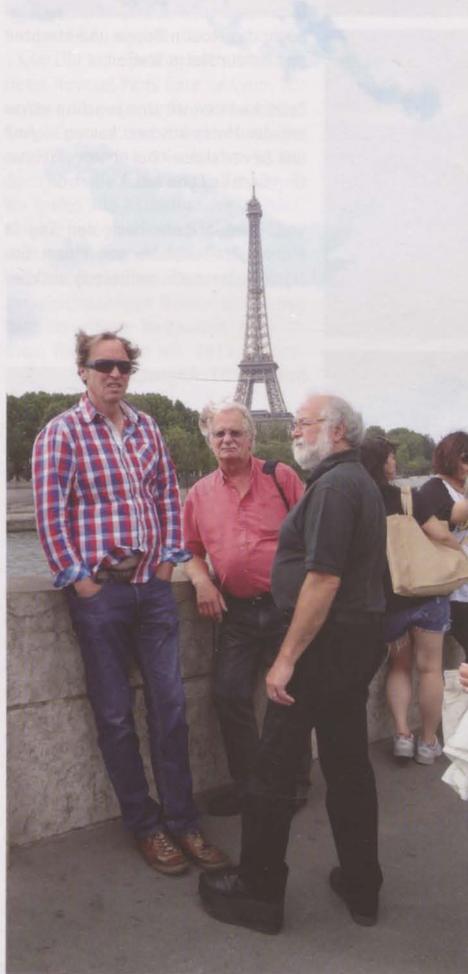
Zum Abschluss flanierten wir noch die Champs Elysees entlang und landeten in einem Straßencafe, das wir wegen eines Gewitterregens fluchtartig nach dem schnellen Genuss unserer Getränke und deren Bezahlung in Richtung der nahegelegenen Metro Station verlassen haben.

Anschließend führen wir mit der Metro zurück zum Hotel.

Andere Teilnehmer entschieden sich für eine Sight-Seeing-Tour oder besuchten das historische Marais Viertel mit seiner bekannten Sehenswürdigkeit wie den Place des Vosges oder das Centre Georges Pompidou (ein staatliches Kunst- und Kulturzentrum, das von außen eher wie eine Ölfabrik aussieht..). Weitere Teilnehmer

entschieden sich für einen Besuch im Pflanzengarten oder ein Open-Air Konzert mit dem talentierten Klavierspieler Andrei Korobeinikov.

Abends gingen wir dann mit Marita, Uli, Martine und Daniel in der Nähe des Hotels zum Essen - und ließen den Tag Revue passieren....



Sonntag 03. August 2014

Wir haben einen langen Tag vor uns:

5.30 Uhr: Aufstehen - geplant -

6.45 Uhr: Frühstück:

7.30 Uhr

Start in 3 Gruppen vom Hotel zum Schloss Vincennes. Da die Fahrt bei öffentlichem Straßenverkehr stattfand, handelten wir uns gleich mal eine Stunde Verspätung ein.

9.15 Uhr
Start in drei Gruppen zur Durchfahrt von Paris an der über 700 Oldtimer,

davon 650 Autos, 43 Motorräder, 6 Busse, 11 Traktoren und etliche Fahrräder teilnahmen - so viele wie noch nie zuvor. Die Durchfahrt war in 7 Etappen gegliedert. Vorbei am Place de la Bastille, Place de la Republique, Basilique du Sacre-Coeur (Montmartre), Esplanade des Invalides, Place de la Concorde, Place Charles de Gaulle



Etoile (Triumphbogen), Bois de Boulogne und letztendlich zum Ziel Terrasses de l'Observatoire de Meudon. Angelika und Hans sind an Bord eines Oldtimer Busses durch Paris gefahren. Es war ein Renault 6TNA Baujahr 1936 mit 48 Sitzplätzen und 8 - 10 Stehplätzen auf dem Balkon. Der Zugang zum Bus erfolgte ausschließlich von hinten, wo sich früher ein Schaffner auf dem Balkon befand. Dieser Bustyp blieb in Paris bis 1969 im Dienst. Der Bus fuhr die Gleiche Route wie die Autos, ausgenommen die Etappe nach Montmatre. Angelika und Hans berichteten, dass im Bus eine fantastische Stimmung herrschte. Alle Mitfahrer belohnten den Busfahrer kontinuierlich mit Applaus, denn es war ein hartes Stück Arbeit einen solchen Bus zu fahren.

Die Ankunft war vom Veranstalter für 12.00 Uhr geplant. Wir (unsere Gruppe) trafen dann nicht ganz im Zeitplan so gegen 15.00 Uhr ein.

Bei der Ankunft in Meudon erhielt jeder Teilnehmer eine Picknick-Tasche voller Köstlichkeiten, über die wir uns sofort hermachten (Frühstück war ja schon eine Weile her).

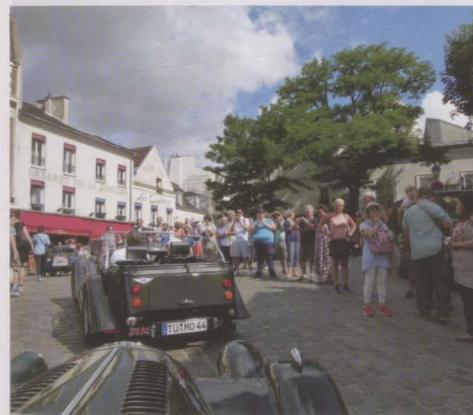
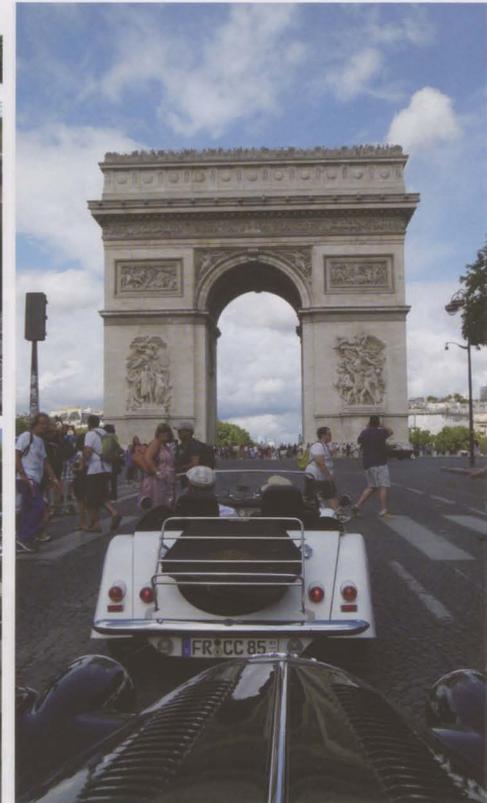
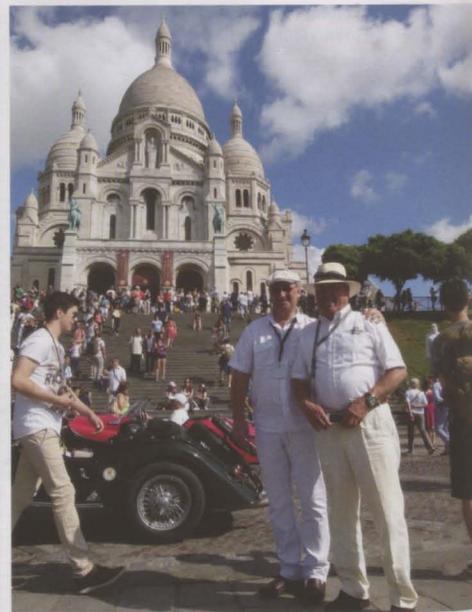
Jeder hatte nun die Möglichkeit einen kleinen Spaziergang auf der riesigen Anlage zu unternehmen und die Autos anderer Teilnehmer zu bewundern.

Später kamen dunkle Wolken auf (bisher hatten wir ja entgegen der Wettervorhersage großes Glück) und dies nahmen viele zum Anlass, aufzubrechen. Wir warteten jedoch ab, was eine gute Entscheidung war, denn es

fielen nicht viele Tropfen vom Himmel. Dann, so gegen 17.30 Uhr, machten wir uns auf den Rückweg zum Hotel. Dort trafen wir um ca. 18.00 Uhr

ein. Alle Moggis hatten diesen für sie stressigen Tag bestens überstanden.







19.00 Uhr

Aufbruch zum Abschluss-Abendessen. Mit der Metro fuhren wir zu einem der ältesten noch erhaltenen Häuser von Paris (erbaut 1407). Dieses beherbergt das Restaurant Auberge Nicolas Flamel.

Nach dem Begrüßungschampagner genossen wir ein vorzügliches Menü (trotz erschwerten Bedingungen für den Inhaber wegen Personalausfalls, den er hervorragend gemeistert hat). Dieses Restaurant ist wirklich eine Empfehlung wert!

Unser Sektionsleiter Wolfgang überreichte Christian im Namen aller ein kleines Dankeschön in Form eines

Hemdes bestickt mit seinem Namen und dem Ländle Logo.

Anschließend machten wir uns mit der Metro auf zum Esplanade du Trocadéro, wo wir bei Nacht einen herrlichen Blick auf den beleuchteten Eiffelturm genossen. Der Eiffelturm feierte übrigens diese Jahr seinen 125.





Geburtstag.

Um Mitternacht erstrahlte er zusätzlich mit einem 5-minütigem Lichteffekt.

Nach diesem Spektakel wurde es Zeit für die Rückfahrt zum Hotel.

Wir nahmen noch einen Absacker in einer Bar und begaben uns dann zur Ruhe.

Montag 04. August 2014

Individuelle Abreise bzw. ein paar wenige hängten noch einen Tag dran. Die

ersten fuhren schon sehr früh los in der Hoffnung ohne großes Verkehrsaufkommen durch zu kommen.

Für uns war Ausschlafen angesagt. Nach einem ausgiebigen Frühstück packten wir unseren Koffer, checkten im Hotel aus und machten uns auf den Heimweg.

Wie schon bei der Anreise meinte es Petrus wieder besonders gut mit uns und spendierte uns eine ausgiebige Wagenwäsche über mehrere 100 km.

Wir sind zwar dann etwas langsamer aber dafür mit sauberem Moggi wohlbehalten zu Hause angekommen.

Zu guter letzt sagen wir Dir, lieber Christian, herzlichen Dank für die geleistete Arbeit, Durchführung und Betreuung während der gesamten Reise! Es waren wundervolle und eindrucksvolle Tage!

Text: Bernd Gampe, Wolfgang Vogel
Bilder: Bernd Gampe,
Elke Weiß, Annette Raff



Am 14. April diesen Jahres verstarb 90-jährig in Stuttgart unser lieber Morgan-Freund und Ehrenmitglied

Helmut Liebe

Bis in's hohe Alter blieben er und seine Frau Leonie dem grünen Morgan treu.

1971 war er der erste Morgan-Plus-8-Fahrer in Stuttgart und nahm auch mit großer Freude an vielen Events des Clubs teil. Der letzte Morgantrip führte ihn vor wenigen Jahren nochmals in's „MORGANLAND“.

Er berichtete uns begeistert von dieser wundervollen Reise. Wir verabschieden uns in stillem Gedenken von einem lieben und guten Freund.

Im Namen der Sektion Ländle
Barbara Müller-Bosch

1.000 Kilometer für „ganz Harte“

Rolf Neumann

so titelte eine regionale Zeitung nach dem „Grand Prix Rudolf Caracciola“. Aber nicht nur für harte Männer, auch Rike Knippig aus der Sektion Mitte fuhr die mehr als 1000 km, ihr Ehemann Klaus co-pilotierte.

Aber fangen wir von vorne an. Auf unserer MCD-Mitgliederversammlung im Februar in Bremen wurde eine Druckschrift mit Informationen zu diesem Grand Prix verteilt. Der Zusatz „Tribute to Morgan“ machte mich aufmerksam und schnell war klar, dass nur Morgan-Fahrzeuge als Ausnahme ohne Oldtimerstatus zugelassen waren. Es gibt nicht viele Oldtimer Grand Prix bei denen wir mit unseren Moggis mitfahren dürfen. Matthias Wilke war bereits 2013 dabei: „Nicht preiswert, aber seinen Preis wert.“

Wieder zuhause ging mir die Sache nicht aus dem Kopf, ich sprach noch einmal mit Matthias und schließlich ermunterte Monika (meine Frau) mich, mich mit meinem Ältesten anzumelden. Tobias befragt, ob er mitkommt, musste nicht lange überlegen.

An Fronleichnam war es dann soweit. Wir fuhren zum Start nach Kassel zur Fa. Ferrari Eberlein zur administrativen und technischen Abnahme. Das Administrative war schnell erledigt, registrieren und Goody Bag in Empfang nehmen. Für jeden ein Poloshirt und eine weiße West mit entsprechender Werbung, große und kleine Startnummern, Werbeaufkleber der Sponsoren drei spiralgebundene Roadbooks und diverse Kleinigkeiten. Jetzt ging es zunächst ans Bekleben. Die kleineren Startnummern waren schnell auf den kleinen Windabweisern angebracht, aber wohin mit den 2 großen Startnummern (45cm Durchmesser), die seitlich angebracht werden sollten. Die Türen zu klein, die Kühlerhaube hat Lüftungsrippen, die Vorkriegsautos hatten da keine Probleme. Also



Vorbereitung für die Abnahme, die Türen viel zu klein



Vorfahrt zur Abnahme



AKTUELLE INFO
 KASSEL - BORNHAGEN
 Seite 14 und Bild 19
 unbekanntes DK
 PIT - STOP Seite 17
 nach Bild 44
 PIT - STOP Seite 33
 nach Bild 34

PRIX 19.-21. JUNI 2014
CARACCIOLA

INFO

ZK (Zeitkontrollen)
 müssen im vorgegebenen Zeitfenster durchgeführt werden i.d. Höhe 20.000 (siehe Rückfahrplan) bis 17:30 Uhr. Sie müssen zwischen 17:30 Uhr und 17:50 Uhr die markierte Kontrollstelle durchfahren.
 Anmerkungen:
 Die Zeitkontrolle vermerkt Ihre Durchfahrzeit nach der offiziellen KALYESTER.
 Nähere Infos befinden sich sichtbar am Start (gelber Plakat).

GP-WETTER-VORHERSAGE
 HAVE A GREAT TIME !!

FAHRERBESPRECHUNG
 ALLE FRAGEN BITTE BEI DER ADMINISTRATIVEN ABNAHME SCHRIFTLICH STELLEN
INFORMATIONEN UND ANTWORTEN
 VON 15:30 BIS 15:45 AM STARTHHAUS

REGELUNG ABSCHLEPPEN
 BITTE NUTZEN SIE IHRE KLUBKARTE ADAC / AVD / SONSTIGE

LETZTE FAHRERINFORMATIONEN VOR DEM START



Start in Kassel

musste eine Schere her. Auf die meisten Werbeaufkleber verzichteten wir, was mich auch nicht traurig machte. Danach zur technischen Abnahme, Kfz.-Schein- und Beleuchtungskontrolle und nun begann das Warten. In der Ferrari Empfangshalle gab es Kaffee und leckere Croissants und natürlich die verschiedensten Ferrari-Modelle. Draußen gab es die mitfahrenden Autos zu bewundern: Benz SSK 1928, Bentley Speed SIX 1929, Austin 10 Special Racer 1932, Rileys, Singer, Lagonda, BMW aus den 30ern, Jaguars, Ferraris, Triumph, Wartburg, Fiat, Austin, Maserati, Mercedes, Porsche und viele mehr, und nicht zu vergessen 4 Morgan.

Gegen 14:30 Uhr durften wir uns endlich in Bewegung setzen Richtung Königstraße (Fußgängerzone) in Start Reihenfolge aufstellen, wobei die 4 Morgan als erste starten sollten. Da die 66 teilnehmenden Autos nicht in der richtigen Reihenfolge vom Hof gefahren waren gab es zunächst eine Menge Rangiererei. Langsam kam Brescia-Feeling auf, lt. Presseberichten bestaunten etwa 8000 Zuschauer unsere Autos, allerdings staunten und kommentierten da keine fröhlichen, autoenthusiastischen Italiener sondern überwiegend nüchterne, sachliche Nordhessen und Petrus unterstützte das noch mit entsprechendem gelegentlichen Nieseln.

17:02 Uhr wir durften starten. Von jetzt an war Tobias gefragt, Ansage nach Chinesenzeichen unter Beachtung der gefahren Distanz. Zum Glück waren nicht nur Kilometer- sondern auch Meilenangaben im Roadbook. Die Benutzung des Navis war sinnlos, da wir nicht wussten wo die Durchfahrts- und Zeitkontrollen versteckt waren.

Nach 42 Meilen die erste 2fach-Wertungsprüfung: 50m in 7 Sekunden, die direkt anschließenden 50m in 9 Sekunden. Stoppphären raus und los. Keine Ahnung ob das gut oder schlecht war. Nach weiteren 5 Meilen schon



Tribute to Morgan



Unser Dreiradteam Thorsten & Petra



Warten auf den Start am Sachsenring

wieder eine 2fach-Wertungsprüfung. Wieder 2 mal 50 m, aber die ersten in 9 und die zweiten in 7 Sekunden. Tobias zählt die Zeit laut rückwärts. War vielleicht etwas besser, aber wir haben immer noch kein Gefühl wie schnell man fahren muss und zwischendurch anhalten gibt Strafpunkte. Als wir an der nächsten Wertungsprüfung (3-fach) ankommen sind wir etwas zu früh und Tobias beginnt mit dem Rechner auf dem Handy eine Formel für die zu fahrende Geschwindigkeit zu entwickeln, aber unsere Konzentration hat schon mächtig nachgelassen und jetzt sind es 50m, 100m und 60m mit unterschiedlichsten Zeitvorgaben und wir haben auch nur 2 Stoppuhren und keine 3 und die Motorik in der Bedienung der Uhren ist auch nicht mehr sehr zuverlässig.. Die Freundin der Familie würde sagen: „Mistikack“.

Schließlich kommen wir in Eisenach an und werden auf dem Marktplatz mit viel Tamtam an der Zieleinfahrt begrüßt. Jedes Auto bekommt eine Flasche Eselsbier. Bis die letzten Autos, immerhin 66 plus Begleitfahrzeuge ankommen sind, genießen wir auf Festzeltgarnituren das erste Feierabendbier. Danach geht's ins Hotel außerhalb der Stadt. Abendessen und danach todmüde ins Bett. Wecker auf 6:15, denn unsere Startzeit am nächsten Tag ist 8:02 aber 25 min. vom Hotel entfernt und ein ausgiebiges Frühstück in Ruhe muss sein. Wer weiß wann es wieder was gibt.

Freitag Morgen, ausgezeichnetes Frühstück, die Sonne will immer noch nicht rauskommen, aber immerhin ist es trocken. Das rechtzeitige Erreichen des Startpunkts ist durch Ampeln und kleinere Staus in der Innenstadt gefährdet, aber wir schaffen es und starten nach Rike und Klaus Knipping um 8:02. Hinter uns im Minutentakt starten Matthias Wilke mit Veit Prior und Thorsten mit Petra Hüttermann im Morgan-Dreirad und danach ebenfalls im Minutentakt die restliche Meute.

Schnell geht es wieder auf Neben-



strecken und auch asphaltierte Wirtschaftswegen. An der Strecke, z.T. im Straßengraben oder mitten in Feldern, Fotografen. In den durchfahrenen Orten Familien mit Kindern, die auf uns warteten und enthusiastisch winkten. In Orten mit Durchfahrtskontrollen sind teilweise Festzeltgarnituren und

Partyzelte aufgestellt, natürlich nicht für uns, sondern wegen uns. Wir müssen weiter. Aber vorher noch schnell den Stempel auf die Bordkarte. Unterwegs dann wieder eine Wertungsprüfung, 100m 15sek, 100m 13sek, 100m 14sek. Haben immer noch keine Ahnung wie groß unsere Abweichung ist.

Mittagspause ist in Nimritz vorgesehen, wir freuen uns drauf, stellen aber fest, dass wir sehr spät dran sind und unsere Weiterfahrt bereits auf 12:22 festgelegt ist. Dabei hat sich das Lokal solche Mühe gegeben. Leckers Vorspeisenbuffet, mehrere Hauptgerichte zur Auswahl und noch Dessertbuffet, aber die Zeit reicht nur für etwas Salat u. ein schnelles Hauptgericht, und schon geht's weiter.

Unterwegs kurzer Halt am August Horch-Museum, aber keine Zeit für eine Besichtigung, aber die Möglichkeit zur Wasserstandsregulierung.

Das nächste spannende Ziel nach absolvieren einiger Zeit- und Durch-



Rad ab?



Rolf & Tobias vor der Semperoper, müde aber glücklich



Auch unser Dreiradteam ist glücklich



Matthias & Veit bei der Ankunft in Dresden



Abendstimmung in Dresden



Unsere „Morgan-Damen“ Rieke & Petra

fahrtskontrollen ist der Sachsenring. Hier ist warten angesagt, die Strecke ist noch von Motorradfahrern belegt, die wie die Höllenhunde mit entsprechendem Lärm ihre Runden drehen.

Dann geht es los: Mit der ersten Runde (3,67km) wird die persönliche Referenzzeit gefahren, min. 3 min. max. 5 min. Danach sind drei Runden zu fahren, in denen jeweils die gefahrene Referenzzeit so gut wie möglich zu erreichen ist. Unsere ersten beiden Runden sehen lt. Unseren Uhren gut aus, bei der dritten streikt die Stoppuhr. Aber Spaß hat's gemacht.

Mittlerweile ist später Nachmittag, aber der Tag noch lange nicht zu Ende. Weiter geht's über Langenberg, Pleiße, Taura, Mittweida, alles noch nie gehört.

In Freiberg ist wieder Zeitkontrolle, es ist 19:01Uhr. Pünktlich geht's weiter nach Dresden. Endlich in Dresden angekommen fahren wir auf der Rückseite der Semperoper vorbei, lt. Roadbook müssen wir zum Theaterplatz. Hätte man doch bloß ins Roadbook geschrieben, dass damit der Platz vor der Semperoper gemeint ist. Wir wären nicht falsch abgebogen, hätten nicht eine ausgiebige Rundfahrt in der Innenstadt gemacht. Jetzt half auch kein Roadbook mehr. Drei mal angehalten und nach dem Theaterplatz gefragt, leider ohne wirklich zielführende Antwort. Dann, „Ach sie wollen bestimmt zu den vielen alten Autos, dann fahren Sie mal...“) Und schon kamen wir auf den Platz vor der Semperoper. Im großen Rund standen viele Oldtimer aus der Region zu unserer Begrüßung. In der Mitte die Zieleinfahrt mit Begrüßungsgläschen und Lautsprecheransage. Tolle Kulisse mit über 100 schönen, alten Fahrzeugen, vielen Besuchern und einer untergehenden Sonne über den eindrucksvollen, historischen Gebäuden. Gegen 22:30 Uhr ging es dann Richtung Maritim-Hotel. Schwer zu sagen, ob wir uns mehr auf's Bett oder das reichhaltige Buffet gefreut haben.



Alle 4 Moggis im Ziel in Kassel



Angekommendrink im Ziel für Rieke & Klaus



Hätten wir dies Equipment gehabt, dann hätten wir.....

Die 2 oder 3 Köstritzer haben uns runterkommen lassen um danach tief und fest zu schlafen, ohne nicht vorher den Wecker zu stellen.

Am nächsten Morgen nach viel zu kurzem Frühstück, ab in die Tiefgarage und den Moggi angeschmissen. Startzeit pünktlich um 7:02 Uhr (zwei Minuten nach sieben) an der Semperoper.

Das Procedere vom Vortag wiederholte sich. Kleinste Nebenstrecken, durch fast verfallene, kleine Dörfer mit Katzenkopfstempelpflaster, trotzdem haben wir zuhause keine Bauteile oder Schrauben am Moggi vermisst. Unterwegs, über den Tag verteilt, dann wieder 6 verschiedene Wertungsprüfungen. Mittagessen war auf Schloss Neuenburg. Auch hier wurden wir sehr gut bewirtet und hatten heute auch ausreichend Zeit das Buffet zu genießen.

Gegen 18:00 Uhr Ankunft in Kassel-Niestetal und sammeln aller Teilnehmer. Von hier ging es dann unter Polizei-Begleitung (PKW und 2 Motorräder) um 19:00 Uhr, teilweise zweiseitig durch die Kasseler Innenstadt zur Wilhelmshöhe, unterhalb des Herkulesdenkmals. Hier war der endgültige Zieleinlauf mit entsprechender Begrüßung, Presse, Fernsehen und vielen Besuchern. Danach ging es zum nahe gelegenen Hotel zur After-Race-Partie mit Siegerehrung.

Es hat Riesenspaß gemacht, es war anstrengend, es waren mehr als 1000km, es ist hilfreich verlässliches Zeitmessgerät zu haben, es wird im nächsten Jahr wieder stattfinden, es werden auch nächstes Jahr wieder mehr als 4 Morgan zur Teilnahme zugelassen, und es hilft Stress und Missstimmung zu vermeiden, wenn man einen guten Co-Piloten wie Tobias dabei hat.

Mehr unter: www.gp-rudolf-caracciola.de

Der andere Morgan-Club

Hermann Fischer



Kann man in der Morgan Post Werbung für einen anderen Morgan-Club machen? Ich glaube ja und will es mal versuchen. Der andere Morgan-Club ist der englische MSCC - Morgan Sports Car Club. Er hat ca. 4500 Mitglieder aus Allerherrenländern und natürlich sind die Meisten von ihnen aus Great Britain.

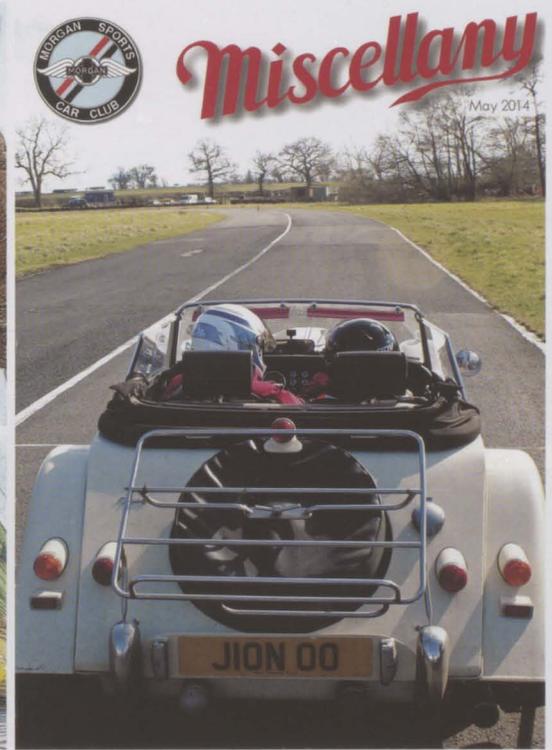
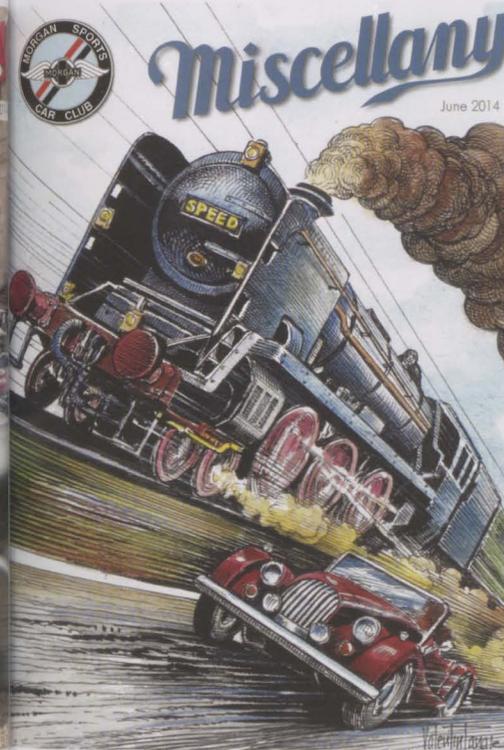
Und warum soll man eintreten? Ich bin wegen der Miscellany (engl: die Sammlung/das Gemisch) dabei. Das ist die monatlich erscheinende Clubzeitschrift. Sie bringt ähnlich unserer Morgan-Post Berichte von Morgan Veranstaltungen z.B. von einem Mor-

gantreffen in Tokio und von Reisen die die Mitglieder unternommen haben. Ein mehrteiliger Bericht schilderte vor Kurzem eine Rallye von Peking nach Paris im Morgan Bj. 1936. Die Miscellany hat den kurzen Draht zum Werk und informiert aktuell darüber was sich tut und welches Sondermodell auf den Markt kommt. Sie bringt viele schöne Bilder von unseren „Lieben“ und hat auch jede Menge Werbung von Morgan Dealern und Zubehör Lieferanten, die zeigen was es neues gibt. Und ganz nebenbei kann man sein Englisch aufpolieren. Einen Kalender mit 12 Bildern einer uns bekannten Automarke gibt es obendrein. Ihr könnt ja in Eu-

rer Sektion mal rumfragen wer schon dabei ist und ich bin sicher der- oder diejenige wird Euch die Miscellany mitbringen.

Außerdem erfährt man frühzeitig wann und wo was läuft in der Morgan Welt. Warum nicht mal eine Englandreise mit einem Besuch eines Englischen, pardon Britischen Morgantreffen verbinden.

Der Jahresbeitrag beläuft sich auf 46,- GBP das sind zur Zeit 54,88 Euro. Und es gibt keine Aufnahmegebühr. Man muss seine Teilnahme jedes Jahr neu bestätigen oder sie läuft automatisch



aus. Ich habe schon sinnloser Geld dabei gegeben.

Der Internetauftritt ist leider noch etwas dürftig soll aber bald renoviert werden. Unter <http://www.mscc.uk.com/> könnt Ihr Euch die Sache an-

schauen und wenn Ihr wollt steht ganz unten rechts „Can't wait to join? Click „Start“

The Morgan Garage Matthias Kreyes

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

Matthias Kreyes - Bachstrasse 19 - 52445 Titz-Hasselweiler - Tel: 02463/998463 Fax: 02463/998464



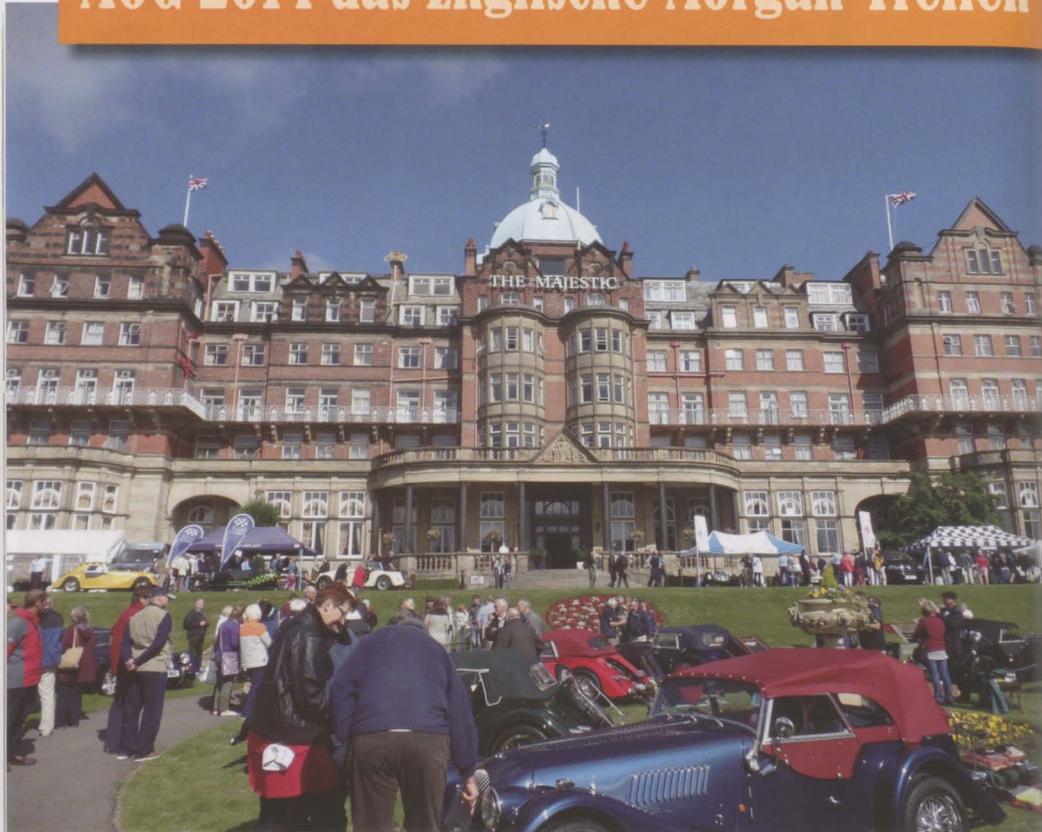
Matthias Kauffelt Holztechnik

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-Armaturrebretter · Holz-Lenkräder · Zubehörteile

www.mk-holztechnik.de

MOG 2014 das Englische Morgan-Treffen



Hallo liebe Morgan-Freunde,

wie Ihr vielleicht aus früheren Berichten wisst, gibt es eine inzwischen langjährige Freundschaft zwischen der Sektion Rhein-Main und dem Englischen Yorkshire-Center. Mitglieder beider Sektionen treffen sich immer wieder zu verschiedenen Anlässen. Unsere MCD-Treffen werden fast immer von Engländern besucht und auch von uns nehmen Mitglieder an deren Reisen und Treffen teil. So zum Beispiel letztes Jahr zu den 40 Jahrfeiern des Centers oder an einer Reise nach Rumänien.

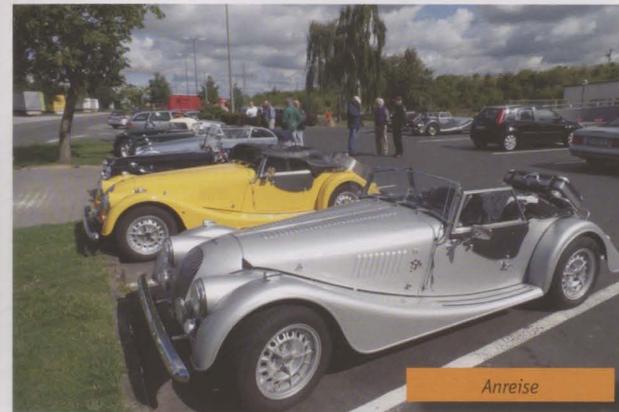
Im Englischen Morgan-Club MSCC, mit

unglaublichen 4500 Mitgliedern weltweit, gibt es jährlich ein großes Treffen. 2008 waren wir mit einer Gruppe in Cornwall und dieses Jahr wurde das MOG 2014 von den Yorkshire-Leuten in Harrogate ausgerichtet. Ehrensache, daß wir bei diesem Fest nicht fehlen wollten. Unser MCD-Regalia-Officer, Peter Alt nahm die Planung in seine bewährten Hände und so bildete sich eine Gruppe von 22 Autos und 40 Personen.

Die Autobahnraststätte Bad Camberg, nordwestlich von Frankfurt, war der Ausgangspunkt zu dieser international besetzten Reise. Nach und nach trafen die Teilnehmer aus der Schweiz,

aus Rheinland-Pfalz, Bayern, Hessen, aus dem MCD und aus der Morgan Owners Group ein. Da wir als Morgan-Fahrer in einer offenen Gesellschaft leben, ging es ohne Dächer los. Über Aachen und unter einem Powerschauer fuhren wir nach Rotterdam. Dort trafen wir auf Victor und Marthe aus Luxemburg und auf weitere Moggis aus der Sektion, die schon früher losgefahren waren.

Die Fähre nach Hull ist uns schon aus früheren Reisen bekannt. Ein 300 Meter Dampfer der 3 Sterne Kategorie (landestypisch). Kein Kreuzfahrtschiff, aber für eine Fähre recht komfortabel. Peter reservierte uns Plätze



Anreise



Cain Hotel

im Buffet-Restaurant, wo wir recht gut speisten. Nach einer mehr oder weniger gut geschlafenen Nacht entließ das Schiff, die Einen früher, die Anderen später.

Für den ersten Tag auf der Insel hatte Peter vorgeschlagen zuerst nach York zu fahren. Da es unmöglich ist mit 20 Autos zusammen zu bleiben, gab's in den vorab verteilten Unterlagen die Adresse eines Parkplatzes in der Innenstadt und so führten die verschiedenen Navis auf verschiedenen Wegen zum Ziel. Durch die unterschiedlichen Ankunftszeiten ergaben sich automatisch kleine Grüppchen, die nach Gutmühen die Yorker Altstadt erkundeten. Nach und nach trudelten die Moggis im kleineren der beiden Veranstaltungshotels, dem Cairn Hotel www.strathmorehotels.com/cairn ein und wir bezogen unsere Zimmer. Da wir keine Pauschalreise gebucht hatten, gab es für die Tage in Harrogate auch keine festen Pläne. Und weil es nur schief gehen kann, wenn man im Vorfeld für 40 Leute in unbekanntem Restaurants Tische reservieren will, hat es Peter jedem selbst überlassen wo, wann und mit wem er den Abend verbringen will. Die Hotelloobby entwickelte sich zum Treffpunkt und es entstanden Grüppchen die in verschiedene Richtungen auf Nahrungssuche gingen. Die Damen an der Rezeption leisteten mit guten Ratschlägen und Stadtplänen jede gewünschte Hilfestellung. Das Hotel liegt am Rand der Innenstadt und so ist alles zu Fuß zu erreichen.

Ab hier kann ich nur von meiner erlebten Reise berichten, andere haben anderes erlebt und erzählen Euch vielleicht davon. Am ersten Abend waren wir mit unserer Stefanie Meridies, mit Monika und Rolf Neumann und Janni und Toni Weibel, dem Präsidenten des Schweizer Morgan-Clubs, bei einem sehr guten Italiener essen.



CH - Innovation

Da Toni den Wirt auf italienisch angesprochen hatte, waren wir gleich doppelt willkommen. Wir saßen in einem gemütlichen Erker an einem runden Tisch und haben vorzüglich gegessen, lecker Weinchen getrunken und uns sehr gut unterhalten. Wenn man sich angewöhnt ein engl. Pfund gleich einen Euro zu sehen ist die Insel nicht mehr ganz so teuer. Für den nächsten Tag (Donnerstag, der 14.8.) hatte Peter eine Rundfahrt ausgearbeitet und ich glaube, alle sind ihm gefolgt. Als erste Station wurde ein Süßwarenladen in Parteley Bridge angelaufen, www.oldestsweetshop.co.uk ein im wahrsten Sinn des Wortes süßer Laden, in einem Haus aus 1661. Auch der Ort ist so wie man sich ein englisches Dorf aus der Vergangenheit vorstellt. Eine Tasse Tee vor dem Dorf-Pub rundeten den Besuch ab.



John



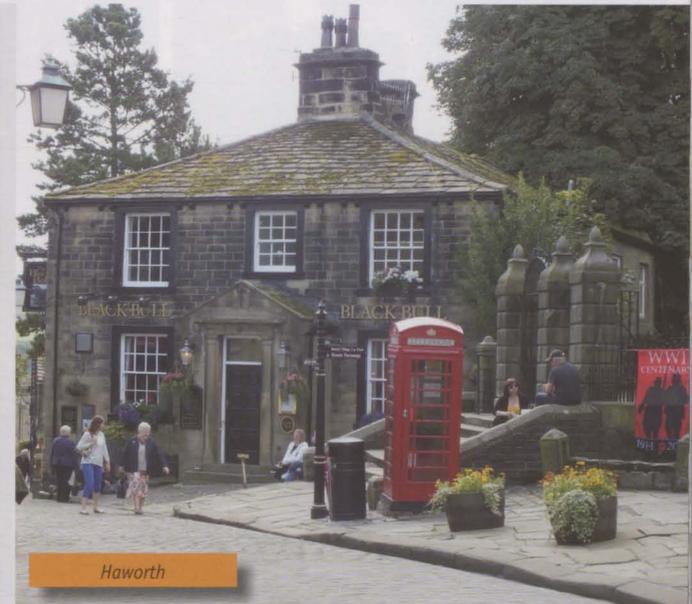
Dorfhaus



Hier haben Utze und ich die Gruppe verlassen, die weiter Peters Vorschlag folgte und zu The World of James Herriot aufgebrochen ist. <http://www.worldofjamesherriot.org/> Sagt Euch die Sendung „Der Doktor und das liebe Vieh“ noch was? Ist lange her, aber hier hat sie stattgefunden. Wir sind nach Norden abgebogen und alleine zu einem alten Friedhof gefahren, um für einen unserer Freunde Fotos zu machen. Sein Großvater war 1918 hier und er möchte die Bilder

von damals mit den Bildern von heute vergleichen. Und nun zum Wetterbericht für Freitag, den 15. August (Hochsommer): kalt, bis max. 15 Grad, sehr windig, Sonne und Wolken und vereinzelt Schauer. If you don't like the weather, wait 10 minutes. Für heute wurde spontan im Lobby-Kommunikations-Zentrum eine Ausfahrt geplant und eine Schlange von Moggis folgte Victor und Marthe durch die Yorkshire-Dales. Im Ort Haworth machten wir

halt und liefen durch den kleinen Ort. Am Platz vor der Kirche ist ein kleines Geschäft, in dem die Zeit gefühlte 100 Jahre stehen geblieben ist. In der Apothecary gibt es Körperpflegeartikel und Unterwäsche, in einer Nische sogar welche mit Rüschen für die feinen Damen, aber auch Kuchen und Schokolade. Einige unserer Teilnehmer/innen kamen mit Tütchen heraus, über deren Inhalt leider nichts bekannt ist. Nebenbei befindet sich ein Pub mit Tische und Stühle drau-



Haworth





MOG 2014

ßen und ein Teil beschloss eine Pause einzulegen. Nach dem Essen starteten einige zur weiteren Rundfahrt und meine Frau Utze und ich wollten uns noch länger umschauen. Als braver Autofahrer habe ich die Parkuhr nochmal nachgefüllt und wir sind noch eine Runde bummeln gegangen. Leider kamen wir 10 Minuten nach der Zeit zum Auto zurück. Davor stand ein Mann und drückte sein Bedauern aus und mir einen Strafzettel in die Hand. 60 Pfund bei sofortiger Barzahlung,

75 Pfund bei Überweisung innerhalb 10 Tagen und 100 Pfund danach. Da war ich platt. Später im Hotel haben auch Andere von dem unerfreulichen Erlebnis erzählt. Als wir die Engländer nach der Rechtmäßigkeit dieser extremen Strafe gefragt haben, erklärten sie uns, daß es leider so sei. Die Gemeinden verpachten für viel Geld Parkplätze an Firmen, die Parkuhren aufstellen und daneben jemanden, der nur darauf wartet, daß ein Autofahrer überzieht und sofort einen Zet-

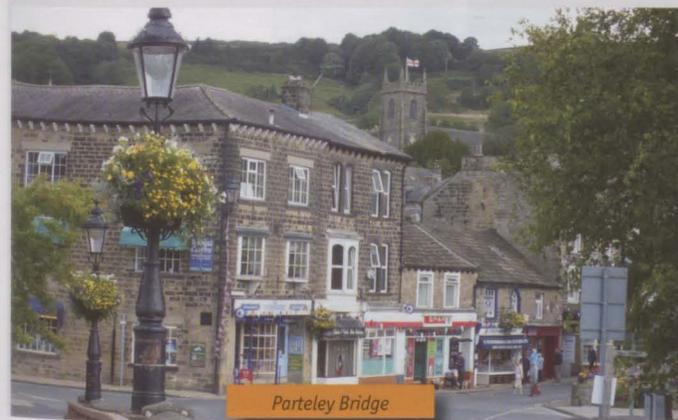
tel schreibt. Ob die Strafe in Deutschland eingetrieben werden kann weiß ich nicht. Aber alle Englandfahrer seien hiermit gewarnt. Bei einer guten Tasse Tee und einem Scone mit clotted Cream und Jam war die Angelegenheit dann bald verdrängt, aber nicht vergessen. Am Abend folgte der einzige Fixpunkt für alle und es war ein echter Höhepunkt der Reise. Wir wurden zum Ausländerabend auf eine Landpartie eingeladen. Ein Bus holte uns im



Hotel ab und fuhr mit einem Umweg, auf kleinen Straßen durch die wunderschöne Landschaft nach Trimble, einem winzigen Dorf südwestlich von Harrogate. Hier im Dorfhaus, dem Gemeindesaal, wurden die ca. 55 nicht englischen Teilnehmer an MOG 2014 von John Donovan in deutscher Sprache herzlich begrüßt. Ihr kennt John nicht? Dann schaut mal auf die letzte Seite der Morgan-Post. Hier ist sein freundliches Gesicht abgebildet. Er ist seit mehr als 20 Jahren Mitglied im MCD. Unsere Gruppe hatte mit 40 Personen den größten Anteil gestellt. Es waren außer uns noch einige Dänen,

ein Neuseeländer, der irgendwo in Europa lebt und ein Herr aus San Francisco mit der weitesten Anreise gekommen. Er ist Brite, lebt in den USA und hat seinen Morgan in England für Familienbesuche stationiert. Was dann kam ist an Herzlichkeit kaum zu überbieten. Ann und Peter Johnson kennt Ihr möglicherweise von den vielen MCD-Treffen an denen sie teilgenommen haben. Sie und die Leute des Yorkshire-Centers haben sich für uns wiederum ein Bein ausgerissen. Ann führte uns auf Deutsch durch den Abend. Als erstes traten die „Heritage Boys“ auf und machten su-

per Musik aus den 50ern und 60ern. Alles Lieder wo wir die Texte fast immer mitsingen konnten. Peter Johnson ist einer von ihnen und spielte die E-Gitarre. Kostprobe gefällig? Unter www.theheritageboys.co.uk könnt Ihr mal reinhören. Dann wurde das Essen serviert. Es gab Hühnerbrust in Estragon Sauce mit frischem Gemüse und Kartoffeln. Das Essen kam nicht vom Caterer, sondern wurde von den Yorkshire-Leuten in 3 Privathaushalten gekocht und hergebracht und war sehr lecker. Nach den Törtchen zum Nachtisch kamen die Heritage Boys nochmal auf die



Parteley Bridge



Bühne. Ich bin wirklich kein Tanzbär, aber hier hatte ich echt Lust mit meiner Frau rumzuhopsen. Um 10:30 p.m. war die Party leider schon vorbei und der Bus wartete vor der Tür. Ein toller Abend und tolle Leute. Am Vorabend eines Morgan-Treffens mit knapp 500 Autos und fast 1000 Teilnehmern sich die Zeit für einen Ausländerabend zu nehmen und auch noch selber zu kochen nötigt mir die größte Hochachtung ab. Da müssen wir uns von der Rhein-Main Sektion zum MCD-Frühjahrstreffen an Pfingsten 2016 ganz schön ins Zeug legen, damit wir nicht alt ausschauen. Die Yorkshire-Leute haben ihr Kommen schon angekündigt.

Der nächste Tag war der offizielle Beginn des Treffens. Es fand in 2 ge-

genüberliegenden Hotels statt und so wimmelte es hier nur so vor Morgan und deren Fahrern. Überall entwickelten sich Gespräche und eine Englische Lady mit 83 Jahren erzählte, daß sie statt eines Zündschlüssels nun mit einem Teelöffel ihr Auto startet. Ich hoffe, daß ich mit 83 noch so fit bin und aus unserem Moggi, auch mit Dach, noch aussteigen kann.

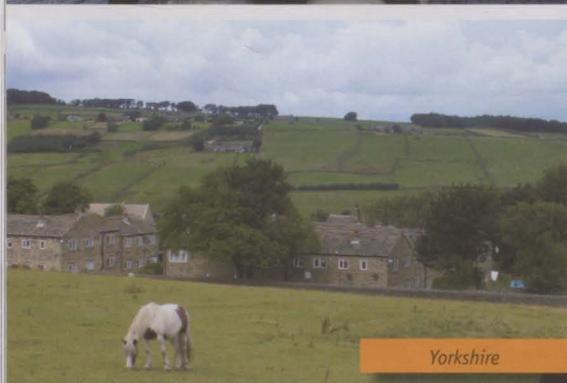
Fast die ganze Gruppe hatte sich für eine Fahrt am Samstag in einem Dampfzug von Bolton Abby nach Embsay angemeldet. Also fuhren wir am Nachmittag zum Bahnhof und nahmen in herrschaftlichen 1.Klasse Wagen aus der Frühzeit platz. 20 Minuten hin, 20 Min Aufenthalt zum Fotografieren und wieder zurück hinterließen einen netten Eindruck vom Reisen in der Zeit

um 1888 als die Strecke gebaut worden ist. Auch hier präsentiert sich ein Verein, der sich mit viel Liebe um die Erhaltung und Restaurierung der alten Eisenbahn kümmert. Wer hätte nicht gerne eine Modelleisenbahn im Maßstab 1:1. Bei näherem Interesse siehe <http://www.embsayboltonabbeyrailway.org.uk/>

Den Sonntag verbrachten wir beim Treffen rund um 's Majestic Hotel. Die MOG Treffen sind nicht wie bei uns als Gesamtprogramm geplant, was bei der Teilnehmerzahl auch sehr schwer machbar wäre, sondern es werden viele verschiedene Programmteile zwischen Freitag und Sonntag angeboten, die einzeln zu buchen sind. Es gab ein Roadbook mit 6 komplett ausgearbeiteten Routenvorschlägen, di-



Routenplanung



Yorkshire



verse Besichtigungen mit Führungen durch Gärten, Abbeys und durch die Royal Hall einem Theater aus dem Jahre 1903. Dazu eine Fahrzeugausstellung mit den neuesten Modellen. Auch ein +8 Speedster war dabei. Beim Schönheitswettbewerb fiel mir der pinkfarbene Moggi von Malvin Rutter besonders auf. Vor dem Fahrzeug lag eine pinkfarbene Werkzeugrolle mit Zange, Schraubenzieher usw. und mit Nagelfeile, Lipgloss und Nagellack, alles in rosa. Ich hoffe es ist auf dem Foto zu erkennen. Weiter gab es „Fun and Games“ ein Jux- und Geschicklichkeitstunier bei dem Rolf und Monika Neumann den 2.Platz belegten. Eine Gymkhana = ein Geschicklichkeitstunier mit Auto und div. Verkaufsstände rundeten das Bild im Park des Majestic Hotels ab. Auf der Terrasse spielte die Musik und dazu es flossen diverse Getränke. Weiter hinten fand ein Innovationswettbewerb rund um den Morgan statt. Viel skurriles, wie ein Picknickbrett, das man in den Gepäckträger einhängen kann, oder ein Hölzchen das innen in die Führung der Steckscheiben geschoben wird und so das Aufschieben von außen verhindert. Die meines Erachtens wichtigste Innovation stammt von Robert Merker aus der Schweiz und einem unserer Mitfahrer. Er hat ein Auffangsystem für über der Frontscheibe eindringendes Regenwasser beim neuen +8 entwickelt. Obwohl die Patentanmeldung noch läuft darf ich hier vorab ein Bild veröffentlichen.

Der Montag war gekommen und somit unsere Rückreise. Der Weg zwischen Hotel und Fähre stand wieder zur freien Verfügung. Da unser Moggi sich mit einer klappernden Schalthebelkulisse bemerkbar machte, sind wir zusammen mit Stefanie direkt nach Hull gefahren. Eine Industrie- und Hafencity von der wir eigentlich nichts Besonderes erwarteten und doch angenehm überrascht wurden. Es gibt eine nette Altstadt und einen nicht mehr kommerziell genutzten alten Hafencity-

bereich, mit netten Lokalen und schönen Häusern usw. So wurde uns die Zeit bis zum Einchecken auf der Fähre nicht lange. Nicht zu vergessen das „Leonardo´s“. Hier bekam ich meine unvermeidlichen Fish and Chips. Diesmal mit Erbsenmus das mit Minze abgeschmeckt ist. Hört sich schlimm an, ist aber saulecker.

Pünktlich trafen alle Mitfahrer am Fährhafen ein und nach und nach verschwanden alle Moggis in Bauch des dicken Schiffes. Die See war diesmal leider etwas rauer und die Wellen hatten Schaumkronen. Nach dem Essen traf man sich an der Piano Bar auf Deck 12 zum Absacker. Leider wackelte der Kahn doch merklich und da ich nicht seefest bin, verzog mich schnell in meine Koje auf Deck 9. Hier war es zu meinem Erstaunen viel ruhiger und ich bekam keine Probleme. Nach einer guten Nacht und dem letzten englischen Frühstück erreichten wir um 9:00 Rotterdam und am Nachmittag die heimatischen Gefilde.

Es war wiederum eine schöne Englandtour und im Nachgeschmack habe ich Lust bald wieder hinzufahren. Speziell die Yorkshire-Leute sind sehr nett und das Land in dem unsere Autos gebaut werden, begeistert mich immer wieder. Selbst wenn das Wetter so ist wie es ist.

Bis zum nächsten Mal...

Liebe Grüße

Euer Hermann Fischer, der Sektionsleiter aus Rhein-Main

wir bauen für Sie
modern, kreativ
und individuell

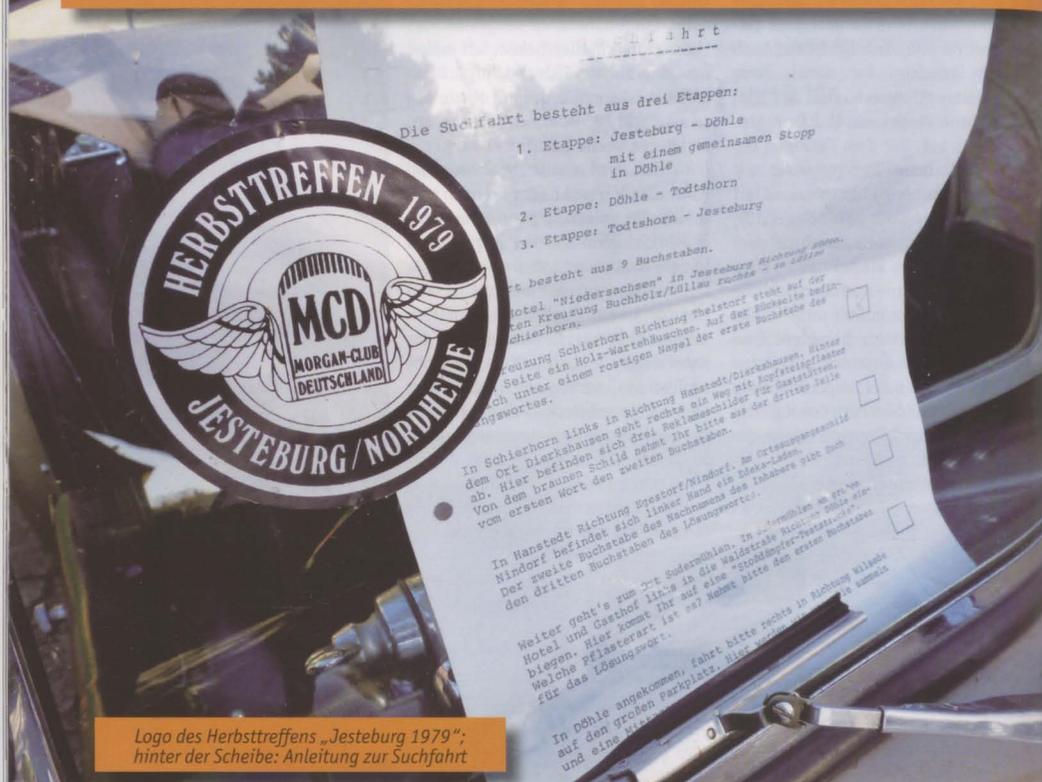


www.ge-plant.de
architektur und
innenarchitektur

michael gemünden
mainzer str. 88
55218 ingelheim
06132 / 431810

Einfach (und) gut: Jesteburg 1979

Aus dem MCD vor 35 Jahren



Logo des Herbsttreffens „Jesteburg 1979“; hinter der Scheibe: Anleitung zur Suchfahrt

Aus heutiger Sicht war damals im MCD vieles anders: Kaum einer über 40 Jahre alt, bei den Männern oft „wildes“ Aussehen (lange Haare, Bart), viele hatten ihre Kinder dabei und überhaupt – an der einfachen Ausrichtung eines Treffens störte sich keiner.

Zum Herbsttreffen 1979 rief die Sektion Nord vom 19. bis 21. Oktober nach Jesteburg, einem verträumten kleinen Ort in der Nordheide. Rund 80 Moggies folgten dem Aufruf von Sektionsleiter Harry Schindler. Mit rund 1.000 Kilometer hatte Alois Aigner aus Niederösterreich die weiteste Anreise.

Treff- und Ausgangspunkt für die Aktivitäten war das Hotel „Niedersachsen“, das Programm übersichtlich: Suchfahrt am 19.10., Beschleunigungsrennen am 20.10, dazu die üblichen Abendveranstaltungen.

Bei der Suchfahrt dann eine unangekündigte Überraschung: Umsteigen im Zwischenziel Döhle auf Pferdedekutschen. Mit denen ging es zum gemeinsamen Mittagessen nach Wilsede, einem Heideort, der nicht mit Kraftfahrzeugen erreichbar ist. Dort saßen die Teilnehmer an langen Tischen im Freien, bei einfacher Hausmannskost „nach Heidjer Art“.

Zum Beschleunigungsrennen ging es dann am nächsten Tag, mitten in der Heide, zu einem Bundeswehr-Übungsplatz, auf dem wir eine Panzer-Betonpiste nutzen konnten. Ich erinnere mich, dass die Sicherheitsmaßnahmen „lax“ waren. Wie auch schon bei den Rennen damals in der Sauerkrautfabrik zu den Treffen in Marne wundere ich mich nachträglich, dass es nie zu Unfällen gekommen ist.



Jesteburger Rundschau

Ein Morgan-Fan aus Österreich scheute weder Anfahrzeit noch Kilometergeld

Autos für's Auge

apl. JESTEBURG. Vielleicht ist es ein bisschen unanständig bei den derzeitigen Benzinpreisen über Autos mit 8 Zylindern und 210 km Spitzengeschwindigkeit zu berichten. Doch was da am Wochenende dazu angeht, auch nichteingeleichte Autoliebhaber einen Moment ins Träumen geraten zu lassen.

In unter Reihe standen da dicht gestaffelt etliche dutzend Fahrzeuge des legendären Herstellers Peter Morgan, der seit 1936, zumindest was das Äußere anbelangt, die gleichen Autos baut. Geduckte Sportwagen mit dem Flair vergangener Motorsportepochen. Getroffen hatten sich hier in der Nordheide Mitglieder des Morgan Clubs, denn ein solches Auto fährt man nicht einfach so, das fährt man programmatisch. Die Morgan Drivers treffen sich zu Pfingsten und im Herbst zu einer Suchfahrt. Anlässlich dieser Treffen werden Suchraillies, Geschwindigkeits- und Geschicklichkeitsfahrten unternommen.

Die Morgans sind zwar, was die wesentliche Aggregate anbelangt, auf der Höhe derzeitiger Atomobiltechnik, einige Kon-

struktionsprinzipien haben sich aber aus den dreißiger Jahren in die Gegenwart tradiert. So werden auch heute noch für den Chassisaufbau Holzteile verwendet. Die Rennmaschinen, versteht sich, kommen nicht aus anonymen Pressen und von Fließbändern, wie gewöhnliche, sterbliche Autos. Sie sind Handarbeit Stück für Stück. Und obwohl Morgan trotz generell schlechter Konjunktur für großkalibrige Wagen weit mehr absetzen könnte, bleibt es bei sieben Exemplaren pro Woche. Derzeitige Lieferzeit in England: 6 Jahre.

Unter diesen Umständen ganz besonders eindringlich der Wunsch: Alzeit gute Fahrt und immer eine handbreit Luft zwischen dem eigenen und dem Blech der anderen!

Aus der „Jesteburger Rundschau“

Für das so beschauliche Jesteburg war der „Auftrieb“ von so vielen Auto-Exoten ein echtes Ereignis. Die Presse berichtete vor- und nachher ausführlich, wie aus den abgebildeten Zeitungsausschnitten zu ersehen ist.

Text und Fotos: Jürgen Thiede



Star des Herbsttreffens war ein Oldtimer, Jahrgang 1930 (vorn links), der in dieser Form seit 1936 gebaut wurde.

80 Morgan-Fans kamen nach Jesteburg

Er Jesteburg. Kaum eine Automarke kann derzeit fests Bindungen unter den Besitzern vorweisen wie das englische Fabrikat Morgan. Ein biblischer Nostalgie und der unmittelbare Kontakt zur Umwelt während der Fahrt ließen die Besitzer zu einer eingeschworenen Gemeinde ver wachsen. In Jesteburg kamen 80 Morgan-Liebhaber mit ihren Fahrzeugen zum Herbsttreffen zusammen. Der Sonnenschin und die milden Temperaturen sorgten für einen vollen Erfolg. Man konnte „offen fahren“.



1000 Kilometer Anreise nach Jesteburg: Alois Aigner kam mit seiner Begleiterin aus Niederösterreich zum Herbsttreffen der Morgan-Fans. (Fotos: ks)

Die Morgan-Fans sind schon ein Völkchen für sich. Das Verdeck heruntergeklappt, durchziehen sie in ihren zeitlos schönen Karossen die Heide Landschaft und registrieren mit Wohlwollen die neugierigen Blicke anderer Leute. Der Hauch der Exklusivität haftet dem britischen Fabrikat obenhin an. Die Lieferzeiten im Herbsturlaub liegen bei sechs Jahren. Über Preise und PS spricht man nicht.

Der Klang der Motoren ist immer sonor und sportlich, ob nun 170 oder 84 Rosser unter der langgestreckten Haube stecken. Und so ganz billig sind die handgefertigten Exemplare auch nicht. Gut dran ist, wer basteln kann, so sind denn auch ein Veteran des Jahrganges 1950 bei den Eingeweichten auf größte Bewunderung.

Der Besitzer hatte das gute Stück in Holland angetrieben und liebevoll restauriert. Daß die Gemeinde für Morgan-Fahrer keine Kosten und Mühen scheut, um ein paar Stunden im

Kreise Gleichgünstiger zu verbinden. Der Besitzer hatte das gute Stück in Holland angetrieben und liebevoll restauriert. Daß die Gemeinde für Morgan-Fahrer keine Kosten und Mühen scheut, um ein paar Stunden im

Aus den „Harburger Anzeigen und Nachrichten“



Das ist eines der Liebhaberfahrzeuge der Marke „Morrie“, die nach Jesteburg kommen.

Über 50 Liebhaberautos kommen nach Jesteburg

an Jesteburg. Ein Treffen ganz besonderer Art ist am Wochenende vom 19. bis zum 21. Oktober in Jesteburg geplant: Über 50 Automobile der legendären Marke „Morgan“ aus dem ganzen Bundesgebiet werden sich dort ein „Stälchen“ geben. Treffpunkt der nachziehenden Sektion Nord des Morgan-Clubs Deutschland ist das Hotel Niedersachsen. Von dort aus ist unter anderem eine Suchfahrt für die Nordheide und die Harburger Ge-

biets geplant, so daß viele Harburger an diesem Wochenende auf die alten Automobile aufmerksam werden. Soviel zur Information: Fahrzeuge des englischen Fabrikats Morgan zeichnen sich dadurch aus, daß sie seit 1936 bis heute weitgehend äußerlich unverändert gebaut werden, und zwar mit den 1870er Jahren verlassenen sieben Wagen in der Woche das Werk in Malvern in England, so daß die Lieferzeit in Großbritannien zur Zeit über sechs Jahre liegt.

Aus den „Harburger Anzeigen und Nachrichten“



Rustikales Mittagessen in Wilsede



Morgan-Sammelplatz Döhle



Für die Morgan-Passagiere wurden alle Pferdewagen in Döhle mobilisiert



Gute Laune vor dem Start: Mit Pferd und Wagen durch die Heide



Hansjürgen Bell, seinerzeit MCD-Clubpräsident, vor dem Rennstart



Ein „Uraestein“ im MCD: Ebbv Urbanus



Hotel Niedersachsen, Jesteburg



Vorbereitung zum Beschleunigungsrennen auf der Bundeswehr-Betonpiste



Stolzer Eigner eines Viersitzers: Jürgen Lübke, modisch im Stil der Zeit - mit Rhomben-Pullover und Schlaghosen



Gunter Götze und Hansjürgen Bell, gut gelaunt. Im Hintergrund macht Redlef Cornelius - von beiden unbemerkt - „Faxen“

Der Experten-Tipp

Da ich schon länger keinen Experten Tipp mehr abgegeben habe, bin ich nun wieder mit von der Partie. Habe ein wenig gegrübelt, worüber schreibe ich bloß....

Seit nun knapp zwei Jahren sind inzwischen ja allerhand 3 Wheeler auf unseren Straßen unterwegs, daher möchte ich hierzu nun erstmalig etwas schreiben.

Bei uns im Hause ist inzwischen ein Mechaniker fast ausschließlich mit den 3Wern beschäftigt, Christoph ist inzwischen zu einem hochgradigen 3W Experten geworden.

Falls also jemand Probleme hat, einfach anrufen – sicher können wir irgendwie behilflich sein.

Ich habe mir drei kleinere Dinge ausgesucht, hierbei geht es einmal um eine leichte Verschönerung und zweimal um technische Tipps.

In puncto Verschönerung geht es um die Änderung, des im hohen Bogen über dem Motor verlegten Gaszuges. Optisch sicher kein Highlight, hier kann man mit wenigen Handgriffen und ein klein wenig Geschick die Verlegung anders gestalten.

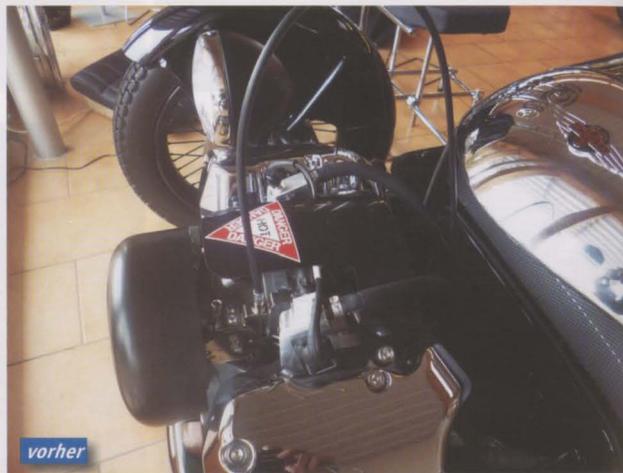
Zunächst je ein Vorher/Nachher Bild:

Hier jetzt die abgebildete Umbau Anleitung wieder zu geben, würde den Rahmen sprengen. Wer Interesse daran hat, kurze Mail an mich genügt (Frank.Schauer@morganpark.de).

Punkt 2 betrifft die Verlegung des Kabelbaumes. Am Tank rechts hinten verläuft der Kabelbaum über die scharfkantige obere Ecke. An dieser Stelle wird der Kabelbaum gern angescheuert, was im Anschluss dann Elektr Probleme bereitet. Meist betrifft es

die Beleuchtung, welche hinten dann teilweise ausfällt. Ich denke es ist hier nicht von Nöten detaillierte Abhilfe zu dokumentieren, einfach prüfen ob bereits angescheuert, falls nicht einfach etwas unterfüttern. Falls angescheuert würde ich eine Instandsetzung vom

Frank Schauer
Morganpark Lutz Leberfinger,
Hamburg



fachmann empfehlen. Einfach nur Iso-band darum wickeln ist sicher nicht die angestrebte Instandsetzungs Lösung.

Bild 1 zeigt einen bereits von uns befestigten Kabelstrang

Bild 2 zeigt angescheuerte Kabel eines anderen 3W's

Punkt 3 betrifft den leider sehr an-

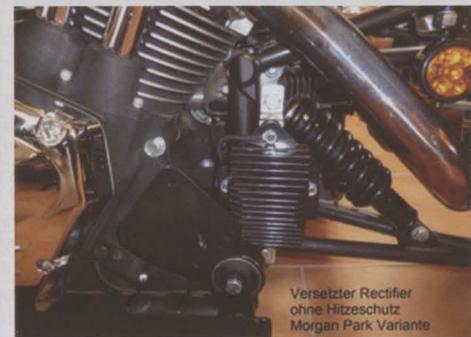


fälligen Lichtmaschinen Regler, auch Rectifier genannt. Dieser ist bei allen 3W der ersten Serie vorn links am Motor befestigt. Die Befestigung am Motor bewirkt jedoch erhebliche Belastungen der Kabel, der V-Twin bewegt sich doch ganz schön, was sehr häufig zu ab vibrierten Kabeln führt.

Daher haben wir uns eine Lösung überlegt den Rectifier nicht direkt am

Motor, sondern am Chassis zu fixieren. Hierfür wird allerdings ein Halter benötigt, diesen stellen wir selber her. Auch das Werk hat bei den 2014ern Modellen diese Maßnahme eingeführt.

Wer dies lieber nicht selbst ausführen möchte, kann sich gern an uns wenden.



Erstes Morgan-Camping-Treffen

vom 25. – 27. Juli 2014 in Polle



Fast 20 Morgan sind bereits mit abnehmbarer AHK ausgerüstet, da reifte bei Rupert die Idee zu einem Treffen. Daraufhin hieß es erst einmal einen geeigneten Platz zu finden und die Resonanz auszuloten. Die Morgan Fahrer mit AHK waren schnell angeschrieben und ein schöner Campingplatz an der Weser sollte das Ziel werden.

Auch auf der MCD Seite Mitte-Nord haben wir es publik gemacht, aber aufgrund der sofort einsetzenden zahlreichen Anmeldungen schon nach kurzer Zeit wieder aus dem Netz genommen.

Wir wollten nicht, dass die erste Veranstaltung dieser Art aus dem Ruder läuft und gaben uns mit 13 Anmeldungen zufrieden.

Neben den Wohnwagen Gespannen waren auch Teilnehmer mit Zelten dabei und einige, die auf dem Campingplatz Polle eine feste Unterkunft gebucht hatten.

Nachdem sich am Anreisetag die Regenwolken verzogen hatten und alle Ihre Unterkunft aufgebaut hatten wurde es gemütlich. Miriam und Theo überraschten alle mit einer vor Ort selbst gemachten riesigen Paella-Pfanne. Alternativ brutzelte es auch auf dem Grill. Getränke aller Art gab es natürlich auch reichlich. Günther sorgte mit seiner Klampfe dafür, dass alle ihre Sangeskunst unter Beweis stellen konnten/mußten. Um 2 Uhr morgens, also weitaus später was die Campingplatzordnung zulässt, fielen die letzten Unentwegten dann in ihre Betten.

Samstagmorgen fanden sich dann fast alle, zwar noch etwas Müde, am Frühstücksbuffet wieder.

Um 11 Uhr startete, bei bestem Wetter, die von Rupert sorgsam ausgearbeitete Ausfahrt, die uns ca. 200km durch das Weserbergland und den Solling führte. (O-Ton Rupert: Es muß nach Möglichkeit bei einer Ausfahrt im-

mer rechts abgebogen werden, dann behält man auch die Gruppe zusammen!) Bei der Mittagsrast zahlte es sich zeitlich aus, dass die Teilnehmer bereits 2 Monate vorher ihr Essen auswählen mussten. Nur wenige konnten sich nicht mehr an Ihre Wahl erinnern, aber alle sind satt geworden. Der 2. Teil der Ausfahrt führte uns zum Weser Skywalk bei Bad Karlshafen. In 80 Meter Höhe gab es für schwindelfreie eine grandiose Aussicht.

Einige Rechtsabbiegungen später sind wir zurück auf dem Campingplatz und nach ein paar kalten Bieren begannen die Vorbereitungen für einen weiteren gemeinsamen Grillabend. Bei netten Gesprächen und weniger Gesang wurde diesmal auch der Campingplatzverordnung (fast) entsprochen.

Beim Frühstück am Sonntag waren sich dann alle einig, dass das 1. Morgan Camping Treffen mit Sicherheit nicht das letzte sein wird.



Zurück von der Ausfahrt



Die Männer vom Grill



Günther an der Gitarre



Zurück von der Ausfahrt



...sein Publikum



Villarriba und Villabajo? Nein Polle an der Weser



Aussicht Weser Skywalk

Selbstverständlich haben wir den Platz auch so verlassen, wie wir ihn vorgefunden haben und dürfen daher auch wieder kommen.

....und so viel Spaß für ca. 50 € pro Tag pro Nase haben wir lange nicht mehr gehabt.

Text: Rupert Fiegert und André Koopmann
Bilder: André Koopmann, Hartmut Henne, Rupert Fiegert

Morganwerkstatt André Koopmann

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

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

Seit
Oktober 2006
autorisierte
Service-Werkstatt der
Morgan-Factory

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



Viele Hasen und ein Igel

am 5. Juli in Harsewinkel

Am 5. Juli war es mal wieder so weit. Sommers traditionelle Sommerveranstaltung.

Der Familienbetrieb Claas, ein Fahrzeughersteller, der dafür bekannt ist, kein Holz in seinen Feldmaschinen zu verbauen, stand zur Besichtigung an.

Aber, erstmal gefühlte 1000 Liter Kaffee kochen. Denn, bei Claas bleibt samstags die Küche kalt.

Mit einem heftigen Regenguss und ohne Steckscheiben, die waren zusammen mit dem Kaffee im Golf Cabrio verpackt, hat Ute unseren Morgan nach Harsewinkel verbracht. Gabi, eine nette Kollegin von mir, konnte so wunderbar in die Realität des Morganfahrens eingeführt werden.

Der blaue „Lipper“, also der Roadster von Rosi und Wolfgang Bury wur-

de, zusammen mit Sohn Michael und einem VW Bulli (auch blau, der Bulli, nicht der Sohn) herbeigeseht. Die beiden hatten sich im Vorfeld bereit erklärt, für die kalte Küche der Fa. Claas in die Bresche zu springen. Danke für das Sponsern und die Arbeit! Routiniert wurden die kompletären Güter zum Kaffee schnell auf Tapediertischen drapiert und unsere versammelte Rasselbande von 34 angemeldeten und einigen nicht nominierten Zaungästen konnte sich auf ein Frühstück stürzen. Es hat dann für alle gereicht. Diesen Caterer muss man sich merken!

Um 10.00 Uhr ging's in die heiligen Hallen. Im Vorfeld hatte ich die vielen Dienstfahräder bestaunt. Aber in den Hallen war mir schnell klar, die Wege sind derart lang, dass die Mitarbeiter der Trainingsgruppe Usain Bolt beitragen müssten, um zu Fuß schnell vor Ort zu sein: Mehrere 600 Meter lange Bandstraßen nebeneinander.

Wenn man vor so einen im Bau befindlichen Mähdrescher steht und die ganzen Leitungen und beweglichen Teile bestaunt, ahnt man, dass ein Landmaschinentechner sich sicherlich auch beim Lufthansaservice am A 380 verdingen könnte.

Um 13.00 Uhr ging es dann auf Tour. Ute vorweg, mit 14 Moggis und einem Z 4 im Schlepp, wurden auf verschworenen Wirtschaftswegen die Arbeitsweise der Claas'schen Erzeugnisse erkundet. Diese 16 „Hasen“ hatten dann noch das Vergnügen mit dem Igel. Ich war schon da! Am ersten schwierigen Abzweig!

Und: Ich war schon da! Beim zweiten schwierigen Abzweig.

Muss ja keiner wissen, dass ich all meine Ortskenntnisse und meine Schuhgröße (46) für das Gaspedal bemühen musste. Das Märchen hat seine Zuneigung doch näher beim Igel.

Danach hatte ich das „Chillen & Grillen“ (0-Ton unserer Gastgeberin Jessica Urbatzka vom Park Inn) auf dem Johannisberg auch zwingend nötig.

Ute und mir hat der Tag so viel Spaß gemacht, dass wir auch 2015 einen Sommertag auflegen möchten. Das Copyright dafür steht dann allerdings Andre Gronemeier zu.

Text: Uwe Sommer
Bilder: Ute Sommer



Über 3.000 PS treffen 42 PS

Die Sektion Mitte-Nord auf der Galopprennbahn Verden



Bereits im Jahr 2002 organisierte ich für unsere Sektion eine Harztour und stellte sie unter das Motto „225 Jahre nach Goethe.“ Endpunkt und Hauptziel war damals das Vollblutgestüt Harzburg. Gegründet 1413 gehört es zu den ältesten Zuchtstätten der Welt. Der Gestütsleiter war damals in Urlaub, oder hatte er sich gar aus dem Staub gemacht, um mir das Feld zu überlassen? Jedenfalls übernahm ein gewisser Kajo Kagel die Führung und durfte sich eine Stunde wie ein Gestütsdirektor fühlen. Trotz seiner ellenlangen Vorträge gefiel es mehreren Clubfreunden so gut, dass der Ruf nach Wiederholung laut wurde.

Aber es mussten 12 Jahre ins Land gehen, ehe die Morgan-Freunde durch mich wieder mit Pferden in Berührung kamen. Es reifte der Gedanke, zusammen einen Tag auf der Rennbahn zu verbringen. Für mich kam keine Großbahn infrage, da würden wir untergehen. Also fiel die Wahl auf die Galopprennbahn Verden. Dort fanden aber drei Jahre keine Rennen statt, da gravierende Umbauarbeiten am Geläuf erforderlich waren. Erst 2013 fand in der alten Reiterstadt an der Aller wieder ein Renntag statt. England gilt als Mutterland des Galoppsports und das dortige Derby wird seit 1780 gelau- fen. Da war Beethoven 10 Jahre alt.

Er ist aber kein Brit, doch unsere Autos kommen daher. Very british! Schnell ist eine Verbindung vom Morgan zur englischen Pferderasse hergestellt. Als Geschäftsführer des Vereins für Halbblutzucht & Rennsport wollte ich meinen Freunden mit den vier Rädern etwas Besonderes bieten. Ich setzte mich beim Rennverein Verden e.V. dafür ein, dass ein Rennen mit dem Titel „Preis vom Morgan Club Deutschland, Sektion Mitte-Nord“ proponent wurde. Ein einmaliges Ereignis in der Historie unserer Sektion. Es sollte nach meinem Wunsch natürlich ein Halbblutrennen sein. Der Termin dafür stand bereits fest. Am 1. Juni 2014



sollte nach vier Jahren Abstinenz endlich mal wieder ein Halbblutrennen auf dem Programm stehen. Diesem Event war eine kleine, aber feine Ausfahrt vorgeschaltet, die Wolfgang Seemann organisiert hatte.

Und damit sind wir beim Tagesablauf. Wir trafen uns um 10.00 Uhr im Gasthaus „Zur Linde“ in Kirchlinteln zu einem opulenten Frühstück. Da wir alle über eine hohe Intelligenz verfügen, aber die Uhr nicht richtig lesen können, fuhren wir vom Lokal eine Viertelstunde zu früh los. Und unser Anführer Wolfgang Seemann drückte unterwegs zu sehr auf das Gaspedal, weil wir zu einer bestimmten Zeit auf der Rennbahn eintreffen sollten. Einige hatten Mühe zu folgen, aber am Ende war alles gut. Ein Tross von 20 Fahrzeugen sorgte auf der Strecke natürlich für einiges Aufsehen. In Nordkampen standen die Leute Spalier.

Dort betreibt die Züchterin und Besitzerin Petra Dierich eine kleine Voll- und Halbblutzucht. Ihr Berater heißt Kajo Kagel. Von der herrlichen Landschaft waren alle begeistert. Einige „Morganauten“ wollen nach dem Roadbook die Strecke noch mal abfahren. Auf der Rennbahn erwartete uns schon Herbert Blume (Rennverein Verden) – von Insidern liebevoll „Blümchen“ genannt – um uns durch einen Seiteneingang auf die Bahn zu schleusen. Auf der abschüssigen großen Rasenfläche, wo einst die Tribüne stand, fanden wir ausreichend Platz für unsere Autos. Nicht ganz glücklich war, dass der „Morgan-Preis“ erst als fünftes Rennen gelaufen wurde.

Sechs Pferde kamen an den Start. Wäre auch nur ein Pferd mehr gelaufen, hätte unser Rennen den Tageswettrekord aufgestellt. Aber auch so war der Rennverein mit uns sehr zufrieden. Gut im Wettgeschäft – bestes Betragen. Wir dürfen wiederkommen.



Einige unserer Damen waren gut behütet. Ein Hut wirkt immer fein, nicht nur in Ascot. Mit Kindern und Hunden machte unsere Gruppe auch einen sehr familiären Eindruck. Pferderennenveranstaltungen sind heute so etwas wie Familienfeste. Fast alle MCD-Teilnehmer hatten noch kein Pferderennen erlebt.

Sie konnten viel Erfahrung sammeln und zeigten sich sehr interessiert. In der Folge wurden dann viele Fragen

zum Thema gestellt, die ich gerne beantwortete. Für uns war zunächst aber wichtiger, dass das Wetter mitspielte. Beim einleitenden Ponyrennen schwor ich unsere Gemeinschaft ein, die 14jährige Maria Dierich anzufeuern. Es half leider nicht. Petra Dierichs Tochter legte einen famosen Ritt hin, musste aber bei dem Pferd bleiben. Fazit: Kein vorderer Platz.

Bis zum Start im „Preis vom Morgan Club Deutschland, Sektion Mitte-Nord“ war schon eine ziemliche Verspätung zu registrieren. Urheber war der talentierte, aber etwas schwierige Geladi, der an der Startmaschine für Kapriolen sorgte, unterwegs aber brav sein Pensum erledigte. Im Ziel war er fünf Längen voraus. Das sollte für ihn der Beginn einer feinen Serie werden, denn der Wallach gewann anschließend auch in Hamburg und Bad Harzburg.

Nach längerer Pause hielt sich Gelon als Zweiter sehr achtbar. Der alte Kämpfer ist immerhin schon zehn Jahre alt. Und beim nächsten Start gewann der Fuchswallach in Strömsholm die Grand National, das größte Hindernisrennen Schwedens. Gelon kassierte dort als Sieger umgerechnet 13.544 Euro und ist damit der erfolgreichste aktive Halbblüter in Deutschland.

Sportlich wurde unser Rennen durch diese beiden Protagonisten natürlich stark aufgewertet. Und ein guter Beobachter aus unseren Reihen bemerkte richtig, dass das jüngste Pferd gegen das älteste gewonnen hat. Nach dem Rennen erfolgte die Siegerehrung. Ich musste Ehrenpreise für Besitzer, Züchter, Trainer und Jockey an den Mann bringen. Obwohl, der Trainer war eine Frau. Elfie Schnakenberg aus Jerusalem. Stimmt, das ist ein kleiner Vorort von Blender, in der Nähe von Verden. Die arme Elfie sackte nach Erhalt ihrer Magnum-Flasche Schampus (3 Liter) fast zusammen, während ich den siegreichen Jockey Raoul Dygas mit den Worten ermahnte: „Nicht gleich austrinken.“

Mein Credo, das wir keine Zwangsgemeinschaft sondern eine Spaßgesellschaft sind, wurde auch an diesem Tag wieder unterstrichen. Ein „Kumpel“

hatte sich eine Pferdeführerin ausgeguckt. „Schau mal Kajo, das Pferd sieht längst nicht so gut aus wie das Mädchen.“ Ich musste ihm zustimmen.

Einige von uns haben sogar am Wetschalter gewonnen. Ist schwer genug, aber etwas leichter als im Lotto. Und es gab schließlich sogar Wünsche nach einem Revival. Und im Jahresrennenkalender 2014, wo jedes deutsche Rennen verzeichnet wird, ist noch in 100 und mehr Jahren, wenn es uns schon lange nicht mehr gibt, ein Rennen mit dem Titel „Preis vom Morgan Club Deutschland, Sektion Mitte-Nord“, enthalten. Für die Ewigkeit. So gesehen, hat unser Rennen für immer eine historische Bedeutung.

Text: Kajo Kagel

Bilder: Anglo-German Racing, Inge Wittfoht und Birgitt Kagel.



VERDEN

Sonntag, 1. Juni, 14.30 Uhr

(Bahn: gut)

Rennleitung: A.Aufderheide, P.Nordwig, H.Böhlke - Starter: F.Nienstädt - Richter: A.Cassuben - Ausgleicher: H.Siemen - Arzt: Dr.D.Wieters - Tierarzt: Dr.J.Paeper

451

V. PREIS VOM MORGAN CLUB DEUTSCHLAND - SEKTION MITTE-NORD. Halbblutrennen. (F) Für 3-jährige und ältere Halbblut-Pferde. 2.000 € (1.000, 400, 300, 200, 100). Ehrenpreis dem Besitzer, Trainer und Reiter des Siegers. 20 € Einsatz (10, 10). 1850 m. 6 Nennungen, 6 bzw. 6 stehen geblieben, 6 liefen. Start: 17.09

169	1	Geladi (H), 5j. b. W. v. Darsalam-Genette 67 kg, L.Depken (Tr.: Frau E.Schnakenberg)	Am.R.J.Dygas	31
	2	Gelon (H), 10j. F. W. 66 kg, E.Murtfeld	C.Tessarini	69
236/2	3	Dorick (H), 6j. schwb. W. 66,5 kg, Stall Biancolino	C.Chan	16
-	4	Bente (H), 6j. db. S. (64 kg) 61 kg, Frau Maria Klein	Am.Frau M.Ehm *	208
-	5	Sonja Queen (H), 8j. db. S. (64 kg) 61 kg, V.Freitag	Am.Frau E.Herresthal *	71
-	6	Drops (H), 10j. schwb. W. (66 kg) 63 kg, Frau Maria Klein	Frau S.Daroszewski *	189

Le. 5-1½-9-1¼-26 - Zeit: 1:56,67 - Tot. 31:10 - Pl.-W. 20, 20:10 - Zweierw. 121:10 - Dreierw. 347:10 - Zpr. 194,00 L.Depken (Geladi), 38,80 L.Depken (Gelon), 29,10 Frau Maria Klein (Dorick), 19,40 Frau Maria Klein (Bente), 9,70 Zuchtfonds (Sonja Queen).
Umsatz: 5.476,25 € (Vorwette: 2.675,25 €).

WITTFOHT

offizieller, zertifizierter Partner von

 **SWIZÖL** 
HANDMADE IN SWITZERLAND

www.wittfoht-fahrzeugpflege.de

Es tut sich was im Morgan-Land Bayern!



1. Mai im Biergarten in Grabenstätt

Die bayerische Sektion hat ab 2014 eine neue Sektionsleitung bekommen. Das war die gute Nachricht am gut besuchten Neujahrsempfang im Januar in Kloster Schäftlarn. Jochen Köhrer hat sich bereit erklärt, in Zusammenarbeit mit mir, Wolfgang Meyscheider die Sektionsleitung zu übernehmen. Zusätzlich hat er in Aussicht gestellt, in 2-3 Jahren die Sektionsleitung komplett zu übernehmen und damit mich zu entlasten. Damit fing das bayerische Morganjahr schon einmal sehr gut an. Der bayerische Terminkalender füllte sich auch zusehends: Für dieses Jahr wurde beschlossen, die Stammtische wieder regelmäßig an einem festen Ort durchzuführen.

Auf Grund der guten Erfahrung entschlossen wir uns für die Kraillinger Brauerei und zwar immer jeden dritten Freitag im Monat. Angesichts der steigenden Besucherzahlen bei diesen regelmäßigen Stammtischen eine richtige Entscheidung.

Neben den regulären Stammtischen gab es für nahezu jeden Monat in der fahraktiven Saison ein zusätzliches Event.

Im April am Karfreitag gab's Fischesen in der Kraillinger Brauerei, organisiert von Jochen. Das Stüberl war voll besetzt und die frisch servierten Fische vom Feinsten. Dieser Termin sollte sich auch als Traditionstermin

in der Sektion etablieren können. Das Wetter schreckte einen Aero 8 als einzigen Morgan auf dem Parkplatz nicht ab. Das Schneegestöber bei der Heimfahrt wurde jedoch geflissentlich ignoriert. Das traditionelle 1. Mai Treffen fand diesmal in der kleinen Gasthausbrauerei und Bierbrennerei in Grabenstätt am Chiemsee statt. Über 20 Autos fanden bei bestem Kaiserwetter den Weg nach Grabenstätt. Bestens versorgt von den Wirtsleuten konnten wir draußen im Biergarten die Sonne und gut bürgerliche Kost genießen. Musikalische Untermalung in Form einer Volksmusikgruppe vermittelte typisch bayerische Volksfest Atmosphäre. Fortbildung in Sachen Whiskybrennerei wurde vom Wirt



Oliver vermittelt. Wissenswertes über Whisky in allen Stadien des Brennens konnte man erfahren. Natürlich wurde sofort ein Probiertag für den ersten von Oliver selbst gebrannten Whisky - wenn auch erst in eineinhalb Jahren - vereinbart. Man braucht schließlich Ziele für zukünftige Ausfahrten. Ein wenig Bewegung zur nahe gelegenen Kapelle in Marwang nutzten dann beinahe alle Teilnehmer. Danach ging es gestärkt mit Selbstgebackenem und Kaffee dann wieder gen Heimat. Entgegen aller Wettervorhersagen natürlich alles offen gefahren versteht sich! So muß 1. Mai!

Jochen hat im Juni eine Ankündigung bezüglich spontaner Ausfahrten umgesetzt und den ersten „Late breakfast run“ veranstaltet. Spontan zu einer Ausfahrt zusammenkommen und Spaß haben hieß das Motto, dem einige Morgan- aber auch einige Motorradfahrer gefolgt waren. Eine tolle Initiative um mit ein paar Gleichgesinnten um schöne Ecken zu sausen. Und davon gibt's in Bayern ja wirklich genug. Wer in unserer Gegend unterwegs ist, kann sich gerne so einem spontanen „late breakfast run“ oder auch „late evening run“ anschließen. Kurzfristige Infos gibt's auf der Webseite unter der bayerischen Sektion. Und das Ganze natürlich in einer offenen Klasse: 2-, 3- und 4-Wheeler in schöner Eintracht miteinander.

Im Juni geplant aber dann erst im Juli auf Grund der Wettersituation möglich war das ebenfalls schon traditionelle Picknick am Chiemsee in Hittenkirchen bei Joschi und Roland Beier. Gut besucht parkten 11 Morgans auf der Wiese mit dem wohl besten Blick über den Chiemsee unter strahlend weiß blauen Himmel. Ganz so wie man das erwartet. Abgerundet wurde dieser schöne Tag dann von dem schon legendären Kuchenbuffet bei Joschi im Garten. Auch wenn sich das Kampfgewicht bei der Heimfahrt im Moggie merklich er-



1. Mai in der Whisky-Destillerie von Oliver



Traditionelles Picknick in Hittenkirchen am Chiemsee

höht hat, all diese Köstlichkeiten waren absolut eine Sünde wert. Schön übrigens auch, daß sich ein Moggie mit Essener Kennzeichen und seinem Piloten Winfried Gill dem Picknick angeschlossen hat. Gäste sind uns jederzeit herzlich willkommen!

Anfang Juli hat Günther Geiger wieder zum Flugtag für Menschen mit Behinderung in Schwabegg eingeladen, ausgerichtet vom Bayerischen Roten Kreuz. Dieser Termin ist mittlerweile ebenfalls ein fester Bestandteil im Morgankalender der Sektion. Dabei tragen die Morganfahrer mit Rundfahrten im Morgan zusammen mit



Hittenkirchen: Kuchenspezialitäten von Joschi

Menschen mit Behinderung zur Verkürzung der Wartezeiten auf Rundflüge bei.

Der August präsentierte sich eher von der nassen Seite in Bayern. Das hat eine kleine Gruppe bayerischer Morganfahrer veranlaßt die Flucht nach Schottland anzutreten. Und was soll ich sagen, von 17 Reisetagen 13 offen gefahren! Morganherz was willst Du mehr! Nach beinahe 4500 gefahrenen Kilometern sind alle glücklich und um viele Eindrücke reicher wieder gut zurückgekommen.

Die Herbstausfahrt ins Trentino war die Traumtour dieses Jahres in der Sektion. 13 Morgans und ein SLK fanden sich in der Villa Madruzzo oberhalb von Trient für ein gemeinsames und fahraktives Wochenende ein. Ein kleines bereits früher angereistes Vorausteam machte eine schöne Ausfahrt über den Monte Bondone sowie Schlossbesichtigung in Drena und ausgiebige Mittagspause in Arco. Das Gros der am Freitag angereisten Morganer genoss dann die hervor-

ragende Küche der Villa Madruzzo sowie die sehr gut ausgestatteten Zimmer und die herrliche Lage der parkähnlichen Anlage. Am Samstag eine tolle Anfahrt nach Bassano del Grappa und die Tour auf den Monte Grappa bei bestem Kaiserwetter. 220km später kamen alle müde aber wohlbehalten zum Bar- und Restaurantbesuch in der Villa an. Die Rückfahrt am Sonntag hat dann einige beim Überqueren der Alpen über Sella, Grödner und Staller Sattel mit nicht zu übertreffenden Ausblicken belohnt.

Edgar Rodestock hat es mal wieder geschafft uns einen Tisch am Oktoberfest zu organisieren. Auf der Wies'n, dem mittlerweile wohl größten Volksfest der Welt, dabei zusehen macht den Morganern aus der Sektion natürlich viel Spaß. Für 10 Leute war Platz. Da wurde bei bestem Wetter in Schichten gefeiert. Egal, dabei sein ist alles!

Im November ist dann zusätzlich zum normalen Stammtisch ein Erste Hilfe Kurs beim Roten Kreuz in Augsburg

geplant. Günther Geiger unterstützt uns bei diesem Vorhaben. Eine absolut sinnvolle Maßnahme. Liegt doch für viele von uns die Führerscheinprüfung und die damit verbundene Schulung in Erster Hilfe schon lange zurück. Eine Auffrischung der lebensrettenden Kenntnisse ist daher unbedingt von Nöten. Auch wenn sich niemand wünscht in eine Situation zu geraten, diese anwenden zu müssen.

Natürlich lebt eine Sektion immer von dem Engagement der Mitglieder. An dieser Stelle noch einmal herzlichen Dank an alle, die sich mit Organisation, Ideen und viel Enthusiasmus in der Sektion einbringen und so zu einem bunten Morganleben für alle Mitglieder beitragen.

Alle Termine sowie Informationen zu unseren Unternehmungen gibt es im Web auf den Seiten der bayerischen Sektion zu finden. Der BayernMog-Kurier erscheint einmal im Monat und spiegelt das aktive Morganleben in der Sektion wieder. Jeder Morganfahrer,



Die Villa Madruzzo fest in Morganhand

der sich in unserer Gegend tummelt ist herzlich willkommen!

Schaut doch einfach mal rein ins Morgan-Land Bayern! Wir freuen uns auf Euch!

Jochen Köhrer und Wolfgang Mey-scheider

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 Niederrhausen
Tel.: 06128 - 73512
Fax: 06128 - 73513

Der Morgan ARV6

The pinnacle of Morgan racing



ARV6



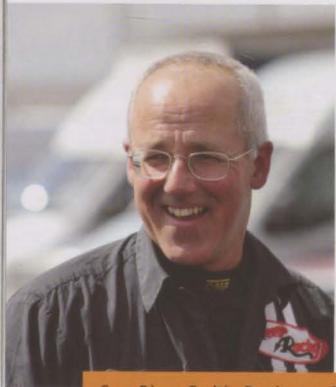
Morgan hat in den letzten Jahren einige Modelle für den Clubmotor-sport herausgebracht. Angefangen mit dem Jubiläumsmodell Plus 4 SuperSport, das in kleiner Auflage den Kunden sowohl für den Straßen- als auch Rennstreckengebrauch angeboten wurde. Es folgte die noch kleinere Auflage des Plus 4 Babydoll, ein von Stefan Scieszka innitertes Modell zur Würdigung des legendären amerikanischen Morgan-Rennfahrers Lew Spencer. Dieses Modell war schon sehr rennsportmäßig ausgelegt aber es konnte auch noch auf der normalen Straße bewegt werden. Die neueste Entwicklung, der ARV6, ist eine noch kleinere Auflage, zurzeit noch ein Einzelstück aber das kann und soll sich noch ändern. Für den Freizeit-Rennfahrer soll der Wagen nach Morgan eigener Auslobung „The pinnacle“ also die Spitze dessen sein, was Morgan für den Rennsport anbietet. Über den Straßengebrauch wird bei diesem Modell nicht mehr geredet.

Vorgestellt wurde der Wagen am 8. Juni auf der Rennstrecke Donington Park in der Nähe von Birmingham im Rahmen der AR Motorsport Trophy. Pilotiert wurde er von Greg Dixon-Smith, im Hauptberuf Mitarbeiter bei der Morgan Motor Company. Auf den Fotos kann man gut erkennen, dass seine Rennfahrerkollegen oder er selbst mit dem neuen Fahrzeug nicht gerade zimperlich umgegangen sind, Beulen an den Kotflügeln und eine eingedrückte Kühlermaske, später fehlte der komplette Grill, sprechen eine eindeutige Sprache aber kleine Rempel gehören im Rennsport einfach dazu und Welpenschutz hat es in dieser Sportart noch nie gegeben.

Der Morgan ARV6 basiert auf dem aktuellen Morgan Roadster mit dem 3.7 Liter Ford Mustang-Motor. Spezielle Modifikationen bringen diesen Wagen an die Grenze dessen, was in

Donington Park im Juni 2014. Foto: Tripos Media (bb)

Shelsley Walsh, „Thrill on the Hill“, 12. Juli 2014. Foto: Günther Biener



Greg Dixon-Smith, Donington Park im Juni 2014, Foto Portrait: Tripos Media (bb), Foto Track: Günther Biener



Lackiertes Bulkhead und Stehbleche. Foto Morgan-Flaving



einem traditionellen Morgan möglich ist und damit ist er der ideale Morgan für jeden Club-Rennsportbegeisterten.

Laut Morgan bietet er mehr Power und besseres Handling als je ein Morgan zuvor. Einige der Modifikationen wird es nur im ARV6 geben. Morgan hat diesen Wagen gebaut, um wettbewerbsfähig im Motorsport zu sein und bei der Entwicklung hatte man nur einen Gedanken, seine Besitzer sollten vor allem Siege einfahren.

Was unterscheidet diesen Morgan

von einem normalen Roadster oder 4/4? Auf den ersten Blick nicht viel. Breite Reifen, Überrollbügel und Rennscheibe nur auf der Fahrerseite sind auf der Rennstrecke inzwischen auch im Clubsport weit verbreitetes Zubehör. Bei genauem hinschauen vermisst man allerdings die Türen. Auf der Fahrerseite gibt es noch eine Ausbuchtung wie bei einer Tür aber auf der Beifahrerseite ist die Linie glatt durchgezogen. Motorsport fängt beim einsteigen an.

Unter dem Blech gibt es noch mehr an Veränderungen. Statt feuerverzinktem Rahmen wie bei den Serienfahrzeugen ist dieser lediglich lackiert und auch der Unterbodenschutz fehlt. Das spart gut 10 Kilo - im Rennsport ist das schon von Bedeutung. Alle Chassisteile einschließlich der Bodenbretter sind aus Aluminium um sicherzustellen, dass dieser Morgan deutlich leichter als alle traditionellen Serien-Morgan ist. Sein Gewicht beträgt ca. 865 Kilo. Die Chas-

sisteile sind „Autophoretic Coated“, das heißt, sie sind mit einer Korrosionsschutzbeschichtung versehen, die nicht durch den Einsatz von Strom



(Elektro-Tauchlackierung) sondern chemisch entsteht. Speziell bei Dünnschichten ist diese Methode bestens geeignet, da im Unterschied zum Verzinken die Teile nicht verformt werden.

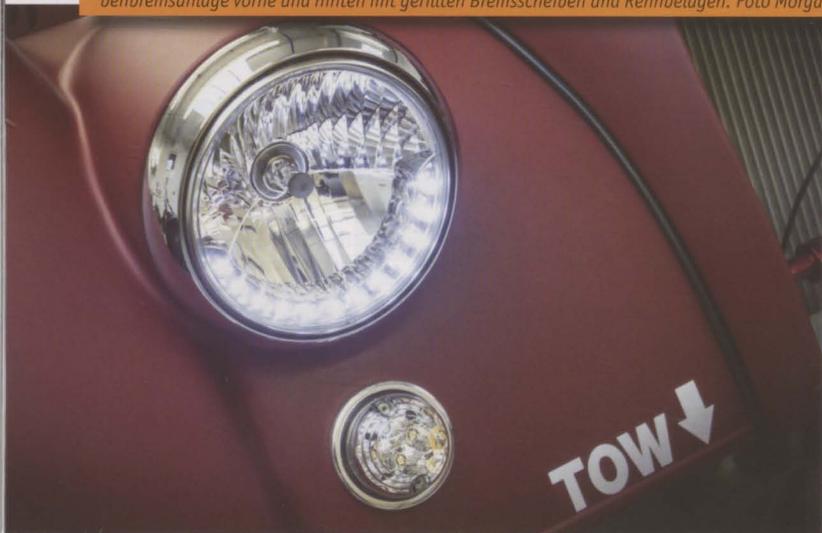
Der AVR6 ist ausgerüstet mit 4 Kolben-Scheibenbremsen vorne und hinten, 2 separaten Bremszylindern

die eine Abstimmung der Bremsleistung der Vorderachse zur Hinterachse (Waagebalken) ermöglichen. Die Scheiben sind gerillt und Rennbeläge, die höheren Temperaturen standhalten sind natürlich auch montiert. Solche Beläge sollte man in seinen Straßenmorgan nicht montieren, sie brauchen eine erheblich höhere Betriebstemperatur bevor sie ein Fahrzeug verzögern können.

Der Motor ist der serienmäßige 3.7 Liter Mustang aus dem Roadster. Geändert wurden die Steuerung der Nockenwelle und das Mapping der ECU.



Klarglas Blink- und Bremsleuchten mit LED. LED Tagfahrlicht. Digitales Armaturenbrett-Display. Abnehmbares Lenkrad. Fotos oben: Günter Biener. Rechts oben: K&N Sportluftfilter. Foto und unten Links und Mitte: MMC. Rechts außen: Scheibenbremsanlage vorne und hinten mit gerillten Bremsscheiben und Rennbelägen. Foto Morgan-Flaving



Von außen sichtbar sind der Sportluftfilter und die seitlich herausgeführte Auspuffanlage mit 200 Cell Renn-Katalysator. Der Motor wird über eine Trockensumpfschmierung mit 6 Liter Tank geschmiert. Die Kühlung des Ölhaushaltes besorgt ein 13-reihiger Ölkühler, der vor dem vergrößerten Wasserkühler unten eingebaut ist. Die Kühlflüssigkeit ist kein Wasser sondern „AR180 Waterless engine coolant“, das heißt, diese Flüssigkeit kann nicht kochen und den Motor dadurch überhitzen.

Die Leistungssteigerung auf gut 320 PS wird im Wesentlichen durch das veränderte Mapping erreicht. Sie ist über einen Schalter am Armaturenbrett abrufbar.

Der ARV6 erreicht ein sensationelles Leistungsgewicht von 370 PS, bezogen auf eine Tonne, im Vergleich dazu der aktuelle Porsche GT3, der mit 475 PS und 1430 Kilo Gewicht ein Leistungsgewicht von 332 PS erreicht.

Der Tank ist zur Sicherheit und um das hin und her schwappen des Ben-

Keine Türen, auf der Beifahrerseite ist die Karosserie durchgezogen und rechts ist sie, um den Einstieg zu erleichtern, in einem Tür ähnlichen Bogen gearbeitet. Foto Morgan-Flaving



zins zu vermeiden, mit Schaumstoff gefüllt. An Beifahrer wurde bei diesem Modell nicht gedacht, es gibt nur für den Fahrer eine Carbon-Rennsitzschale. Das Fahrwerk hat beidseitig Anti-Trampbars, Panhardrod und Brake Reaction Bars und eine im

Sturz verstellbare Vorderachse. Die Stoßdämpfer sind einstellbar, vorne hat er spezielle 220 lbs Schraubenfedern und hinten asymmetrische Blattfedern von Suplex.



Die Bilder zeigen die Veranstaltung in Shelsley Walsh, „Thrill on the Hill“, 12. Juli 2014. Fotos: Günther Biener



Spezielle Leichtmetallfelge nur für den ARV6

Das übliche Rennzubehör, wie zum Beispiel eine 2,25 Liter Feuerlöschanlage, 4 Punkt Renn-Sicherheitsgurte, FIA geprüfter Überrollbügel mit Seitenaufprallschutz und vieles mehr, sind natürlich auch verbaut worden. Der ARV6 soll kein Einzelstück bleiben. Bei ausgesuchten Aero Racing Händlern kann man ihn für ca. 53000 Pfund, VAT eingeschlossen, bestellen und damit bei der AR-Morgan Challenge vorne mitfahren, vorausgesetzt man kann fahren, denn das Niveau ist bei dieser Serie schon recht hoch.



Die englische Fernsehmoderatorin, Journalistin und Rennfahrerin Rebecca Jackson, bisher auf Porsche unterwegs, bekam in Silverstone die Gelegenheit den ARV6 im Rennen zu bewegen. Auf der Onlinesite des Telegraphs schreibt sie sinngemäß dazu folgendes.

Im Juni dieses Jahres lud mich der Sponsor meines Renn-Porsches „Turtle Wax“ nach Malvern zu einen Treffen in der Morgan Motor Company ein. Ich war glücklich und genoss diese Tour durch die „sehr“ britische Fabrik und die einzelnen Workshops. Es

war wie ein Rückblick in alte Zeiten, teilweise Maschinen aus den fünfziger Jahren und traditionelle Arbeitsmethoden die diese Sportwagen einzigartig machen. Kein Morgan gleicht

dem anderen. Nachdem ich drei unterschiedliche Modelle auf der Straße fahren durfte, war ich natürlich gespannt, wie sie sich auf der Rennstrecke verhalten würden.



Multitalent Rebecca Jackson, Fernsehmoderatorin, Journalistin und Porsche-Rennfahrerin. Sie durfte den ARV6 am 2. August in Silverstone beim Bentley Drivers Cup pilotieren und berichtete über diese Erfahrung im Online-Portal des Telegraphs. Alle Fotos auf dieser Seite: Tripos Media (bb)

Am 2. August bekam ich dann in Silverstone bei der AR Motorsport Morgan Challenge und dem Bentley Drivers Club die Gelegenheit, mich hinter das Steuer des neuen ARV6 zu setzen. Es war für mich eine der freundlichsten Begrüßungen in einem englischen Paddock, die ich je erlebt habe. Das Willkommen und die herzliche Freude, die meine Wettbewerber



mit mir teilten, macht Morgan – Racing zu etwas Besonderem. Ich realisierte, dass es mehr als der Kauf eines Morgan bei der Company ist, es ist der Eintritt in eine große, glückliche Familie.

Das erste was meine neue Familie tat, war den Sitz für mich richtig einzustellen. So wie bei anderen Rennwa-

gen auch, ist dies nicht nur ein vor- und zurückrutschen auf den serienmäßigen Sitzschienen, es mussten Schrauben gelöst und neue Befestigungspunkte gefunden werden.

Dann ging es auf den Track um ein paar Übungsrounds zu absolvieren. Ich lernte zunächst das Fahrzeug in meiner üblichen Vorgehensweise

kennen, das bedeutet ich starte zunächst immer mit ein paar langsamen Runden. Ich lerne, wie ich am schnellsten durch eine Kurve komme und erst wenn ich das perfekt kann, arbeite ich mich Stück für Stück weiter. Meine Rundenzeiten fielen dann auch von 1:22 min auf 1:10 min und diese Zeit konnte ich auch konstant fahren. In der Lage zu sein, konstant

Alle Fotos auf dieser Seite: Tripos Media (bb)



niedrige Zeiten zu fahren, ist eine Qualität, die entscheidend für mein Le Mans Projekt ist. In den nächsten 4 Jahren ist es mein Plan, dies auf dem Grid des weltgrößten Endurance Race zu zeigen.

Der nächste Tag war der Renntag. Er begann mit einem 20 minütigem Qualifying. Der Grid war voll, 30 Autos kämpften um die Startplätze. Mit

Unterstützung meines Teams durch Boxanweisungen und dem enthusiastischen Klatschen an der Boxenmauer gelang es mir den 3. Platz in meiner Klasse und den 7. im Gesamtklassement einzufahren.

Es war schwierig für das Rennen eine Wetterprognose abzugeben, der Himmel war eine Mischung aus schweren, stimmungsvollen dunklen

Wolken und immer wieder hellblauem Himmel. Als die Regenschüttung uns dann erreichte, war es spektakulär anzusehen, wie die Menschen vor dem Regen in die Schutzhütten flohen. So warteten wir mit der Entscheidung, ob nun Trocken- oder Regen Set Up, bis zur letzten Sekunde. Am Ende machten wir lediglich eine Änderung der Bremsbalance, Spur und dem Reifendruck in der Annäh-



sich auch auf dem Track wieder, die Racer waren wahre Gentlemen and Ladies, und ich freue mich, dass ich letztere im Plural nennen kann.

Bei den unglaublich rutschigen Fahrbahnbedingungen drehten sich die Autos überall, einer meiner stärksten Wettbewerber drehte sich direkt vor mir und so konnte ich auf den 2 Platz in meiner Klasse und den 5. im Gesamtfeld vorfahren. Nachdem ein wunderschöner gelber 72er Morgan in die Mauer gefahren war, ging das Rennen unter Führung eines Safety Cars nur langsam weiter.

Der Schauspieler Tony Hirst, der in 2012 in Silverstone erstmalig mit einem Morgan bei einem Prominentenrennen startete, lag hinter mir auf dem 3 Platz bis er mich in der letzten Runde noch überholte. Ich wollte ihn nicht vorbeilassen, pushte in einer Hochgeschwindigkeitskurve zu hart und dann war es auch schon passiert. Auf untersteuern folgte übersteuern und bevor ich den Wa-

gen wieder einfangen konnte überholte mich schon mein Hinterteil. Ein Wettbewerber fuhr mir dann hinten auf den Wagen. Es war nur eine kleine Beule und als ich auf den Kurs zurückfuhr erreichte ich trotzdem noch den 3. Platz in meiner Klasse.

Es war ein fantastisches Rennen und ein aufregendes Wochenende. Einen Morgan zu fahren ist eine einzigartige Erfahrung und ihn in einem Rennen zu pilotieren ist noch besser. Wer irgendwann nach einem freundlichen Paddock Ausschau hält, tut gut daran, einen Versuch zu starten.

Dem Enthusiasmus von Rebecca Jackson ist nichts hinzuzufügen. Ich glaube, Morgan ist um einen neuen Fan reicher geworden.

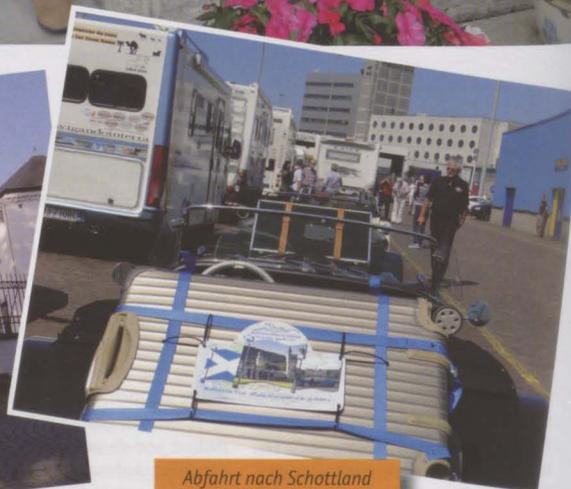
Wer Spaß und das nötige Kleingeld für den Rennsport übrig hat, hier ist der richtige Morgan für Gentleman und Lady Racer.

Edi Stampfel

Schottland? YES!



Vaals Hotel Bilderberg



Abfahrt nach Schottland



Wenn auch die vielen aufgestellten YES-Plakate im ganzen Land einen anderen Bezug hatten: Für uns bayerische Morganfahrer war klar, Schottland im August 2014, YES!

Natürlich bedarf es einer langen Vorbereitung für so eine umfangreiche Reise. Die Anregung dazu kam von einigen Mitgliedern und so entschloß ich mich bereits 2013 die Organisation einer 2-wöchigen Schottlandreise mit Morgans in die Hand zu nehmen. Angeregt durch die Berichterstattung in einer vorangegangenen Morganpost machte ich mich an die Planung. Ein guter Mix aus Fahrerlebnis, Kultur, Genuß und Erholung sollte es sein. Und der langen An- und Abreise mußte natürlich Rechnung getragen werden. Das heißt Übernachtungen auf Hin- und Rückreise. Dann die Klärung links- oder rechtsherum? Ich entschloß mich aus verschiedenen Gründen für „linksherum“ im Uhrzeigersinn. Unsere Übernachtungsorte waren die Küstenstadt Oban an der Westküste (3 Nächte), Nairn im Norden (3 Nächte), Pitlochry mitten in den Highlands (4 Nächte) und Dundee an der Ostküste (2 Nächte). Zusammen mit Schifffahrt Amsterdam – Newcastle und zurück sowie Zwischenübernachtungen kamen wir auf 16 Übernachtungen und 17 Reisetage. Wir, das waren letztendlich 5 Morgans aus dem bayerischen Raum: Elisabeth und Klaus Schmidt, Joschi und Roland Beier, Ingrid Schüssler und Harald Neuschäfer, Klaus Sigel sowie Sigi und Wolfgang Meyscheider. Von den ursprünglich 8 Morganbesatzungen mußten 3 leider absagen.

Wegen der langen Anreise wollten wir Schottland etwas intensiver kennenlernen. Außerdem war es mir wichtig, nicht jeden Tag Koffer packen zu müssen. Darum längere Aufenthalte in den Regionen. Für jeden Tag wurde ein Programm ausgearbeitet. Da die Schotten offensichtlich weniger restriktiv beim Datenschutz sind, kann



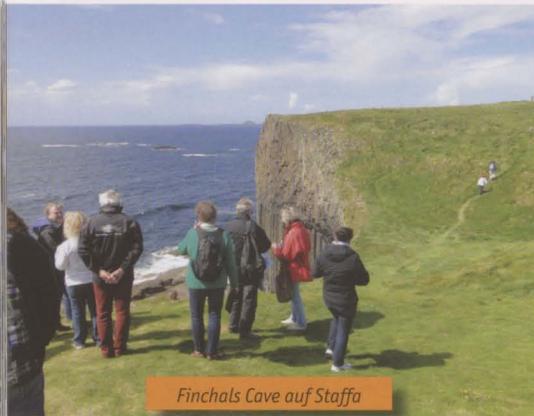
Vor der Fähre



Auf dem Weg nach Oban



Ankunft auf Staffa



Finchals Cave auf Staffa



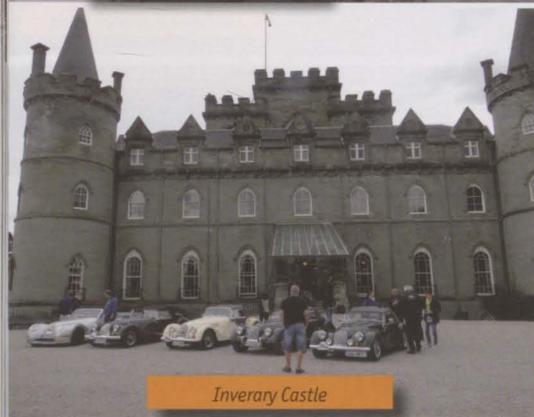
Auf dem Weg nach Nairn



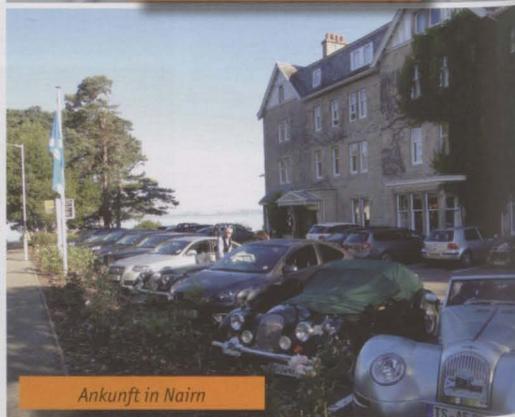
In Crinan am Hafen



In den Highlands einsam unterwegs



Inverary Castle



Ankunft in Nairn



man alle noch so kleinen Straßen in Google Streetview begutachten. Das hilft natürlich bei einer Planung aus der Ferne ungemein. Ausgestattet mit entsprechendem Rallyschild und ausführlichem Roadbook sowie einem schottischen Carepaket und genügend Lesestoff in Form von Reiseführern und Strassenkarten konnte das Abenteuer beginnen.

Der erste Übernachtungspunkt auf der Reise war übrigens das Kasteel Bilderberg in Vaals, Veranstaltungshotel unseres großen Frühjahrestreffens der Sektion Mitte. Dieses schöne Hotel garantierte uns auch die leichte Erreichbarkeit der Fähre mit der kurzen Distanz von nur 250 Kilometer bis Amsterdam Ijmuiden. Wir wollten ja auch kein Risiko eingehen.

Gleich zu Anfang beschloß ich nach der langen Anreise einen morgangfreien Tag einzulegen. Die 400 km lange Fahrt von der Fähre Newcastle bis Oban zeigte uns hinter Glasgow erste Eindrücke von der rauhen Schönheit Schottlands. Das Küstenörtchen Oban ist der ideale Ausgangspunkt für eine Bootstour zu den 3 Inseln Mull, Ioana und Staffa. Hier hatte ich bereits im Vorfeld eine komplette Tour für die ganze Gruppe gebucht. Mit Fähre, Bus und kleinem Ausflugsboot waren wir den ganzen Tag ohne Moggie unterwegs. Natürlich mit Möglichkeiten zu Erfrischungspausen auf Iona und ausreichend Bewegung auf den Inseln bei Besichtigungen. Ein großes Plus natürlich das schöne Wetter und die ruhige See an diesem Tag. Zum Abschluß des Tages war dann ein großer Tisch im Fischrestaurant EE-USK direkt am Hafen in Oban für uns reserviert. Wer frischen Fisch in allen Variationen mag, ist dort bestens aufgehoben. Wir haben das Lokal auch am nächsten Tag nochmal besucht. Von unserem 4 Sterne Hotel BEST WESTERN The Queens Hotel konnten wir die Stadt und den Hafen bequem zu Fuß erreichen. Das Hotel war ge-

mütlich eingerichtet und hatte eine exzellente Küche, die wir am ersten Abend bei einem saftigen Steak ausgiebig testen konnten. Lediglich die Parkplatzsituation war hier etwas beengt an der Uferpromenade, ließ sich aber zufriedenstellend lösen. Ein leider etwas verregener Ausflug in den Süden zum Inverary Castle rundete unseren Besuch der Westküste am nächsten Tag ab. Erwähnenswert: Der kleine Fischerort Crinan direkt an der Küste. In dem kleinen Café am Hafen wurden wir bestens versorgt von einer jungen Hamburgerin, die es dorthin verschlagen hatte. Erreichbar ist der Ort nur über ein „Single Track Road“. Aufstellung der Morgans direkt vor dem Schloss war für die Besucher dort und natürlich für uns ein kleines Highlight. Nach der ausgiebigen Besichtigung gab's noch eine kleine Stärkung in einem Pub in der Ortschaft, bevor wir wieder den nassen und regenreichen Heimweg antraten.

Um so besser die Wetteraussichten für die Reise nach Norden am nächsten Tag. Warntafeln sprachen zwar überall von „heavy rain“ aber wir fuhren den ganzen Tag offen. Nairn und das Golf View Hotel direkt am Strand erwartete uns mit Sonnenschein und einem gemütlichen Bierchen auf der Terrasse. Unnötig zu sagen, daß wir den Weg dorthin meist auf abgelegenen „Single Track Roads“ absolvierten, mit der Schönheit der Landschaft und fantastischen Aussichten meist völlig alleine.

Im Norden ist natürlich die Speyside mit dem Whisky-Trail ein absolutes Muß. Um dem Probieren des edlen Brandes in einer Destillerie auch genügend Raum zu geben hatte ich einen historischen Zug gebucht. Gemütlich zuckelten wir nach einer sonnigen Anfahrt von Dufftown nach Keith. Während die Eisenbahner bewundernd um unsere Morgans schlichen hatten wir Zeit, die alte von einem



Unsere Ziele 2015:
Istrien, Schweden, Trentino
Infos und Termine im Web!



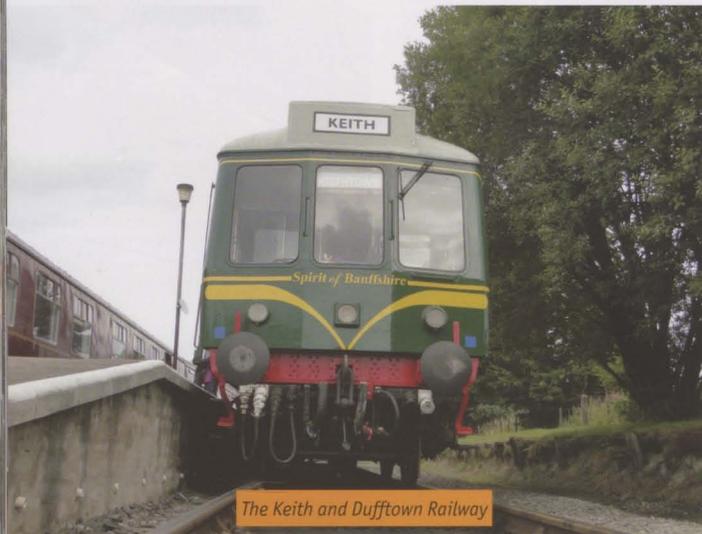
Morgan Genuss-Reisen

Geführte Touren in der Alpenregion, Kroatien, Italien und Österreich. Eine einzigartige Mischung aus Kultur, Fahrfreude und kulinarischen Höhepunkten abseits des Trubels und der Hektik. Von Enthusiasten für Enthusiasten!

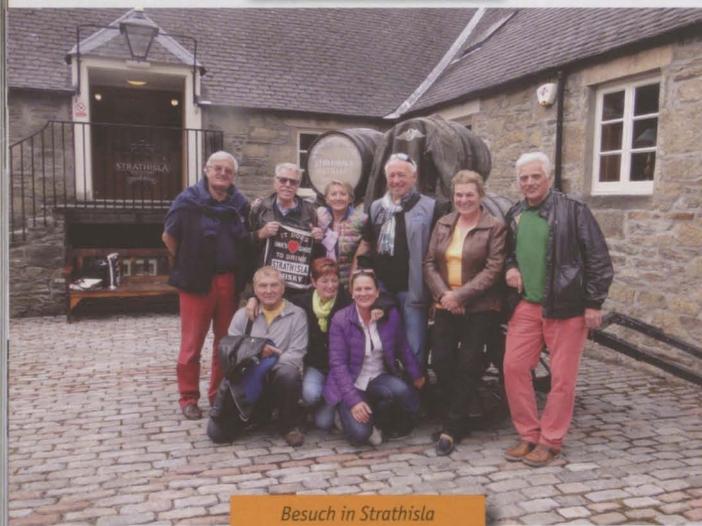
Fon: +49 8669 90 99 002
Mobil: +49 1525 35 77 165
info@mey-events.com
Ihr Ansprechpartner:
Wolfgang Meyscheider

www.mey-events.com

kleinen Club erhaltene Lokalbahn ausgiebig zu bestaunen. Mit Zugbegleiterin und Zugführer kamen wir natürlich schnell ins Gespräch und lernten eine Menge über Land und Leute. 10 Minuten Fußmarsch brachten uns dann in Keith auch stracks in die Strathisla



The Keith and Dufftown Railway



Besuch in Strathisla

Destillerie, die wohl schönste Destillerie Schottlands. Wer kennt nicht die Marke Chivas Regal. Stellvertretend für alle Destillerien lernten wir hier interessante Internas zum Whiskybrand kennen mit dem krönenden Abschluß von 4 verschiedenen Whis-

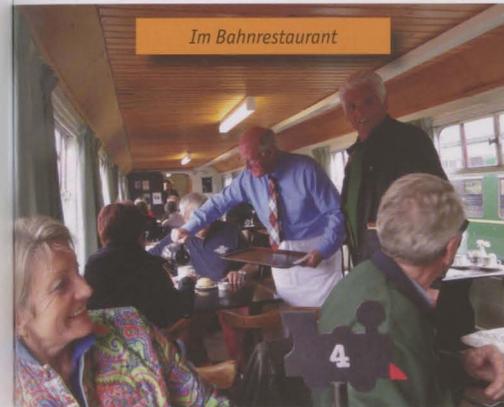
kybränden zur Verkostung. Niemand unserer Morganbesetzungen machte sich ernsthaft Gedanken, wo im Auto die eingekauften Bottles wohl noch zu verstauen wären. Irgendwie würden die schon mitkommen. Nach der Zugrückfahrt, bei der unsere Gruppe auffällig schläfrig in den Bänken hing, ließen wir uns mit einem starken Kaffee und Scones oder was es sonst noch so gab im Restaurantbereich wieder aufrichten. Der Restaurantbereich, das waren alte Eisenbahnwagons gemütlich eingerichtet am Nebengleis. Bemerkenswert: Unser Zugführer band sich flugs die Schürze um und servierte elegant alle bestellten Speisen und Getränke. Ein Multitalent in allen Bereichen! Auf der Rückfahrt ins Hotel kam dann die angekündigte Schlechtwetterfront über uns. Dach rauf und Wischer an, das war auch das Motto am folgenden Tag. Abendessen im Hotel: hervorragend! Überhaupt haben wir immer sehr gut gegessen in Schottland, entgegen so mancher Vorurteile, erstaunlich! Nach dem umfangreichen Frühstück nahmen wir dann unsere geplante Loch Ness Tour unter die Räder. Bei dem Sauwetter ließ sich selbst Nessie nicht blicken. Im Loch Ness Center in Drumadrochit gab's Einblicke in den Kult um Nessie, Prädikat empfehlenswert. In Fort Augustus wollten wir einkehren und die Touristenattraktion in Form einer Schleusentreppe bewundern. Angesichts der geöffneten Schleusen des Himmels und der überfüllten Futterstellen allen Ortes ergriffen wir aber dann völlig durchnäßt die Flucht in die Einsamkeit der Highlands. Entlang einer einsamen Straße am Ostufer von Loch Ness fanden wir dann Asyl in einem abgelegenen Pub in der Nähe der White Bridge. Trotz fortgeschrittener Stunde wurden für uns noch Fish & Chips und andere Köstlichkeiten gezaubert. Bei einem Bierchen konnten wir uns dann in der gemütlichen Stube wieder trockenlegen. Aufmerksame Autofahrer rieten

uns dann auf der Single Track Road von der geplanten Tour ab. Der Morgan ist zwar schwimmfähig ob seines Holzrahmens, aber austreten wollten wir das dann doch nicht. Ohne weitere Zwischenfälle gelangten wir wieder ins Hotel und bereiteten uns in der Bar auf das ausgiebige Dinner vor. Die Ausläufer eines Hurrikans begleiteten uns auch am nächsten Tag noch bis Pitlochry. Die geplanten kleinen Straßen waren nur mit Schwimmwagen zu passieren und so kamen wir über die autobahnähnlichen Straßen ziemlich bald in den Highlands an. Das bot uns die Gelegenheit, das Blair Atholl Castle zu besuchen. Am Parkplatz eine Truppe aus Morgan, Wiesmann und

weiteren Klassikern. Leider haben wir uns nicht persönlich getroffen. Nach dem Einchecken in unserem Schlosshotel Atholl Palace oberhalb Pitlochry hatte man dann bei annähernd trockenem Wetter die Möglichkeit, das Örtchen genauer unter die Lupe zu nehmen. Die heimliche Hauptstadt der Highlands bietet gemütliche Pubs und Geschäfte. Beim anschließenden Dinner im Hotel und dem alltäglichen Barbesuch haben wir die Eindrücke des Tages verarbeitet und uns die nötige Bettschwere geholt. Die 4 Sterne war das Hotel allemal wert, in allen Bereichen.

Der folgende Tag wurde dann rot im

Kalender angestrichen. Nicht etwa wegen des Werkstattbesuchs beim Morganhändler in Perth. Nein, weil ab jetzt nur noch offen gefahren wurde! Der schottische Wettergott hatte ein einsehen mit uns! Werkstattbesuch? Aber klar doch, so ganz ohne geht das nicht ab beim Morganfahren. Ein neue Lichtmaschine war in Klaus seinem Plus 8 fällig. Mein Aero machte komische Geräusche im Kardantunnel und Klaus Sigel wollte seinen Unterboden nach einem Bodenkontakt begutachten. Russell und Kimberly hießen uns herzlich willkommen bei Revolutions. Werkstattbesichtigung sowie die vielen Morgans im Showroom vertrieben uns zusammen mit einem



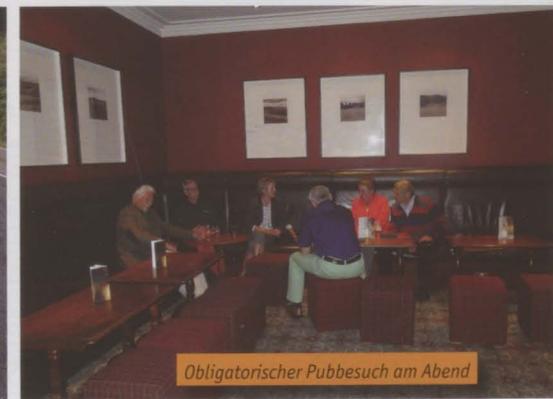
Im Bahnrestaurant



Das geeignete Gefährt für diesen Tag



Sauwetter am Loch Ness



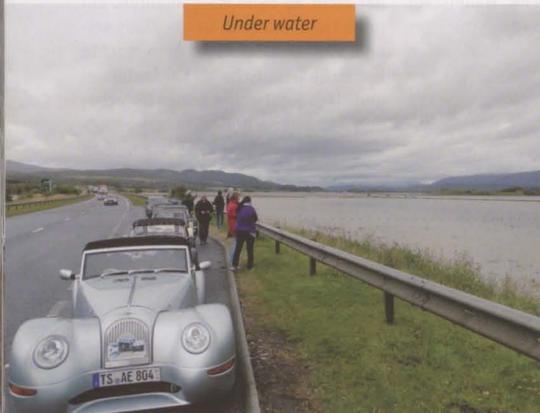
Obligatorischer Pubbesuch am Abend

starken Kaffee die Wartezeit. In der Werkstatt wurden derweil unsere Wehwechen schnell und professionell behoben. Die neue Lima war innerhalb einer Stunde da, beeindruckend! Einige nutzten die Wartezeit um in Perth ein Pub und die Innenstadt zu

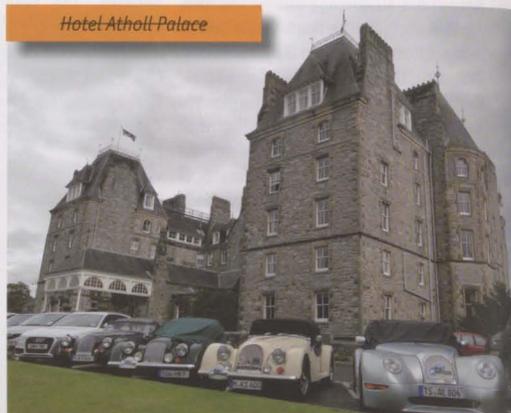
besuchen. Nachdem Klaus Sigel dann noch auf einer 4-spürigen Einfallstraße die Schotten beim Abbiegen als Geisterfahrer kurzzeitig erschreckt hat (0-Ton Klaus: „Hörma, da hat aber keiner gehupt!“) besuchten wir auf dem Rückweg noch Scone Palace,

das beeindruckende Krönungsschloß der schottischen Könige. Strahlender Sonnenschein begleitete uns zurück zum Hotel. Unnötig zu sagen über kleine und kleinste Straßen, den Paß von Killiecrankie. Tolle Gegend!

Under water



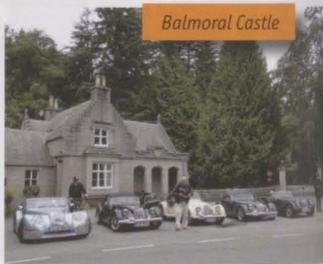
Hotel Atholl Palace



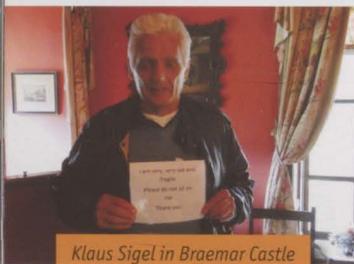
Der Killiecrankie Pass



Balmoral Castle



Klaus Sigel in Braemar Castle



Queens View



Besuch bei Revolutions Klaus, Elisabeth, Klaus und Russell

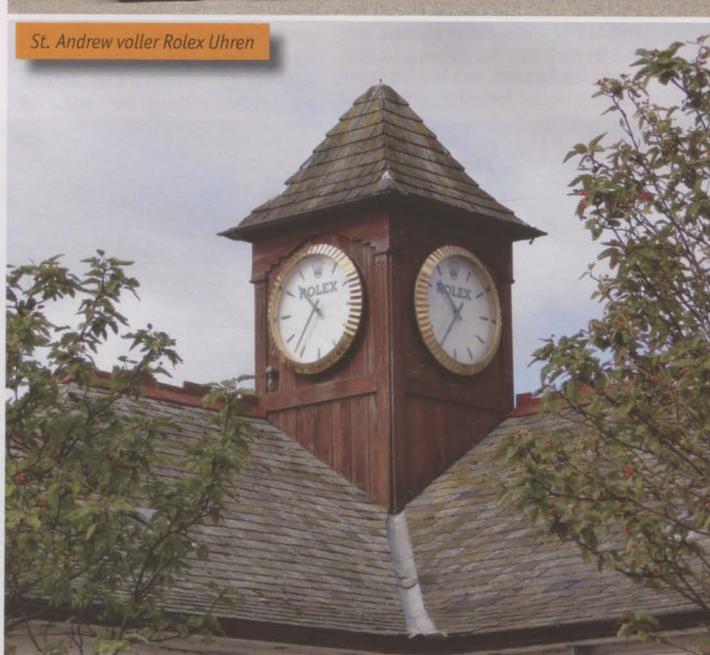


Das mittlerweile gewohnte Abendprogramm, ausgezeichnetes Dinner und Kurzweil in der Bar verstanden sich von selbst. Die Truppe paßte hervorragend zusammen und hatte viel Spaß! Der nächste Tag war mit Schloss Balmoral, dem Urlaubsdomizil der Queen, Ballater und Schloss Braemar geplant. Der Killiecrankiepass durfte ein weiteres mal die Morgans begutachten. Dann ging es durch einsames Bergpanorama hinauf in eines der schottischen Skigebiete. Gott sei dank noch ohne Schnee! Inmitten dieser einsamen Gegend erwartete uns in einer Dreihäuserortschaft ein Schotte im Garten bewaffnet mit seinem Fotoapparat. Die schottischen Buschtrommeln funktionieren definitiv! Für Schotten ist ein Morgan offensichtlich auch exotisch. Hätten wir für jedes gemachte Bild ein Pfund bekommen, das wäre ein Schnäppchenurlaub gewesen! Schloss Balmoral, das wurde mir bereits im Vorfeld mitgeteilt, war leider wegen königlicher Gäste nicht besuchbar. Meine Antwortmail daß uns dies nicht stören würde blieb ohne Reaktion. Der wachhabende Bobby am Tor vor dem Schloss hatte ein Einsehen und genehmigte sich einen schönen Anblick und uns ein schönes Fotomotiv: Morgans vor königlicher Kulisse. Ballater war komplett im Highlandgames Fieber. Einige von uns konnten einen Blick auf Prinz Charles im standesgemäßen Audi A7 erhaschen. Das kleine Jagdschloß Braemar entpuppte sich dann auf der Rückfahrt als Juwel. Weniger wegen dem Bauwerk selbst sondern wegen der überaus charmanten jungen Führerin, aus Deutschland stammend, die uns mit einer der besten Schloß Führungen überhaupt verzauberte. Unser Klaus Sigel lief zur Unterhaltungs-Höchstform auf. Klar daß die junge Dame ihn für weitere Führungen ausleihen wollte!

Glamis Castle



St. Andrew voller Rolex Uhren



Daß sich der in der Mail offerierte Kaffee und Kuchen als Pappbecher Automatenkaffee mit eingeschweißten Keksen stehend eingenommen entpuppte war da schnell vergessen. Die Zeit verrann im Nu und so machten wir uns viel später als geplant auf den Rückweg, Killiecrankie die Dritte. Nach Absolvierung des Standard Abendprogramms mit der Variation eines Besuchs der Old Mill bei annähernd sommerlichen Temperaturen (es hat nicht geregnet!) machten wir uns am nächsten Tag über die anderen Sehenswürdigkeiten rund um Pitlochry her. Explorers Garden mit viel exotischem Wildwuchs im krassen Gegensatz zum englischen Rasen, Queens View, Menzies Castle um nur einige zu nennen. Eher unfreiwillig wurden wir wieder zum begehrten Fotomotiv. Am Parkplatz von Queens View wurden mit drei Wagenhebern und Schlauchschellen meine in die Länge gezogenen Auspuffhalterungen wieder zur Raison gebracht. Aus mit dem Geklappere. Nach dieser Dank Roland schnell und effizient durchgeführten Reparatur mußten wir uns natürlich erst einmal im nächsten Pub stärken. Danach rund Loch Tummel, was soll ich sagen auf kleinen und kleinsten ... ihr kennt

das ja mittlerweile. Menzies Castle bei Alberfeldy war ursprünglich nicht auf dem Plan aber dennoch einen Besuch wert. Vom ehemaligen Schweinestall zum Juwel, nur mit privatem Einsatz und Enthusiasmus klappt sowas. Nach 4 Tagen hieß es dann Abschied nehmen von den Highlands, diesmal ohne Killiecrankiepass aber dennoch auf kleinen und kleinsten ... Mein Navi hatte am Ende Recht behalten, wenn's uns auch manchmal merkwürdig vorkam. Glamis Castle, das ehemalige Domizil der Queen Mum - richtig, die Mutter des Gin- erwartete uns. Nach dem obligatorischen Castle Foto wies man uns auf den „disabled parkplace“. Ob das was mit unseren Autos zu tun hatte? Nachdem wir einige zu aufdringliche Touristen aus unseren Autos verschuecht hatten genossen wir die Schloß Führung in Pomp und Glory. Mir wurde die Ehre zu teil, auf dem Originalflügel der Queen Mum von 1866 ein Ständchen für die gesamte Gruppe zum Besten zu geben. Spielte sich beeindruckend leicht und gut! Ein Engländer hätte sich wahrscheinlich 4 Wochen die Hände nicht mehr gewaschen. Nach einer Stärkung im Schloß Restaurant ging's weiter Richtung Dundee, natürlich über Umwege die Ostküste entlang. Die Landschaft

gewandelt, Sanddünen statt Berge, mit Sonne aber trotzdem sehr schön. Das Hotel in Dundee am Stadtrand an der A9 gelegen entpuppte sich entgegen der Internetfotos überwiegend als modernes Businesshotel. Trotz gewohnter fehlender Funktionalität in manchen Dingen bequeme und großzügige Zimmer. Die Managerin begrüßte uns ebenso freudig wie die Bar. Eine zum gleichen Zeitpunkt stattfindende Hochzeit gestattete uns ob der Kilts und extremen Minirocke tiefe Einblicke in die schottische Gesellschaft. Gott sei Dank tragen die Männer hier angemessen lang, die Kilts meine ich! Dinner an der für uns hervorragend organisierten Tafel ausgezeichnet. Lediglich Klaus Sigel hatte Probleme mit seinem Lammsteak. Die Kommunikationsprobleme über die Beschaffenheit und Konsistenz von Lammsteak wurde dann seitens des Hotels ohne Berechnung für ihn und mit einem Whisky beseitigt. Alles gut. Die Managerin machte mir am nächsten Morgen Vorschläge für unsere Ausfahrt auf die Halbinsel Five. Die Wiege des Golf stand auf dem Programm. Für unsere Enthusiasten Elisabeth und Klaus ein Highlight. Auch wir anderen Golfbanauten bewunderten die Aussicht über den al-



ten Golfplatz und die ganze Küste vom 4. Stock des ehrwürdigen Golfhotels aus, beeindruckend. Dank Sonntag durfte man den heiligen Rasen mit profanen Straßenschuhen betreten, von den Massen ausgiebig genutzt. Fototermin auf der alten Steinbrücke, ein Muß! Rolex wohin das Auge auch blickte. Nein nicht an den Handgelenken, an den Haus- und Turmwänden. Man gönnt sich ja sonst nichts. St. Andrews, eine sympathische Universitätsstadt, lockte uns natürlich nach einem ausgiebigem Spaziergang in ein uriges Pub. Die angebotenen Speisen für eine Person waren zu Zweit kaum zu bewältigen. Darum fahren da auch so wenig Morgans herum, nach diesem Essen ist kein Platz mehr hinter dem Lenkrad. Ein kurzer Regenguß durch den Ort konnte uns nicht bewegen, das Dach zu schließen. Recht so. Auf dem Rückweg - same procedure - auch kein Problem. Ein Rennradfahrer hechelte in der Ortschaft einige Zeit hinter mir her. Sein Kommentar an der nächsten Ampel: „Ich wußte zwar daß es so ein Auto gibt, habe aber noch nie eines auf der Straße gesehen“. Sympathisch der Mann. Die Küste entlang bis zum Fischerdörfchen Crail. Wieder einmal ging uns die Zeit aus. Ein

entspannter Kaffee mit erholsamen Blick aufs Meer, danach kürzten wir die Tour ab zurück zum Hotel. Abends stand dann entgegen unserem Standardprogramm der Besuch eines typisch schottischen Pubs für Dinner auf dem Programm. Mit dem Taxi und gefühltem Blaulicht durch Dundee nach Broughty Ferry. Ausgezeichnetes Essen und Bier trugen zu unserer hervorragenden Stimmung bei. Ein uriger und gemütlicher Abschiedsabend in Schottland. Am nächsten Morgen hieß es um 8 Uhr: Gentlemen start your engine, please. Trotz Berufsverkehr um Edinburgh konnten wir in England 40 Kilometer vor Newcastle noch eine Pause am ältesten 9-Loch Golfplatz Englands im Fischerörtchen Alnmouth Village einlegen. Natürlich nur für einen kleinen Lunch, nicht zum Spielen. Pünktlich erreichten wir die Fähre in Newcastle. Alles andere war bereits bekannt, Aussenkabine, Restaurant mit Fischbuffet. Nur die See bewegte sich anders als bei der Hinfahrt, eben mehr. Gut Essen hilft dagegen.

In Holland angekommen ging es offen durch die Niederlande und Belgien. Kurz vor unserem Ziel, dem Weingut Schunck in Leinsweiler in der Pfalz

dann ein kurzer aber heftiger Schauer. Dach zu. Joschi und Roland genossen lieber den Regen aber auch die Sonne danach. Alle kamen wohlbehalten in Leinsweiler an. Dem Abschiedsabend mit Wein und Gesang stand nichts mehr im Wege. Dazu deftiger Saumagen und Würste mit Sauerkraut, was für ein Kontrast. Allen hat es hervorragend geschmeckt und der Abend wurde trotz der bevorstehenden Heimreise am nächsten Tag noch sehr lang.

Hut ab vor meinen Mitfahrern. Die Herren waren alle über Siebzig. Wenn ich mit Siebzig noch solche Touren so bravurös meistern kann, dann wäre ich sehr glücklich. Und ein Kompliment den Damen. Das harmonische Miteinander war nicht zu letzt Euer Verdienst! Es hat sehr viel Spaß gemacht, diese Reise zu organisieren und zu sehen, wie alles gut und reibungslos geklappt hat. Ein Dank an alle Mitreisenden, es waren unvergeßliche Tage mit viel Spaß und Freude! Schottland haben wir nicht zum letzten Mal bereist.

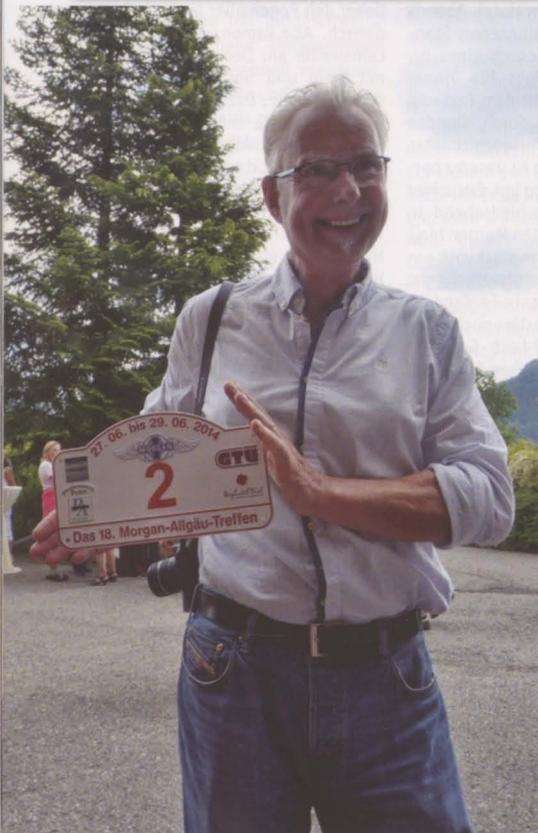
Text und Fotos:
Wolfgang Meyscheider

Elisabeth and the old golf course



Bye Bye

Internationales Morgan-Treffen Jungholz 2014



Ganz gmüedlig, bi Kaffi und Gipfeli sind mir mit Mrs. Y und Mr. X nach em ne kurze Breefing zu nere wytere Usfahrt Rhyfælde – Schaffhuuse – Bregenz – Jungholz mit „Morgan & Friends“ um 9i gstartet – dank em prächtige Wätter, obe-ohne! Im wunderschöne Mammere am Bodensee hand mir bim ne feine Kaffi e kurze Boxestopp ihgleid und sind den via Bregenzerwald punktlisch am 3 in Jungholz ahcho. Es het scho e super Stimmig gherrscht und damentsprechend isch au d Begrüssig gsi. Bis zur Ahkunft isch em Heinz Kanziora nid klar gsi, wär hinter Mrs. Y und Mr.

X steckt.... D'Überraschig isch gross gsi – nach sage und schreibe 12 Joor näme d' Martine & dr Ralph Burget vo dr Dütschschwyzer Morgan-Verträttig „Garage Abt Liestal“ wieder am Int. Morgan-Träffe teil, das ihz'fädle het em Gian e riese Vergnüege bereitet. Au s'Wiedersehen mit all unserne Morgan-Facebook-Fründe - wo mir teilwies scho im vergangene Joor kenngelert händ – isch e riese Freud gsi. Einigi z.B. dr Detlef Lau (D-Frankfurt am Main) und dr Andrea Pecorelli (I-Varese) händ mir zum erschde Mol troffe – aber sicher nid zum leschte Mol. Dr Andrea het uns e super feini

Spezialität us dr Pasticceria Colombo mitbrocht – e riese Schmutz an dere Stell, die sind e Gedicht gsi :-* Das isch doch e gläbti Morgan-Frundschaft. Uf em Wäg zur Startnummerusgob isch em Gian no dr Verantwortlich für d'Streckeführig in Form vom Wolfgang Macha und dr Joschi Kunz dr Namens-Schildli Künschtler über dr Wäg glofe, au do e grosses Hallo. Au dr Karol – eine vo de guede Seele vom Hotel Tirol – isch nid am Gian verbiecho, är het denn grad d'Reservation für die kleini Arvestube für „Morgan & Friends“ über 25 Personä us 4 Nazione dörfe entgegenen.



Mit emänä Morgen z'fahre isch einfach mehr – Morgan fahre dient dr Völkerverständigung (bi mol gspannt wär mim Schwytzerdütsch folge cha *zwinker*). Professionel und üsserschd schmackhaft het unsere Gaschdgäber, s'Hotel Tirol s'Empfangsbüffe bereitgestellt, au dr Zapfhahn isch uf Hochdure gloffe. Gmüedlich bi Spiis und Trank händ sich gli chleineri Gruppe bildet, de Bezingspröch isch somit au nüt meh im Wäg gstande.

Dr Zimmerbezug isch schnäll vo statte gange, sodass mir alli pünktlich und ordentlig ufghübschd am gemeinsame Grillobä händ chönne teilneh. Währendäm mir uns zum ässä einigi feini Gläbli Wy gönd händ, sind ufgrund vo dä Temperature die Meische doch zimmlig schnäll uf Bier umgstiege.

Dr Oberzündzerli, Ulrich Gehrman het uns wieder pünktlich am Zähni z'Nacht e wunderschöns Führwärk in dr Nachthimmel zaubered, an dere Stell nomol e hätzlichä Dank. Zu zimmlig spoter Stunde händ mir uns no s'eine und s'andere Schnäpsli vom Arno Josef Dirker (www.dirker.de) gönnt, wo üüs zum krönende Abschluss no dr Räsched vo sim Wybrand us em Joor 2004 gspändet het.... Am Samschdig Morgä het denn au dr Ralph Daumke gemeint, dass sig denn genau das Tröpfli gsi, wo nem dr Räsched geh heg....

Am Samschdig kurz vor dr grosse Usfahrt mit em Zwüscheziel Isny sind uns bim Z'morgä durch e gwaltings Donnere faschd d'Brötli im Hals steckebliebe, überall grossi Auge und no grösseri Frogezeige drinn.... Wie sich nochhär usegstellt het, isch nid dr Petrus derfür verantwortlich gsi, sondern eher die heiligä Barbara in Form vo Trachteträger mit e re Art Handholzkanone (Gwehr wär sehr stark untertriebe), dr Pulverdampf het s'ganze Tal in Näbel versetzt. Dr Gian und ich händ uns mit Foteli schüsse revangschiert.... Jede vo uns het über Tussigi





Bilder vo all de schöne Morgans samt ihrne stolze Bsitzer gschosse, es isch e riese Spass gsi – si sind unter www.morganandfriends.ch z'besichtige.

S'Oschdallgäu het sich vo sindere beschde Site zeigt, bi Sunneschyn und blauem Himmel sind mir dr usgesteckte Strecki vom Wolfgang Macha gfolgt, d'Streckeführig isch dr absoluti Traum gsi, es hätzlichs Dankschön an dere Stell. Unterwägs sind mir no dreinä Japaner in d'Fäng grohte, wo uns kurzerhand em ne Fotoschuhting unterzoge händ, zu allem derzue händ mir uns trotz fachkundiger Füehrig us Münche minimum drei Mol in dr Allgäuer Pampa verfare, d' Ahsproch vom Stadt-Präsi kenne mir drum leider nur vom hörä-sage, für e zaggige Espresso het's aber grad no glängt bevor's au scho wieder wyter zum Mitagsraschd in Alpeblick gange isch, d'Kulisse isch atemberaubend gsi. Während dr Rückfahrt uf Jungholz isch es denn au immer dünkler worde und mir händs grad no mit Ach und Krach unter dr Hotelunterstand gschafft, be-

vor sich d'Himmelsschleuse komplett geöffnet het, aber so ne „bizzeli“ Räge cha em nä ächte Morganisti jo nüt ahha...

S'alljährliche Galabüffe isch grandios gsi und het wie immer keini Wunsch offe loh, als krönende Abschluss isch den no dr Schoggimorgan ihgfahre. S'ahschliessende Obeprogramm isch isch wie immer sehr spannend und unterhaltigsrichgsi, dr Heinz Kanziora het dr beschdi Quizteilnehmer und dr ältischi Morgan pannefrei prämiert, wo's den zur Wahl vom schönschde Morgan cho isch, isch dr Gian gaaaanz licht ins Schwitze cho... do är letscht Joor kurzerhand für d'Ruth Schmid ihgsprunge isch, isch me automatisch dervo usgange, dass däm das Joor wieder so si wird.... Gott-sei-Dank isch em den no dr rot-schwarzi Drophead ins Sinn cho, wo länger Zyt vor uns härgfahre isch, Hektik isch denn nur no usbroche, will mir d'Startnummer nid im Kopf gha händ, mir händ sogar no uf die schnälli all unseri Fotoaparät durchforschdet, in dr Hoffnig es Bild

samt läserlicher Startnummere z'finde, hoffnigslos bi mehr als 1000 Bilder, dr Bsitzer isch denn aber doch no usfindig gmacht worde. Dr Höhepunkt isch aber em Joschi si Ranze-Club gsi und au dr Ihsatz vom Heinz als „Gitarerro“ mit dr Bänd R.E.D.Gang wird unvergässe bliebe.

Leider isch das Wucheänd wieder viel z'schnäll verbie gange und es isch wieder Zyt worde, sich z'verabschiede, verbie die viel z'sältene Begegnig mit unserne Münchner und Schwyzer Morgan- Fründe. Verbie, dass konstruktive Gspröch mit em Toni Waibel (Präsident vom Schwiizer Morgan-Club), verbie, die schöne Momänt mit unserne neue italiänische Fründe, Carlo Ceva und em Andrea Pecorelli.... Doch nüt isch schöner, als d'Vorfreud uf s'neggschde Mol, wenn uns dr Heinz Kanziora und sis Team zum neggschdä Morgan-Träffe Jungholz 2015 ihladet. In däm Sinn „allways blue sky“

Übersetzung

Gemütlich, bei Kaffee und Croissants sassen wir beisammen, Misses Y und Mister X und die beiden Schreibenden. Start zu einem weiteren Ausfahrt-Vergnügen mit „Morgan & Friends“ mit Kurz-Briefing. Geplante Fahrstrecke Rheinfelden – Schaffhausen – Bregenz – Jungholz. Kurz nach 9 Uhr sind wir losgefahren, bei prächtigstem Wetter, natürlich Oben ohne. Kurzer Boxenstopp in Mammern am Bodensee. Füsse vertreten, physiologische Bedürfnisse erledigen und einen Kaffee trinken. Nachdem es allen wieder wohl erging, starteten wir unsere Morgan's abermals und fuhren direkt nach Jungholz, via Bregenzerwald. Pünktlich um 15:00 Uhr am Ziel angekommen, war die Stimmung vor Ort schon bestens und die dementsprechende Begrüssung überaus gross. Am meisten verblüfften Mister X und Misses Y, die bis zu diesem Zeitpunkt dem Organisator, Heinz Kanziora, verschwiegen wurden. Ralph & Martin Burget, die Repräsentanten der Deutsch-Schweizer Morgan-Vertretung (Garage Abt, Liestal) waren über 12 Jahren nicht mehr in Jungholz. Es war mir, als Schreiberling, ein spezi-

elles Vergnügen, Ralph und seine Frau dazu zu bringen, uns nach Jungholz zu begleiten. Das Wiedersehen mit unseren Morgan-Facebook-Freunden im realen Leben war ebenso ein Teil dieser Wiedersehens-Freude. Zum Teil hatten wir uns schon im vergangenen Jahr kennen lernen dürfen. Einige von Ihnen, darunter beispielsweise Detlef Lau (Frankfurt am Main, Deutschland) und Andrea Pecorelli (Varese, Italien) sahen wir zum ersten Mal (aber nicht zum letzten Mal!). Andrea brachte uns noch eine Spezialität aus der „Pasticceria Colombo“ mit. Das ist gelebte Morgan-Freundschaft! Auf dem Weg zur Startnummern-Ausgabe konnte ich noch Wolfgang Macha (Verantwortlicher für die Streckenführung) und Joschi Kunz (Künstler für die Namens-Badges) begrüßen. Karol ist aber meine wichtigste Person anlässlich unseres Empfangstages! Karol, die gute Seele des Hotel Tirol's reserviert für „Morgan & Friends“ die kleine Arvenstube. Dieses Mal waren wir über 25 Personen aus 4 Nationen. Morgan fahren ist einfach mehr - Morgan fahren dient der Völkerverständigung. Professionell wurde vom Gastgeber Hotel Tirol das Empfang-Bufferet bereitgestellt und der Zapfhahn kam nie

zum versiegen. Schnell fanden sich kleine Gruppen bei Speis & Trank zusammen und die „Benzin-Gespräche“ begannen.

Der anschließende Zimmerbezug ging flott von statten, sodass wir pünktlich zum Nachtessen, „aufgehübscht“ und „aufgebretzelt“ sassen und uns verwöhnen lassen durften. Zum Nachtessen tranken wir noch wacker Wein, doch die Temperaturen liessen uns schnell zum Bier über gehen. Unser Feuerwerker Ulrich Gehrman war wieder pünktlich um 22:00 Uhr am „zündeln“. Prachtige Feuer-Bouquets zauberte er an den Nachthimmel über Jungholz! An dieser Stelle nochmals unseren herzlichen Dank. Zu später Stunde genehmigten wir uns noch das eine oder andere „gebrannte Wässerchen“ von unserem Morgan-Freund Arno-Josef Dirker (www.dirker.de). Dieser beschenkte uns noch mit dem letzten Tropfen seines Weinbrandt aus dem Jahr 2004. Ralph Daumke meinte am Samstag-Morgen, dass genau dieser Tropfen ihn „gekillt“ hätte.

Am Samstag stand nach dem Frühstück unsere grosse Ausfahrt mit Zwischenziel Isny auf dem Plan. Gewaltiges Donnern bei klarem Himmel, liess die



Fensterscheiben im Speiseraum erzittern. Grosse Augen bei den Frauen und noch grössere Fragezeichen über den Köpfen der Morganisti. Da wandelten draussen am Rand der Wiese einige in „seltsamer Kleidung“, meistens aus ledergefertigten Beinkleidern und federngeschmückten Hüten. In der einen Hand hielten sie Faustfeuerwaffen mit Kalibern, die selbst uns „Tellen-Söhne“ in Staunen versetzte und feuerten, was das Zeug hielt. Der Pulverdampf verschleierte Minutenlang unsere Morgans. Die heilige Barbara lässt grüssen! Agie und ich schossen in anderer Form zurück; Fotos, was das Zeug hält. Jeder von uns mehrere 1000! Nichts schöneres, als über 100 Morgans und ihre stolzen Besitzerinnen und Besitzer beim Start zu fotografieren. Einfach unbeschreiblich und festgehalten auf www.morganandfriends.ch. Das Ostallgäu zeigte sich an diesem Tag wieder in seiner ganzen Pracht und die Streckenwahl von Wolfgang Macha liess wieder jedes Morganisti-Herz im 3/4-Takt schlagen. Um die Ansprache des Stadt-Präsidenten von Isny sind wir mit „Glanz & Gloria“ gekommen, weil wir für ein Foto-Shooting für Japanerinnen „herhalten“ mussten. (Naja, wir brachten es auch fertig uns mindestens drei Mal in der Allgäuer-Pampa zu „verfransen“, trotz Münchner Führung). Mittagessen im Alpenblick, der Namen war schon Programm. Auf der Fahrt zurück sind wir dann doch noch etwas nass geworden, aber was kann das schon einem echten Morganisti anhaben ...

Das Gala-Bufferet war beinahe erschlagend und liess vor allem keine Wünsche offen. Der beste Einstieg in das Abend-Programm von Heinz Kanziora & Co. Die Prämierungen des besten Quizteilnehmer und des ältesten Morgan's gingen glatt über die Bühne. Beim schönsten Morgan des Jahres 2014 harzte es bei der Jury. Vergangenes Jahr sprang ich für die Schweizer-Jurorin, Ruth Schmid, ein. Dieses Jahr

fine car interiors

MATTHIAS STELLRECHT



Lederinterieur-Teppichsätze-Verdecke-Persenning-Zubehör

Neue Anschrift:	Hinter der Mühle 1 74889 Sinsheim
	Tel.: 07261-4063003
	Fax: 07261-4063005
	email: finecar-stellrecht@web.de

www.finecar-stellrecht.de

wurde ich von Heinz nicht direkt angefragt und dementsprechend wurde ich überrumpelt. Doch fanden wir schnell den schönsten Morgan, den rot-schwarzen Drophead der lange Zeit am Nachmittag vor uns fuhr. Höhepunkt war aber Joschi's „Ranzen-Club“ und sein Programm! Unvergesslich wird auch der Einsatz von Heinz bleiben, als „Gitarro" bei der Band „R.E.D. Gang“.

Viel zu schnell verging die Zeit und schon war wieder Zeit Abschied zu nehmen. Vorbei die viel zu seltenen Begegnungen mit unseren Münchner und Schweizer Morgan-Freunden. Vorbei das konstruktive Gespräch mit Toni Waibel, Präsident Schweizer Morgan-Club. Vorbei die schönen Momente

mit unserem neuen italienischen Freunden, Carlo Ceva und Andrea Pecorelli. Doch nichts ist schöner als die Vor-Freude auf das nächste Mal, wenn uns Heinz Kanziora und sein Team zum nächsten Int. Morgan-Treffen Jungholz 2015 einlädt. In diesem Sinne „always blue skye“ ...

Text (Schweizer-Deutsch) Agie Jütte-Weder
Text (Deutsch) Gian Clavadetscher
Bilder: Agie Jütte-Weder, Gian Clavadetscher, Herr Schmid

HEIKAT

- Morgan-Zubehör von A-Z inkl. Einbau
- Fahrwerkoptimierung & Fahrzeugveredelung
- Full-Service mit Original-Morganteilen & HU/AU
- Armaturenbretter aus Holz oder Alu inkl. klassischer Schaltereinheit
- Edelstahl Sportauspuffanlagen mit unverkennbarem Morgan-Sound
- Lederausstattung, Verdecke, Persenning, Konsolen
- Umbau auf Speichenräder in Edelstahl, Chrom oder lackierte Räder
- Rennkatalogen ohne Leistungsverlust

Ist Ihr Morgan optimal versichert?

Gutachten / Wertgutachtenerstellung

Vetrauen Sie auf unsere langjährige Morganerfahrung. Der Einbau & Service erfolgt im KFZ- & Ingenieur-Zentrum.

Wir wollen keine zufriedenen, sondern glückliche Morganfahrer!

Wann kommen Sie vorbei?

Heinz Kanziora, 87700 Memmingen, Postfach 1529

Morgan-Service Süd, Tel. 08331 - 89022 oder

0172 - 8300931, www.hei-kat.de

Bilder und Berichte vom Allgäuer Morgantreffen 2014 finden Sie unter www.mogalm.de.
Das 19. Internationale Allgäuer Morgantreffen findet statt vom 26.06 bis 28.06.2015.

Morgan-Rätsel

Original und Fälschung

Seit dem Kauf meines Morgans und dem Beginn meiner MCD-Mitgliedschaft im Jahre 1978 sammle ich internationale Morgan-Badges. Mittlerweile soll es weltweit deutlich über 500 verschiedene Exemplare geben. An diese Zahl komme ich zwar nicht, aber immerhin...Allein aus Deutschland umfasst meine Sammlung 65 unterschiedliche Morgan-Badges.

Einmal konnte ich einem Clubfreund, der sich von seinem Moggi getrennt hatte, dessen kleine Sammlung mit überwiegend Stücken aus den Jahren 1983 bis 1987 En-bloc abkaufen. Mein Foto zeigt diesen „Zugang“, auf dem

auch einige deutsche Raritäten zu sehen sind. Es gibt davon eine zweite Aufnahme (rechte Seite), auf der allerdings 5 Details nicht stimmen. Das ist nicht das echte Foto! Es gilt zu suchen, welche Badges gefälscht wurden.

Bitte die Lösung per Mail oder Post bis zum 31.12.2014 an redaktion@morgan-club.de.

Die Postanschrift steht unter "Wer macht was im MCD?". Zu gewinnen gibt es einen Gutschein für eine Stoff/Stick Applikation von PA classics (s. S. 152)

Text und Foto: Jürgen Thiede
Auflösung des Rätsels aus der Morgan-Post Nr. 92.

Nach einer Idee von Jürgen Thiede hatten wir auf einem Foto einer Ausfahrt der Sektion Nord ein paar Veränderungen angebracht. Vielleicht war die Lösung zu leicht oder sie war zu schwer, die Redaktion erreichten lediglich 2 Zuschriften. Beide waren richtig und so gab es für die schöne Morgan-Gürtelschnalle bei der Auslosung eine 50% Gewinnchance.

Was hatten wir verändert?
 Bei dem roten Morgan änderten wir das Saisonkennzeichen in ein Dau-

erkenntnis und entfernten auf dem Kotflügel die Sidelamp. Bei dem grünen Morgan änderten wir das Kennzeichen von Ratzeburg auf Heide und entfernten den linken Außenspiegel. Die richtige Lösung lautete also B - 4 Veränderungen.

Ausgelost wurde Peter Heinicke aus dem Ländle als Gewinner. Die andere, ebenfalls richtige Antwort kam von Michael Rost der leider Pech hatte. Michael wird es verschmerzen, er hatte zuvor ja gerade das von einem Anzeigenkunden gestiftete Boot Bag gewonnen.

Mitmachen lohnt sich, manchmal sind die Chancen größer als man glaubt.

Edi Stampfel



Auflösung aus MP 92



Der Clubsekretär

Wolfgang Meyscheider

Heute melde ich mich zu einem Thema zu Wort, das für viele von Euch von Interesse sein dürfte: der Versicherung unserer Autos. Bislang waren wir ja locker mit der Zürich-Versicherung unter einem sogenannten Flottenvertrag in Kooperation. Satte Preissteigerungen in den letzten Jahren sowie ziemlich restriktive Auflagen bei Abschluß der Versicherung insbesondere bezüglich der Gutachten ließen immer mehr Mitglieder nach Alternativen Ausschau halten. Der Versicherungsmarkt ist mittlerweile fast unüberschaubar geworden. Viele Anbieter haben den interessanten Wachstumsmarkt Oldtimer im Visier. Aber für unsere Autos mit der Vielzahl an Modellen unterschiedlichster Baujahre bis hin zu „Neufahrzeug als Klassiker“ benötigen wir ganz besondere Konditionen. Ich habe bereits vor längerem angefangen, einschlägige Zeitschriften und Internetforen nach Vergleichen zu durchforsten. Nach einigen Recherchen habe ich dann Kontakt zu einem im Markt auf Oldtimer und Klassiker spezialisiertem Anbieter aufgenommen, der OCC Assekuranzkontor GmbH in Lübeck. Die ersten Gespräche und Angebote waren vielversprechend. Der Leistungsumfang sowie die Konditionen beim Abschluß speziell für unsere Autos sind besser und weniger restriktiv wie bei unserem bisherigen Partner.

Unterstützung fand ich im direkten Kontakt mit Herrn Thomas Sühr, einem der beiden Geschäftsführer der OCC Assekuranzkontor GmbH. In konstruktiven Telefonaten konnten wir für beide Seiten befriedigende Ergebnisse erzielen. Nach Vorlage der Angebote an den geschäftsführenden Vorstand des Morgan-Club Deutschland e.V. haben wir beschlossen, eine Kooperation mit der OCC Assekuranzkontor

GmbH einzugehen. Diese verpflichtet den Morgan-Club Deutschland e.V. zu nichts, bringt aber den Mitgliedern einen Prämienvorteil von 15%. Im Folgenden möchte ich Euch kurz die Voraussetzung für die Versicherung über die OCC Assekuranzkontor GmbH vorstellen.

- Keine Alltagsnutzung (auch bei Firmenzulassung)
- Alltags-Pkw vorhanden
- Guter Zustand, weitestgehend original
- Garage / Carport als überwiegender Abstellort
- Alle Fahrer mind. 23 Jahre, bei Premium Cars 30 Jahre
- Führerscheinbesitz min. 4 Jahre, bei Premium Cars 5 Jahre
- Versicherungsnehmer und Versicherungshalter identisch
- Jährliche Fahrleistung max. 10.000 km
- Kein Versicherungsschutz besteht für jegliche Fahrten mit Renncharakter, sowie auf Motorsport-Rennstrecken (vgl. AKB 2.19.2 und SB A.5). , Abweichend versichert sind jedoch Gleichmäßigkeitsfahrten mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit bis 50 km/h, sofern die Rennstrecke nur als untergeordnete Etappe in die Gesamtveranstaltung eingebunden ist, jeweils einschließlich der dazugehörigen Übungsfahrten im Rahmen der Veranstaltung.

Hier ist insbesondere der letzte Punkt für viele von uns von Interesse. Damit sind die Gleichmäßigkeitsfahrten als Sportveranstaltung bei unseren Club-

treffen ebenfalls mitversichert. Des weiteren sind im Rahmen der Bedingungen grundsätzlich auch unsere Fahrsicherheitstrainings mitversichert. Ausgeschlossen davon sind allerdings Renn-Trainings, die speziell auf Rennstrecken abgehalten werden und freies Fahren beinhalten.

Die OCC Kaskoversicherung bietet folgende Schadenabsicherung:

Teilkasko:
Mit der OCC-Teilkasko kann man seinen Klassiker oder Premium Car über die üblichen Gefahren hinaus versichern gegen:

- Vandalismus
- Transportmittelunfallschäden
- Benutzung von Fähren

Vollkasko:
Die OCC-Vollkasko bietet zusätzlich Versicherungsschutz bei Schäden:

- Durch selbstverschuldete Unfälle
- Mit anschließender Unfallflucht des Verursachers (z.B. Parkschäden)
- Mit unklarer Rechtslage, insbesondere bei Feststellung einer Mithaftung

OCC All-Risk:

- Die OCC-All Risk bietet Versicherungsschutz gegen alle Gefahren, die nicht ausdrücklich ausgeschlossen sind.
- Im Gegensatz zur Teil- und Vollkaskoversicherung liegt bei der OCC-All Risk im Schadenfall die Beweislast beim Versicherer (Beweislastumkehr).

Fahren Sie, wir versichern.



Klassiker
bewegen.



Fahren Sie, wir versichern!

Seit fast 30 Jahren befassen wir uns ausschließlich mit der Versicherung von historischen und modernen Klassikern: Unser Team von über 60 Mitarbeitern verfügt über langjährige Erfahrung, spezielles Wissen und automobiles Know-how.

Mit OCC fahren
Sie besser!



Mitglieder des MCD genießen Sonderkonditionen,
wenn sie ihren Klassiker über OCC versichern.
Weitere Informationen unter: www.morgan-club.de



OCC Assekuranzkontor GmbH · D - 23564 Lübeck · Hüxtertorallee 6
Tel. +49 - 451 - 8 71 84 - 0 · occ@occ.eu · www.occ.eu

- Eine OCC All-Risk kann OCC erst nach Vorlage und Prüfung eines detaillierten Wertgutachtens bestätigen.

Bei Antragstellung können nur Gutachten akzeptiert werden, wenn sie nicht älter als zwei Jahre alt sind. Im Gegensatz zu unseren bisherigen Konditionen werden aber alle Gutachten akzeptiert. Man kann also zum Gutachter seines Vertrauens gehen und sein Fahrzeug bewerten lassen. Vor allem für Morganbesitzer in geographischen Bereichen, wo die Hauptimporteure weit entfernt liegen, ein Pluspunkt. Darüber hinaus gibt es bei der OCC Assekuranzkontor GmbH die Möglichkeit, ab 3 Fahrzeugen aus dem Bereich Oldtimer und Klassiker einen Sammlungsvertrag abzuschließen. Dabei ist es nicht notwendig, daß alle drei Fahrzeuge Morgans sind. So könnt Ihr auch Eure anderen klassischen Fahr-

zeuge mit versichern.

Solange Gutachten nicht älter sind als 4 Jahre, sind die Fahrzeuge mit maximal 20 % über den vereinbarten, durch Gutachten belegten Marktwert hinaus versichert. Das bedeutet im konkreten Fall, daß der Geschädigte zunächst den Marktwert erhält und wenn nachweislich zu diesem Wert kein vergleichbares Fahrzeug am Markt, ob von privat oder vom Händler, zu beschaffen ist, der Versicherer bis maximal 20 % über den Marktwert hinaus prämienfrei entschädigt. Weitere interessante Zusatzpakete sind der Fahrerschutz sowie der OCC Club mit vielen Einkaufsvorteilen rund um Oldtimer und Klassiker.

Eine Ruhezeitenversicherung ist ebenfalls im Package enthalten, d.h. Eure Fahrzeuge sind auch in einer anmeldefreien Zeit in der Garage versichert. Alle Details zur neuen Kooperation mit der OCC Assekuranzkontor GmbH sowie zum Leistungsumfang der Ver-

sicherung findet ihr im Morgan-Club Portal (www.morgan-club.de) im Mitgliederbereich. Da sind einige Dokumente zum Download bereit gestellt sowie ein interaktives Anmeldeformular, mit dem ihr schnell und unverbindlich ein Angebot er der OCC Assekuranzkontor GmbH anfordern könnt. Herr Thomas Sühr steht uns für Fragen gerne persönlich zur Verfügung. Am Besten ihr vergleicht selbst zu euren bislang bestehenden Versicherungsverträgen. Das mögliche Wechseldatum ist der nahe 30.11.2014. Die Kooperation des Morgan-Club Deutschland e.V. mit der OCC Assekuranzkontor GmbH wird den Mitgliedern einen echten Mehrwert bringen.

Euer Wolfgang

(Wolfgang Meyscheider, Geschäftsführung und Sekretariat)



Neu im Club

Bis zum Redaktionsschluss Ende September 2014 konnten wir weitere 37 neue Mitglieder begrüßen. Wer nur mit Namen vorgestellt wird, hat in seinem Aufnahmeantrag Kontakt „Für niemanden“ angegeben. Willkommen im MCD!

Sektion	Vorname	Nachname	PLZ	Ort	Bj.	Modell
Bayern	Wolfgang	Follner				
Bayern	Amal	Habib	80803	Muenchen	2013	Threeweeler
Bayern	Roland	Spee	80801	München	2001	Plus 8
Bayern	Andrea	Zieglgänsberger	83355	Erlstätt	1995	4 / 4
Berlin	Jean	Devigne	13507	Berlin		
Laendle	Daniel	Dittbner				
Laendle	Jörg	Feige	76889	Niederhorbach	1983	4/4
Laendle	Ulrich	Götz				
Laendle	Karl	Pauler	73527			
Laendle	Peter	Siegel	79331	Teningen	1986	Plus 8
Mitte	Piet	Döker				
Mitte	Burkhard	Flitta				
Mitte	Stefan	Kasteel				
Mitte	Friedhelm	Lichtenthaler				
Mitte	Ulrich	Schaefer				
Mitte	Gerhard	Starke				
Mitte-Nord	Michael	Biebrach				
Mitte-Nord	Jürgen	Eggers				
Mitte-Nord	Doris	Metzger	32760	Detmold	2013	Plus 4
Mitte-Nord	Jens	Röhricht				
Mitte-Nord	Torsten	Rust				
Mitte-Nord	Diethard	Wollmann	38855	Wernigerode		
Nord	Ute	Benorden				
Nord	Petra	Dietz				
Nord	Heino	Haar				
Nord	Lars	Nebermann	23568	Lübeck		
Nord	Ernst	Schumacher	24306	Plön	2005	Roadster
Nord	Andrea	Sprogis				
Nord	Ute	Wilckens				
Rhein-Main	Roland	Heil				
Rhein-Main	Raymond Peter	Jones	35510	Butzbach		
Rhein-Main	Ulrich	Münzner	65812	Bad Soden	2000	4/4
Rhein-Main	Adam	Williams	64625	Bensheim-Auerbach		
Rhein-Main	Stefan	Wörle	65239	Hochheim	1972	Triumph TR6
unMöglich	Walter	Bodenschatz				
unMöglich	Volkmar	Knapp				
unMöglich	Dietmar A.	Wolf				



Das Christkind
kommt bald!

Der kompetente Partner für Accessories und
Club Regalia, Bekleidung, Bestickung,
Handschuhe, Lederhauben & Brillen, Sportswear u.v.m.

Es sind ca. 30 "Morgan-Motive" für die Bestickung vorhanden.



€ 75,00

Stoff/Stick Applikation
vom eigenen Auto
auf einem Sweatshirt

PA
CLASSICS

SPEZIALITÄTEN FÜR
DEN AUTO-NARREN

Das ganze Textilsortiment in
www.pa-classics.de - www.textileurope.com

PA classics - Peter Alt, Westerwaldstr. 26-28, 63179 Obertshausen
Tel. 06104-799450 - Fax 799541 - info@pa-classics.de

Wer macht was im MCD?



Rolf Neumann
Präsident

An der Flurstadt 24
63589 Linsengericht
T: +49 (60 51) 97 73 30
M: +49 (172) 94 41 471
Mail: praesident@morgan-club.de



Delef Lau
Sport und Technik

Zum Gipelhof 3
60594 Frankfurt a.M.
T: +49 (69) 60 62 56 55
F: +49 (69) 60 62 89 88
M: +49 (173) 16 48 483
Mail: sport@morgan-club.de



Wolfgang Meyscheider
Sekretariat und
Geschäftsführung

Zachersdorfstrasse 55
83374 Traunwalchen
T: +49 (1525) 35 77 165
F: +49 (86 69) 87 69 32
Mail: sekretariat@morgan-club.de



Rolf Reihnsner
Publikation und
Öffentlichkeitsarbeit

Oberstrasse 26
30167 Hannover
T: +49 (5 11) 71 35 33
M: +49 (175) 20 77 735
Mail: publikation@morgan-club.de



Eugen Fincke
Finanzen und
Organisation

Seppelerstr. 16
33397 Rietberg
T: +49 (52 44) 77 467
F: +49 (52 44) 97 43 35
Mail: finanzen@morgan-club.de

Webmaster:
Wolfgang Meyscheider
(siehe unter Vorstand Sekretariat)

Facebook:
Wolfgang Meyscheider
Edi Stampfel

Ehrenpräsident:
Jürgen Bell, Bochum

Ehrenmitglieder:
Helmut Liebe, Stuttgart
Heinz Dethloff, Hamburg
Udo Madaus, Köln



Sektion 1, Berlin:
Jean Devigne
Grussdorfstr. 13
13507 Berlin
Tel. +49 (30) 39 82 49 35
Mobil +49 (15 20) 32 66 845
Mail: berlin@morgan-club.de



Sektion 2, Nord:
Georg Müller
Krayenkamp 13
21423 Winsen
Tel. +49 (41 71) 60 08 01
Fax +49 (41 71) 60 08 05
Mail: georg.mueller@synthetica.de



Sektion 3, Mitte-Nord:
André Koopmann
Hans-Hermann-Mayer Str. 5
27232 Sulingen
Tel. +49 (42 71) 95 44 47
Fax +49 (42 71) 95 44 47
Mail: mittenord@morgan-club.de



Sektion 4, Mitte:
Klaus Weiss
Bergische Strasse 45
42579 Heiligenhaus
Tel. +49 (20 56) 69 990
Fax +49 (20 56) 58 38 94
Mail: mitte@morgan-club.de



Sektion 5, unMOglich:
Andreas Geissler-Nolting
Husenbergweg 67
53332 Bornheim
Tel. +49 (22 34) 51 93 01
Mail: unmoglich@morgan-club.de



Sektion 6, Rhein-Main:
Hermann Fischer
Cornelienstr. 34
63739 Aschaffenburg
T: +49 (60 21) 77 19 606
Mail: rheinmain@morgan-club.de



Sektion 7, Ländle:
Wolfgang Vogel
Überkinger Weg 6
71229 Leonberg
Tel. +49 (71 52) 46 468
Fax +49 (71 52) 92 79 80
Mail: laendle@morgan-club.de



Sektion 8, Bayern:
Jochen Köhrer
Tulpenweg 5, 82152 Krailling
Tel. +49 (0151) 60 22 7212
Wolfgang Meyscheider
Zachersdorfstrasse 55
83374 Traunwalchen
T: +49 (1525) 35 77 165
Mail: bayern@morgan-club.de



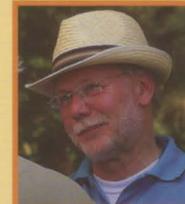
Sektion 9, Franken:
Kerstin Kolla
Am Steineck 25, 90768 Fürth
Tel. +49 (179) 6 93 6738 und
Maximilian Erlenbach
Börnestr. 14, 90475 Nürnberg
Tel. +49 (9 11) 83 02 51
Mail: franken@morgan-club.de



England Kontakt:
John Donovan
Hoplands House
Green Tye, Much Hadham
Hertfordshire, SG10 6JP
Tel. +44 (0)7973 669062
Mail: jrdonovan@tiscali.co.uk



Morgan Fahrzeugregister
Edgar Kamps
Am Spielplatz 15 a
50126 Bergheim
Tel. +49 (22 71) 45 434
Mail: oldtimer@morgan-club.de



**Fahrzeugprüfer für die
FIVA Identity Card**
Jörg Hogefeld
Rather Bungert 21
50859 Köln
Tel. +49 (171) 24 27 43 4
Mail: fiva@morgan-club.de



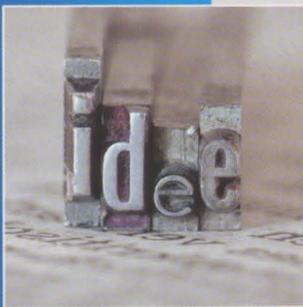
Wir helfen Ihnen

auf die Sprünge ...

...schnell und zielsicher
zum neuen Werbeauftritt!



Von-Braun-Straße 4 b
46244 Bottrop
Telefon (0 20 45) 95 62-0
Fax (0 20 45) 95 62-20
E-Mail info@gutdruck.de
Internet www.gutdruck.de



 **wigge**
medientechnik und druck

Full-Service für Ihre Ideen

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| Corporate Design ■ | Verpackungslösungen ■ |
| Kataloge ■ | Beilagendruck ■ |
| Brand Design ■ | Raumgestaltung ■ |
| Konzeption und Realisation ■ | Verkaufsförderung ■ |
| Websites und Medienportale ■ | Marketing ■ |