

Morgan-Post



Morgan-Post ist das Clubmagazin des Morgan-Club Deutschland e.V., Ausgabe 2019



IMPRESSUM

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

c/o Hermann Fischer
Cornelienstr. 34 • 63739 Aschaffenburg
www.morgan-club.de

Redaktion und Anzeigen:
Hermann Fischer

Auflage:
1300 Exemplare

Erscheinungsweise:
1 x jährlich

Verantwortlich:
Die mit Namen des Verfassers gekennzeichneten Beiträge stellen dessen persönliche Meinung dar und müssen sich nicht mit der Auffassung des Morgan-Club Deutschland e.V. decken. Aus Platzgründen können Artikel nach Rücksprache mit dem Verfasser sinnwährend gekürzt werden oder auch in einer späteren Ausgabe veröffentlicht werden.

Copyright:
Morgan-Club Deutschland e.V.

Gestaltung, Layout, Produktion:
Stiftung Bethel, proWerk
Daniel Becker, MedienService Bethel

DER PRÄSIDENT HAT DAS WORT

Rechtzeitig vor Jahresende liegt die Morgan Post Ausgabe 102 nun vor Euch. Es hat auch dieses Jahr nur eine einzige Ausgabe gegeben. Nicht weil die Themen ausgehen, nein, weil der Club leider immer noch keinen Vorstand „Publikation und Öffentlichkeitsarbeit“ gefunden hat. Dank an dieser Stelle an Hermann Fischer, der zusätzlich zu seinen Aufgaben als Sektionsleiter „Rhein Main“ das Amt kommissarisch übernommen hat und für diese Morganpost „verantwortlich“ ist. Doch so viel sei verraten, es gibt Licht am Ende des Tunnels. Zumindest hat Hermann ein Clubmitglied an seiner Seite gehabt, der tatkräftig mitgeholfen hat, die Morganpost auf den Weg zu bringen. Drücken wir dir Daumen, dass wir bei der nächsten Mitgliederversammlung auch einen neuen Vorstand „Publikation und Öffentlichkeitsarbeit“ wählen können. Im Laufe des Jahres hat es weitere Veränderungen im geschäftsführenden Vorstand gegeben. Rolf Neumann hat zum 1.8.2019 sein Amt als Präsident des Morgan Club aus persönlichen Gründen zur Verfügung gestellt. Während meiner bisherigen Arbeit im Vorstand zuständig für Sport und Technik kann ich nur sagen, dass ich die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Rolf immer sehr geschätzt habe. Danke Rolf, für die Offenheit und Wertschätzung. Auch in den Sektionen gab es Veränderungen. Klaus Weiss hat sein Amt als Sektionsleiter Mitte abgegeben und Ulrich Ortmann wurde als neuer Sektionsleiter gewählt. Dank an dieser Stelle an Klaus für seine geleistete Arbeit. Ulrich wünsche ich eine glückliche Hand und viel Erfolg. Diejenigen von Euch, die an der Mitgliederversammlung in Bensberg persönlich teilgenommen haben, können sich mit Sicherheit noch an die Diskussion um das Thema Stimmrechtsvollmachten erinnern. Nach eingehender Erörterung wurde durch die Mitgliederversammlung beschlossen, über die Abschaffung der Stimmrechtsvollmachten nicht abzustimmen, sondern in der nächsten Mitgliederversammlung im Frühjahr 2020 ein Konzept zur Einführung des Online Votings vorzulegen. Dieses Konzept ist in Arbeit und wird in Fürth beim Frühjahrstreffen vorgestellt werden. So, nun genug der administrativen Themen. Kommen wir zu den Ereignissen, die im Mittelpunkt der Aktivitä-

ten unseres Clubs stehen. Eines der Highlights in diesem Jahr war sicher das Frühjahrstreffen – organisiert von der Sektion UnMOGlich. Danke an das gesamte Orgateam, die das Treffen zu einem vollen Erfolg haben werden lassen. Untergebracht waren wir in einem ehemaligen Priesterseminar – heute ein modernes Tagungszentrum. Der Blick auf die rheinische Tiefebene war sensationell, zumal auch das Wetter stimmte. Ein weiterer Höhepunkt war unsere Teilnahme an einem Krimidinner auf Schloss Bensberg. Anfang Oktober stand das Herbsttreffen der Sektion Ost auf dem Programm. Obwohl das Wetter diesmal alles andere als gut war, hat es den Teilnehmern die gute Laune nicht verderben können. Das Programm war abwechslungsreich (Besichtigung der Stadt, Fahrt mit einem historischen Dampfschiff) und hat uns Dresden und das Umland ein Stück näher gebracht. Die kleinste Sektion mit 31 Mitgliedern hat ein sehr gelungenes Treffen auf die Beine gestellt - DANKE an das gesamte Orgateam.

Unser Club lebt vom Engagement der Mitglieder. Dies spiegelt sich auch in den zahlreichen Ausfahrten der einzelnen Sektionen wieder. Erwähnt werden soll auch die Teilnahme unseres Clubs an Messen, so zum Beispiel der Retro Classic in Stuttgart und der Techno Classica in Essen. Es ist schon sehr aufwendig und anstrengend einen Messestand auf- bzw. abzubauen und auch mehrere Tage zu besetzen. Auch in diesem Jahr wurden von den Mitgliedern wieder mehrtägige Reisen organisiert, so z.B. eine Weinreise in die Südsteiermark mit Teilnehmern aus der Sektion Bayern, Franken und Ländle oder der Wochenendstammtisch „Bembel meets Bocksbeutel“ der Sektionen Rhein-Main und Franken. Sportlich gesehen fand zum dritten Mal eine Veranstaltung auf dem Gelände des Bosch Prüfzentrums in Boxberg statt und natürlich darf die ADAC Oldtimer Rallye in Altena nicht unerwähnt bleiben.

Ein großes DANKE SCHÖN an alle Clubmitglieder, die sich für unseren Club eingesetzt haben und dazu beigetragen haben, dass wir mit unseren Moggis viele schöne Stunden verbringen konnten.

Detlef Lau

VORWORT

Liebe Morgan Post Leser,

Endlich ist die Morgan Post 102 fertig, die ich betreut habe. Ursprünglich wollten wir 2019 wieder 2 Ausgaben drucken. Da aber bis zum geplanten Redaktionsschluss zu wenige Beiträge vorlagen haben wir beschlossen die Ereignisse des Sommers noch mitzunehmen und doch auf eine Ausgabe zu gehen.

Deshalb werdet Ihr auch einige Berichte finden, die bisher in der MP nicht veröffentlicht wurden. So z.B. eine Moggi-Tour die aus gesundheitlichen Gründen in 2 SUV's gefahren wurde. Ich hatte getrommelt und um Beiträge gebeten und will nun diejenigen die sich die Mühe gemacht haben und was geschrieben haben, nicht mehr raus nehmen.

Ich möchte mich bei allen die Berichte verfasst haben herzlich bedanken. Ohne Eure Arbeit wäre die Morgan-Post ein dünnes Heftchen mit Fotos und einigen Bildunterschriften.

Es freut mich Euch mitteilen zu dürfen dass auch die nächste MP wieder einen Betreuer gefunden hat. Kai Lambers hat sich dazu bereit erklärt.

Ich hoffe Ihr habt Spaß beim Lesen
und grüße Euch herzlich!

Euer

Hermann
aus Rhein-Main

IN EIGENER SACHE!

Heft 102, Dezember 2019: Die Morgan Post Spät-Lese

Wie Ihr wisst, hat Hermann Fischer, eigentlich seines Zeichens Sektionsleiter Rhein Main und damit ziemlich ausgelastet, noch zusätzlich die Edition dieses Heftes übernommen. Ohne ihn wäre diese Ausgabe vermutlich gar nicht erst erschienen. Darum einen herzlichen Dank an Hermann! Im Verlauf des Jahres hatte ich dann die Freude, Ihn bei der Arbeit an der MoPo zu unterstützen und bereits die vielen Artikel mit Bildern vorab lesen zu können. Vielen Dank an alle Autoren/innen!

Hermann wird sich wie angekündigt im kommenden Jahr wieder auf seine Arbeit als Sektionsleiter konzentrieren und die kommissarische Edition der 103 und die Öffentlichkeitsarbeit an mich weitergeben. Ob dies dauerhaft so bleiben soll, werdet Ihr bei der nächsten Mitgliederversammlung dann bestimmen können.

Last but not least sollen es ja eigentlich zwei Ausgaben unserer MoPo pro Jahr sein. So können wir zeitnah das Clubgeschehen verfolgen und teilhaben an allen morganautischen Erlebnissen, auch wenn wir selbst nicht vor Ort sein konnten. Wir werden es für 2020 wieder versuchen und mit Eurer Unterstützung auch schaffen. Also sammelt bitte all Eure Erlebnisse und ErFAHRungEN mit unseren tollen Autos, schreibt einen kurzen oder langen Bericht, macht Fotos und schickt sie an: kai.lambers@t-online.de. Bei Fragen oder Infos: 0171 5435109.

Euer

Kai Lambers

Morgan – the car miles ahead of mainstream

INHALT



VORWORT

Vorwort des Präsidenten	3
Vorwort Hermann Fischer	4
Vorwort Kai Lambers	5

CLUB NEWS

Wer macht was	8
Nachruf Kurt Kaiser	10
Nachruf Dieter Peulen	11
Gedenken Wolfgang Riedel	12
Neue Mitglieder	13
Aktive Mitglieder - aktives Wählen	14
Der Souverän ist das Mitglied	16

MCD TREFFEN

Frühjahrstreffen 2019 Bensberg	20
--------------------------------	----



TECHNIK

Der neue Morgan Plus Six.	
Der Morgan für morgen	34
Der richtige Griff	39
Auspuff - Oder wo der Sound rauskommt!	42
Motorüberholung Morgan +8	46
Das Potenzial der Morgan Sportsitze	48
Ein Morgan stirbt nie	52
Was haben eine blaue Mauritius und dieser schwarze Morgan gemeinsam?	56
Ja ist der dann noch ganz dicht?	59
Sparsam, Sparsamer, am Sparsamsten	60
Servolenkung nachrüsten?	66

SPORT

ADAC Grevenbroich Sport- veranstaltung Frühjahrstreffen	70
Boxberg - die Dritte	74
Morgan gewinnt in Le Mans 1962	78
Morgan Racing	
Oldtimer Grand Prix Nürburgring	82
Rallye Terre di Canossa	84
Oldtimer Grand Prix 2019	86

REISEN

MCD Mitgliederreise zum Steam Festival Dorset/England 2018	94
Englandfahrt des Morgan- Stammtisches Bielefelder Lenkwerk	102
Ein Reisebericht aus Südtirol	113
Südsteiermark 2019	122
Tyson auf Reisen - Ein Rauhaar- dackel in Jungholz 2018	130
Another perfect Day at Goodwood 2019	136

SEKTIONEN

Morgan trifft AMG	
Sektion Ländle	145
Treffen Baumanns Hof	
Sektion Mitte/Nord	148
Ein schöne Schluss ziert alles	
Sektion Bayern	153
An, um und auf der Vecht in den Niederlanden	
Stammtisch Köln	155
Fehmarn 2018	161

INTERESSANTES

35. Highland Games 2019 Im Zeichen des Mammuts	165
Highland meets Herkules	171
Hilfe für Afrika - Jahresrückblick	173
Alchimia meets Buschmann	176
Morgan-Statistik	178



94



155

WER MACHT WAS IM MCD?

DER VORSTAND



Detlef Lau
Präsident

Zum Gipelhof 3
60594 Frankfurt am Main
T +49 (0)69 . 60 62 56 55
F +49 (0)69 . 60 62 89 88
M +49 (0)173 . 16 48 483
praesident@morgan-club.de



Andreas Geissler-Nolting
Sekretariat & Geschäftsführung

Husenbergweg 67
53332 Bornheim
T +49 (0)2227 . 90 87 89
M +49 (0)177 . 60 03 605
sekretariat@morgan-club.de



Eugen A. Fincke
Finanzen & Organisation

Seppelerstr. 16
33397 Rietberg
T +49 (0)5244 . 77 467
F +49 (0)5244 . 97 43 35
M +49 (0)171 . 27 40 813
finanzen@morgan-club.de



Detlef Lau
Sport & Technik - kommissarisch

Zum Gipelhof 3
60594 Frankfurt am Main
T +49 (0)69 . 60 62 56 55
F +49 (0)69 . 60 62 89 88
M +49 (0)173 . 16 48 483
sport@morgan-club.de



Hermann Fischer
**Publikationen & Öffentlichkeits-
arbeit - kommissarisch**

Cornelienstr 34
63739 Aschaffenburg
T +49 (0)6021 . 77 19 606
rheinmain@morgan-club.de

Jürgen Bell, Bochum
Ehrenpräsident
Heinz Dethloff, Hamburg Udo Madaus, Köln
Ehrenmitglieder

Morgan-Club Deutschland e.V.

c/o Hermann Fischer · Cornelienstr. 34 · 63739 Aschaffenburg

Bankverbindung: Stadtparkasse Solingen · IBAN: DE1834250000000305060 · SWIFT-BIC: SOLSDE33

WWW.MORGAN-CLUB.DE



Sektion Ost

Helmut Brandt

Stresemannplatz 12
01309 Dresden
T +49 (0)351 . 31 25 522
M +49 (0)173 . 70 39 037
ost@morgan-club.de



Sektion Ländle

Wolfgang Vogel

Überkinger Weg 6
71229 Leonberg
T +49 (0)7152 . 46 468
F +49 (0)7152 . 92 79 80
M +49 (0)172 . 93 25 480
laendle@morgan-club.de



Sektion Nord

Volker Henning

Hubertuskamp 9
21521 Dassendorf
T +49 (0)4104 . 69 26 19
F +49 (0)4104 . 69 26 40
M +49 (0)163 . 25 17 280
nord@morgan-club.de



Sektion Bayern

Jochen Koehrer

Tulpenweg 5
82152 Krailling
T +49 (0)89 . 85796459
M +49 (0)172 . 61 59 875
bayern@morgan-club.de



Sektion Mitte-Nord

Lothar Barth

Meinser Str. 11a
31675 Bückeburg
T +49 (0)5722 . 43 79
M +49 (0)178 . 56 09 591
mittenord@morgan-club.de



Sektion Franken

Thorsten Bünning

Österreicher Str. 41
91052 Erlangen
T +49 (0)9131 . 97 19 410
franken@morgan-club.de



Sektion Mitte

Ulrich F. Ortmann

Barbararing 80
41812 Erkelenz
T +49 (0)2432 . 90 77 02
M +49 (0) 172 . 81 64 122
mitte@morgan-club.de



England Kontakt

John Donovan

Hoplands House
Green Tye, Much Hadham
Hertfordshire, SG10 6JP
T +44 (0)7973 . 66 90 62
jrdonovan@tiscali.co.uk



Sektion UnMOGlich

Andreas Geissler-Nolting

Husenbergweg 67
53332 Bornheim
T +49 (0)2227 . 90 87 89
M +49 (0)177 . 60 03 605
sekretariat@morgan-club.de



Sektion Rhein-Main

Hermann Fischer

Cornelienstr 34
63739 Aschaffenburg
T +49 (0)6021 . 77 19 606
rheinmain@morgan-club.de

Nachruf

KURT KAISER

* 06.09.1938 † 19.10.2018



Kurt entstammte einer Unternehmerfamilie, die in dritter Generation eine international tätige Feilenhauerei erfolgreich betrieb. Er war seit Jahren Mitglied des Morgan Clubs. Zusammen mit seiner Frau Ellen beteiligte er sich an den regionalen Veranstaltungen des MCD, bis Kurt durch eine progressive Muskel-erkrankung und Hüftprobleme nicht mehr in der Lage dazu war. Trotzdem begleitete er uns immer wieder zu den Ausfahrten und den Classic Days auf Schloß Dyck. Als Schlußlicht im Mercedes half er mit, die Morgan-Kolonne zusammenzuhalten. Dabei war er in der Runde geschätzt als hilfreicher und umsichtiger Partner mit hoher fahrerischer Kompetenz. Er blieb

immer zugewandt und ruhig, aber wenn er sein Wort erhob, hatte es stets besonderes Gewicht.

Nach einer weiteren Hüftoperation verhinderten die angegriffenen Herzklappen seine Genesung. Wohl wissend über das Risiko des Eingriffs unterzog er sich noch einer aufwändigen Herzoperation, die er schließlich nicht überstand.

Die Sektion UnMOGlich und die benachbarte Sektion Mitte trauern um einen lieben Menschen und eine prägende Persönlichkeit. Wir werden sein Andenken in Ehren bewahren.

Klaus E. Rehm

Nachruf

DIETER PEULEN

* 1942 † 2019



Wer in den letzten Jahren Frühjahrs- und Herbsttreffen des MCD besuchte bekam oft dasselbe Bild geboten. Vor dem Hotelportal parkte ein roter Morgan +8 mit Speichenrädern und ansonsten in außergewöhnlichem Ausstattungs- und Pflegezustand. An den Fingerkuppen des Fahrers war meist erkennbar wie intensiv sein Panneneinsatz während der Anreise war. Fast hätte man sagen mögen: „Wie der Herr so's Gscherr“. Dieses Bild wird sich nun nicht mehr bieten. Dieter Peulen ist am Fasnetdienstag im Alter von 76 Jahren verstorben.

Bei einer Sektionsausfahrt in den Schwarzwald im vergangenen September erlitt er auf der Anreise eine schwere gesundheitliche Attacke. Beim folgenden Krankenhausaufenthalt aus dem er sich selbst entließ – typisch Dieter – wurde eine schwere Erkrankung im fortgeschrittenen Stadium diagnostiziert. Manche haben Dieter gelegentlich

als etwas schrulligen und nicht immer bequemen Zeitgenossen erlebt. Wer ihn näher kannte entdeckte auch andere Seiten an ihm, seinen kritischen scharfen Verstand und seine enormen technischen Kenntnisse und Fähigkeiten. Dazu kam sein ausgeprägtes Interesse an klassischer Musik. Oft genügten einige Takte eines klassischen Werkes und Dieter konnte den Komponisten und meist auch den Ort der Uraufführung nennen. Der Verfasser erinnert sich gerne an eine gemeinsame Morganreise (die auch nicht pannenfrei verlief) mit Dieter und Bärbel zu 3 Opernaufführungen in der Arena von Verona.

Dann seine Liebe zur Gartengestaltung. Wer seinen spätsommerlichen Sektionseinladungen gefolgt ist, konnte die Dahlienpracht die sein ganzes Anwesen in Reute umkränzte bewundern. Nun hat er sich auch noch für die Seefahrt begeistert und mit der Russischen Krusenstern – Schwesterschiff der Gorch Fock – West- und Nordeuropa umsegelt. Nach der Rückkehr von seiner Seereise zierte ihn ein üppiger Seemannsbart. Zu einer weiteren schon geplanten Seereise auf der Krustenstern konnte er nun leider nicht mehr aufbrechen. Mit Dieter Peulen hat der Morgan-Club-Deutschland ein wahres Original verloren. Unser Mitgefühl gehört seiner Frau Bärbel die ihn auf allen Morganfahrten begleitete.

Rolf Karl Sektion Ländle

Es war viel zu schnell vorbei...

WOLFGANG RIEDEL

* 6. 9. 1952 † 3. 11. 2018

Ich habe Wolfi's letzten Wunsch erfüllt
und ihn in aller Stille in die Ewigkeit verabschiedet.
Lieben Dank für die zahllosen Zeichen der Anteilnahme,
für die vielen Umarmungen und Gespräche,
die mir Kraft und Wärme gegeben haben.

Ein ganz besonderer Dank an Karin und Ludger
für den Beistand in schwerer Zeit.

Birgit Riedel

NEUE MITGLIEDER IM MORGAN-CLUB DEUTSCHLAND

Ein herzliches Willkommen an unsere neuen Mitglieder aus den Sektionen

Sektion	Vorname	Nachname
Bayern	Frank	Streifeneder
Bayern	Bernhard	Schilling
Bayern	Hans	Schmid
Bayern	Martin F.	Bader
Bayern	Andreas	Huber
Franken	Reiner	Hopf
Franken	Jürgen	Füssinger
Ländle	Ralf	Dörwang
Ländle	Ulrich	Frommeyer
Ländle	Klaus	Baumeister
Ländle	joachim	dörr
Ländle	Peter	Balzer
Ländle	Martin	Vickers
Ländle	Ute	Konik
Ländle	Julia	Portmann
Ländle	Marion	Kutzko
Mitte	Marc	Kluge
Mitte	Stephan	Engster
Mitte	Klaus-Peter	Schulz
Mitte	Jörg	Schäfer
Mitte	Raphael	Bringewald
Mitte	Ralf	Schiller
Mitte	Johann	Arend
Mitte	Friedrich	Güldenberg
Mitte	Friedhelm	Sonderland
Mitte	Josef	Jansen
Mitte	Hubert	Thies
Mitte	Heinz	Klein
Mitte	Brigitte	Lücke

Sektion	Vorname	Nachname
Mitte-Nord	Rolf-Dieter	Steffek
Mitte-Nord	Peter	Günter
Mitte-Nord	Georg	von Bronk
Mitte-Nord	Gerd	Poleske
Mitte-Nord	Werner	Brüning
Mitte-Nord	Frank	Otten
Mitte-Nord	Renate	Beutel
Mitte-Nord	Helga	Steffek
Nord	Wolfgang	Cericus
Ost	Heiner	Walbaum
Ost	Rainer	Petersen
Ost	Sabine	Petersen
Rhein-Main	Carsten	Hütter
Rhein-Main	Dr. Dietmar	Mai
Rhein-Main	Axel-Peter	Ohse
Rhein-Main	Klaus	Dickmanns
Rhein-Main	Horst	Denner
Rhein-Main	Uwe	Sauer
Rhein-Main	Regine	Schachner
unMOGlich	Hans-Dirk	Radermacher
unMOGlich	Klaus	Fieber
unMOGlich	Heinz-Joachim	Pesch
unMOGlich	Dirk	Wildraut
unMOGlich	André	Wilps
unMOGlich	Andreas	Möller
unMOGlich	Rolf	Meissner
unMOGlich	Oliver	Klimke
unMOGlich	Stephan	Wenders
unMOGlich	Marcel	Tack

AKTIVE MITGLIEDER – AKTIVES WÄHLEN



■ Hartmut Scholz und Michael Rost

Das bisherige Abstimmungs- und Wahlverfahren wird größtenteils zum passiven Geschehen! Realistisch beugt werden die „Sprecher“ einer Sektion befragt: „Wen soll ich wählen?“. Wir haben Sektionen mit 50 bis 250 Stimmberechtigten. In Bensberg konnten 99 Anwesende abstimmen, dazu kamen 170 Vollmachten, die einige „Sprecher“ gesammelt hatten. Diese Stimmgewalt würde die Anwesenden zu Statisten degradieren. Das nun angedachte digitale Verfahren (neudeutsch „online-Voting“) schlüpft

dann lediglich in ein neues Kleid. Sektionsleiter werden von Anwesenden gewählt, ernannt, überredet oder verdammt auf Lebenszeit!

Erkenntnis: „Passive Mitglieder lassen sich leicht handhaben!“

Wir wollen aktiv wählen!

Hartmut Scholz

Zum grundsätzlichen Verständnis: Die Mitgliederversammlung ist das Vereinsorgan. In der Satzung ist festgehalten, daß die Mitgliederversammlung über das Vereinsgeschehen entscheidet. Mitgliederversammlung heißt aber auch - nur die anwesenden Mitglieder. Schon seit den 80er Jahren gab es Bestrebungen, auch Nicht-Teilnehmenden ein Stimmrecht geben zu wollen. Eine Briefwahl wurde diskutiert, letztlich verworfen. Nach der großen Krise des MCD 2004/5 wurde als Alternative die Stimmrechtsvollmacht vorgeschlagen.

Die Möglichkeit der Stimmrechtsvollmachten wurde 2006 auf der Mitgliederversammlung in Frankfurt beschlossen, sinnigerweise am 11.11. – Rheinländer haben mit diesem Datum eine spezielle Verbindung. Die Vorstellung dahinter war im Wesentlichen, daß verhinderte, nicht teilnehmende Mitglieder, auch die Möglichkeit haben sollten, ihr Stimmrecht auszuüben. Schon bei der Diskussion um diesen Tagesordnungspunkt wurden mögliche Mißbräuche vortragen, letztlich aber verworfen. Nicht gedacht war aber, daß teilnehmende Mitglieder aktiv Vollmachten einwerben! Damit wird das System konterkariert! Je nach Werbeaktivität können dann einige wenige Mitglieder derart viele Vollmachten auf sich vereinen, daß die anwesenden Mitglieder überstimmt werden!

Die Erfahrungen der Vergangenheit zeigten, daß nur wenige Mitglieder selbst ihr Stimmrecht übertragen haben. Aus meiner aktiven Zeit als Sektionsleiter wurde ich nur von wenigen Sektionsmitgliedern bezüglich einer Stimmrechtsvollmacht angesprochen. Gleichwohl habe ich von anderen Sektionsleitern erfahren können, daß diese massiv um Stimmrechtsvollmachten ihrer Sektionsmitglieder gebuhlt hatten. Anders ist es nicht zu erklären, daß bei der Mitgliederversammlung in Bensberg allein ein Mitglied 60 Vollmachten mitbrachte! Diejenigen Mitglieder, die bewußt zur Mitgliederversammlung kommen, müssen sich durch derartige Praktiken vorgeführt fühlen – ihre Stimme zählt letztlich nichts mehr! Schlußendlich führt dies zu einer totalen Verzerrung einer demokratischen Stimmrechtsausübung. Originär findet sich in allen Vereinssatzungen die Feststellung: die Mitgliederversammlung ist das oberste Vereinsorgan; und nicht nur das – auch das BGB regelt die Verhältnisse im Verein. Und zwar schon in §32. Das zeigt, welchen Stellenwert der Gesetzgeber dem regelrechten Ablauf im Vereinswesen einräumt!

Nach diesen Erfahrungen mit der Stimmrechtsvollmacht in den letzten Jahren sind wir der Überzeugung, daß diese wieder abgeschafft werden sollte.

Michael Rost

HEI-KAT

- 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

Vetruen 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 Kandziora, 87700 Memmingen, Postfach 1529
Morgan-Service Süd, Tel. 08331 - 89022 oder
0172 - 8300931, www.hei-kat.de

**Bilder und Berichte vom Allgäuer Morgantreffen 2018 finden Sie unter www.mogalm.de.
Das 23. Internationale Allgäuer Morgantreffen findet statt vom 28.06. bis 30.06.2019.**

DER SOUVERÄN IST DAS MITGLIED!



■ Ausfahrt bei schönstem Wetter

Auf der Mitgliederversammlung in Bensberg sollte einiges Grundsätzliche für den MCD entschieden werden, u.a. auch, um die seit 3 Jahren festhängende, noch nicht eingetragene Satzung in trockene Tücher zu bringen. Ein wichtiger Antrag bezog sich auf die Abschaffung der Stimmrechtsvollmachten. Das Für und Wider wird in einem anderen Beitrag thematisiert.

Dieser Antrag wurde zurückgestellt, da ein weiterer Antrag vorlag, nämlich das Abstimmungsverfahren auf eine völlig andere Basis zu stellen – vorgeschlagen wurde ein Online-Voting. Die Mitgliederversammlung entschied, auch durch die auf wenige Teilnehmer konzentrierte Zahl der Stimmrechtsvollmachten, sich zuerst Klarheit über diese andere

Abstimmungsmöglichkeit zu verschaffen und erteilt dem Vorstand den Auftrag, Informationen und Angebote einzuholen, um in einer folgenden Mitgliederversammlung darüber diskutieren und abstimmen zu können. Dadurch waren sämtliche Anträge zur Satzungsänderung vorerst Makulatur.

Zum grundsätzlichen Verständnis: Die Mitgliederversammlung ist das Vereinsorgan.

Originär findet sich in allen Vereinssatzungen die Feststellung: die Mitgliederversammlung ist das oberste Vereinsorgan; und nicht nur das – auch das BGB regelt die Verhältnisse im Verein. Und zwar schon in §32 von 2385 Paragraphen insgesamt. Das zeigt, welchen Stellenwert der Gesetzgeber dem regelrechten Ablauf im Vereinswesen einräumt!

In unserer Satzung ist fixiert, daß die Mitgliederversammlung über das Vereinsgeschehen entscheidet. Mitgliederversammlung heißt aber auch – nur die anwesenden Mitglieder!

In einem kleinen Ortsverein sollte das kein Problem sein. Der MCD rekrutiert seine Mitglieder jedoch deutschlandweit und auch über die Grenzen hinaus, so daß eine Teilnahme aller Mitglieder, abgesehen von der dann notwendigen Größe des Versammlungsraumes, eher illusorisch ist. Wie in jedem Verein gibt es solche und solche: Mitglieder, die sich aktiv ins Vereinsleben einbringen, Mitglieder, die gestalten wollen, aber auch viele, die lediglich teilhaben wollen und wohl auch nicht wenige, die aus sonstigen Gründen halt Mitglied sind, an der Vereinsgestaltung aber kein Interesse haben. Ist ja auch nichts Verwerfliches. Das Gleiche finden wir im Großen ja auch im politischen Bereich mit der großen Gruppe der Nichtwähler.

Überlegungen, nicht anwesende oder verhinderte Mitglieder in den Gestaltungsprozeß mit einzubinden resp. ihnen eine Teilnahme zu ermöglichen, gab es schon seit den 80er Jahren.

Damals wurde immer wieder eine Briefwahl vorgeschlagen. Ein wesentlicher Kritik- und Ablehnungsgrund war und ist, daß damit Kandidaten im Vorfeld benannt und vorgestellt werden müssen, damit spontane Vorschläge und Nachfragen unmöglich werden. Dies war und ist seitens unserer Satzung nicht gewährleistet.

Die Mitgliederversammlung ist aber nicht nur zum Wählen da, sondern auch zum Informationsaustausch, zur Diskussion, zur Willensbildung und für Abstimmungen nach erfolgter Diskussion.

Dies alles setzt bei den heutigen Gegebenheiten eine persönliche Anwesenheit im Versammlungsraum voraus!

In Analogie zum Delegiertenwesen, wie es z.B. der ADAC handhabt, wurde die Möglichkeit einer Stimmrechtsvollmacht vorgeschlagen und nach längeren Diskussionen am 11.11.2006 auf der Mitgliederversammlung in Frankfurt beschlossen.

Zur Verdeutlichung des Delegiertenwesens am Beispiel des ADAC: Die Mitglieder der ADAC Ortsvereine wählen/bestimmen entsprechend ihrer Mitgliederzahl (pro 40 Mitglieder ein Delegierter) Delegierte für die ADAC-Gau-Delegiertenversammlungen. Dort kann ausgiebig informiert, diskutiert und vorgeschlagen werden.

Auf der Gau-Delegiertenversammlung wiederum werden die Delegierten für die ADAC-Hauptversammlung bestimmt, sodaß über die Delegierten rechnerisch die Stimme jedes einzelnen Mitgliedes zum Tragen kommt.

Ein wesentlicher Unterschied zeigt sich bei den Stimmrechtsvollmachten: Das Mitglied muß entweder aktiv auf ein anderes Mitglied zugehen, fragen, nimmst du teil und wie ist deine Einstellung/Vorstellung zu diesem oder jenem Thema, oder ein Mitglied/Sektionsleiter geht auf andere Mitglieder zu – du, ich fahre da hin, gibst du mir deine Vollmacht. Je nach persönlicher Aktivität konnte dies dann zu irritierenden Verhältnissen führen, siehe Liste der Mitgliederversammlungen.

Mitgliederversammlungen seit der Stimmrechtsübertragung:

	Anwesend	Stimmrechte	Gesamt
2019	99	170	269
2018	108	379	487
2017	62	57	119
2016(2)	95	192	387
2016	82	139	221
2015	58	31	89
2014	39	115	154
2013	32	136	168
2012	53	79	132
2011	38	169	207
2010	39	161	200
2009	66	187	253
2008	64	139	203
2007	57	247	304
2006	59	Beschluß der Stimmrechtsvollmachten	

Diese Überlegungen und Erfahrungen führten jetzt auch zu dem Antrag, die Möglichkeit der Stimmrechtsvollmacht wieder abzuschaffen.



■ Kühlerenten

Eine völlig andere Qualität hat wohl dagegen der Vorschlag eines Online-Votings. Mir persönlich ist dies nur aus dem Fernsehen bekannt. Die (anonyme) Menge der Zuschauer wird für einen begrenzten Zeitraum aufgefordert, ihre Stimme durch Anwahl einer bestimmten Telefonnummer zugunsten eines Teilnehmers oder eines Vorschlags abzugeben. Notwendig und sichergestellt ist hierbei lediglich, daß der Abstimmende die Sendung verfolgt und die eindeutige Feststellung der abgegebenen Stimmen (die Elektronik verzählt sich nicht). Eine aktive Teilnahme im Sinne einer Wortmeldung, eines Diskussionsbeitrages etc. ist nicht gegeben.

Ich weiß jetzt nicht, welche Vorstellung hinter dem Vorschlag des Online-Votings stand. Aber es müßte ja wohl eine Art Live-Übertragung geben, so daß alle Interessierten sich an ihrem jeweiligen Aufenthaltsort in das Programm einschalten könnten. Als Live-Stream im Forum im geschützten Mitgliederbereich? Dann könnte man auch direkt die Anzahl der zugeschalteten Mitglieder sehen. So gesehen hat der Gedanke schon einen gewissen Reiz. Der Versammlungsleiter hat aber auch die Möglichkeit der Manipulation, da eine direkte Wortmeldung oder Einflußnahme der Zugeschalteten nicht möglich ist. Es verbleibt auch weiterhin die fehlende Möglichkeit der aktiven Diskussionsteilnahme. Außerdem müßte geklärt

sein, ob derartige Abstimmungen rechtssicher sind. Ein wenig erinnert mich das an Orwells „1984“. Und ich glaube, daß wir das nicht wollen.

Wir sind MORGAN-Fahrer, wir freuen und erfreuen uns aus den verschiedensten Gründen an diesem anachronistischen Fahrzeug und an den anderen Bekloppten, die diese Leidenschaft teilen. Wir freuen uns, gemeinsame Ausfahrten zu machen, zu erzählen, uns über technische und auch andere Probleme auszutauschen, über den MORGAN Freunde zu finden, wir wollen Spaß haben. Was wir nicht wollen und nicht brauchen ist unnötiger Streß! Ein Verein wie der MCD benötigt nach dem Vereinsrecht halt einige Regularien – aber müssen wir uns deshalb das Leben schwerer als notwendig machen? Wir sollten alle hochlebenlassen, die sich dem MCD zur Verfügung stellen, die ihre Freizeit dafür geben, daß wir gemeinsame Ausfahrten, gemeinsame Treffen, eine Clubzeitung und was noch alles haben, und nicht noch diesen Aktiven das Leben schwer machen. Selbstverständlich können und sollten Fehler benannt werden – doch auch hier macht der Ton die Musik. Und da gab es wohl in der letzten Zeit einige Dissonanzen.

Michael Rost



Daten. Leben.

einfach. machen.

Es gibt Dinge, die es wert sind,
aufbewahrt zu werden.

Neben persönlichen Erinnerungsstücken zählen natürlich auch relevante Geschäftsunterlagen, die 6, 10 oder mehr Jahre archiviert werden müssen, zu den aufbewahrungswerten Dingen. Wenn Sie beim Archivieren in Zukunft Raum, Zeit und Geld sparen möchten, lassen Sie uns dies für Sie übernehmen.

- REISSWOLF sichtet, kategorisiert und archiviert Ihre Aktenbestände.
- Ihre Unterlagen werden in bundesweiten Hochsicherheitsarchiven geschützt gelagert.
- Mit Alarm- und Brandmeldesystem, sektoraler Regalsprinklerung sowie Videoüberwachung
- Sie sind jederzeit standortunabhängig in der Lage, Akten anzufordern – auch per Scan-on-demand.

www.reisswolf.com



- Mehr Infos gewünscht?
Gern anrufen oder mailen

Lilly Lampe
Head of Business Solutions

M +49 157 83047525
T +49 40 334630633
lilly.lampe@reisswolf.com

FRÜHJAHRSTREFFEN 2019 IN BENSBERG



Bericht zur „blauen Ausfahrt“ Zu den Anfängen der Industrialisierung am 1. Juni 2019

Noch am Anreisetag wurde ich von Andreas für einen Bericht ausgeguckt. Ich lehnte jedoch dankend ab, weil ich einfach nur mal frei haben und das lange Wochenende genießen wollte. Wenn ich ihn damit enttäuscht habe, tut es mir leid. Denn ich denke, auch jemand anders dürfte mal einen Bericht schreiben. Ihr habt doch schon so viel von mir gelesen...

Ich muss jedoch sagen, lange hielt ich meine Verneinung nicht durch.

Es war Samstag. Super lecker gefrühstückt, mit fröhlicher Laune gingen wir bei herrlichstem Wetter zu unserem Moggi.

Um 9.30 Uhr war Tourenbesprechung. Dietmar Wolf, der unsere blaue Tour leitet, hat uns auf einige Strecken hingewiesen und auf Blitzer, die uns unterwegs erwarten würden. Bevor wir die kleine Besprechungsrunde auflösten, kam von Dietmar der abschließende Satz, „Es wäre schön, wenn jemand einen kleinen Bericht schreibt und ein paar Fotos schießen könnte.“

Ich war immer noch überzeugt, dass sich in der Gruppe jemand findet, der ein paar Zeilen schreibt. Zumal ich noch vom Begrüßungsabend die Worte von Andreas im Ohr hatte, der die jeweiligen vier Ausfahrten mit kurzen Worten beschrieb. Unsere Blaue Ausfahrt, „Zu den Anfän-



gen der Industrialisierung“ beschrieb er mit Fahren durch Industriegebiete und auf Hauptstraßen. Fast bedauerte ich, dass wir diese Tour haben. Nun gut, unsere Firma liegt auch in einem Industriegebiet ... ist also nix neues für mich.

Pünktlich um 9.45 Uhr starteten 11 Moggis zur blauen Ausfahrt mit dem Ziel der Wendener Hütte in Wenden. Leute, ich sage Euch, die Sonne schien aus allen Knopflöchern und hat mit jedem Kilometer mehr, den wir rollten, unsere positive Stimmung noch mehr gepusht. Schon beim Verlassen des Geländes vom Kardinal-Schulte-Haus blieb Dietmar an einem übersichtlichen Teil der breiten Zufahrtstraße unseres Veranstaltungsortes stehen und schaute, ob seine Schützlinge alle zusammengeblieben sind.

Meine Begeisterung für die Wahl der Straßen, die Umgebung, wunderschöne Baumalleen und den Rest der sattgrünen Natur warfen meine Verneinung zu einem Bericht über den Haufen. Ganze 20 gefahrene Kilometer hat es nur gedauert, als ich zu Uli sagte „das ist eine so schöne Tour, ich schreibe einen Bericht darüber“.

Wenn ich Euch sage, dass wir durch Untereschbach, Immekeppel, Obersteeg und Dürscheid fahren, sind das nur Orte, worunter man sich nicht viel vorstellt. Es geht weiter durch Waldmühle, Kürten und Wipperfürth... Aber Ihr irrt! Mögen die Orte wie lauter Perlen an einer Kette klingen, so sind die Abstände längst nicht so gleich wie die einer Perlenkette. Dazwischen liegen wunderschöne Landstraßen, Nebenstrecken und Feldwege. Das satte Grün, woran der viele Wochen zuvor herrschende Regen nicht ganz schuldlos ist, zum Glück, strahlte im Sonnenschein in ver-

schiedensten Farbtönen. Dazwischen machte sich wiederholt wilder gelber Ginster breit, der das Bild der Natur in einem malerischen Zustand versetzte. Die Abwechslung der Straßenführungen in lange Rechts- und Linkskurven sowie gefolgt von kurzen Kurven in serpentinenähnlicher Auf- und Abfahrt durch Bergwälder ließen keinen Wunsch nach einer noch schöneren Ausfahrt offen. Es passte alles. Der Duft der Natur, die in der Sonne aalenden Kühe, die es sich im Liegezustand gemütlich gemacht hatten, weidende Pferde die auch die strahlende Sonne zum Dösen nutzten... es war fast wie bei Rosamunde Pilcher. Es fehlten nur Klippen und Wasser. Obwohl... die eine oder andere Bergauffahrt könnten die Klippen ersetzen und der See an einem Campingplatz zwischen Linge und Holzzipper könnte das Wasser ... naja, Ihr wisst schon... wohl dem, der nun seine Fantasie einsetzt.

Zwischendurch und nach längeren Waldstrecken zwischen Börlinghausen und Danneberg oder Dümmlinghausen und Oberagger hielt Dietmar immer rechts am Straßenrand kurz an, bis alle elf Moggis wieder zusammen waren. Dann ging es weiter. Hier ein spezielles Lob an Dietmar! Ich finde es klasse, wie er und seine Heike die Truppe zusammenhielten.

Trotz dem schönen Anblick der Gegend fiel es mir auch auf, dass ganze Kiefern oder Nadelbaumstücke im Wald braun und kaputt waren. Dieser traurige Anblick wird sicher der langen Trockenheit vom letzten Jahr und dem Borkenkäfer geschuldet. Kaum ein kleines Kiefernwäldchen, wo kein Borkenkäferbefall sichtbar war. Sehr schade darum!



Ich könnte stundenlang durch die schönen bergischen Waldstraßen fahren. Auch wenn es manchmal unter uns rappelt und knackt, weil die Seitenstreifen nicht ganz ausgebaut sind oder das ein oder andere Schlaglöchlein sich durchsetzt... gibt es zu, in keinem Auto kann man das so genießen wie in unserem Moggi!

Wir nähern uns unserem Ziel, die Wendener Hütte. Nur noch ein paar Kilometer Wald- und Wiesenstraßen, scharfe Serpentinien mal rechts und mal links, übersichtlich offene Landstraßen, dazwischen immer wieder viel Grün und der wilde gelbe Ginster, schmale Holperstraßen, bergab, kurvig und schön. Gegen 12.15 Uhr haben wir schließlich unser Ziel erreicht.

In der Wendener Hütte erwartete uns ein erfrischendes Büffet. Passend zum Wetter und auch nur für einen kleinen Mittagssnack geeignet. Ein leckeres und leichtes Gemüsesüppchen, eine große Schale mit Radieschen, eine weitere mit Coctailtomaten, diverse Brotsorten, eine Wurst- und eine Käseplatte sowie ein kleiner Rindfleischsalat rundete das Angebot ab. Zur Erfrischung gab es Wasser mit und ohne Sprudel. Somit konnten wir unseren Wasserhaushalt wieder auftanken. Wir hatten ja auch einiges an Wasser verloren... bei der Wärme.

Nach unserer Stärkung führte uns Michael Thon durch die 1728 gegründete und damit älteste Eisenhütte Deutschlands.

Das Kulturdenkmal Wendener Hütte verfügt über verschiedene Bereiche. Wie z. B. die alte Faktorei und das Museum, den Gewölbekeller, den Pferdestall, das Roh-

stoffmagazin, Möllergebäude und Gießhalle, das Hammerwerk und die neue Faktorei.

Jeder Bereich hinterließ Eindrücke, wie es damals gewesen sein musste. Unter welchen Bedingungen die Menschen arbeiten mussten. Michael konnte uns teilweise, anhand von noch vorhandenen alten Werkzeugen, zeigen wie gearbeitet wurde. Schon sehr interessant.



Selbst wenn ich nur eine Kurzfassung der verschiedenen Bereiche niederschreiben würde... glaubt mir, es würde den Rahmen sprengen.

Deshalb verweise ich sehr gern auf die Webadresse der Wendener Hütte und lade Euch auf einen Besuch darauf ein:

www.wendener-huette.de

Ich wünsche Euch viel Spaß bei Eurem virtuellen Rundgang!



Die Besichtigung dauerte etwa eineinhalb Stunden. Kurz vor der Weiterfahrt ging es nochmal ins Kachelstudio und auf in den Moggi.

Die Rückfahrt ruft!

Um 14.30 Uhr traten wir unsere Rückreise, mit dem Ziel, Kardinal-Schulte-Haus, an.

Die mit Schieferplatten bedeckten Häuser verrieten uns – und auch typisch für diese Gegend – das wir im Sauerland sind. Es ging durch Brün, in Rothemühle wurde nochmal getankt, weiter durch Nosbach und Wildbergerhütte. Natürlich, wie schon zu Beginn unserer Fahrt durch Waldstraßen und Serpentinaen verbunden. Irgendwie ist die ganze Strecke mit diesen herausfordernden Asphaltwegen mitten ins Grüne gelegt. Die kurvenreichen Straßen verbinden die weiteren Ortschaften Schlechtingen, Niederwarnsbach und Morsbach. Aufgelockert von Pferden, die sich durch die Sonnenstrahlen zum Dösen im Stehen genötigt fühlten. Die Haltung der Vierbeiner erinnerte mich wieder an unser Reisewetter. Heute gibt uns die Sonne einen extra aus.

Die Gegend ist so wunderschön und fordert uns zu kurvenreichen Höchstleistungen heraus. Das die Straßen auf unserer Tour so vielseitig sind hätte ich nie vorher gedacht. Von wegen Industrietour!

Zwischen Ruppichteroth und Hambuchen steht eine große Antennenstation, die ich zum ersten Mal sehe. Es ist auch nicht schwierig, auf den Waldstraßen mit Blick ins traumhafte grüne Tal, nicht nur die gelben Wildginsterflecken und die weidenden Kühe zu sehen, sondern auch solche Bauten, die mit ihrem großzügigen Dasein, eine besondere Abwechslung in der Gegend bieten.

Leider fällt auch in den Wäldern zwischen Wersch und Much wieder die Borkenkäferplage auf. Das frische Blattgrün der Laubbäume steht im Kontrast zu den ausgetrockneten Nadelbäumen. Ein Trauerspiel, welches sich durch die ganze wunderschöne Strecke zieht.

Die Strecke der letzten ca. 20 Kilometer bis zum Kardinal-Schulte-Haus wiederholt sich von der abwechslungsreichen Landschaft.

Nochmals ein Lob an Dietmar, der bei jedem Teil einer unübersichtlichen Stelle so lange gewartet hatte, bis alle elf Moggis wieder zusammen waren.

Gegen 16.15 Uhr waren wir an unserem Ausgangspunkt und auch gleichzeitig am Endziel angekommen.

Danke an Dietmar und Heike für diese wunderschöne Tour durch das Sauerland! Man sagt ja, das Auge isst mit. Heute sind meine Augen durch die herrliche Gegend wirklich kulinarisch verwöhnt worden und obendrauf auch noch satt geworden.

Weiter mit dem kulinarischen Verwöhnen geht es heute Abend mit dem Sektempfang im Innenhof und dem nachfolgenden Dinner.

Ein abschließendes DANKE an die Sektion unMOglich für das traumhafte Frühjahrestreffen 2019, welches im Nieselregen begann und bei strahlendem Sonnenschein endete. Ihr könnt auch Wetter!

Silvia Ortmann / Sektion Mitte



Auf kriminellen Spuren durch Köln

Der Freitag war der Tag, an dem die unterschiedlichen Touren durch Köln stattfanden. Zunächst fuhren wir mit den Bussen vom idyllisch gelegenen KSH nach Köln, wo wir noch etwas Aufenthalt hatten, bevor es losging. Bei schönstem Wetter platzierten wir uns gegenüber dem Dom – obwohl seit vielen Jahren in der Nähe von Köln ansässig, ist das doch immer wieder ein erhabener Anblick – vom bunten Treiben auf der Domplatte einmal ganz abgesehen.

Am Treffpunkt für die Touren war ich Teil der Gruppe um einen ehemaligen „echten“ Polizisten, der – um es vorweg zu sagen – sehr spannend und unterhaltsam kriminelle Anekdoten aus dem Kölner Milieu zu erzählen wusste. Er berichtete dies nicht, weil er sich das Thema erlesen und angeeignet hatte, sondern im Rückblick auf seinem Beruf – er war damals im Dienst und hat die Dinge selber erlebt. Das gab dem ganzen noch einmal einen besonderen Reiz. Natürlich kann hier nicht alles wiederholt werden, aber exemplarisch möchte ich über zwei Ereignisse ein paar Worte verlieren.

Auf jeden Fall muss kurz der Raub des Domschatzes erwähnt werden:

Drei Einbrecher brachen in der Nacht zum 2. November 1975 in den Dom ein. Sie drangen mit Strickleitern und

Bergsteigerausrüstung durch einen Lüftungsschacht in die alte Domschatzkammer im nördlichen Querhaus ein. Die Domschatzkammer galt damals als optimal gesichert. Die Einbrecher stahlen wertvolle Monstranzen und Kreuze und konnten mit Hilfe der Kölner Unterwelt und des Privatdetektivs Werner Mauss gefasst und zu hohen Freiheitsstrafen verurteilt werden. Die Einbrecher hatten jedoch bereits einen Teil ihrer Beute, wie die goldene Monstranz von 1657, eingeschmolzen. „Unser“ Polizist hatte bei der Rekonstruktion des Tatherganges die ehrenvolle Aufgabe zu überprüfen, inwieweit es möglich war, durch den Lüftungsschacht bzw. durch die Gitter zu gelangen. Es war tatsächlich möglich, denn damals war er noch jung und von schlanker Statur, jetzt ist er natürlich nicht mehr so jung.

Auch „aufregend“ war der Entführungsfall Erlemann im bekannten noblen Kölner Vorortviertel Hahnwald: Am 6. März 1981 wurde Johannes Erlemann, der elfjährige Sohn des Unternehmers Jochem Erlemann, entführt. Zum Zeitpunkt der Entführung befand sich der Vater des Entführten wegen Betrugsverdachts in Untersuchungshaft.

Die drei Entführer hatten das Opfer auf dem Heimweg von seinem Fahrrad gezogen und in einen Lieferwagen befördert. Die Entführer sperrten das Opfer in einen 1,50 Meter breiten, zwei Meter langen und 1,60 Meter hohen Verschlag im Kölner Stadtwald. Am 10. März erhielt die Familie eine Musikkassette mit der Aufnahme der Stimme des Entführten und einer Lösegeldforderung. Die Löse-



geldforderung belief sich zunächst auf 8 Millionen DM. Die als Unterhändler eingeschalteten Rechtsanwälte handelten die Entführer jedoch auf 3 Millionen DM herunter. Das Lösegeld konnte innerhalb dreier Tage durch Spenden von Bekannten der Familie Erlemann aufgebracht werden. Am 12. März 1981 wurde dann eine Anzeige im Kölner Express geschaltet, mit der signalisiert wurde, dass das Lösegeld bereitstünde. Am 20. März 1981 wurde die Mutter des Opfers in ein Waldstück dirigiert, wo sie das Lösegeld in zwei Segeltuchtaschen in eine Holzkiste warf. Diese Kiste hatte keinen Boden und stand über dem rechtsrheinischen Kölner Randkanal. Zwei Mittäter entnahmen das Geld von unten und entfernten sich unterirdisch mit einem Schlauchboot.

Nach der Lösegeldzahlung ließen die Entführer das Kind frei. Die Polizei und Presse stürzten sich damals auf den traumatisierten Jungen und bedrängten ihn, um Informationen zu erhalten – aus heutiger Sicht ist diese Umgangsart absolut undenkbar, aber „damals“ war eben alles noch anders....

Die drei Millionen Mark Lösegeld wurden nie komplett gefunden. 1.693.900 DM wurden von dem Anführer der Entführer in zwei Propangasflaschen versteckt. Diese wurden von der Polizei sichergestellt, die allerdings davon ausging, dass diese Flaschen Heizzwecken dienten. Die Gasflaschen wurden daher zunächst im Polizeipräsidium gelagert. Durch den Anwalt des Anführers der Entführer wurde mitgeteilt, wo dieser Teil der Beute sich befand.

Nach zweimonatigen Ermittlungen konnten die Täter sowie deren Ehefrauen am 8. Mai 1982 festgenommen werden. Die an der Straftat Beteiligten wurden wegen Entführung beziehungsweise Beihilfe zur Entführung zu Haftstrafen zwischen 10 Jahren und 3 Jahren verurteilt.

Und so reihte sich ein Vorfall nach dem nächsten – es blieb aufregend bis zum Schluss, das Fazit:

in Köln ist immer etwas los !



Köln in Anekdoten

Der Tag nach der heiß gelaufenen Mitgliederversammlung startete mit einer zeitlich moderat geplanten Abfahrt vom Kardinal-Schulte-Haus ins gut 15km entfernte Kölner Zentrum: mit dem Bus. Ein Tag der „unendlich unMOglichen Möglichkeiten“, zum Beispiel mit diversen Stadtführungen - Köbestour, Kriminelles Köln und Köln in Anekdoten. Unweit des Domes bei bestem Wetter ausgesetzt hatten wir bis zu Führungsbeginn noch lange Zeit, uns den Dom anzuschauen. Ein Muss für jeden Kölnbesucher.

Als Wartezeitüberbrückung für den Treffpunkt danach auf der Domplatte bot sich ein Kaltgetränk unter einem Sonnenschirm an. Pünktlich traf für unsere Anekdoten-Tour unser Führer ein: „Isch bin dä Pitter!“ Und sein kölscher Akzent begleitete uns anschließend durch die Innenstadt mit seinen mehr oder weniger bekannten Details und passenden humorvollen Stories dazu. Das ging schon beim Dom los: wir durften tippen, welcher der beiden Kirchtürme kürzer ist. Alle einigten sich aus der vorhandenen Perspektive für den linken. Na gut, bei 157m Höhe sind 7cm Differenz nicht so exakt auszumachen; es war der rechte.

Gleich nebenan hat die Stadt einen `Schuhkarton´ aufgestellt: das römisch-germanische Museum mit dem Dyonisos-Mosaik einer römischen Stadtvilla und dem fast 15m hohen Grabbau eines römischen Legionärs aus dem ersten Jahrhundert nach Christus. Auf dieses Grab sollen

Studenten 1967 beim Freischaufeln für einen größeren Partykeller in der Südstadt gestoßen sein. Und weil nach damaliger Rechtslage der Fund ihnen gehörte, verkauften sie den Fund für 500.000 DM an das Museum. Et kütt wie et kütt!

Quasi um die Ecke duftete es nach dem bekanntesten Kölner Parfüm. Seit 1799 ist 4711 im Verkauf. Eigentlich war es ein heilendes Elixier, ein Wunderwasser, das in der Glockengasse produziert wurde. Den Namen 4711 erlangte es von den französischen Truppen, die um diese Zeit Köln besetzten. Das Durcheinander der Straßen störte sie und sie veranlassten, dass jedes Haus mit einer Nummer versehen wurde: das 4711te! Später kam der Durchbruch zum Duftwasser und diente auch zur körperlichen Reinigung, „Für Oma unter de Ärm“, wie Pitter meinte. Im Rokoko griff man eher zum Parfüm als zu Waschlappen. Aber das um fast 100 Jahre ältere Duftwasser aus Köln hat den Namen `Farina´, auch ein „Eau de Cologne“, das ein italienischer Parfümeur schuf. Beides wird noch heute produziert; wir durften daran riechen!

Wie war es doch zu Köln vordem mit Heinzelmännchen so bequem! Dieses kleine Völkchen soll vor vielen Jahren die liegengebliebenen lästigen Arbeiten der Handwerker heimlich vollendet haben. Daher errichtete man vor 200 Jahren den Heinzelmännchenbrunnen, gleich gegenüber dem ältesten Kölner Brauhaus Früh, an dem wir jedoch vorübergingen. Hier war eine andere Tour erfolgreicher. Zwischen Hohe Straße und Rathaus kamen wir zu einem niedlichen Platz, dem Jupp-Schmitz-Plätzchen. Hier steht aus Bronze ein 2m-Denkmal für den Jupp am Klavier, der

so bekannte Karnevalslieder komponierte wie „Es ist noch Suppe da!“ und „Am Aschermittwoch ist alles vorbei!“ Wozu regte unser Pitter uns an? Unsere Gruppe hakte sich unter und sang schunkelnd laut „Wer soll das bezahlen?“. Die Umgebung war `amused`. Da darf man aber nicht den bekanntesten Kölner Liedermacher vor dem 2. Weltkrieg vergessen, Willi Ostermann, dem in der Altstadt ein großes Denkmal in Form eines Brunnens gebaut wurde. Hier trafen wir auf unsere abgezweigte Gruppe, die vermutlich „Einmal am am Rhein“ oder „Ich möchte zo Foß nach Kölle jonn“ sang.

Der Rundgang führte weiter zum Alter Markt, wo uns Pitter den `Kallendresser` zeigte: einen Dachrinnen-Scheißer. In früheren Zeiten sollen die Dachdecker ihre Notdurft in der Kalle (Dachrinne) verrichtet haben, um sich den mühseligen Abstieg zu ersparen. Et hätt noch immer jot jejange!

Nicht weit von hier trifft man auf die lebensgroßen Bronzefiguren „Tünnes und Schäl“, Kultfiguren, die humorvoll und bauernschlau die Kölsche Eigenart verkörpern und deren Witze über die Stadtgrenzen hinaus bekannt sind. Einer: Tünnes un Schäl sin op der Beerdigung vun ihrem Fründ Pitter. Der Tünnes wirft däm Sarg ne Struß Blome noh, der Schäl wirf zwei Frikadelle hingerher. Tünnes: „Schäl, beste jeck, wat soll dä Pitter domet, der kann die doch nit mieh esse?“. Schäl: „Ja gläuv's do dann, hä dät

ding Blome en de Vas stelle?“. Da laachste dich kapott! Alternativ: Tünnes un Schäl machen Urlaub auf dem Lande. Da gibt's nur ein Plumpsklo. Tünnes kommt mit eingefallenen Wangen endlich heraus. Schäl sagt entsetzt: „Wie sühst du dann us, watt is loss?“. – „Leven Schäl, ich kann nit mie, ich han mie Jebiss im Klo verlore“ – „Jo häss de dann nit versöök, do widder dran zu kumme?“ – Meint d'r Schäl: „Jo jo dat, ich han at drei Jebisse anprobiert, ävver keins hat jepass.“ Wat fott es, es fott! Wat willstste mache. Die blankpolierte runde Knollnase des Tönnes soll Glück bringen, wenn man danach kräftig greift.

Auch, wenn es nicht zu unserem Tourthema passte: natürlich mussten wir noch in eine Kneipe einkehren: beim Päßgen en de Altstadt am Hühmaat. Was trinkt man da? Ein Kölsch aus eine Stange, einem schlanken Glas, 0,2 Liter, welches der Köbes frisch gezapft im Kranz serviert. Drinkste ene met? Und was isst man in Köln dazu? Ne halve Hahn, worunter sich kein gerupftes Federvieh verbirgt, sondern ein halbes Röttgelchen (Brötchen) mit Butter, saurer Gurke, Senf und zwei Scheiben Goudakäse. Und was trinkt man dazu? Natürlich: ein Kölsch; so lange bis der Gast einen Bierdeckel auf das Glas legt. Ein schöner Ausklang der Anekdoten-Tour! Mach et jot, ävver nit zu of!

Wolf Hacker





Krimi-Dinner

Liebe neue Morganfreundinnen und -freunde, mein Sohn Carl Moritz (31) und ich (67) haben uns im Oktober 2018 einen neuen Plus 4 gegönnt und sind von dem Auto so fasziniert, dass wir - trotz der Wintermonate - inzwischen schon 11.000 Kilometer gefahren sind. Jeder Kilometer war dabei ein Genuss, zum Beispiel zum Start der diesjährigen Mille Miglia in Brescia, der Gardaseeregion und schönen Alpenfahrten, sofern die Pässe befahrbar waren.

Soviel zur Vorrede: Nun gibt es ja bekanntlich keine Verpflichtung, ein neues Hobby mit einer Clubmitgliedschaft zu krönen, aber in diesem besonderen Fall war es "Ehrensache", denn mein alter Freund und Kommilitone Andreas Geißler - Nolting (AGN) mit dem ich vor fast 45 Jahren gemeinsam in Hamburg studiert hatte, brachte mir die Morgan Philosophie nahe und siehe da, es machte uns, Moritz und mich, ziemlich glücklich.

Dabei fing es am „Vatertags“- nachmittag gar nicht mal sooo prickelnd an, da während der Mitgliederversammlung einige Bemerkungen und Diskussionen durch den Raum mäanderten, die auf mich als Rookie eher distanzierend wirkten.

Dankbar bin ich jedenfalls heute schon denjenigen, die dem MCD Struktur und Organisation verleihen und dafür ehrenamtlich ihre Freizeit opfern. Ich persönlich sehe mich derzeit leider nicht in der Lage dazu, an dieser Stelle mit zu helfen, da ich trotz meines Alters von bald

68 Lenzen, noch bis etwa 75 Jahren Lebensalter beruflich nachsitzen „darf“, damit ich mir das tolle Hobby auch weiterhin leisten kann.

Sei es, wie es sei: Nach Beendigung der MV fühlte sich alles nach und nach wieder lockerer an und der Teil der Veranstaltung, der für Moritz und mich unter der Überschrift stand: „gemeinsam Spaß und Freude haben, mit Menschen, die Morgans ebenso klasse finden wie wir“, wurde bis zum Ende, bei der Abreise am Sonntagmorgen geradezu grandios mit Leben erfüllt, denn alles andere war uns in diesem Moment nämlich ziemlich schnuppe.... (wobei Petrus´ konstruktiver Beitrag ebenfalls nicht unterschätzt werden darf)

Moritz und ich fuhren am Freitag um 10:30 sogleich mit der „Sportlergruppe“ nach Grevenbroich, wo wir mit unglaublich sympathischen Menschen um die „Gleichmäßigkeits- Wette“ fuhren. Unter Anleitung eines echt coolen ADAC Trainers, lernten wir den 1,2 Kilometer langen Rundkurs kennen und ließen es, je nach Ambition fließen oder krachen, je nach Lust und Laune.... (im Vertrauen: die Mehrheit wählte Zweiteres)

Das war schon mal ein genialer Auftakt gewesen, Moritz und ich waren somit sehr happy (und der ältere von uns beiden, konnte dabei sogar noch einen kleinen Pokal für den 3.Platz mitgehen lassen :-)

Die anderen teilnehmendem Menschen der Veranstaltung, verbrachten ihre Zeit mit außerordentlich interessanten Stadt- und Industrieführungen, die ebenfalls sehr erbaulich gewesen sein müssen, denn beim Aufbruch zur



Abendveranstaltung ins Bensberger Schloss, erkannten wir ausschließlich zufriedene Gesichter, wie nicht anders zu erwarten war, angesichts des kreativen Programms des hervorragenden Orgateams.

Im Schloß angekommen, wurde es aber plötzlich „regelrecht kriminell“.

In Erwartung eines harmonischen Abends, als Gäste von Lord Ashtonburry und den Seinen, und dazu noch als Gäste des Pferderennens in ASCOT, wurden alle Morganfahrenden Adeligen, die anfangs unerschrocken und wohlmeinend dieser Einladung gefolgt waren, Zeugen blutrünstiger Szenen, die final dazu führten, dass vier Menschen, vom Stallburschen, über den Lord und seine Schwester, sowie - als besondere Tragödie - den Spitzenjockey, ihre dortige Anwesenheit ausnahmslos mit dem eigenen Leben bezahlen mussten, my goodness!

Mangels passendem Jockey wurde mein Sohn regelrecht genötigt (wie aufgrund seines günstigen Leistungsgewichts nicht anders zu erwarten war) das ASCOT Rennen im gestreckten Galopp zu reiten und zur Freude des Publikums auch zu gewinnen. Dieses führte die zwischenzeitlich im Viertelstundentakt ermordeten Personen zwar nicht wieder ins Leben zurück, schließlich identifizierte Chief Inspector a.D. Bourke von Scotland Yard aber am Ende den BUTLER Irwing (nein nicht den Gärtner - der spielte nämlich gar nicht mit :-)) als Mörder. Dramatisch, tragisch und ergreifend zugleich.

Ein herrlicher Klamauk, diese Krimidinner Komödie, die mit guter Küche und Keller im Ambiente vom Schloss Bensberg ihren ganz besonderen Charme entwickelte und somit ein weiteres ganz besonderes Highlight dieses Jahrestreffens 2019 bot.





Am Samstag wurden dann wieder die vier, sechs und acht Zylinder Motoren angelassen, um in unserem Fall das Windecker Ländchen zu bereisen. Herrliche kleine Sträßchen machten einfach Laune, mit unseren herrlichen Moggis die Straßen nach Kurven und Schlaglöchern abzusuchen. Wer daran keine Freude hat, fährt kein Auto aus Malvern Link. Unsere „gelbe“ Tour mit sorgfältig und minutiös ausgearbeitetem, bebilderten Roadbook war klasse, weil fehlerfrei! Die Mittagspause führte dann die Nationen zusammen. Wir saßen mit Enthusiasten aus Schweden an einem Tisch, mit denen wir uns freundschaftlich austauschten.

Abends vor dem Dinner fanden wir uns alle im Innenhof des „Kardinal Schulte Hauses“ gemeinsam ein, um die drei schönen Tage beim Champagnerempfang bis dahin, noch einmal Revue passieren zu lassen.

Danach ging´s zum Essen in die temporär umfunktionierte „Kirche“, wo wir die Gaumenfreuden ebenso wie die Kommunikation mit den Tischnachbarn, besonders auch den eidgenössischen, die mit DREI Generationen in zwei Moggis angereist waren, genießen konnten. Dabei wurden die Pokale verteilt und gelegentlich auch Rotwein großflächig an Stellen, wo er eigentlich nicht hingehörte! Auch dieses wurde von den Betroffenen mit Humor hin-

genommen und nach deren Rückkehr an den Tisch mit Beifall bedacht, kurzum die allgemeine Stimmung war herrlich!

Zum Stichwort „herrlich“. Man mag es sehen wie´s beliebt, jedenfalls bin ich nicht derjenige, den es sonntäglich zum „Herrn“ treibt. Dennoch muß ich ehrlich sagen, dass diese Einrichtung, das „herrliche“ Kardinal Schulte Haus, mit seinem besonderen Ambiente für unsere Veranstaltung wie maßgeschneidert auf Moritz und mich wirkte. Alles passte: Sauberkeit, Hygiene und auch die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Personals waren Klasse!

Das gilt aus unserer Sicht auch für das Preis/Leistungsverhältnis für die gesamte Veranstaltung.

Wenn ich nun also ein Resümee als Rookie ziehen darf, sage ich ganz klar und deutlich: Es war eine außerordentlich schöne und „runde“ Veranstaltung, die das gesamte Orgateam mit Fleiß, Umsicht und Charme auf die Beine gestellt hat:

Danke dafür an Euch alle und Chapeau!!!







DER NEUE MORGAN PLUS SIX. DER MORGAN FÜR MORGEN.



Ich durfte ihn probefahren!

Die Einladung, den neuen Morgan Plus Six zu erleben, habe ich natürlich sehr, sehr gerne angenommen. Die Einladung kam von dem netten Herrn Dennis Monninger, der neue dynamische Geschäftsführer von Merz & Pabst in Nürtingen.

Die offensichtlich sehr gute Kooperation mit dem Morgan Motor Company Management hat es ermöglicht einen Werkswagen probезufahren, mit englischem Nummernschild, linksgelenkt. Also „sitting on the right side“.

Auf den ersten Blick ist der neue Morgan Plus Six nicht als evolutionäre Neuentwicklung zu erkennen. Er sieht aus, wie ein schöner Morgan mit seiner ikonischen Silhouette eben aussieht. O.k., mit seiner beachtlichen Breite steht er

schon sehr selbstbewusst auf der Straße. Die Reifenbreite lässt dynamische Fahreigenschaften erwarten.

Beim Einsteigen fallen offenbleibende Türen auf. Na so was! Ich fühlte mich in dem neuen Morgan mit bequemen Sitzen und irgendwie mehr Platz sofort wohl.

Ein Startknopf am Armaturenbrett weckt den Motor unüberhörbar auf, aber nicht aufdringlich laut. Ein Turbo-Sechszylinderreihenmotor von BMW mit 340 PS soll den neuen Morgan in nur 4.2 Sekunden von 0-100 km/h beschleunigen. Zwei Turbolader helfen dabei. Die Kraft wird über ein 8-Gang-Automatikgetriebe übertragen, das aber auch manuell über schicke Wippen am Lenkrad geschaltet werden kann.

Also, ich stellte den Automatikhebel auf Drive und fuhr erstmal sorgsam langsam los. Im Unterschied zu meinem



betagten +8 werden sichtbare Strassenunebenheiten nicht mehr wahrgenommen. Kein ächzendes Eschenholz mehr, obwohl neben dem neuen Chassis aus einer verwindungssteifen Alukonstruktion weiterhin Eschenholz verbaut sein soll.

Dann, auf einer freien Straße die Schwäbische Alb hoch, ein beherzter Tritt aufs Gaspedal: was dann passiert ist unglaublich: die Beschleunigung ist der Wahnsinn. Gut, dass der Sitz für einen ordentlichen Rückhalt sorgt. Die Fahrleistungen kann man als sehr dynamisch beschreiben. Das Automatikgetriebe wäre mir wichtig: so schnell wie dieser Morgan vorwärts eilt kann ich gar nicht schalten. Eine satte Straßenlage und die präzise Lenkung sorgen für einen sicheren und genüsslichen Fahreindruck.

Leider musste ich den neuen Morgan recht schnell wieder zurückgeben. Andere Morganfreaks wollten ihn ja auch erleben.

Der neue Morgan Plus Six verbindet das traditionelle Morgan typische Design mit modernster Technologie. Ich hoffe, dieses zukunftsorientierte Konzept geht für die Morgan Motor Company, und damit seine Liebhaber, erfolgreich auf.

Nachdem ich einen qualifizierten Bericht für die Morgan-Post erstellen wollte, habe ich mich mit Herrn Dennis Monninger auf einem bequemen Sofa nochmal zusammengesetzt. Im Ausstellungsraum von Merz & Pabst, mit vielen wunderschönen Morgans immer im Blickfeld.

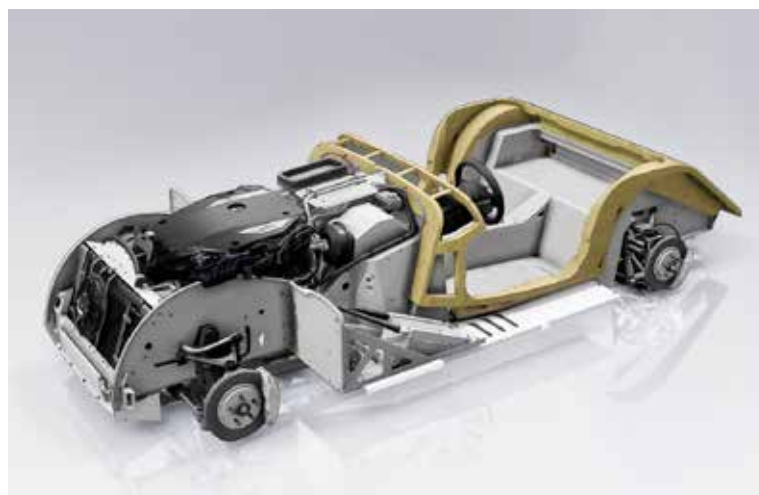
Danke für die beeindruckende Probefahrt Herr Monninger. Wann haben Sie den neuen Morgan Plus Six zum ersten Mal getroffen?

„Das war dieses Jahr im März, auf dem 89. Genfer Auto-Salon. Der Morgan Plus Six feierte dort seine Premiere, auf die wir alle schon so lange gespannt gewartet haben. Es ist doch wirklich aufregend, wenn die Morgan Motor Company ganze 19 Jahre nach der Vorstellung des damals komplett neuen Morgan Aero 8, nach 3-jähriger Entwicklungszeit wieder einen neuen Morgan vorstellt. Es wurde viel spekuliert. Wie wird er aussehen? Welchen Antriebsstrang wird der neue „Widebody“, wie er im Vorfeld von Morgan bezeichnet wurde, bekommen? Wird der neue Morgan noch ein Morgan sein?

Am Tag der Premiere des neuen Morgan Plus Six war dann schnell klar: It´s a Morgan!“

Herr Monninger, welcher Motor beschleunigt den neuen Morgan Plus Six so beeindruckend?

Im Vorfeld wurde von der Morgan Company ein Video veröffentlicht, in dem man sich vom Morgan Plus 8 und auch allgemein von der Ära der Achtzylinder verabschiedet.



Am Ende des Videos haben wir einen Teaser mit dem Sound des neuen „Widebody“ bekommen. Mir war sofort klar, das ist ein BMW Reihensechser mit Turboaufladung. Das freute mich riesig, weil mich die Reihensechszylinder von BMW schon mein ganzes Autoleben lang begleiten. Ja, ich bezeichne mich als heimlicher Fan dieser Motoren. Die Motoren beeindruckten mit unglaublich viel Leistung, kombiniert mit einer guten Laufkultur und absoluter Zuverlässigkeit. Da die Morgan Motor Company die gute und intensive Zusammenarbeit mit BMW fortsetzt und bei der Entwicklung des Plus Six einige Motoren in Prototypen getestet hat, wurde schnell klar, dass der BMW B58 Motor mit 340 PS die beste Wahl für den neuen, leichten Morgan ist.

Der V8 von BMW in der schwächsten Konfiguration hat übrigens aktuell 530 PS und wäre wohl zwei Nummern zu groß für den kleinen und leichten Plus Six gewesen. Nach meiner ersten Probefahrt werde ich den V8 im neuen Plus Six nicht vermissen. Dazu aber später mehr.“

Welche technischen Daten hat der neue Morgan Plus Six?

„Der Morgan Plus Six mit dem neuesten BMW Turbo-Sechszylinder-Reihenmotor mit 3 Litern Hubraum liefert ein maximales Drehmoment von 500 Nm. Damit kann der Plus Six in nur 4,2 Sekunden von 0-100 km/h beschleunigen. Die maximale Leistung wird mit 250 kw / 340 PS bei 6.500 U/min angegeben.

Die Kraft wird über ein 8-Gang-Getriebe von ZF übertragen, welches wahlweise mit den Schaltwippen am Lenkrad manuell bedient werden kann, oder am Schalthebel im Automatik-Modus seine Schaltvorgänge unglaublich schnell und sanft von alleine umsetzt.

Mit einem kombinierten CO₂-Ausstoß von 170 g/km und einem kombinierten Verbrauch von 7,4 l/100 km konnten die Verbrauchs- und Emissionswerte im Vergleich zum Plus 8 deutlich gesenkt werden, was unserer lieben Umwelt zugutekommt und uns beim Tanken freut. Die Höchstgeschwindigkeit des Plus Six liegt bei beeindruckenden 267 km/h. Mit dem neuen verwindungssteifen Chassis und dem neuentwickelten Fahrwerk geht das auch.“

Der neue Morgan Plus Six soll komplett neu aufgebaut sein. Was heißt das?

„Ja, weniger als ein Prozent der ca 4000 Teile, aus denen der neue Morgan Plus Six besteht, wurde von älteren Modellen übernommen.

Absolutes Highlight ist die komplett neu entwickelte Plattform, welche den Namen „CX-Generation“ trägt. Ähnlich, wie die Aero 8-Plattform ist diese mit verklebten und vernieteten Aluminiumprofilen aufgebaut. Es ist aber

keine Weiterentwicklung dieser, sondern eine schlüssige komplette Neukonstruktion. Die Plattform wiegt weniger als 100 kg. Sie ist 100% verwindungssteifer als der Alu-Vorgänger und das ohne Gewichtszunahme. Auf den traditionellen Karosserieaufbau aus Eschenholz wird natürlich auch zukünftig nicht verzichtet. Der Plus Six steht für die typischen Grundwerte von Morgan: handgefertigt, leicht und stark.

Doppelquerlenker und Scheibenbremsen rundum mit einem ABS-System sorgen für eine gute und sichere Fahrt. Der Plus Six wiegt trocken nur 1.075 kg und ist ein durch und durch modernes Fahrzeug.“

... und was umgibt den Fahrer und / oder die Fahrerin?

Der Innenraum wurde gründlich überarbeitet. Es gibt klassisch viel Holz und Leder. Die moderne Technologie ist geschickt integriert. Gut sichtbar im Blickfeld des Fahrers oder der Fahrerin sitzt ein neues digitales Multifunktionsdisplay.



Die überarbeiteten Türen sind mit einer neuartigen Beleuchtung, Zentralverriegelung und versteckten Lautsprechern ausgestattet. Die Mittelkonsole hat eine neue Form mit schöner Intarsie. Der BMW-Schalthebel wurde perfekt integriert.

Die Sitze sehen nicht nur toll aus, auch deren Ergonomie wurde optimiert. Das Lenkrad lässt sich nun in Höhe und Tiefe ideal einstellen.





200 mm mehr Platz im Innenraum bietet auch länger gewachsenen Menschen genügend Platz. Der Gepäckbereich hinter den Sitzen wurde um 31% vergrößert.

Ein leichtes und formschönes Hardtop verwandelt den Plus Six in ein Coupe. Es ist vollständig abnehmbar und bietet den Besitzern noch mehr Funktionalität.“

Gut, dass der neue Morgan Plus Six noch, oder nach dem Aero, wieder wie ein typischer Morgan aussieht.

„Ja, außen ist der Morgan Plus Six an seiner zeitlosen Morgan-Silhouette zu erkennen. Gut, dass Morgan an der klassisch schönen Form festhält, ohne dass sie dabei alt wirkt, und mit neuester Technologie kombiniert. Schließlich haben wir ein Design, welches aus den 1930'ern stammt und das Erkennungsmerkmal der Fahrzeuge von Morgan ist.

Obwohl der Wagen 5 mm breiter und 20 mm kürzer ist, als der Plus 8 mit BMW-Motor, wirkt der Wagen sehr stimmig und sogar ein kleines bisschen kompakter. Das liegt zum einen an der längeren und breiteren Fahrgastzelle und den nicht zu weit raus ragenden Kotflügeln.

Mit den LED-Leuchten und den neuen Scheinwerfern hat Morgan die modernen Akzente ideal beigemischt, ohne, dass wir das Gefühl bekommen müssen, dass irgendetwas nicht authentisch sein könnte.

Die neuen Felgen in 19“ runden den sportlichen Auftritt des Plus Six ab. Die Räder stehen perfekt in den Kotflügeln und geben dem klassisch designten Plus Six einen sportlichen und modernen Look.

Neben den neuen Lufteinlässen in der Motorhaube, damit der BMW-Motor genügend Luft bekommt, sind die beiden Auspuffrohre, welche sich relativ weit in der Mitte befinden, bemerkenswert schön.

Wie bei jedem Morgan ist es wichtig, dass wir dem Kunden

die Möglichkeit bieten seinen Morgan ganz nach eigenen Vorstellungen bauen zu lassen. Der Plus Six bietet mehr Individualisierungsmöglichkeiten als je ein Morgan zuvor.“



... und wie ist das Fahrgefühl des neuen Morgan Plus Six?

„Das Fahren ist wohl der interessanteste Punkt. Einige von uns kamen in den letzten Wochen in den Genuss eines der ersten produzierten Autos zu bewegen. Im Zuge einer Europa-Roadshow hat jeder Händler für einen Tag einen neuen Morgan Plus Six mit englischer Zulassung bekommen, für die ersten Kundenvorstellungen und Probefahrten zu ermöglichen. Dieser Event hat uns besonders viel Spaß gemacht und für mich war es etwas ganz besonderes, den neuen Plus Six das erste Mal selber zu fahren. Schließlich war ich skeptisch. Ein Reihensechszylinder und ein Automatikgetriebe in einem Morgan. Wie wird das nur funktionieren?

In kurzen Worten: Wahnsinnig gut.

Der erste Moment im neuen Plus Six ist geprägt von einem Gefühl der Einzigartigkeit, wie man es von anderen Morgan-Modellen kennt. Nur eben mit einer extra Portion Freiheit durch das großzügigere Platzangebot. Der Motor wird über den Startknopf gestartet und der BMW-Reihensechser startet mit einem kleinen Hochdreher. Nicht zu auf-



dringlich, sehr gefällig. Besser könnte es nur noch mit einer Sportauspuffanlage werden, welche es als Option gibt. Den Wählhebel auf „D“ und los geht es. Man wird überrascht von einer Lenkung, welche sich neutral und direkt anfühlt. Sofort bemerkt man, dass die Plattform verwindungssteif ist und das Fahrwerk unnötige Fahrbahnebenheiten perfekt ausgleicht, ohne zu viel Gefühl für die Straße zu rauben. Angenehm und fast schon komfortabel, das Fahren mit dem Morgan Plus Six. Ab der ersten Sekunde fühlt man sich sicher aufgehoben und genießt sehr schnell das Fahren mit dem neuen Morgan. Die Automatik schaltet im „D“-Modus schon relativ knackig. In „S“ werden die Gangwechsel in höheren Drehzahlen verrichtet, damit noch mehr Leistung abgerufen werden kann. Die manuelle Schaltung in Kombination mit dem Sport Plus Modus ist der Wahnsinn. Der Motor mit den eng aneinander gelegenen 8 Gängen hat immer genügend Leistung parat. In Kombination mit dem neuen und sportlich abgestimmten Fahrwerk und dem absichtlich nicht vorhandenen Stabilitätssystem, lernt man den Wagen direkt kennen und erlebt das Autofahren, wie man es bei den meisten neuen Fahrzeugen nicht mehr erfahren kann. Ohne Stabilitätssystem ungefiltert und puristisch.

Generell fühlt sich der Wagen in jeder Situation gut kontrollierbar und gut abgestimmt an, so dass man den Plus Six auch bei leichten Überschreitungen der Grenzen gut im Griff behält.

Unter Umständen verliert man bei etwas zu viel Gas die Traktion an der Hinterachse. Das ist aber manchmal auch so gewollt und ist sehr gut kontrollierbar.

Wenn man das volle Potenzial der 6 Töpfe mit Zwangsbeatmung ausschöpft, dann kann der ein oder andere Mitfahrer oder die Mitfahrerin schon mal ängstlich nervös werden.

(Anmerkung: kann ich bestätigen). Schließlich hat der Morgan Plus Six ein besseres Leistungsgewicht (kg/PS), als z.B. ein aktueller Porsche Carrera S (992), ein BMW M2 Competition, oder ein BMW M4 Competition. Wir freuen uns auf die ersten Vergleichstests.“

Wie kann man den neuen Plus Six mit dem kultigen +8 vergleichen?

„Parallelen zum +8, der Ende der 60'er Jahre auf den Markt kam, sind eindeutig erkennbar. Ein Rebell, der vor Elastizität strotzt. Er präsentiert die Werte ehrlicher Handwerkskunst, begeistert mit Individualität, purem Fahrspaß mit beeindruckender Performance und einem ganz besonderen und unvergleichlichen Charme, welcher nie arrogant wirkt. Vielleicht ein kleines bisschen perfekter, aber garantiert noch britisch genug. It's a Morgan.

Der Plus Six ist DER MORGAN FÜR MORGEN.“

Herr Monniger, vielen Dank für dieses hochinteressante Gespräch und die leckere schwäbische Butterbrezel. Noch eine ganz wichtige Frage: Besuchen Sie mit dem Morgan Plus Six unser Morgan Clubtreffen im nächsten Frühling?

„Danke für das Interesse an dem neuen Morgan Plus Six. Zu dem Morgantreffen kommen wir sehr gerne!“

Friedrich Wolf, begeisterter Morgan +8 Fahrer, im Gespräch mit Dennis Monniger, begeisterter Geschäftsführer von Merz & Pabst.

Die tollen Fotos des Traumautos sind von: Dennis Monniger, der Morgan Motor Company und Friedrich Wolf

DER RICHTIGE GRIFF



Bisher benötigten wir für die Entriegelung unseres Roadster-Daches am besten zwei Hände und eine weitere Hand mit nicht zu dicken Fingern. Zwei Hände drückten, möglichst gleichzeitig, auf den hinteren Rahmen der Dachkonstruktion und die nicht zu dicken Finger der dritten Hand versuchten den im hinteren Quarterpanel verbauten schwarzen Griff zum Öffnen des Daches zu bewegen. So war es auch früher in unserem plus 4. Heute genügt eine einzige Hand. Kein Druck auf den Rahmen und keine schlanken Finger erforderlich und keine Sorge, dass der schwarze Plastikgriff abbrechen könnte.

Aber ich beginn mal von vorne. Vor 2 Jahren waren Monika und ich zu „Run fort the Hill“ in Malvern. Dort hatte auch Lutz Leberfinger (Morgenpark HH) einen Ausstellungsstand, wo er insbesondere seine schönen Lenkräder vorstellte. Im Gespräch mit Lutz zeigte er uns einen Edelstahlgriff mit einer kleinen Kugel am Ende. Auf die Frage wozu der Griff gedacht sei erklärte er uns, dass er an der Entwicklung eines verbesserten Entriegelungsgriff für das Morgan-Standarddach arbeite. Wir waren sofort interessiert und fragten nach Bestellmöglichkeit und Selbsteinbau. Leider war der Griff erst ein Prototyp und Lutz bat um Geduld und wollte uns auf dem Laufenden halten. In der Folgezeit telefonierten wir des Öfteren miteinander. Im Mai dieses Jahres war es endlich soweit. Mehrere Griffe waren inzwischen vom Morgan Park Team verbaut worden und Lutz berichtete, dass die Kunden begeistert

von der leichten Handhabung waren. Vor der Bestellung mußte noch geklärt werden, ob ich das Quarterpanel neu mit Leder beziehen wollte, oder das bisherige große Loch mit einer mit Leder bezogenen kleinen Metallplatte schließen wollte. Ich entschied mich für letzteres, da Lutz auch kein größeres Stück dieser eher seltenen Lederfarbe auf Lager hatte. Lutz betonte mehrfach, dass ich jederzeit anrufen könnte wenn ich mit dem Umbau nicht weiterkäme und nicht zu viel auf ihn fluchen sollte. Dann kam das ersehnte Päckchen in dem neben dem neuen Hebel auch nochmal eine ausführliche Einbauanleitung und alle benötigten Schrauben etc. enthalten waren. Jetzt ging es an den Umbau. Ich legte das benötigte Werkzeug bereit, und entriegelte ein letztes Mal das Dach





mit dem alten Hebel. Unter die zwei Entriegelungsbolzen legte ich dicke Putzlappen um den Lack vor Kratzern zu bewahren. Um das Panel ausbauen zu können musste zunächst die Dachbefestigung auf der rechten Seite abgeschraubt und danach die versteckte Schraube in der alten Griffmulde entfernt werden. Als nächstes alle Befestigungsschrauben des Quarterpanels entfernen. Zwei oder drei fielen mir natürlich runter und versteckten sich unter dem Beifahrersitz. Als nächstes war der Splint vom Seilzug des alten Hebels zu lösen. Die erste wirklich fummelige Herausforderung, denn das Quarterpanel wurde ja immer noch durch die alte Griffkonstruktion in Position gehalten. Hier half letztlich eine etwas längere Spitzzange und etwas Zerstörungsgewalt. Schließlich lag ja ein neuer Splint in der Tüte mit Schrauben aus Hamburg. Nachdem das vollbracht war konnte man den Splintbolzen ziehen (wird wieder benötigt). Der Seilzug war frei. Jetzt endlich konnte man das Quarterpanel ganz herausnehmen und auch den alten Griffträger ausbauen. Das war geschafft und eine kleine Verschnaufpause war verdient. Jetzt ging es an den Einbau. Der neue VA-Hebel musste zunächst mit dem Stahlseil verbunden werden. Klingt einfach bedarf aber Geduld und Spucke bis endlich in dem engen Raum und dem unter Spannung stehenden Seil der Splint wieder im Splintbolzen saß. Danach musste der neue Träger etwas angepasst und zunächst nur mit wenigen Schrauben am Eschenholzrahmen befestigt werden. Jetzt kam die Feinjustierung, dazu musste das Dach mit den hinteren beiden Bolzen wieder eingerastet werden, schließlich muss das Seil frei und ohne Knick lau-

fen können. Jetzt sagte die Einbauanleitung: „Den Träger (siehe roter Pfeil auf dem Foto) in Fahrtrichtung so ziehen, dass die Kugel des Griffes unter leichter Spannung das Holz des „Türrahmens“ berührt – sie soll den Rahmen nicht unter deutlicher Spannung berühren, sonst kann die Verriegelung beim Fahren aufspringen!“. Na bravo, leichter geschrieben als getan, wenn man alleine ist. Aber ich hab's wohl richtig gemacht, das Dach springt nicht ungewollt auf.

Jetzt kamen die ersten Entriegelungstest und das endgültige Verschrauben des Trägers. Die Schrauben hatten zumindest für meinen Holzrahmen die richtige Länge und gingen nicht bis ins Blech der Außenhaut. Jetzt kam die mit Leder bezogene Abdeckplatte dran. Sie war schnell verschraubt. Als nächstes galt es das überstehende Leder rund um das alte Loch im Quarterpanel sauber „umzubördeln“ und mit Pattex zu verkleben.

Als die Verklebung ausreichend trocken war, dank des bekannten Klebers sehr schnell, konnte das Quarterpanel wieder eingebaut werden. Ich hatte tatsächlich alle verlorenen Schrauben und Unterleger gefunden. Als letztes musste die rechte Dachbefestigung wieder angeschraubt werden. Nach knapp 3 Stunden glückliches Aufatmen. Es war geschafft, es funktionierte in leichter Einhandbedienung und ich brauchte auch nicht die angebotene hotline nach Hamburg in Anspruch nehmen.

Rolf Neumann

Fotos: Rolf Neumann und Morgan Park Hamburg



Individuelle Verbesserungen und Ausstattungen sind unsere Passion!



So sehen 280 Jahre Erfahrung und Kompetenz aus!

Seit fast 40 Jahren engagieren wir uns als Morgan Park Team für Eure Autos. Wie kaum ein anderes Fahrzeug bietet der Morgan Möglichkeiten für die individuelle Gestaltung. Wir von Morgan Park haben das Know-How, die technischen Möglichkeiten und den Enthusiasmus, um Eure Wünsche umzusetzen.



Deluxe Version



Standard Version

+++ NEU NEU NEU +++

Verdeck-Entriegelungshebel „Made by Morgan Park“

Wer hat sich nicht schon Mal darüber geärgert, dass der Hebel zur Entriegelung des Verdeckes zu schwergängig ist? Oder hatte gar Angst, dass der Plastikhebel abbrechen könnte?

Mit unserem neuen Morgan Park Verdeck-Entriegelungshebel haben wir dafür eine Lösung entwickelt!

Mit nur einem Finger kann das Verdeck ohne großen Kraftaufwand entriegelt werden, was nicht nur für Männerhände angenehm ist. Neben der verbesserten Funktionalität fügen sich die verwendeten Materialien des Morgan Park Verdeck-Entriegelungshebels stilgerecht in das Gesamtbild des Morgans ein.

Der Morgan Park Verdeck-Entriegelungshebel ist in zwei Varianten erhältlich: In der Standard-Version ab € 185,- für Standardlederfarben* oder in der Deluxe-Version für € 345,- inkl. komplett neubezogenem Quarterpanel*. Eine detaillierte Einbauanleitung legen wir für DIYler bei.

* Preise inkl. MwSt., ohne Einbau. Standardfarben sind schwarz und „Saddle Brown“ bzw. „Honey“, andere Farben gegen Aufpreis. Stand 1.9.2019, Änderungen Vorbehalten.

Mehr Zubehör auf www.morganpark.de - Gerne schicken wir Ihnen unseren Zubehörcatalog!

AUSPUFF – ODER WO DER SOUND RAUS KOMMT!



Über das Thema wurde sicherlich schon einiges geschrieben, nichts destotrotz wird dieser Bericht hoffentlich nicht langweilig. Es geht hier nämlich nicht um die x-te Sportauspuffanlage, sondern um die Besonderheit, eine hochwertige Ersatzanlage, insbesondere auch für historische Fahrzeuge, nach eigenen Vorstellungen realisiert zu bekommen, die auch passt. Aber dazu später noch Details.

Für unsere Jahresfahrt nach Breisach hatten wir den Geheimtipp bekommen, uns mal die ortsansässige Firma Gutmann Automobiltechnik GmbH (Gerberstr., 79206 Breisach, www.g-parts.eu) anzuschauen. Neben einem

bestehenden Autohaus hat die Firma früherer KFZ-Testgeräte für Werkstätten entwickelt. Dieser Bereich wurde allerdings erfolgreich veräußert, sodass man sich jetzt um die Fertigung von hochwertigen Stahl- und Edelstahlkomponenten kümmert.

Der Inhaber, Oliver Gutmann, begrüßte uns auf das Herzlichste und führte uns durch die Werkstatt und erklärte dabei auch die Arbeits- und Fertigungsschritte, sowie den Maschinenpark. Die einzelnen Komponenten der Abgasanlage können alle im Haus hergestellt werden.

Beginnen wir mit dem Auspuffkrümmer: Hier sei vorangestellt, dass uns von Herrn Gutmann empfohlen wurde, möglichst bei der Variante zu bleiben, die verbaut ist und Sportkrümmer nur mit anderen Maßnahmen wirklich Mehrleistung generieren (Stichwort: Wo Luft raus soll, muss erstmal welche rein).

Am Beispiel eines NSU Prinz des Schweizer Clubs zeigt er uns eindrucksvoll, wie man gegenüber dem normalen Auspuff die Hitzeableitung optimiert, um das fehlerhafte verdampfen von Kraftstoff in dem engen Motorraum zu verbessern.





Weiter geht es mit den Rohren: Über die Biegemaschinen, die natürlich unterschiedliche Durchmesser verarbeiten können, wird das Rohr so gebogen, dass es weder außen noch innen einfällt und sich dadurch der Durchmesser und Durchsatz verändert.

Hat man die Rohre, benötigt man nun leider häufig auch noch Schalldämpfer...

Die Basis für einen Schalldämpfer ist ein Blech, welches zunächst mittels Laser für eine Abgaszirkulation eingeschnitten wird und danach zu einem Rohr gebogen und verschweißt wird. Daran werden die seitlichen Enden geschweißt, um dann, wie die Bilder zeigen, Dämmmaterial dazwischen zu fixieren. Dann kommt die Außenhaut um das Ganze und fertig ist der Schalldämpfer.

Das Besondere ist hierbei, dass die Firma Gutmann beinahe alle gewünschten Formen realisieren kann und aufgrund Ihrer langjährigen Erfahrung auch verschiedene Lautstärken nach Wunsch „einstellt“.

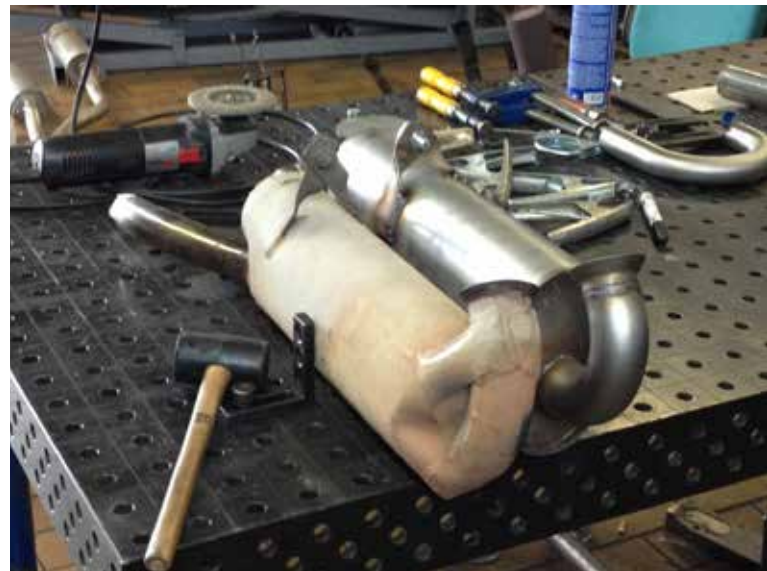
Hierfür gibt es natürlich auch ein umfangreiches Roh- und Halbzeuglager.



Hat man nun die Komponenten zusammen, geht es um die Verbindungstechnik. Die herkömmlichen „Zubehöranlagen“ müssen ja i.d.R. Rohr in Rohr gesteckt werden. Das ist häufig bei Durchführungen über Achsen oder bei sehr engen Heckblechen eine Herausforderung, da für diese Bewegung oftmals der Platz fehlt. Häufig „patscht“ solch eine Verbindung noch einige Zeit, bis diese wirklich dicht ist.

Durch die Möglichkeit, die Rohrenden an den Verbindungsstellen auf zu weiten bzw. zu stauchen und mit einer Schelle zu klemmen, gewinnt man neue Montagemöglichkeiten. Das kann man vor Ort natürlich optimal besprechen und auf die Anwendung abstimmen.

Anbei noch einige Bilder nachgefertigter Anlagen.





Als Ergänzung zum Thema Auspuff sei noch auf die hohe Kompetenz der Firma Gutmann anhand zweirädriger Beispiele hingewiesen.

Hier werden auch Custom-Bikes gebaut oder veredelt z.B. eine Harley.

Wie kommt man nun zu einer neuen Auspuffanlage?

Wenn man ein brauchbares Muster hat, kann man dies benutzen, um die Anlage duplizieren zu lassen. Der Nachteil ist natürlich, dass es keine Optimierung gibt.

Besser ist es daher, wenn man die Möglichkeit hat, mit dem Auto nach Breisach zu kommen und auch direkt die De- und Wiedermontage durchführen lässt. Dann ist man sicher, dass alles passt.



Für solche Fälle empfehlen wir das Hotel „Kapuzinergarten“, wo wir auch schon Quartier bezogen haben.

Wir hatten direkt noch eine Beratung am Fahrzeug, wobei Jürgen seine mittleren Schalldämpfer schon in Österreich beim Morgan Händler Kössler-Hammerschmidt hat entfernen lassen.

Über die gemachte Erfahrung und den Spaß mit der neuen Anlage kann übrigens Jörg (HEB-Mo 44 H) auf Nachfrage gern individuell eingehen. Jörg und Brigitte hatten den Moggi hinter das Wohnmobil gehängt und haben den Vorort Service genutzt.

Last but not least, über Preise möchte ich hier nicht sprechen, nur so viel, Zubehör- oder Tuninganlagen aus dem Internet sind deutlich teurer und wesentlich schlechter. Näheres auf Nachfrage.

...und so endeten unsere Tage in der Regel mit einem „sundowner“ am Hotel.

Thorsten Bünning



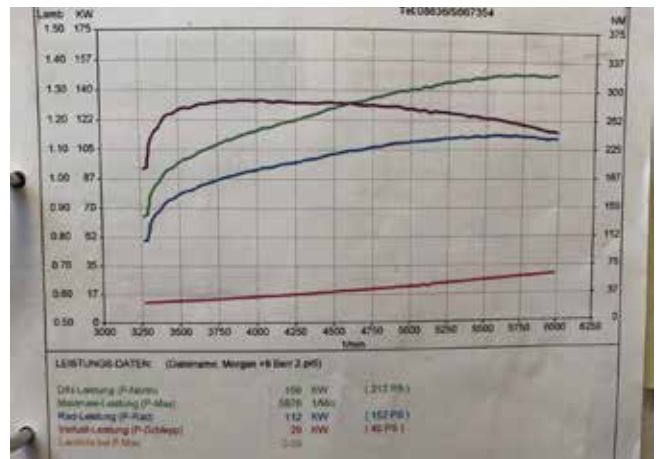
MOTORÜBERHOLUNG MORGAN +8



Mein Morgan +8 ist Baujahr 4/1981. Gekauft 2017. Ich wollte mehr Leistung. In UK gibt es einige Firmen, ich wollte es in D machen. Dazu haben wir folgendes gemacht:

- Zylinderköpfe: Einlass 41,5 statt 40,0mm / Auslass 35,5 statt 34,5 mm kanäle cnc gefraesst in Golfballoptik und bearbeitet
- Kurbelwelle aufbereitet
- Schwungscheibe aufbereitet
- Scharfe Nockenwelle genommen
- Motor aus- und eingebaut:
 - Motor zerlegt, gereinigt und vermessen

- Kurbellengasse mit Lagerböcken vermessen
- Schwungscheibe abgedreht
- Kurbelwelle Ölkanäle gespült
- Kurbelwelle poliert
- Zylinderlaufflächen gehohnt
- Kolben gereinigt und gewogen / auf Gewicht gebracht
- Kolbenringe erneuert
- Pleuel verwogen
- Kurbelwelle neu gelagert
- Fächerkrümmer implementiert
- Pleuel neu gelagert



- Motordichtungen erneuert
- Rumpfmotor montiert
- PIPER Nockenwelle 285° eingebaut
- Öldruckventil erneuert, Ölpumpe gespindelt 1/100 Luftspiel
- Motorblock rot lackiert
- Mitnehmerscheibe und Ausrücklager erneuert
- Hydrostößel erneuert
- Zylinderköpfe CNC gefräst – große Ventile und stärkere Ventile
- Federn eingebaut
- Wasserpumpe erneuert

- Thermostat erneuert
- Elektronische Zündanlage eingebaut
- Leistungsmessung
- großer K+N Luftfilter montiert
- Vergaser umgedüst

Beim Moggi-Race am Boxberg zeigte er gute Leistung trotz relativ hohem Alter!

Fazit: Mehr Freude beim Fahren! Hat sich gelohnt!

Dr. Thomas A. Scherg

DAS POTENZIAL DER MORGAN SPORTSITZE

Wer kennt das nicht – man fährt mit seinem Morgan durch die Lande und genießt das schöne Wetter und die Umgebung. Man möchte den Kopf an derie Kopfstütze anlehnen – ja wo ist sie denn??

Sie ist viel zu weit vom Kopf entfernt, als dass sie einen guten Schutz im Ernstfall bietet bzw. wie im o. g. Fall ein bisschen Bequemlichkeit bieten würdet.

Meine Autosattlerei Rüdiger Neumann aus Linsburg – schon seit 1995 eng mit der Morgan Werkstatt Andre' Koopmann aus Sulingen verbunden – hat sich darüber Gedanken gemacht, wie man da Abhilfe schaffen kann. Polstert man die Kopfstützen dicker, muss man neue Bezüge anfertigen und sie sehen sehr klobig aus – nicht schön. Es muss etwas her, was nicht so auffällt.

Zum anderen hat man in den Sitzen wenig Seitenhalt und

das dicke Rückenpolster bewirkt, dass der Oberkörper nach vorn gedrückt wird. Dadurch ist auch der Kopf zu weit von der Kopfstütze entfernt.

Da wir auch einen Morgan fahren und uns schon länger über diese Situation geärgert haben, musste unser Morgan zum „Prototypen“ avancieren.

Zum anderen gefiel uns auch nicht, dass man bei warmer Witterung am Rücken schwitzt und es unangenehm wird. Wir haben uns entschieden die Mittelteile an Sitz und Lehne durch Stoff zu ersetzen – wir haben alles miteinander geändert!

Die Sitze wurden ausgebaut, die Lehnenbezüge abgezogen. Wir haben festgestellt, dass bei der Lehne auf Grund der absolut geraden Sperrholzplatte nicht unbedingt von einer „Ergonomie“ gesprochen werden kann.



■ Originale Holzplatte



■ Gewebematte für den oberen Bereich



■ Geänderte Lehne

Um eine gewisse Ergonomie in die Lehne zu bekommen haben wir die Holzplatte ausgebaut und in Höhe der Quertraverse abgeschnitten, die untere Hälfte wird wieder angenietet (sie muss bleiben, damit man den Bezug unten befestigen kann). Den oberen Teil haben wir durch eine Gewebematte (ähnlich denen vom Sitz) ersetzt.

Die Matte wird mittels aufgenähter Klettbinden um die senkrechten Rahmenrohre geführt und befestigt. Auch am Lederbezug müssen Klettstreifen angenäht werden, damit er an der neuen Gewebematte befestigt werden kann. Bei einer Sitzprobe ist man schon begeistert, wie sich allein



■ Klettstreifen am Lehnenbezug

diese Änderung auf die Sitzposition auswirkt! Im nächsten Schritt werden die unteren Enden der Seitenpolster auf beiden Seiten etwas abgepolstert, so dass das Hinterteil weiter in die Lehne rücken kann - jetzt ist der Grundaufbau gemacht.

Nun hat man die Möglichkeit im Lendenbereich noch ein individuelles Lordosenpolster anzubringen. Dieses kann aus Schaumstoff bestehen, oder als pneumatische Lordose ausgeführt werden. Mit dieser ergibt sich die Möglichkeit, die Lordose auch während der Fahrt manuell per Gummibalgl aufzupumpen oder per Ventil die Luftfüllung zu verringern, bis die richtige Einstellung gefunden wurde.



■ Deutlicher Unterschied der Rückenpolster



■ Neues Polster mit Abstandsgewirk

Ist das gemacht, muss das Rückenpolster geändert werden. Der Lederbezug wird vom Polster gelöst, das untere dicke Polster entfernt und auf dem verbliebenen Polster aufgeklebt (liebäugelt man mit einer Sitzheizung, kann diese jetzt ohne Probleme nachgerüstet werden). Danach sollte eine Sitzprobe gemacht werden, um evtl. Änderungen vorzunehmen. Ist alles ok, kann der Bezug befestigt werden – fertig!

Wir haben uns an dieser Stelle für einen hochwertigen Porsche Stoff „Madras“ in braun entschieden, der nach unserem Geschmack sehr gut zur braunen Lederausstattung passt. Hierzu muss allerdings das Mittelpolster oben vom Lederbezug abgetrennt werden.

Wir fertigten das 30 mm starke Rückenpolster aus 20 mm dicken Schaumstoff. Es wird aus 2 je 10 mm dicken Schaumstofflagen RG 40/60 direkt an der Lehne gefertigt, weil das neue Polster ab der Lordose einen leichten Bogen nach hinten macht. Hier hat man jetzt die Mög-



■ Der Stoff wird auf der Rückseite geklebt

lichkeit, die obere 10 mm Schicht des Polsters mit einem Abstandsgewirk zu bekleben. Es bewirkt eine leichte Hinterlüftung des Bezuges (geht nicht bei dem originalen Lederbezug!), was das Schwitzen zusätzlich minimiert. Der Stoff wird nun auf einem 5 mm dicken Schaumstoff mit Doppelsteppnähten genäht, seitlich leicht gespannt und auf der Rückseite festgeklebt. Im nächsten Schritt wird das neue Stoffpolster am Lederbezug angenäht und über die Lehne gezogen.

Nun wurde der Leder-/Stoffbezug am unteren Ende der Lehne wieder befestigt und fertig ist ein Morgan Sportsitz mit Stoffmittelteil.

Wie man sieht, hat der Originalsitz noch Potenzial in den Bereichen Sitzkomfort, Ergonomie und Design. Für besseren Sitzkomfort müssen nicht unbedingt Zubehör Sportsitze in einem Morgan verbaut werden.

Rüdiger Neumann

Autosattlerei

Rüdiger Neumann
Kfz.-& Sattlermeister

Hauptstraße 13
31636 Linsburg
Tel.: 0 50 27 / 82 82
Fax: 0 50 27 / 94 99 49
Mobil: 0174 / 798 80 57

Innenausstattungen
Motorradsitzbänke
Cabrio - Verdecke
Sitzheizungen
Kopfstützen
Möbelpolsterungen

www.autosattlerei-neumann.de
autosattlerei-neumann@t-online.de



■ Die neu bezogenen Sitze ...



■ ... machen sich ganz ausgezeichnet im Morgan.

EIN MORGAN STIRBT NIE



■ Die Abholung unseres „Opfers“

Es war an einem schönen sonnigen Freitag im August 2015, als Andre' Koopmann einen Kundenauftrag für unsere Autosattlerei in Linsburg gebracht hatte. Nachdem der Umfang des Auftrages geklärt war, sprachen wir bei einer Tasse Kaffee über dies und das. Dann fiel plötzlich das Wort „Unfall Morgan 4/4 1600 Sport“ sofort wurden Angelika und ich hellhörig – das wäre doch die Gelegenheit, sich einen lang gehegten Traum zu erfüllen!!

Seit 1995 arbeiten wir schon für Andre' und man hat den Charme und die Individualität der Morgan schätzen und lieben gelernt. Endlich.....nun war für uns die Chance gekommen, sich einen Morgan anzuschaffen.

Schnell war ein Besichtigungstermin gefunden und wir machten uns auf den Weg nach Sulingen. Kurz nach

unserer Ankunft führte uns Andre' durch seine „heiligen Hallen“ – und da stand ER! Er schaute so traurig drein – es grenzte schon fast an Nötigung

..... wohl wissend dass ein Stückchen Arbeit vor uns liegen würde, den „Kleinen“ wieder salonfähig zu machen. Sein linkes Auge hing heraus, der linke Kotflügel zerknittert, Kühler tropfte, Achskörper, Stehblech links und diverse andere Teile waren in Mitleidenschaft gezogen – mit einem Pflaster war es leider nicht getan. Tage darauf holten wir unseren 4/4 auf einem Anhänger ab und stellten ihn in unsere Autosattlerei.

So konnten wir an den folgenden Septembertagen eine Bestandsaufnahme machen. Da uns niemand bei der Reparatur unseres neuen Mitbewohners getrieben hatte,



■ Erste Bestandsaufnahme – Achsträger, Stehblech, Kühler, Spurstange u. a ...



■ ... alles musste raus.



■ Im Richt- u. Reparaturmodus



■ Mit neuen Teilen schon sehenswert



■ Langsam formt sich das neue „Gesicht“

haben wir den Morgan erstmal in Ruhe von seinen zerknitterten, gerissenen und verbogenen Teilen befreit – selbst in diesem Zustand sah er schon „cool“ aus. Nach den Richtarbeiten ging es mit dem Verbauen der neuen Teile los. Zur Kostensenkung trugen u. a. ein gebrauchter Kotflügel und Kühler bei.

Mit dem einen oder anderen Tipp von André und diversen Teilen wuchs unser 1600 Sport wieder zu alter Form heran. Das geht alles nicht mal eben so, denn so einfach wie es alles aussieht: genügend Fach- und Sachverstand sind auf jeden Fall erforderlich!

Auch haben wir ihn bei dieser Gelegenheit schon etwas individualisiert – schwarzer Kühlergrill, Steckscheiben innen gepolstert und beledert, Quertraversen vor den Sitzen mit schwarzem Teppich beklebt sowie Sitzheizungen nachgerüstet.

Im September 2016 verließ unser Morgan in alter Frische die Garage, um endlich die langersehnte Probefahrt zu absolvieren – die Arbeit hat sich definitiv gelohnt.

Nach der Probefahrt haben wir ihn nochmal geprüft, das eine oder andere nachgestellt – alles im grünen Bereich. Mittlerweile waren wir 2017 mit dem Morgan in Südeuropa und haben auch den „Geburtsort“ unseres 4/4 1600 Sport in Great Malvern besucht. Für diese Reise haben wir rechtzeitig auch eine Koffertasche angefertigt.

Im Winter 2017/2018 fertigten wir noch eine „Kofferraumklappe“ aus Teppich mit Ledereinfass, Original Armaturenbrett/Lenksäulenverkleidung mit Leder bezogen, Handschuhfach Leder mit gelasertem „Morgan“ Schriftzug. Als letzte Veränderung haben wir ein 4 Speichen Lenkrad und im Sommer 2018 einen Spoiler montiert.

Wir legen Wert darauf, den sportlichen Charakter unseres Morgan 4/4 1600 Sport zu erhalten.

Das nächste Projekt sind die Sitze – da gibt es noch einiges zu tun.

Angelika Angerstein und Rüdiger Neumann





■ Besuch im Morgan Werk Juli 2017



■ Steckscheibenpolster Leder mit Rautensteppung



■ Koffertasche



■ „Kofferraumabdeckung“



■ „Morgan 4/4“ in Leder gelasert



■ Armaturenbrett mit Leder bezogen



■ 4 Speichen Lenkrad, Sonnenblenden mit gelasertem „Union Jack“



■ Spoiler vom Morgan Händler

WAS HABEN EINE BLAUE MAURITIUS UND DIESER SCHWARZE MORGAN GEMEINSAM?

Beide sind sehr selten und es ranken sich spannende Geschichten um sie.

Ende 2015 erfüllte sich Markus Kohlmeyer einen lang-ersehnten Wunsch, er kaufte einen Morgan Plus 8 4,6 über Merz & Pabst. Das Fahrzeug hatte eine kurze und nachvollziehbare Historie. Der Wagen wurde nach rund 10 Jahren vom Sohn des Erstbesitzers übernommen. Obwohl beim Verkaufsgespräch der Geschäftsführer von Merz & Pabst,

Joachim Steck, der das Fahrzeug im Auftrag verkaufte, auf die andersartige Karosserie hingewiesen hatte, überzeugte Markus Kohlmeyer doch der gepflegte Gesamt-erscheinungszustand mit gerade mal 35.000 Kilometern und einem durchgestempelten Scheckheft vom Morgan Importeur.

Über Winter ließ Markus Kohlmeyer den Innenraum mit einem Kauffelt Armaturen Brett und anderen Kleinigkeiten nach seinem Geschmack umbauen. Ab 2016 begann dann der Genuss des Fahrens mit dem unbeschreiblichen





Fahrgefühl, das den Morgan Fahrern sicherlich allen wohl bekannt ist.

Immer wieder traf Markus Kohlmeyer nette Menschen aus der Morganszene zum Plausch, doch sobald die Sprache auf die Fahrzeugfront und die Kotflügel kam, hörte er häufig die Aussage: so eine Front habe ich noch nie gesehen. Im November 2017 entschloss sich Markus Kohlmeyer daher die Besonderheit mit den Kotflügeln auf der MCD Webseite zu beschreiben, um ggf. dort mehr in Erfahrung zu bringen. Aber auch dort waren die Antworten die gleichen. Dirk Schauer vom Morgan Park Hamburg gab Markus Kohlmeyer den wertvollen Tipp, einen Chassis Record über das Morgan Werk zu ordern, wollte aber ansonsten auch nicht an eine Sonderkarosserie glauben.

Auf eine E-Mail mit Bildern des Fahrzeugs antwortete Frank Schauer: „Upps.. da muss ich wohl zurückrudern, in der Tat sind die Kotflügel nebst Frontschürze anders als bei „normalen Modellen.“ Soweit ich es erkennen kann sind die vorderen Kotflügel ja aus einem Stück, somit nichts einfach nur angesetzt. Die Träger der vorderen Stoßstangen treten bei Ihnen ja direkt aus den Kotflügeln, normalerweise endet die vordere Kotflügelkante immer über den beiden Trägern. Somit tatsächlich eine Sonder – Karosserieform. Ob dies in der Morgan Factory so ausgeführt wurde, sollte dann ja dass Built Slot Dokument klären. In jedem Falle schon ein wenig ungewöhnlich. Auch die Kühlermaske wurde – wie die Kotflügel nach unten verlängert. Die bei Ihnen vorhandene untere Abschlusskante - mittig unter dem Kühlergrill - gibt es sonst so in dieser Form auch nicht.“

Leider waren beim Vorbesitzer weder Bestellunterlagen, Rechnung noch sonst etwas Verwertbares in Erfahrung zu bringen. Der Erstbesitzer war bereits 2007 verstorben. Der Chassis Record vom Morgan Werk brachte im Bezug auf die Kotflügel und die Fahrzeugfront auch keine neuen Erkenntnisse.

Markus Kohlmeyer nahm daraufhin Kontakt mit dem Morgan Werk auf, genauer gesagt mit Martyn Webb. Nachfolgend die Original Briefe von Morgan zur Übersetzung:

Morgan Antwort vom 03.02.2018:

Hello Mr Kohlmeyer

I have spoken to some of the engineers who were involved with the cars in 1997 who have made the following comments:

Mark Baldwin (service workshop manager) recalls that different wings (similar to those on your car) were used on a racing Plus 8 of the late 1990s during development of the new Aero 8. He has pointed out that your car has the higher front bumper (usually fitted this way for U.S. spec cars – not sure if this was the standard arrangement for Germany at that time) but he does not remember these longer wings being used on production Plus 8s.

John Bishop (wing & body shop craftsman in 1997) recalls that these wings were briefly supplied by a different manufacturer (he thinks that the name of the company was 'Dawes' – but he's not sure of the spelling) and used briefly on production Plus 8s in the late 1990s before the factory began



using the new 'Superform' moulded wings.

It seems therefore that for a very short period a few production Plus 8s may have been manufactured with the longer wings but they are very rare and your car is probably one of these. However, there is nothing in our records to show that R11781 is a 'special' car – it appears to have been a standard specification production Plus 8.

Steve Morris (our current managing director) would have been involved with the development of the race cars and the new 'Superform' process in the late 1990s and may be able to help, but unfortunately I'm not able to speak to him this afternoon.

I'll get back to you if I manage to discover more.

Morgan Antwort vom 11.04.2018:

Hello Mr Kohlmeyer

I've now spoken to Steve Morris our managing director who confirms that the wings fitted to your car were made by a company called Dawes. We only used this company briefly prior to the introduction of the Superform moulded aluminium wings, so there are very few cars like yours with the longer wings. Steve recalls that they were beautifully made, although the grade of aluminium used was slightly

softer than usual. Not only were the wings slightly longer at the front, but he seems to remember that the beading around the edges had a slightly square profile compared to other wings. Please could you send me the photographs of the wings again – I cannot find them on my system at the moment, and I'll forward these to Steve – thanks.

Im Juni 2018 teilte die Morgan Company Markus Kohlmeyer mit, nichts Eindeutiges in den Archiven über das Fahrzeug und seine spezielle Karosserie herausgefunden zu haben. Fest steht allerdings, dass es sich um eine sehr seltene Werkskarosserie handelt. Ob die Karosserie nun auf Wunsch des Erstbesitzers so gefertigt wurde, es ein Entwicklungsversuch der Morgan Rennabteilung war oder einfach ein neuer Kotflügelieferant nicht richtig Maß genommen hatte, bei einer „Blauen Mauritius“ steht auch nicht gesichert fest, wie es zu dieser Kleinstauflage gekommen ist. Die Freude daran wird hierdurch nicht geschmälert – ganz im Gegenteil.

Markus Kohlmeyer

JA IST DER DANN NOCH GANZ DICHT?!

Ich fühle mich motiviert diesen (kurzen) Erfahrungsbericht zu schreiben, da ich mir gut vorstellen kann, dass niemand erfreut sein wird, wenn man bei Regenfahrten mit einem Morgan nasse Hosen bekommt.

Ich hatte dieses Problem mit meinem 4/4, Baujahr 2009 ca. 2 Jahre lang. Auch wenn ich auf einem Autowaschplatz dem Morgan mit einem Hochdruckreiniger zu Leibe gerückt bin, konnte man anschließend im Fußraum Wasserpfüßen feststellen.

Das Wasser tropfte munter unter dem Armaturenbrett in den Fußraum bzw. - wie erwähnt - auf die Hosen von Fahrer und Beifahrer(in).

Nach langem Suchen und dem Ausbau des Armaturenbretts konnte ich die Undichtigkeit entdecken.

Auf dem Holzrahmen unterhalb von dem „scuttle panel“ (Karosserieblech vor und seitlich der Windschutzscheibe) konnte man dunkle Spuren, hervorgerufen durch Wasser, entdecken (siehe Bild 1).



Was war passiert?

Das besagte „scuttle panel“ war werksseitig lediglich mit Stiften (kleine Nägel) auf dem Holzrahmen fixiert. Da ja bekanntlich Holz arbeitet und mit der Zeit austrocknet, wandern die Stifte aus dem Holz heraus. Dadurch entstand ein Spalt zwischen Holz und dem Karosserieblech, durch welchen das Wasser ungehindert in den Innenraum gelangen konnte (Bild 2 zeigt die Stelle nach der Reparatur). Zur Abhilfe wurde dann in einer Morgan Werkstatt das alte Haubenband entfernt. Dieser Arbeitsschritt ist etwas



mühsam, da das Haubenband mit dem Karosserieblech verklebt ist. Der erwähnte Spalt ist danach mit einer Dichtmasse verfüllt worden. Anschließend wurde ein neues „erhabenes“ Haubenband aufgeklebt und mittig (in der Vertiefung) mit VA-Schrauben befestigt (siehe Bild 3). Hierdurch entstand eine feste Verbindung von dem Karosserieblech (scuttle panel) mit dem Holzrahmen. Mit dieser Maßnahme gehört das Problem mit Wasser auf der Hose und Fußraum der Vergangenheit an.



Positiver Nebeneffekt: Dadurch, dass sich das Karosserieblech von dem Holzrahmen gelöst hatte, kam es zu einer Verwerfung von dem Blech, was während der Fahrt zu Knackgeräuschen führte.

Auch diese nervige Begleiterscheinung ist jetzt kein Thema mehr.

*Bilder und Text:
Karl-Heinz Zimmermann*

SPARSAM, SPARSAMER, AM SPARSAMSTEN

Das war das Motto von Morgan-Fahrern/Innen bei einem ganz besonderen Event der Sektion unMOglich, dem „Economy Run“. Hier ging es nicht um Schnelligkeit, Gleichmäßigkeit oder Schönheit, sondern, wer verbraucht am wenigsten Sprit mit seinem Morgan. Michael Rost hat wieder eine alte Tradition zum Leben erweckt, toll, auch den Morgan-Fahrern aus vergangenen Jahrzehnten war der bewusste Umgang mit unseren Ressourcen wichtig, heutzutage gehört das ja zum Zeitgeist. Michael und Christine hatten eingeladen nach Longuich an der Mosel in das altwürdige Gasthaus „die alte Burg“.



■ Gasthaus „Die alte Burg“

11 Morgan-Besetzungen folgten der Einladung, um die schöne Landschaft an der Mosel und die Kostbarkeiten an Wein und Speisen zu genießen. Leider habe ich vergessen, auf welcher Seite der Mosel der Hunsrück oder die Eifel liegt, Michael hatte uns nämlich mehrfach darüber aufgeklärt, welchen Teil der schönen Landschaft wir nun befuhren. Aber vor allem Spaß wird es erst einmal ernst. Wir mussten als aller wichtigstes! zum Betanken unserer Moggis antreten. Die Botschaft war, den Tank auch wirklich voll zu tanken, viele Morgan-Fahrer wissen, dass dies oft nicht ganz so einfach ist...!? Na ja...dann wurden die Tanks versiegelt! Nun konnte es endlich losgehen, aber ganz langsam beschleunigen, schnell in den höchsten Gang schalten und extrem vorausschauend fahren und möglichst „1000“ Umdrehungen nicht überschreiten. Ich glaube, so geräuscharm bin ich noch nie durch Ortschaften gefahren. Unsere Moggis, die doch so gerne bollern, blieben stumm. Der große Vorteil ist dabei, dass man die Landschaft sehr viel besser auf sich wirken lassen kann. Michael und Christina hatten eine sehr abwechslungsreiche Route ausgearbeitet, mit Steigungen ...oh, die Drehzahl!!! und Abfahrten mit engen Kurven...aber keine Motorbremse! Das detaillierte Roadbook erforderte allerdings Lateinkenntnisse, denn die Entfernungsangaben waren mit „cumo grano salis“ zu bewerten. Mit „einem Korn Salz“ waren dann auch die Speisen im Brauhaus Zils in Naurath versehen. Es wurde während der Pause lebhaft über die Wetterentwicklung diskutiert - Dach runter oder rauf-, aber über die individuellen Benzin-Einspar-Rezepte schwieg man sich lieber aus. Das Wetter hielt und die Sonne schien übrigens weiter. Wieder folgten wir dem Verlauf der Mosel, der ja auch ziemlich kurvig ist, so dass wir diesen schönen Fluss aus immer neuen Perspektiven bewundern konnten. Schließlich kehrten wir im Kloster Machern ein, wo wir dann bezeugen mussten, dass wir die Versiegelung des Tanks nicht gebrochen hatten... Spaß bei Seite...jetzt wurde es wieder ernst. Die Tankstelle nahte, an der die Tanks wieder befüllt wurden, der Kilometerstand wurde notiert und die Quittung abgegeben.



■ Ankunft ...



■ ... der Teilnehmer



■ Betanken der Moggis

Wieder in Burg Longuich angekommen, war Erholung auf der Terrasse angesagt. Allerdings nicht für Michael, denn der musste nun die Auswertung unserer Economy Bemühungen vornehmen. Oh – und das ist nicht einfach: denn die Berechnung folgt einer Geheimformel -da ahmt man die Tradition der großen Automobilhersteller nach, denn die berechnen die Abgaswerte auch mit einer geheimen Methode...! Bei uns war es ganz einfach, die Motorgöße (von 157 PS bis 367 PS) wird in Relation zu Reifenformat und Alter (1976 – 2015) des Fahrzeugs gesetzt, so ergibt sich dann ein Korrekturfaktor, der den absoluten Verbrauch relativiert – ganz einfach und nachvollziehbar

oder??? Die Farbe des Moggis spielte aber keine Rolle! Also die Spannung stieg, es dämmerte schon ein klein wenig, dann wurde auf der schönen Terrasse um Aufmerksamkeit gebeten. Die Sparfüchse wurden verkündet: Ich war auf Platz 7 dabei...hm...aber die wirklich guten Besetzungen waren auf dem dritten Platz Sigggi und Reinhard Mulic, Ellen Kaiser eroberte den zweiten Platz und Hubert Hennes und Jan waren die strahlenden Sieger auf dem Siegerplatz. Herzlichen Glückwunsch noch einmal. Übrigens die Nachfüllmenge umfasste den Bereich von 8,3 Liter bis 15,41 Liter, so genau ging das zu! Am Sonntag, wie üblich, flossen die Tränen zum Abschied,



■ An der schönen Mosel



■ Kloster Machern

aber Michael und Christine hatten sich noch ein Schmankehl ausgedacht, den Besuch einer Alm mitten in der Eifel, da konnten wir uns wie in den Alpen vorkommen. Ein schönes, ungewöhnliches Wochenende fand seinen Abschluss und auf der Heimfahrt konnte dann wieder richtig Gas gegeben werden und der Klang des Moggis war wieder Musik in den Ohren.

Text: Andreas Geißler-Nolting

Fotos: Teilnehmer



■ Wieder volltanken



■ Erholung auf der Terrasse



■ Sie belegten den ersten Platz: Hubert und Jan



■ Gemütlicher Abschluss auf der Eifel Alm

SERVOLENKUNG NACHRÜSTEN?



Die Auto Bild Klassik hatte vor vielen Jahren geprüft ob es Sinn macht eine Servolenkung nachzurüsten. Ein Autor meinte „Wer cool Oldie fahren will, sollte auch leiden können“. Wir haben uns ein eigenes Bild gemacht. Auch richtige Frauen lieben alte Autos, selbst wenn die Lenkung einen kräftigen Fahrer erfordert. Altersbedingt nachlassende Kräfte oder ein anderes Handikap können jeden von uns treffen. Keine Frage, man sollte Oldtimer möglichst original belassen. Man sollte sie aber auch noch leicht und sicher fahren können. Gut dass es dafür eine Lösung gibt.

Elektrische Lenkhilfe im Oldtimer?

Ähnlich wie heute haben Fahrzeugbesitzer auch früher

nach Lösungen gesucht, um ihre Fahrzeuge aufzuwerten und an eigene Vorstellungen anzupassen. Die Tuning-Szene von heute bietet alles Erdenkliche zu Sound, Licht und mehr Power, für fast jedes an. Früher musste man noch selbst Hand anlegen, um den günstigen Gebrauchten aufzuwerten oder um ihm mehr Leistung einzuhauchen. Nicht selten haben die Schrauber und Tüftler von damals ihre Leidenschaft zum Beruf gemacht. In ihren Firmen nutzen sie die gesammelten Erfahrungen beim Restaurieren, Tunen und Optimieren der Fahrzeuge. Die beiden befreundeten Niederländer Roger Reijngoud und Ruud Jong sind ein gutes Beispiel für eine solche Karriere. Schon mit 16 hatte Roger von einem OPEL-GT geträumt. Irgendwann hat er sich diesen Wunsch erfüllt. Der Zustand des



Wagens war gut, zufrieden war Roger dennoch nicht mit ihm. Die Motorleistung war zu gering. Ein stärkerer Motor löste das Problem. Dann passte die Getriebe-Übersetzung nicht mehr zur höheren Leistung, sie war jetzt zu kurz. Mit dem Einbau einer anderen Hinterachse wurde auch das verbessert. Eine weitere Folge war die jetzt grenzwertig gewordene Bremsanlage. Auch dafür fanden er und sein Freund eine Lösung. Irgendwann entsprach der Opel seinen Vorstellungen. Alles war gut.

Fast alles!

Auch seine Frau mochte das Auto. Fahren wollte sie es jedoch nicht, obwohl er so optimiert richtig Spaß machte. Auf die Frage nach dem „Warum“, drückte sie ihm eine Einkaufsliste in die Hand und bat ihn mit GT zum Supermarkt zu fahren. Auf Touren ist der Wagen toll. Das Einparken und Rangieren im engen Parkhaus machte jedoch deutlich weniger Spaß. Die breiten Reifen verursachten, im Stand und bei sehr langsamer Fahrt, erhebliche Lenkkräfte. Auch hierfür suchten und fanden Roger und Ruud eine Lösung.

Die Lenkhilfe

Die hydraulische Servo-Lenkung wurde schon vor über 100 Jahren in den USA erfunden und dort vorwiegend bei großen, schweren Fahrzeugen und bei Luxus-Gefährten verbaut. Für kleine, leistungsarme Fahrzeuge sind diese weniger geeignet. Sie benötigt viel Platz und nehmen vor allem ständig ca. 5 % der Motorleistung. In den 80ern entwickelten die Japaner ein erstes elektrisch unterstütztes Lenksäulen-System für Minicars. Für die Steuerung der Unterstützungskraft hatte man jedoch noch keine Lösung parat und das System verschwand bald wieder in der Versenkung. Erst in den 90er-Jahren kam eine elektrische Servolenkung auf den Markt, bei der die Unterstützungskraft des Motors über Kraft- und Geschwindigkeit messende Sensoren gesteuert wurde. Kleinwagen von Honda,



FIAT, Toyota und auch der BMW Z4 gehörten zu den ersten Fahrzeugen, bei denen dieses System verbaut wurde. Die Vorteile dieser Lenkhilfen sind beachtlich. Der Platzbedarf deutlich geringer und sie verbrauchen nur dann Energie, wenn die Unterstützung benötigt wird. Auf die Motorleistung wirkt es sich daher nicht aus.

Aber zurück zu Roger und seinem GT. Die beiden Tüftler bauten in eine zweite Lenksäule die Servo-Technik aus einem Opel Corsa ein. Zufrieden waren sie jedoch nicht damit. Der Antrieb war sehr groß und passte nur knapp in den beengten Raum unter dem Armaturenbrett des GTs. Zudem war die mechanische Steuerung der Unterstützungskraft nicht wirklich zufriedenstellend. Eine deutlich ausgereifere Lösung kam aus Japan. Hier erfasst ein Sensor, über einen auf das jeweilige Fahrzeug abgestimmten Torsionsstab, den mechanischen Widerstand beim Lenken. Ein weiterer Sensor in der Tachowelle ermittelt einen Bezug zur Geschwindigkeit. Nur bei sehr geringer Geschwindigkeit benötigt man viel Unterstützung. Aus den ermittelten Messwerten berechnet eine Computer-unterstützte Steuerung die jeweils erforderliche Kraft. Bei Geradeausfahrt ist die Unterstützung abgeschaltet. Zusätzlich kann man über ein Potentiometer die Höhe der Unterstützung für den jeweiligen Nutzer optimieren oder sie auch ganz abschalten.

Das Plus bei der Sicherheit

Bei Ausfall des mechanischen Antriebes (Motor aus oder Antriebsriemen gerissen) einer hydraulischen Servolenkung steigen die Lenkkräfte erheblich, weil neben den mechanischen Kräften auch noch der sehr hohe Widerstand des Hydrauliköles überwunden werden muss. Beim Systemausfall bei der elektrischen Lenkhilfe sind die Lenkkräfte wieder so wie sie früher, ohne Servo-Unterstützung. Die Lösung von Roger und Ruud sprach sich schnell in den Niederlanden herum. Der Besitzer eines Volvo P1800 war der Erste, der nach einer Lenkhilfe fragte und sie be-



kommen hat. Das Interesse in der Volvo-Szene war groß und zwei weitere Volvos wurden ebenfalls umgebaut. Als diese Fahrzeuge auf einer Oldtimer-Messe gezeigt wurden, waren auch Besitzer anderer Marken interessiert und die beiden Tüftler bekamen viele Anfragen und auch erste Aufträge.

Heute werden die Servo-Antriebe und Steuerungen von der Firma NSK, einem international arbeitenden Zulieferer der Automobil-Industrie und u.a. Spezialist für elektrische Servolenkungen bereitgestellt. Die bei EZ verbaute Servo-Technik ist somit immer auf neuestem Stand und steht für höchste Sicherheit und Zuverlässigkeit. Der deutsche TÜV-Nord hat die EZ-Lenkhilfen bereits 2009 sehr aufwändig geprüft, deren Sicherheit bestätigt und zugelassen. Heute produziert EZ seine Lenkungen für alle gängigen Oldtimer, Special Cars und entwickelt auch Einzelanfertigungen für besondere Fahrzeuge. Für die meisten Oldtimer sind die Lenkungen lagermäßig vorhanden, selbst wenn, wie zum Beispiel beim MGB oder auch beim Morgan, je nach Baujahr, Modell und Auslieferungsland mehrere, völlig unterschiedliche Lenksäulen verbaut waren. Bei besonderen Vorkriegs-Fahrzeugen, wie z.B. dem Rösch-TALBOT, der gerade in Arbeit war, musste zunächst noch eine neue Lenksäule entwickelt werden, um den Servo-Antrieb an idealer Stelle zu platzieren. Nur so kann die Lenkung gut versteckt und in einer beim Fahren nicht störenden Position montiert werden.

Für alle Neukonstruktionen werden neben Zeichnungen und Skizzen auch Muster und Vorrichtungen erstellt, die eine Reproduktion jederzeit möglich machen. Zudem werden nicht nur eine, sondern gleich fünf identische

Lenkungen angefertigt. So ist EZ bei weiteren Anfragen sofort lieferfähig. Und unser Morgan? Die serienmäßige Kugelumlauf Lenkung benötigt beim Rangieren, Einparken und beim Wenden auf engen Flächen sehr viel Kraft. Ein anderer Morgan-Besitzer, der seinen Wagen wegen eines Handicaps umbauen musste, machte uns auf die EZ-Servolenkung aufmerksam. Obwohl unser Wagen vor 25 Jahren gebaut wurde, rechts gelenkt ist und eine US-Lenkwellen hat, war auch diese Lenkung beim Hersteller lagermäßig vorhanden.

Schon kurze Zeit nach unserer Anfrage bekamen wir einen Termin. Neben deutschen und britischen Fahrzeugen wurde auch an US-Cars gearbeitet. Die Kennzeichen der Oldtimer kamen aus verschiedenen europäischen Ländern. Insgesamt werkeln 18 Mitarbeiter fleißig an verschiedenen Fahrzeugen oder sind mit der Produktion neuer Lenkungen beschäftigt. Ein Monteur widmete sich ausschließlich unserem Wagen. Die neue Lenkung und alle Anbauteile passten ohne irgendwelche Veränderungen am Fahrzeug zu unserem Morgan. Dennoch war es mehr Arbeit, als wir vermutet hatten. Als am Ende alles fertig war, sah alles genauso aus wie vorher. Lediglich der gelbe Sicherheitslack an Schrauben und Muttern zeigte, dass hier gearbeitet worden war. Dass jetzt ein Motor an der Lenkwelle befestigt ist, bemerkt man nur, wenn man gezielt danach sucht. Den Unterschied bei den Lenkkräften merkt man im Stand jedoch sehr deutlich. Bei ausgeschalteter Stromzufuhr ist es genauso wie früher (Drehmoment im Stand 50 Nm). Strom eingeschaltet und die Lenkkräften wird um über die Hälfte reduziert (19 Nm). Das bedeutet, dass man am originalen Lenkrad beidhändig mit einer Kraft von 3 kg



drehen musste. Mit Servo geht das Rangieren leicht und locker mit einer Hand. Beim Fahren auf gerader Strecke ist alles unverändert geblieben. Positiv ist auch, dass jetzt deutlich leichter reagiert werden kann, um zum Beispiel in einer Gefahrensituation schneller auszuweichen. Eine wirklich sehr gute Lösung, die schon nach kurzer Probefahrt überzeugte.

Und, ist das H-fähig?

Das ist natürlich eine Frage, die alle Enthusiasten bewegen dürfte. Folgt man dem Wortlaut der H-Vorgaben, dann ist diese Lenkung nicht H-konform. In Oldtimer-Foren wird den „Warmduschern“, die nicht genug Kraft in den Armen haben, zum Kauf eines modernen Fahrzeuges geraten. Andere empfehlen den Umbau und raten ihn klug zu verschweigen, denn kaum jemand wird ihn bei der Prüfung bemerken. Uns reichte das natürlich nicht. Wir möchten wissen, ob Gutachter, ähnlich wie beim Nachrüsten von Sicherheitsgurt, Katalysator und Ähnlichem, einen gewissen Spielraum nutzen dürfen. Zumal diese Veränderung verdeckt und jederzeit rückrüstbar montiert wird. Einfach ist die Antwort nicht, denn in der aktuellen AKE-Arbeitsanweisung für die Begutachtung von Oldtimern steht: „Nachträgliche Ausrüstungen mit einer Servolenkung sind nur zulässig, wenn es diese für die Baureihe wahlweise gegeben hat.“

Wir haben einige Oldtimer-Spezialisten dazu befragt:

- Der TÜV-Süd sagt dazu:
„Ein Fahrzeugführer darf nur mit einem Fahrzeug unterwegs sein, wenn er auch körperlich dazu in der Lage ist. Menschen mit einem Handicap möchte man

durch die Richtlinie jedoch nicht bestrafen. Das steht so auch eindeutig im Richtlinien-Katalog und das gibt den Gutachtern hier einen gewissen Spielraum bei der ‚H‘-Entscheidung. Wichtig ist dabei, dass das Fahrzeug auch beim Ausfall eines Systems weiter sicher bewegt werden kann.“

- In der Schweiz ist jede EZ Power Steering Anlage mit entsprechender Umbaubestätigung des geschulten und zertifizierten Einbaupartners zugelassen. Die Regeln und Grenzen für historische Fahrzeuge wurden dort weitgehend aus dem EU-Recht übernommen.
- In Österreich hat die Firma S-TEC ein spezielles Gutachten für „Pinzgauer-Fahrzeuge“ mit der EZ-Lenkung erstellen lassen. Was die Einstufung als historisch bei Fahrzeugen mit dieser Lenkhilfe betrifft, wird das ähnlich gehandhabt wie in der Schweiz und in Deutschland.
- Ein bekannter FIVA-FAHRZEUGPASS-PRÜFER würde ein so verändertes Fahrzeug sogar zur Mille Miglia zulassen, wobei die Veränderung zu einer Abstufung in der Bewertung führen würde. Er meinte: „Damit bekenne ich mich ganz klar zu solchen Hilfssystemen, die auch denjenigen, die im normalen Entwicklungsprozess schwächer geworden sind, die Satisfaktion gönnen, die Fahrzeuge ihrer Vorfahren im Verkehr zu bewegen.“

Vom Oldtimerportal classicindex.eu haben wir die Erlaubnis diesen Artikel in der Morgan-Post abzdrukken.

Wir bedanken uns dafür ganz herzlich bei dem Morgan Fahrer Jürgen Feye-Hohmann

ADAC GREVENBROICH SPORTVERANSTALTUNG FRÜHJAHRSTREFFEN



Anlässlich des Frühjahrstreffens vom 30.05.2019 bis zum 02.06.2019 veranstaltet von der Sektion unMOglich in Bensberg trafen sich die sportbegeisterten Morganfahrer am Freitag auf dem Gelände des ADAC FSZ Grevenbroich zu einer Gleichmäßigkeitsprüfung auf dem Handlingkurs.

Vor der Abfahrt gab es schon eine wichtige Frage zu klären: Was gibt es am Freitagmittag zu essen? Ein Aushang in Form der Speisekarte lieferte die nötigen Informationen.

Nach der Rückmeldung an den ADAC bezüglich der Essenwünsche trafen wir uns um 10.30 Uhr auf einem der unteren Parkplätze des Kardinal Schulte Hauses, um dann gemeinsam die knapp 70 km nach Grevenbroich zu fahren. Aus Zeitgründen wählten wir die Autobahn. Nach einer guten Stunde erreichten wir das Ziel, wo schon weitere Teilnehmer auf uns warteten. Nach einem kurzen Hallo und der Verteilung der Startnummern ging es direkt zum Mittagessen. Hier war leichte Kost angesagt, es ging ja schließlich um das Leistungsgewicht. Jeder bekam erstaunlicherweise auch das, was er bestellt hatte. Die erste Challenge war also geschafft.

Anschließend fuhren wir mit allen Autos in den „Parc Ferme“ - einen nur für uns reservierten Teil des Geländes. Thomas, unser Instruktor sorgte für eine Aufstellung in 2 Reihen. Nach einer kurzen Einweisung fuhr Thomas mit den beiden Gruppen in langsamer Fahrt 2 bis 3 Runden auf dem Handlingkurs. Somit konnte sich jeder den Kurs einprägen. Pylone kennzeichneten zusätzlich den Weg und es hat sich keiner „verfahren“. Jeder der Teilnehmer innerhalb der beiden Gruppen hatte nun ca. 20 Min. Zeit auf der Strecke seinen Rhythmus zu finden. Ob schnell oder langsam war egal - es ging ja um Gleichmäßigkeit.

Dann wurde es ernst. Ich hatte mir im Vorfeld schon Gedanken gemacht, wer mit wem gut kann, d.h. eine ähnliche Geschwindigkeit fährt, um ein Auflaufen auf den Vordermann zu verhindern. Dies gelang auch sehr gut. Bei einigen Teilnehmern - man kennt ja seine Pappenheimer - verzichtete ich auf die 30 Sekunden Abstand und ließ beide Autos direkt nacheinander fahren.

Eine dieser Paarungen hieß Lutz Leberfinger und Matthias Wilke. Hier traten ein neuer Morgan +8 mit der 4.8. l Maschine gegen einen Morgan 4/4 an. Sicher ein ungleiches Duell bezüglich der Leistung, aber es funktionierte ganz gut. Lutz ging zuerst auf die Strecke und direkt dahinter Matthias. In der Einführungsrunde riskierte Matthias etwas



zu viel. Blöderweise an der engsten Stelle drehte sich Matthias - zum Glück ohne weitere Folgen, da die Setzrunde ja noch nicht begonnen hatte.

In gut zwei Stunden absolvierten alle Teilnehmer Ihre Runden. Unterstützt wurde ich bei der Zeitnahme von Jens Stöver (zweiter Zeitnehmer) und meiner Frau Petra (Aufschrieb der Zeiten). Danke nochmal für Eure Hilfe.

Wieder zurück im Hotel machte ich mich dann an die Auswertung um im Rahmen des Dinners am Samstag die Pokale übergeben zu können.

Den ersten Platz belegte Jens Stöver gefolgt von Walter Kaimann und Michael Wegener. Für Michael war es übrigens eine „Premiere“. Er war das erste Mal bei einer Sportveranstaltung mit dabei und hoffentlich auch nicht das letzte Mal. Die Plätze 4 und 5 belegten zwei Damen, nämlich Andrea Kaimann und Petra Lau.

Die absolut schnellste Zeit fuhr Lutz Leberfinger in seinem 367 PS starken Morgan +8. mit einer Zeit von 53.12 Sekunden Damit war er mehr 4 Sekunden schneller als der zweitschnellste Peter Böcking.

Detlef Lau





BOXBERG - DIE DRITTE



Am letzten Maiwochenende war es wieder soweit. Nun schon zum dritten Mal trafen sich knapp 30 Morganauten in Bad Mergentheim im Hotel Bundschu in geselliger Runde. Mit Hilfe von Driving Concept war es wieder gelungen am Sonntag auf dem Gelände des Bosch Prüfzentrums eine Gleichmäßigkeitsprüfung auf dem Handlingkurs und einen Slalom als Gleichmäßigkeitslauf durchzuführen. Doch der Reihe nach.

Die Vorbereitungen begannen schon im November 2018. Da auf dem Testgelände viele namhafte Automobilhersteller beispielsweise Ihre Reifen testen, heißt es schnell zu sein, um einen der wenigen freien Termine, die nicht an Firmen vergeben werden, zu blocken. Blöderweise fiel

die Wahl auf das Wochenende der Europawahl und meine Frau Petra musste zu Hause bleiben und arbeiten - sehr ärgerlich.

Also machte ich mich am Samstagvormittag mit dem notwendigen Equipment - Stoppuhren, Startnummern und nicht zu vergessen die Pokale allein auf den Weg ins Hotel Bundschu. Das Wetter spielte Gott sei Dank mit und ich musste nicht den Deckel drauf machen. Unterwegs kamen zwar einige dunkle Wolken und in Bad Mergentheim angekommen fing es leicht an zu tröpfeln. Es dauerte jedoch nicht lange und ich ging noch in die Stadt, bevor die weiteren Teilnehmer im Hotel eintrafen. Wieder zurück war der eine oder andere schon da und draußen konnten wir noch ein oder zwei Begrüßungsgetränke zu uns neh-



men. Nachdem die letzten eingetrudelt waren und ich die Startnummern verteilt hatte, war es schon fast Zeit für das Abendessen. Das Hotel Bundschu hatte nach Absprache mit mir ein wirklich tolles 3-Gang Menü gezaubert. Es gab einen Wild- Kräuter- Blattsalat mit Spargelspitzen, Zanderknusperle und Tafelspitzsülze mit Vinaigrette sowie ein Kräuterschaumsüppchen mit Buttercroutons. Der Hauptgang bestand aus einem Rumpsteak oder wahlweise Maischollenfilet bzw. Graubodenspargel aus der Region. Den krönenden Abschluss bildeten eine Buttermilchmousse, Erdbeeren mit Minze und ein Schokotörtchen. So, nun habe ich hoffentlich allen die Nase lang gemacht, die nicht dabei waren. Herr Bundschu hatte doch tatsächlich einen Moggi als Modell aufgetan und dieser diente als Tischdekoration. Da es am Sonntag schon recht früh in

Richtung Testgelände ging wurde der Abend nicht allzu lang.

Nach dem Frühstück am Sonntagmorgen machte ich mich vor den anderen auf den Weg nach Boxberg. Es war noch etwas frisch was die Temperaturen anging und wie schon einmal in den Vorjahren war es recht neblig. Auf dem Testgelände angekommen erwarteten uns schon die Mitarbeiter des Veranstalters um uns in drei Gruppen einzuteilen, die ich vorher nach „Bestem Wissen und Gewissen“ zusammengestellt hatte. Alle Teilnehmer, auch die noch hinzu gekommenen - da direkt angereist - mussten am Empfang den unterschriebenen Haftungsverzicht abgeben - ohne den geht gar nichts. Nach der Registrierung durch die Damen hatte noch jeder Gele-



genheit etwas zu trinken bevor es zum Briefing in einen der größeren Räume ging. Unsere drei InstruktorInnen (zwei aus der Nähe von Köln) erzählten kurz etwas zur Entstehung des Prüfzentrums und erläuterten auf anschauliche Weise das Programm des Tages. Das Gelände besteht aus unterschiedlichen Modulen, die wir, je nach Gruppenzugehörigkeit, zu unterschiedlichen Zeiten unter die Räder nahmen. Inzwischen hatte sich das Wetter verbessert - es war deutlich wärmer geworden und die Sonne schien auch im weiteren Tagesverlauf vom Himmel.

Für meine Gruppe stand der Slalom als Erstes auf dem Programm. Aufgabe war es, möglichst gleichmäßig die Pylone zu umfahren und nicht zu überfahren. Der eine oder andere wedelte mit seinem Morgan beherzt zwischen den Pylonen hindurch und die Reifen mussten schon einiges aushalten.

Vor der Mittagspause stand für uns auch gleich die zweite Gleichmäßigkeitsprüfung auf dem Programm – auf dem Handlingkurs. Zunächst ging es nach einigen Runden hinter dem Auto des InstruktorInnen darum, seine eigene Linie und Geschwindigkeit zu finden.

Die knapp 50 minütige Mittagspause – hierzu fuhren wieder alle zum Hauptgebäude – tat allen Beteiligten gut. Der Flüssigkeitsspeicher konnte wieder aufgefüllt werden und ein leichtes Mittagessen sollte die Teilnehmer nicht müde machen.

Nun wurde es ernst: 2 Morgan wurden mit einem zeitlichen Abstand auf die Strecke geschickt, doch es ließ sich



nicht vermeiden, dass in dem einen oder anderen Fall sich die Autos näher kamen.

Neben den Gleichmäßigkeitsprüfungen standen auch Fahrsicherheitsübungen auf dem Programm. Saß ich am Vormittag noch alleine im Auto, hatte ich am Nachmittag bei den Fahrsicherheitsübungen eine Beifahrerin mit an Bord. Eine junge Dame, die am Morgen schon bei der Registrierung behilflich war und im Rahmen Ihres Studiums bzw. Ausbildung für den Veranstalter tätig ist, hatte den Wunsch geäußert, doch einmal in einem Moggi mitfahren zu dürfen. Bevor wir gemeinsam die Bremsen/Ausweichübung unter die Räder nahmen fragte ich meine Mitfahrerin vorsorglich, ob Sie ein „Problem“ mit höheren Geschwindigkeiten und Lastwechseln habe. Dies wurde vehement verneint und ich muss sagen, meine Copilotin gab keinen „Muckser“ von sich. Im Gegenteil, sie schien Spaß daran zu haben, machte ein paar Selfies, und stieg erst nach der Übung auf der bewässerten Fläche wieder aus. Vorher wurden sie und ich noch etwas geduscht. Vielleicht tauscht sie ja eines Tages ihr Käfer Cabrio gegen einen Morgan?

Die Übung Bremsen/Ausweichen bestand darin, zunächst mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h auf ein vermeintliches Hindernis zuzufahren. Eine Ampelanlage gab durch ein rotes Licht Signal vor, die Bremse zu betätigen und möglichst ohne blockierende Räder (Bremsen an der Schlupfgrenze) vor dem Hindernis zum Stehen zu kommen. Alle Teilnehmer brachten Ihren Moggi weit vor dem Hindernis zu stehen und brauchten nicht nach links oder rechts auszuweichen. Wer wollte, konnte die

Geschwindigkeit nun steigern. Dies führte jedoch zwangsläufig dazu, dem Hindernis ausweichen zu müssen. Nach dem roten Signal zu Bremsen leuchtete nun zusätzlich ein grüner Pfeil auf, der die Richtung vorgab, ob links oder rechts am Hindernis vorbeigefahren werden musste. Also Bremsen um Geschwindigkeit abzubauen, Bremse lösen, links oder rechts ausweichen, dann wieder auf die Bremse bis zum Stillstand des Fahrzeugs (ohne blockierende Räder). Es gehört schon etwas Mut dazu, den Moggi auf Geschwindigkeiten über 120 Km/h zu beschleunigen, aber die Erkenntnis, dass unsere geliebten Autos besser bremsen als gedacht, schafft Vertrauen.

Eine weitere Übung bestand darin, auf einer bewässerten Fläche in der Größe mehrerer Fußballfelder, eine Linkskurve zu fahren und zu testen, wann das Auto die Bodenhaftung verliert. Wer wollte, konnte durch plötzliches Gaswegnehmen und Lenkbewegung ein Ausbrechen des Autos provozieren. Die „Kunst“ bestand darin, den Moggi wieder „einzufangen“ und das Ausbrechen zu verhindern. Gar keine leichte Übung - hier braucht es viel Training. Aber wann hat man schon mal die Gelegenheit solche Dinge auszuprobieren, ohne dass es zu einer Kaltverformung des Bleches kommt.

Für viele Teilnehmer waren die Runden auf dem Hochgeschwindigkeitsoval wieder ein Highlight. Es ist schon ein einmaliges Gefühl mit 160 km/h in die Steilkurve zu fahren und das relativ weit oben in doch großer Schräglage (ca. 32 Grad). Bewusst wird dies, wenn man den Morgan „unten“ abstellt und nach „oben“ an den äußeren Rand der Steilkurve geht.



Nach einem sonnigen und mit vielen Eindrücken versehenen Tag trafen wir uns zum Ausklang wieder im Hauptgebäude zur Verteilung der Urkunden und natürlich der Siegerehrung für diejenigen, die an der Sportveranstaltung teilgenommen hatten.

Den ersten Platz auf dem Handlingkurs belegte wie so oft Engelbert Kremers gefolgt von Matthias Wilke und Andreas Geissler-Nolting. Die Plätze 4 und 5 gingen an Dirk Heitmann und Dr. Hans-Christoph Quelle. Die schnellste Runde brannte Dirk Heitmann mit einer Zeit von 01:03,03 auf seinem Morgan +8, Bj 1992 in den Asphalt.

Die zweite GLP Prüfung bestand aus einem Slalomparcours. Gefahren wurden eine Setzrunde und drei Bestätigungsrounden.

Den ersten Platz belegte Andreas Geissler-Nolting vor Olaf Kupke und Engelbert Kremers. Die Plätze 4 und 5 gingen an Dr. Hans-Christoph Quelle und Monika Neumann. Die schnellste Runde erzielte Michael Miosga mit seinem Morgan +8, Bj. 1987

Wenn es die Terminplanung des Veranstalters auch in 2020 zulässt, werden wir uns bei hoffentlich ebenso schönem Wetter in Boxberg wiedersehen. Wie in den vergangenen beiden Jahren zähle ich auf Eure zahlreiche Unterstützung.

Detlef Lau



MORGAN GEWINNT IN LE MANS 1962

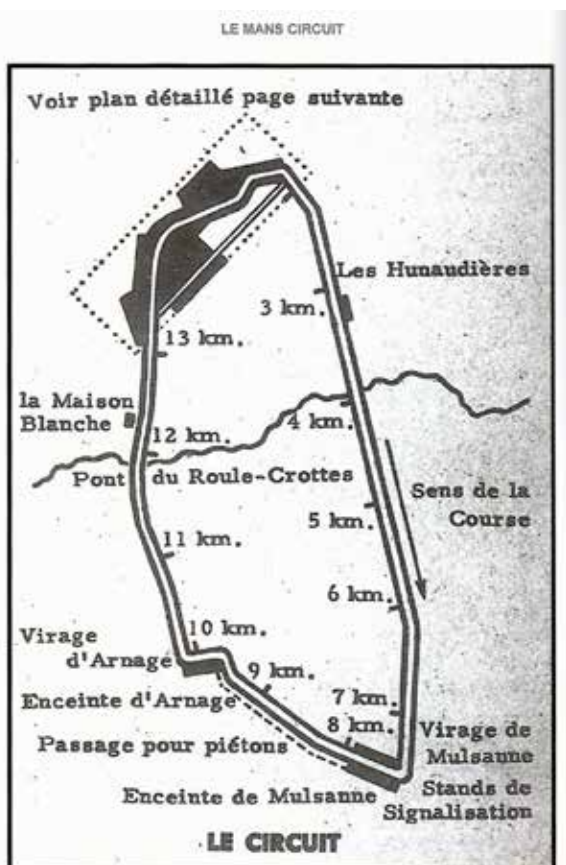
Morgans gelten als eleganter Inbegriff klassischen, britischen Sportwagenbaus, der seine Tradition mit dieser Marke nun schon seit über 100 Jahren unbeirrt fortsetzt. Doch dass man mit so einem Wägelchen das knallharte 24-Stunden-Ausdauer-Rennen von Le Mans gewinnen kann, flößt doch gesteigerte Hochachtung ein. Mit im Bewerb waren 1962 Marken wie Ferrari, Maserati, Jaguar, Aston Martin, Porsche, Alfa, Lotus & al. Von 62 Startern konnten nur 18 (!!!) das Rennen beenden. Der Rest fiel aus. Der Morgan +4 gewann die GT-2-Liter-Klasse und schaffte 270 Runden bei einer Streckenlänge von 13,461 km mit damals noch zwei (heute drei) sich abwechselnden Fahrern. Gefahren wurden insgesamt 3634,47 km. Durchschnittsgeschwindigkeit daher: 151,43 km/h.

Schnell & haltbar

In Le Mans muss ein Auto – von 16 Uhr bis 16 Uhr - nicht nur Schnelligkeit, sondern auch Haltbarkeit beweisen: „Ziel des Rennens ist es, möglichst viele Runden innerhalb von 24 Stunden zurückzulegen und nach 24 Stunden die Ziellinie zu überqueren.“* Als berüchtigt gilt dabei eine 5 km lange Gerade, von den Engländern Mulsanne Straight genannt. Bis 1990 wurden dort Geschwindigkeiten von über 400 km/h gerast. Der Österreicher Jo Gartner kam mit seinem Porsche 962 aufgrund gebrochener Hinterradaufhängung am 1. Juni 1986 von der Strecke ab. Dieser Unfall bei über 300 km/h endete tödlich. Deshalb wurden 1990 aus Sicherheitsgründen zwei Schikanen eingebaut, sodass „nur“ mehr etwa 340 km/h erzielt werden können.

TOK 258

Der siegreiche Morgan, Startnummer 29, mit der legendären Nummertafel TOK 258, hatte natürlich auf dieser Geraden 1962 mit seinen 217 km/h Spitzengeschwindigkeit eher weniger zu vermelden. Doch in der scharfen Virage de Mulsanne am Ende der Geraden konnte er seine gute Kurvengängigkeit vorteilhaft nutzen, wo andere ihre PS-Protz-Boliden unrettbar in den Sand setzten. Als Oldtimer-Fan kann man eine gewisse Zufriedenheit nicht verhehlen, wenn man das Foto sieht, in dem der altmodische Morgan an gestrandeten futuristischen Superschlitzen vorbei durch die Kurve zieht. Pilot Chris Lawrence stand im Ruf als schwer überbietbarer Kurvenfahrer.





■ Der legendäre TOK 258

„Legendär war der 1925 eingeführte Le-Mans-Start, bei dem die Fahrer über die Fahrbahn zu ihren vor der Boxengasse aufgestellten Fahrzeugen sprinten mussten.“* Chris Lawrence hatte das trainiert und war 1962 als einer der ersten unterwegs, zum Verdruss der Konkurrenz. „1955 kam es bei diesem Rennen zur größten Katastrophe des Motorsports, als Teile des Mercedes Benz 300 SLR des Franzosen Pierre Levegh nach einer Kollision auf der Zielgeraden in die dortige Zuschauertribüne flogen.“* 84 Leute starben.

Chris Lawrence

Der Vater des Morgan-Sieges von Le Mans 1962 heißt Chris Lawrence, ein Benzinbruder der Sonderklasse: Kühner, gewiefter Rennfahrer; genial im Frisieren, Umbauen, Neuerfinden von Autos und Motoren. Als zweiten Fahrer für den Wechsel im Drei-Stunden-Takt heuerte er den tüchtigen Richard Shepherd-Barron an. Wer die alten Fotos betrachtet, wird bemerken, dass dieser Morgan +4 für einen +4 ziemlich schmal und geduckt aussieht. Was daran liegt, dass Lawrence, um den Wagen leichter und schnittiger zu machen, aus Morgan 4/4-Ersatzteilen eine neue Karosserie mit Hardtop baute. Die Morgan Motor Co. wollte ihm die nötigen Teile für solchen Umbau nicht als Ganzes liefern. Derartige Veränderung widersprach der Firmenpolitik. Der hartnäckige

Lawrence, von der Wichtigkeit leichterer Teile überzeugt, orderte diese schließlich bei verschiedenen Händlern einzeln.

Aufgemotzter Vorkriegswagen

Für Le Mans wurde bei TOK 258 eine Lackierung in British Racing Green verlangt. Lawrence befürchtete, dass Peter Morgan seine 4/4-Adaptierungen nicht goutieren könnte und ließ daher das Auto unauffällig direkt in die Morgan-Lackiererei bringen. Außerdem war er nicht liquid genug, um die Neu-Färbelung anderswo selbst zu finanzieren. Lawrence sah sich betreffend die Startgenehmigung in Le Mans auf die Morgan Motor Co. angewiesen. Denn schon 1961 hatte er versucht, einen Morgan unter Lawrencetune Engines Ltd. in Le Mans anzumelden. Doch im letzten Augenblick kam die Ablehnung. Denn Triumph startete damals drei Autos und wollte nicht, dass ein Konkurrent mit einem älteren, frisierten Triumph-Motor u. U. besser sein könnte. Lawrence wurde daher ausgebremst: Sein Auto sei ein unsicherer, aufgemotzter Vorkriegswagen.

1962 aber meldete sich Lawrence unter der Marke Morgan Motor Co. Ltd. mit seinem TOK 258 in Le Mans an. Und plötzlich war für die Gutachter dort alles formidabel und wurde konsentiert. Baujahr des Fahrzeugs: 1956(!!!),



was die Solidität der Markenkonstruktion unterstreicht. Wer ging heute mit einem sechs Jahre alten Auto nach Le Mans?

Renn-Tuning & Boots-Ölkühler

Chris Lawrence allerdings hatte ein bissl was getan, um dem Wägelchen auf die Sprünge zu helfen: Dem +4 wurde ein leichter Alu-4/4-Aufbau mit glatterem Unterboden verpasst. Mit Koni-Stoßdämpfern, auf 45 Grad eingebaut, minimierte er das Trampeln der starren Hinterachse. Verstärkte Achsschenkel verbesserten die ohnehin gute Morgan-Kurvengängigkeit. Der Motor, Triumph TR3, 4-Zylinder, wurde Lawrence-frisiert und kriegte eine spezielle Nockenwelle, die Le Mans hoffentlich überdauern sollte, sodass man mit relativ niedriger Drehzahl geschwindigkeit unterwegs sein konnte, ohne das Aggregat zu überlasten. Ein Faktum, das viele ausgeschiedene Konkurrenten außer Acht ließen. Hubraum: 1,991 Liter. Motorleistung bei 5700 rpm: 139,9 PS. - Max. Drehmoment bei 3800 rpm: 189,81 Nm.(!) Weber 42 DCOE Doppelvergaser wurden verwendet und die spezielle Auspuffanlage von Lawrence. Außerdem ein Boots-Ölkühler und ein 100-Liter-Tank, abgestimmt auf 3-stündigen Fahrerwechsel. Leergewicht: 800 kg. Die Mintex-Bremsbeläge hielten durch. Ebenso die Dunlop-Reifen. Nur vier Stunden vor Schluss gab es einen Riss beim Auspuffkrümmer und damit viel Lärm und weniger Leistung. Für Reparatur war

keine Zeit. Von den insgesamt 24 Stunden verbrachte der Morgan nur 28 Minuten beim Boxenstopp: feiner Beweis für die Verlässlichkeit der Morgan-Lawrence-Konstruktion. Benzinverbrauch: sparsame 9,74 l/100 km.

Ob TOK 258 im adaptierten Wohnanhänger nach Le Mans transportiert oder selbst hingefahren wurde, bleibt unbekannt. Ein zweiter Morgan jedenfalls war als Ersatzteillieferant mit von der Partie. Die Crew, unterstützt von der Morgan Motor Co., lagerte in Le Mans praktisch und knapp bei den Toiletten. CEO Peter Morgan schaute sich die Sache am Samstag mit melancholischem Gesichtsausdruck an. Darauf Lawrence zu ihm: „Es wird schön sein, das alte Auto am Sonntag um 4 Uhr daherkommen zu sehen, nicht wahr?“ Und tatsächlich erlebten Chris Lawrence und Peter Morgan den großartigen Moment, als Richard Shepherd-Barron nach 24 Stunden mit dem Morgan +4 (oder 4/4?) erfolgreich durch das Ziel fuhr und die karierte Flagge geschwenkt bekam.

David & Goliath

Das Rennen selbst verlief für die Fahrer relativ unspektakulär bei trockenem Wetter. Das Auto ging gut. Man vermied Überdrehungen und war beim Überholen langsamerer Wagen auf der langen Geraden wachsam, ob kleine Punkte im Rückspiegel sich nicht als heranrasende Ferraris etc. entpuppten. Nebelbänke abends und mor-



gens bauten sich als undurchsichtige Hindernisse auf, und man konnte nur hoffen, dass darin kein havariertes Fahrzeug stand. Gegen Ende des Rennens fiel den Fahrern auf, dass sie ziemlich allein auf der Strecke waren, und in der Tat sieht man auf den Fotos TOK 258 weitgehend einsam unterwegs. Denn nicht einmal ein Drittel des Starterfelds kam durch das Ziel. Der Rest versagte.

Charmant an der Geschichte ist die David – Goliath – Situation: Ein Team von Enthusiasten mit ein bisschen

Firmenhilfe gewann in seiner Klasse im Wettstreit mit finanziell potenten Auto-Konzernen, die technisch weit voraus schienen. Das Sieger-Fahrzeug, traditionell gebaut, mit Leiterrahmen, Holzbodenplatten und Holzaufbau in Leichtbauweise, bewies seine Überlegenheit. Radaufhängung, Motorisierung, Minimalgewicht sowie geschickte Taktik führten zum Sieg. Sehr schön.

Werner Poscharnigg
Fotos: Wikipedia



Zubehör und Accessoires
Bernd Gampe
Alles was Roadster Fahren schöner macht

Cabriohauben in Leder - Haubengurte - Union Jacks
Fahrerbrillen von Aviator - Lederhandschuhe
Lenkräder von Moto-Lita in Holz/Leder
Original MORGAN Artikel auf Anfrage
Vermittlung von MORGAN Neu- und Gebrauchtwagen

Bernd Gampe
bgroadster-zubehoer@web.de • www.roadster-zubehoer.de

MORGAN RACING BEIM OLDTIMER GRAND PRIX AUF DEM NÜRBURGRING



Aufmerksamen Besuchern des OGP, insbesondere aus dem Morgan-Umfeld, ist sicher der fast totale Mangel an Morgan-Rennfahrzeugen nicht entgangen. Fast keiner der früheren Morgan-Racer ist bei diesem wichtigen Rennen dabei - aber nur fast. Denn ein Team ist eigentlich jedes Jahr dabei, das Team Keith Ahlers und James Billy Bellinger. Und wie!

Die beiden Engländer brachten erneut zwei hochkarätige Rennwagen mit, einen sauschnellen Morgan Plus 4 SLR (Sprinze Lawrence Racing), Baujahr 1963, von dem es nur 3 Fahrzeuge auf Morgan-Chassis gibt. Und einen 4,7 Liter Cooper Monaco King Cobra, ebenfalls von 1963.

Die große "Morgan Show" begann beim 65 Minuten-Rennen mit Fahrerwechsel. Der nur 800 kg schwere SLR balgte sich ständig mit weitaus stärkeren Gegnern, darunter ein Aston Martin 4 Liter. Das Highlight war aber der gnadenlose Fight der beiden mit einem eigentlich überlegenen Rennsportwagen, einem Porsche 904 Carrera GTS. Viele Runden lang wehrte der sich gegen die zwei brillant fahrenden Morgan-Fahrer – ohne Erfolg. Nur wenige Runden vor der Zielflagge zog der SLR unter dem Beifall des Publikums am Porsche vorbei. Ein Rennen, das an den großen Auftritt eines Plus 4 unter Chris Lawrence und Richard Shepherd-Barron beim 1000 km-Rennen 1961 auf der Nordschleife erinnerte. Dort fuhr der Morgan – gegen 13 (!) Porsche die schnellste Runde in der GT-Klasse 1300 – 2000 ccm.



Auch das Rennen des schwer zu fahrenden Cooper war sehr speziell: Am Training konnte das Team nicht teilnehmen, wegen eines Batterieproblems. Deshalb musste der Wagen aus der letzten Reihe starten. Dies konnte die beiden Piloten jedoch keinesfalls bremsen. Während des 60-Minuten-Rennens überholten sie nahezu das ganze Feld (mit dem ältesten Fahrzeug!) und standen am Ende als Sieger ihrer Klasse auf dem Podium.



Von solchen Teilnehmern lebt der Oldtimer Grand Prix, und ich bin sicher: die Zwei sind nächstes Jahr wieder dabei.

*Text und Fotos:
Manfred Wegst*



RALLYE TERRE DI CANOSSA



Knippings gewinnen mit Ihrem Morgan plus 8 Pokale in Italien

Für viele italienische Fahrer historischer Autos ist der „Grand Prix Terre di Canossa“ Mitte April in der Toskana das Trainingslager zur legendären „Mille Miglia“ – für Ike und Klaus Knipping war die Teilnahme die Erfüllung eines Traums: einmal in Italien eine Oldtimer Rallye zu fahren. Die „Terre di Canossa“ verbindet in wunderbarer Weise Fahrspaß, anspruchsvolle Prüfungen mit perfekter Organisation, traumhaften Landschaften und 5-Sterne Spitzenunterkünften, wie zum Beispiel in Forte di Marmi. Nicht nur ein Sternekoch verwöhnte uns am ersten Abend (Gala! Black Tie!), sondern auch Musiker des Orchestra di Parma. Die Begeisterung der italienischen Bevölkerung

für historische Rallyes ist riesig, immer wieder standen viele Zuschauer - auch im kleinsten Ort winkend am Straßenrand. Das Superwetter war das Sahnehäubchen obendrauf. Man könnte für das Nenngeld eine kleine Kreuzfahrt machen, aber für Rallyeinfizierte ist das keine Alternative.

Das Team, das mit seinem 72er Morgan Plus 8 für den MSC Altena im ADAC startete, war von vielen Insidern gewarnt worden: in Italien ist man als ausländischer Starter fast chancenlos, zu gut sind die italienischen Crews. Ein Blick in die Starterliste bestätigt das: die ersten 25 der 113 Starter gehören zu den Topleuten bzw. Profis der starken italienischen Rallyeszene. Aber auch für sie galt es, 650 km mit 54 Zeitprüfungen und 6 Schnittpfungen an 2 ½ Tagen möglichst fehlerfrei zu absolvieren. Atemberaubende Passüberquerungen mit unzähligen Haarnadelkurven



auf schmalen Bergrouen wechselten sich mit Durchfahrten berühmter Orte ab: unter anderem Porto Venere im Cinque Terre, La Spezia (mit der Durchfahrt des Militärfens), Lucca und Pisa. Immer begleitet von der Polizei, die den Oldtimern die Strecke frei machten. Überhaupt die Polizei: als Knippings sich kurz vorm Etappenziel etwas verfahren hatten, war die Polizei sofort zur Stelle, um das Team mit Blaulicht quer durch Pisa zu eskortieren. Auf den Etappen hatten sie oft einen Motorrad-Carabinieri vor sich, der alles „störende“ von der Strecke wies. Bis Sonntag Nachmittag wurde noch gefahren, dann stand das Ergebnis fest: Die Altenaer wurden sensationell 15. Im Gesamtergebnis, 2. In ihrer Klasse (Alter der Autos) und siegten in der Nationenwertung als beste Deutsche. Die Teams kamen aus 17 Ländern von der USA über Argentinien, Australien, Europa und Russland.

Allerdings kehrten Knippings ohne ihren Morgan aus Italien zurück. Auf der Heimreise am Sonntagnachmittag riss 100 km vor Mailand der Schlauch für den Öldruckgeber. Nun kommt der Oldtimer durch den ADAC per LKW nach Altena. Viel Zeit zum Reparieren bleibt nicht: in 4 Wochen steht die nächste Rallye in Adenau an.

Ein besonderer Dank gilt André Koopmann, der Knippings sehr schnell mit Ersatzteilen und Tipps aushalf, als einige Tage vor der Rallye die Kardanwelle vibrierte und die Kreuzgelenke austauscht werden mussten.

Klaus Kipping

OLDTIMER GRAND PRIX 2019

In der letzten Juli Woche kam sie endlich, die lange erwartete Mail von Christine und Michael Rost – die Einladung zum AVD Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring vom 09. – 11. August 2019. Die Sektion unMOglich hat sich, wie jedes Jahr um den Club Parkplatz und das Gästezelt gekümmert und lud alle MCD Morganfahrer zu diesem herausragenden Motorsport Event ein.

Am Freitag Morgen den 09. Aug. ging es dann los. Mein Moggi und ich waren frisch gewaschen und wir freuten uns darauf, wieder in die wunderschöne Eifel zu reisen. Da bekanntlich der Weg das Ziel ist, hatte ich mir im Vorfeld und mit Unterstützung von Herrn Google Maps eine schöne Tour, ausschließlich über Landstraßen ausgearbeitet. Nach einer knappen Stunde Fahrzeit wurden die Straßen schmaler und die Landschaft immer hügeliger und grüner. Die Eifel empfing uns mit herrlichen Sonnenschein. Die Verkehrslage und wir, waren sehr entspannt. Wie auf einer Pilgerfahrt verdichtet sich der Strom der angereisten Pilger je näher man dem Ziel kommt. In einer kleinen Gruppe diverser anderer englischer Sportwagen, die zufällig auf den Landstraßen zusammengetroffen war, ging es zum Nürburgring. Ungefähr einen Kilometer vor dem Ring hörte man bereits die Rennmotoren durch die Eifelwälder schallen.

Wir erreichten die Marken Club Parkplätze und die Gruppe löste sich wieder langsam auf.

Ich bog mit dem Moggi auf unseren MCD Parkplatz B 2 ab. Hier erwarteten mich schon einige andere Clubmitglieder, die wegen Ihrer längeren Anfahrt bereits am Donnerstag angereist waren. Nach einer freundlichen Begrüßungsrunde, spannte ich die Persenning und die kleine Regenhaube über das Auto. Für den Nachmittag waren Regen und Gewitterschauern angekündigt. Und in der Eifel kann das schon mal heftig ausfallen.

Schon stand der erste MORGAN Interessierte neben mir. Ein Herr aus Schweden. Angereist mit einem Bus, organisiert vom schwedischen Porsche Club. Die rund zwei Dut-



■ Dunkle Gewitterwolken hängen am Freitag über dem MCD Zelt

zend motorsportbegeisterten Schweden waren bereits zwei Tage vorher zum Ring aufgebrochen. Strahlend erzählte er mir, das sie bereits eine Runde mit dem Bus über die Nordschleife gebraust waren. Aber auch die vor uns stehenden MORGAN faszinierten ihn und er stellte Fragen über Fragen. Nachdem ich ihm alles gerne beantwortet hatte, packte ich meine Kamerautensilien und machte ich mich auf zum historischen Fahrerlager.

Der Weg führt zunächst über diverse andere Markenclub Parkplätze. Egal ob MG, COBRA BMW, BERTONE, PANTHER, TRIUMPH, De TOMASO, MERCEDES, KARMAN GHIA, LOTUS, TVR usw. usw. hier treffen seltene und schöne Autos der vergangenen Jahrzehnte zusammen und es werden ausgiebige Benzingespräche geführt. Hier sind die angereisten Oldtimer Enthusiasten mit ihren Clubs ebenfalls selbst Teil der Show des OGP.

Das historische Fahrerlager stammt noch aus den Anfängen des Nürburgring und den Pioniertagen des Motorsports. Stilecht sind hier die Vintage Sports Cars aus der Vorkriegszeit untergebracht. Wer in die damaligen Boxengaragen hineinschaut, entdeckt nicht nur, wie eng es zu Caracciolas Zeiten zuging. Auch die schumrige Beleuchtung und die heldenhaften Aussagen an den Wänden. z.B.



■ Schön geformter Schwedenstahl, beim VOLVO Club



■ Unsere benachbarten TRIUMPH Freunde

„Fünf Siege in Monza können einen Nürburgring Sieg nicht aufwiegen“ (Rudolf Caracciola) geben einen Einblick in die damalige Zeit.

In einem Zelt in der Platzmitte ist ein Ford T Modell der Blickfang. Das Fahrzeug mit dem Juan Manuel Fangio in den 20er Jahren seine Rennkarriere auf der Vorgängerstrecke des Nürburgrings, dem Dreieckskurs von Nideggen begann.
Durch einen kleinen Tunnel erreicht man das Grand Prix

Fahrerlager. Hier spielt im wahrsten Sinne des Wortes, die Musik. Und zwar aus vier, sechs, acht und zwölf Zylinder Motoren. Fast alle 500 Rennfahrzeuge des Wochenendes sind hier in Boxen und Zelten untergebracht.

Irgendwo heult immer ein Rennmotor auf und von irgendwo kommt hier immer ein alter Rennwagen angefahren. Daneben sind in der kleinen AVD Zeltstadt viele Aussteller und Händler untergebracht. Hat ein Fahrer seinen Helm oder seine Handschuhe zu Hause vergessen, kein Problem hier gibt es reichlich Ersatz dafür. Diverse



■ MERCEDES 720 SSKL Bj. 1930

Händler bieten Literatur rund um das Thema Automobil und Motorsport. Modellautos, Fachzeitschriften und wertvolle Sportuhren, hier findet man (Mann) alles was das Herz begehrt.

Auch die 16000 qm große Porsche Fläche mit ihrem wahnsinnigen Porsche Angebot aller Jahrzehnte, war wieder gut belegt.

Neu in diesem Jahr war die Verkaufs - und Ausstellungsfläche für Supersportwagen und Sportautos. Hier kann jeder Privat Mann und jeder Händler seine Autos zum Verkauf anbieten. Leider war das Angebot in diesem Jahr noch sehr überschaubar. Aber wenn sich dieser Showbereich in den nächsten Jahren erst einmal etabliert hat, steckt hier sicherlich noch viel Potential drin.

Um 16:00 Uhr zogen wie erwartet dunkle Wolken auf und das launische Eifelwetter zeigte wieder einmal kein Pardon mit Fahrern, Zuschauern und Autos. Es donnerte und krachte mit den Rennmotoren um die Wette. Dazu schüttete es plötzlich wie aus Kübeln. Wer schnell genug war, brachte sich in einem der vielen Merchandisingzelten in Sicherheit. Das führte teilweise dazu, dass die Zelte blitzartig vollgestopft mit Zuschauern waren und die draußen



■ Blick in eine der Boxen im alten Fahrerlager



■ Zufahrt zum historischen Fahrerlager

plazierte Ware dem starken Regen ausgesetzt war. Gerade die Buchhändler waren verzweifelt.

Gegen 17:30 versuchte ich per Wetterradar eine Regenlücke zu entdecken, die mir ermöglichte halbwegs trocken zu meinem Moggi zu gelangen. Fünfzehn Minuten später startete ich zum Clubparkplatz. Das -trockene- Zeitfenster vor dem nächsten Gewitter betrug ca. 40 Minuten. Das gebuchte Hotel für die nächsten Nächte, war 25 Kilometer entfernt und die wollte ich, wenn möglich nicht im Gewitterregen fahren. Die Lichterkette am Clubzelt wies mir im Gewitterdunkel wie ein kleiner Leuchtturm den Weg. Die Regenhaube und die Persenning waren schnell abgezogen, das Dach mit geübter Hand schnell aufgespannt. Alles sicher verstaut, schnell noch im Clubzelt „tschüss bis morgen“ sagen und schon saß ich in meinem rollenden Zelt. Die ohnehin schon einsamen Eifelstraßen waren bei diesem Wetter noch viel, viel einsamer. Gerade die Waldpassagen lagen in einem gespenstischen Dunkel. Das Moggi Licht gab sich sichtlich Mühe, brannte aber ziemlich hilflos vor sich hin. Ich war recht flott unterwegs, als ich in der trüben Suppe, irgend etwas vor mir über die nasse Straße huschen sah. Ich stieg in die Bremse und kam kurz vor einem Fuchs zum stehen. Er war eine coole Socke, denn er blieb am linken Straßenrand stehen und



■ For Sale MORGAN ab 13,- €



■ Ein seltener ALTA Streamliner bahnt sich im Fahrerlager seinen Weg



■ Die Träume aller Teilnehmer



■ 35 Millionen € fürchten kein Aquaplaning. Ferrari 330 GTO



■ Mit knappen Vorsprung siegt das Shelby Daytona Coupe

sah mich erstaunt an. Mit einem anfliegenden Moggi hatte er um diese Zeit sicher nicht gerechnet. Scheinbar gefiel ihm aber das Auto, da er gelassen stehenblieb, als ich langsam an ihm vorbeifuhr. Den restlichen Weg zum Hotel, lies ich mit einem Schreck in den Gliedern, langsamer angehen. Nach dem einchecken im Hotel und einem inspizierenden Blick des Chefs auf mein Auto, durfte ich meinen Moggi in die Scheune des Hotels stellen. (Juch-

huu..) Zwei Cobras, ein Opel GT und ein alter Alfa Romeo mussten sich in der Nacht mit dem Gewitterregen auf dem Hotelparkplatz herumschlagen. Der nächste Morgen war noch bedeckt, aber trocken als ich mich zum Ring aufmachte. Der Club Parkplatz war bei meiner Ankunft schon gut gefüllt. Den Anwesenden im Clubzelt einen schönen, guten Tag gewünscht und schon machte ich mich wieder zur Rennstrecke auf.



■ MARCH 761 aus der goldenen Ära der Formel 1



■ Eine SHELBY COBRA kommt auch auf 3 Rädern zurecht



■ Ja, auch das ist ein ASTON MARTIN. Der DB 4 GT von 1960 im Kurvenkampf

Samstag ist der ereignisreichste Tag des Wochenendes. Zwölf Rennen stehen heute auf dem Programm. Morgens um 08:15 Uhr geht es mit den Tourenwagen und GT Fahrzeugen los. Gefolgt von der historischen Formel 1, den Vintage Sport Car Lauf, den Rennen der Deutschen Rennsportmeisterschaft, den zweisitzigen Rennwagen bis 1961, den FIA Masters Historic Sports Car Championship etc,etc. Es würde hier den Rahmen sprengen alles im Detail vorzustellen und zu erklären, aber es wird für jeden etwas geboten, der sich ein wenig für den historischen Motorsport interessiert. Nach den erkundungsrunden in den diversen Fahrerlögern kann man sich auf eine der Tribünen etwas ausruhen und von dort Motorsport vom feinsten genießen. Bis auf wenige bekannte alte Rennhaudegen wie Klaus Niedzwiedz, Roland Asch, Volker Strycek oder Prinz Leopold von Bayern werden sämtliche teilnehmenden Autos von Privatleuten gefahren. Allerdings sind das keine Nasebohrer, sie verstehen etwas von der Sache. Alle nehmen ihr Hobby den Motorsport den Sie ausüben, ernst. Egal ob sie ein 20 PS oder ein 800 PS Auto fahren. Bestes Beispiel war der Zweikampf mit zwei der kostbarsten Fahrzeuge aus der Klasse GT Fahrzeuge bis 1965. Die beiden Spitzenreiter in dieser Kategorie waren zum einen der Ferrari 250 GTO gefahren von Nicky Pastorelli und zum anderen der Shelby Daytona Cobra gefahren von Julian Thomas. Ein vergleichbares Fahrzeug wie der Ferrari 250 GTO wurde vor kurzer Zeit für 48,4 Mio. US Dollar versteigert und das Shelby Daytona Cobra Coupe ist mit einem Wert um die 8 Mio. US Dollar auch gerade kein Schnäppchen. Während des 90 Minütigen Rennens am Samstag Nachmittag lieferten sich die beiden Kontrahenden ein beinhartes Duell. Teilweise im Meterabstand, fuhren die beiden, ohne Rücksicht auf das Heiligtum unter Ihrem Hintern ihr Rennen. Bis um 16:40 Uhr das Daytona Coupe als fairer Sieger abgewunken wurde.

Auch in den diversen anderen Rennklassen wird Motorsport in einer Dramatik geboten wie es ihn sonst nur noch selten gibt. Ein weiteres besonderes Highlight ist das seit Jahren beliebte Abendrennen der zweisitzigen Rennwagen und GT Fahrzeuge bis Bj.61. Man fühlt sich an die Le Mans Rennen der Fünfzigerjahre erinnert, vor allem als die Dämmerung vollends hereinbrach und nur noch die Scheinwerfer die einzelnen Fahrzeuge verrieten.

Am dritten Tag war scheinbar auch Petrus in der Eifel unterwegs. Die frühen Sonnenstrahlen tauchten die grünen Wälder und Hügel in ein unglaubliches Licht. Nebelschwaden lösten sich in den Tälern langsam auf. Es war absolut ruhig, ein phantastischer Morgen. Aber es half alles nichts, die anderen Verrückten am Nürburgring warten bereits. Also öffnete ich meine „exclusiv“



■ Ein PORSCHE 904 im Drift



■ PORSCHE 935 K3 von 1980 mit Turbofeuer



■ 800 PS in Fahrt. MC LAREN M8 F 1972



■ Auch der Nachwuchs ist am Start

Scheune, rollte den verschlafenen Moggi ins Sonnenlicht und machte mich wieder auf zu meinem Pilgerziel. Allerdings fahre ich heute Morgen bewusst langsam über die kleinen Eifelstrassen und genieße jeden Kilometer. Gut, das mein Hotel nicht direkt neben der Rennstrecke liegt. Ich würde die verschlafenen Orte und die vielen geschwungenen Strassen durch den Naturpark Eifel vermissen.

Auch der Zeitplan am Sonntag versprach wieder ein abwechslungsreiches Rennprogramm. Dazu das beste Wetter des Wochenendes.

Bei meinem Rundgang durch die Fahrerläger, treffe ich einige Bekannte wieder aus dem Morgan Club, die ebenfalls gut gelaunt sind und ihre Eindrücke und Erlebnisse schildern.

Nachdem ich mir von der Tribüne zur Mittagszeit noch 3 Rennen angesehen habe, mache ich mich am Nachmittag auf zum MCD Parkplatz. Mittlerweile ist er nur noch spärlich besetzt. Ich verstaue meine sieben Sachen und mache ich mich mit dem + 8 auf den Heimweg. Quer durch die sonnige Eifel. Der Kopf ist vollgetankt mit Eindrücken und Bildern der letzten Tage.

Die beigefügten Bilder sollen einen kleinen Einblick in eine großartige und vielfältige Veranstaltung des historischen Motorsports geben.

Danke der Sektion unMOGlich, speziell an Christine und Michael Rost für die Gastfreundschaft.

Infos für das nächste Jahr:

Termin: 07.08. – 09.08.2020 **AVD Oldtimer Grand Prix**

Parkschein: Sobald ihr die Mail von der Sektion unMOGlich Ende Juli 2020 erhaltet, am besten kurz eine Mail an Michael Rost schicken, das Ihr plant zu kommen. Der Morgan Club Parkplatz wird wie in den letzten Jahren, sicher wieder auf B2 zu finden sein. Es ist alles gut ausgeschildert.

Bonusheft: Im Morgan Club Zelt bekommt Ihr neben dem Parkplatzschein auch ein sogenanntes Bonusheft. Hiermit erhaltet Ihr diverse Rabatte, z.B. auf den Eintrittspreis (in diesem Jahr kostete ein Wochenendticket für 3 Tage an der Tageskasse 65,00 €, mit Bonusheftgutschein nur 44,00 €.) Das Programmheft kostet normal 5,00 € mit Bonusheftgutschein erhaltet Ihr es umsonst. Weiterhin beinhaltet es Rabattgutscheine auf Kleidung, Kartbahn, Pflegeprodukte, TÜV Rheinland etc.

Unterkünfte: Hotelzimmer in der Eifel gibt es reichlich. Je früher man bucht, desto größer die Auswahl. Die meisten haben ein wirklich gutes Preis - Leistungsverhältnis. Übrigens haben junge Besucher bis 17 Jahren in Begleitung eines Erwachsenen freien Eintritt.

Bei Fragen oder Anregungen für 2020 könnt Ihr mir auch gerne eine Mail schicken: klaus.helferich@arcor.de

Klaus Helferich

ADAC

ADAC Klassik – via Facebook und Newsletter kein Highlight mehr verpassen

Besuchen Sie unsere ADAC Klassik Facebookseite unter www.facebook.com/ADACKlassik und melden Sie sich bei unserem ADAC Oldtimer-Newsletter unter www.adac.de/newsletter an. Erhalten Sie aktuelle Informationen rund um das Thema Oldtimer und Youngtimer.

- > Neuigkeiten zu Veranstaltungen
- > Aktuelle Nachrichten aus der Szene
- > Hilfreiche Expertentipps



www.adac.de/newsletter



www.facebook.com/ADACKlassik

ADAC e.V. Ressort Klassik

MCD-MITGLIEDERREISE ZUM STEAM FESTIVAL DORSET/ENGLAND 2018



Als wir im Vorstand Ende 2015 zum ersten Mal über die Idee einer Mitglieder-Reise gesprochen hatten herrschte Einigkeit, dass vermutlich Interesse und Bedarf besteht. Mit Rainer Klink von Boxenstop wurde dann eine Tour geplant und über die Morgan-Post und das Ausschreibungsmail bekannt gemacht. Leider haben sich nur 15 Teilnehmer mit 8 Autos angemeldet. Über die Gründe kann nur spekuliert werden. War die Route nicht attraktiv? War die Fahrt zu weit? Organisiert Ihr lieber selber Eure Reisen? Oder gibt es inzwischen einfach zu viele Alternativen? Wir werden es vermutlich nie erfahren.

Ich finde es schade, denn Boxenstop hat sich viel Mühe gegeben. Rainer Klink ist mit Ulrike Anhalt nach England geflogen, hat die Tour für uns abgefahren und ein detailliertes Roadbook erstellt. Im Reisepreis waren jeweils die Überfahrten, die Hotels mit Abendessen und Mineralwasser enthalten. Auch die Eintrittsgelder sowie der Bustransfer zum Steam-Festival und zurück waren inclusive. Die weiteren Goodies beschreibe ich später. Ach ja, Rainer Klink und Ulrike Anhalt begleiteten uns abwechselnd auf der ganzen Tour.

Treffen war am 22.8.2018 im Holiday Inn in Calais. Um 19:00 war der Begrüßungstrunk angesagt und Ulrike Anhalt sollte die Einführung halten. Leider gab es Probleme bei Boxenstop und so wurde umdisponiert. Ich durfte brav „Grüß Gott“ sagen und wir haben unser erstes Bier auf das Wohl und Kosten von Rainer Klink getrunken. Er war erst um 15:00 Uhr in Tübingen weggekommen und traf gegen 22:30 bei uns ein.

Die Fahrerbesprechung fand dann am nächsten Morgen um 8:00 auf dem Parkplatz statt und für jeden Teilnehmer lag ein Wasser, ein Apfel und ein Nussriegel auf den Autodach. Nach kurzer Fahrt gelangten wir zum Hafen und schon gab es ein Problem mit den Fährtickets. P+O hatte vorsichtshalber alle Passagen auf meine Auto-nummer gebucht. Wir fuhren ein, die anderen blieben draußen. Rainer Klink hatte viel Mühe den Mädels am Check-in die Sache zu erklären. Nach kurzer Zeit war alles geregelt und die Tickets wurden umgebucht. Gut, dass wir so früh da waren, so war alles kein Problem und wir durften nach kurzer Wartezeit auf's Schiff.



Eine ruhige Überfahrt und schon standen wir vor der ersten Herausforderung. Linke Straßenseite benutzen, Roadbook lesen, viele LKWs um uns herum und dann das Dover-Castle und den White Cliff View Point finden. Prompt verpassten wir die richtige Ausfahrt und fuhren

in die entgegengesetzte Richtung. Da Kreisel meistens rund sind drehten wir eine Ehrenrunde und schon stimmte die Richtung.

Rainer Klink hatte zum Sektempfang geladen. Er hat zwar auch einige Morgan Fahrzeuge, war aber im 190 D angereist und hatte einen Klapp Tisch und eine Kühlbox voll Sekt und Gläsern im Kofferraum. Auch Knabberstängelchen haben nicht gefehlt. Ein sauberer Einstieg.



Nächster Auftrag: Finden Sie Chris Booth in Rolvenden! Langsam haben wir uns mit Navi und Karte an das Roadbook herangetastet. Die Landkarte hatte uns übrigens Boxenstop vorab mit den Reiseunterlagen zugeschickt. Über das Threewheeler Museum habe ich schon anläss-

lich der Malvern-Bus-Tour ausführlich berichtet. Es ist immer noch ein herrliches Sammelsurium vom Autos und Automobilia und im vorderen Bereich gibt es auch vieles was man kaufen kann. Gut, dass im Moggi der Platz begrenzt ist.



Nächster Halt: Beachy Head. Hier stehen die höchsten Kreidefelsen, die fast senkrecht ins Meer fallen. Unten steht ein Leuchtturm und oben pfeift der Wind wie'd Sau. Ein kleiner Spaziergang zum Beine vertreten kam gerade richtig.



■ Beachy Head und Beachy Head Lighthouse



Für den Anfang war das bisher schon ganz schön viel Programm. Jetzt ist etwas Erholung fällig. Einige Meilen weiter liegt das kleine Örtchen Rye. Hier ist eine Stunde Tea-Time eingeplant. Wir waren in einer netten Tee-Stube und haben leider keine Bilder gemacht, die was taugen. Pech.

Weiter ging die Fahrt der Küste entlang durch Brighton zu unserem ersten Hotel auf der Insel. Das Hilton Avisford Park liegt an einem Golfplatz in Arundel. Leider hatten wir keine Zeit das Arundel Castle zu besuchen, wollten es aber auf der Rückfahrt nachholen.

Auch heute begrüßten uns unsere Moggis mit 2 Flaschen Wasser, 2 Äpfeln und 2x Süßem. Herrn Klink sei

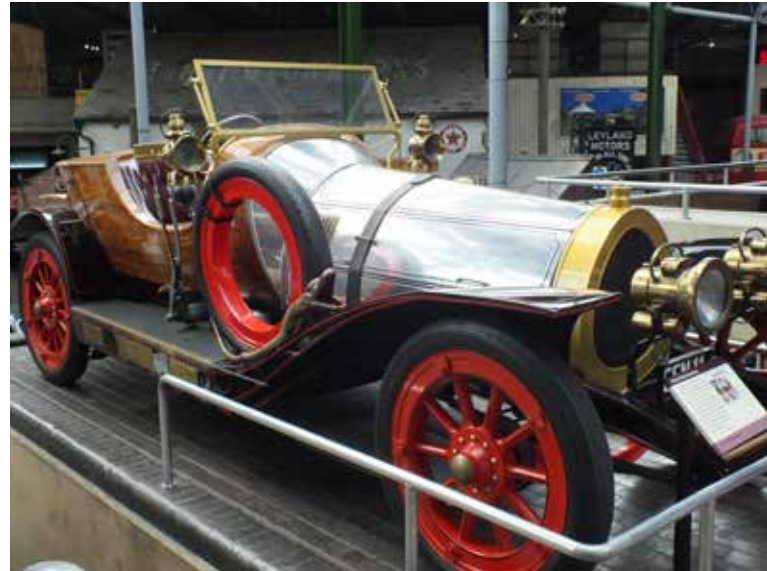


■ Arundel Castle

Dank. Nun standen 2 Highlights auf dem Programm. Als erstes Goodwood. Hier war ich letztes Jahr mit dem Boxenstop Bus zum Oldtimer-Rennen. In 14 Tagen findet die 2018er Ausgabe statt und heute sind die ersten Trainingstage für die Teilnehmer. Glück für uns. Wir durften auf dem Gelände parken und alles besichtigen. Auch die Boxengasse und das VIP Dach darüber. Rainer Klink sorgte auch hier wieder für unser Leibliches Wohl und lud uns zu Kaffee/Tee und Kuchen ins Turm Bistro auf die Autocar Terrasse ein. Der Besuch im Devotionalien-Shop rundete den Goodwood Besuch ab.



Ich muss noch erzählen, dass wir es nicht geschafft haben irgendwie zusammen zu bleiben. Spätestens am 1. Kreisel waren Autos dazwischen und anhalten war nicht möglich. Da immer viel Verkehr war, war an überholen und aufschließen nicht zu denken. Denken schon aber nichts zu machen. So fuhren wir alle Einzel, was für manche nicht leicht gewesen ist. Aber immer kamen alle in einem kleinen Zeitfenster an der richtigen Stelle an. Kaum waren die Goodwood Eindrücke verarbeitet, stand schon der Besuch beim National Motor Museum Beaulieu an. Der Eintritt und die Führung war im Reisepreis enthalten und so konnten wir ohne Anstehen gleich eintreten. Eine Rundfahrt im Oldtimerbus oder der Hochbahn ermöglichte einen guten Überblick über das Gelände bevor wir das Museum zur Führung betraten. Ein älterer Volontär erzählte uns auf Englisch von der Geschichte des englischen Automobilbaus und des Museums. Er wurde vom Chef Mechaniker unterbrochen, der uns als Morganfahrer persönlich begrüßen wollte. Sehr nett von ihm.



Nach der Führung gingen wir noch alleine durchs Museum, das sich wirklich lohnt. In Dioramen werden die Autos in Ihrer natürlichen Umgebung gezeigt. So wurde eine komplette Werkstatt Anno 1920 nachgebaut. Als wir wieder im Moggi saßen begann es zu regnen und wir fuhren auf schnellstem Wege nach Bournemouth ins Trouville Hotel. Es war ein Hotel aus den frühen 70ern im Original Zustand. Manche hatten Glück mit Ihrem Zimmer, manche weniger. Aber da der Montag Feiertag war und viele Engländer ein verlängertes Wochenende an der See verbrachten war alles ausgebucht.

Das Dorset Steam Festival findet auf riesigen abgeernteten Feldern statt und da es in England manchmal regnet haben wir gleich von Anfang an einen Bustransfer vom Hotel zur Veranstaltung geplant. Wer will schon seinen Morgan auf eine schlammige Wiese stellen. Leider saßen wir ewig lange im Anfahrtsstau, aber im Bus tut das dem Kupplungsfuß keinen Abbruch, was im Moggi vermutlich der Fall gewesen wäre. Lt Veranstalter waren außer



uns noch 200.000 Besucher an den 4 Festivaltagen dabei. Ich glaube das war keine Übertreibung. Das Fest war einfach riesig. Im wörtlichen, wie im übertragenen Sinn. Wir waren gegen 12:00 endlich angekommen und es gab 2 Rückfahrten um 18:30 und um 22:00 Uhr. Wir nahmen den späteren Bus, denn wir wollten den Rummel bei Nacht sehen. Aber seht selbst.

Neben Dampfmaschinen waren alte LKW's mit und ohne Dampf zu sehen, dampfbetriebenen Karussells und Kirmesorgeln aber auch moderne Volksfest Fahrgeschäfte waren dabei. Dann gab es einen Rundkurs auf dem die Dampfer rum dampfen konnten. Sie schleppten Anhänger den Berg hinauf und fuhren um die Wette. Ein herrliches Spektakel.





Und dann kam die Nacht. Ein wahnsinniger Auftrieb. Der Platz war nur durch die Lichter an den Engines erleuchtet, was eine tolle Atmosphäre erzeugte. Auch der Sound war ungewöhnlich. Das Schnaufen der Dampfmaschinen und surren der Treibriemen dazu das Spiel der Kirchesorgeln ergab eine sonderbare Mischung. Ach ja was ich noch vergessen habe. Es gab natürlich viele Bierzelte, manche mit Live Musik und alle mit „english food“ sowie leckeren Brötchen mit Pulled Pork. Ganz betrunken von den Eindrücken, nicht vom Guinness, gingen wir zum späten Bus. Uns taten die Füße weh, aber wir hatten einen tollen Tag. Der nächste Tag war zur freien Verfügung und zur Rückfahrt Richtung Dover gedacht. So schön das Wetter gestern war, so scheußlich war es heute. Dauerregen von früh bis spät. Wir wollten nochmal nach Arundel und den Ort und das Castle in Ruhe besichtigen, aber daraus wurde nur ein kleiner Rundgang im Regen und

ein leckeres Fish and Chips in einem Pub. Die letzte Nacht im Ashford International Hotel war angenehm, das Essen gut und Ulrike Anhalt lud zu einem Abschiedsgrüßchen ein.

Für mich war es eine schöne und interessante Reise. Auch wenn es mal Ecken und Kanten gab, über die nicht jeder glücklich war. Ich bin sehr froh, dass Rainer Klink die Tour trotz der geringen Beteiligung die Reise nicht abgesagt hatte, denn ich befürchte das war ein Draufzahlgeschäft für ihn. Wir hätten viel versäumt. Vielen Dank dafür.

Hermann Fischer
Sektionsleiter Rhein-Main

ENGLANDFAHRT DES MORGAN-STAMMTISCHES BIELEFELDER LENKWERK



Nachdem wir vom Bielefelder Stammtisch aus bereits mehrere Male kurze Touren innerhalb Deutschlands, sowie nach Holland unternommen hatten, entstand der Plan eine Tour nach England in Angriff zu nehmen. So setzten wir, Klaus Gieselmann und Tilmann Bode, uns 2016 zum ersten Mal zusammen, um eine Grobplanung, insbesondere eine Terminabstimmung vorzunehmen. Rasch kristallisierte sich der endgültige Termin heraus: vom 27. Mai bis 09. Juni 2018

Eines war als Ziel natürlich fest gesetzt: der Besuch des Morgan-Werkes in Malvern.

Durch meine zahlreichen früheren Englandbesuche vor meiner Morgan-Zeit kannte ich den Süden Englands recht gut. Da für uns alle die Englandfahrt der Haupturlaub des Jahres werden sollte, wollten wir das Ganze entspannt angehen. Keine Tages-/ bzw. Transferetappe sollte über ca. 350 km lange sein, außerdem wollten wir nicht täglich das Hotel wechseln. Die Teilnahme an den Tagestouren

von den Stützpunkten aus war für jeden frei bestimmbar. Der Süden Englands ist zwar nicht sehr groß, aber wer schon mal in England mit dem Auto unterwegs war weiß, das abseits der wenigen relativ gut ausgebauten großen Hauptstrecken das Fahren in England noch ein Abenteuer ist. Denn gerade die kleineren Straßen der A Kategorie – man könnte denken analog zu unseren Bundesstraßen – sind zumeist kurvenreiche enge Straßen in denen zeitweise 2 LKW kaum aneinander vorbeipassen. Die B Kategorie sind meist z.T. einspurige Sträßchen, ganz abgesehen von der C-Kategorie ...

Als Haupt Standorte hatten wir zügig Salisbury in der Grafschaft Wiltshire, Newquay in Cornwall, sowie natürlich Malvern in Worcestershire festgelegt. Von hier aus wollten wir sternförmig über besagte zum Teil durch wunderschöne Landschaften ziehende „fahraktive“ Strecken den Süden erkunden.

Also ging es an die Feinplanung. Klaus Gieselmann erwies sich durch seine langjährigen Erfahrungen als Mitorganisator von zahlreichen Harley Davidson Touren in den USA als absoluter Profi in der Erstellung eines elektronischen Roadbooks für Garmin Navigationsgeräte. Natürlich gab es das Roadbook auch in klassischer Papierform, aber am Ende hatten fast alle Mannschaften ein Garmin Navigationsgerät an Bord, auf das sämtliche Strecken und Tagesziele aufgespielt werden konnten. Losgelöst von einer papiergebundenen Straßennavigation war dies eine wesentliche Erleichterung, so dass Fahrer und Beifahrer, und insbesondere die Alleinfahrer sehr entspannt die Tour genießen konnten!

Letztendlich waren für die Tour 7 Fahrzeugbesetzungen angemeldet, ein Team musste aber leider kurz vor dem Start gesundheitsbedingt absagen, so dass wir mit 6 Wagen starteten.

Mit dabei waren: Annegret und Klaus Gieselmann, Ulrich Schäfermeier mit Simone Jürgens, Doris und Dietmar Metzger mit Bordercollie Mala, Thomas und Christina Schulte, Ulf Mayer mit Begleitung, sowie Tilmann Bode.

Tag 1:

Der Starttag war ein Sonntag mit Ziel Hoek van Holland. Bei hohen Temperaturen trafen wir aus unterschiedlichen Richtungen kommend auf einem Rastplatz auf der A 30 kurz hinter Osnabrück zusammen. Metzgers mit Hund waren schon 2 Tage vorher gestartet und würden abends an der Fähre nach England zu uns stoßen.

Die notwendige Autobahn Transfer-Etappe war auch auf Grund des Tempolimits in den Niederlanden gut zu fahren. Ein plötzliches Gewitter, das wir gehofft hatten umfahren zu können, zwang uns dann an einem Abfahrtsstreifen / Standstreifen zu einem ersten Teamtest: Wer hat als erster das Dach geschlossen?



Nun, etwas nass waren wir wohl alle bis wir wohlbedacht durch den anfangs sintflutartigen Regen weiterfahren konnten. Sämtliche Koffer / Hüllen / Abdichtungen hatten jedenfalls, wie wir später feststellen konnten, den Regendichtigkeitstest bestanden!

Nach einer ausgiebigen Pause in der Nähe von Gouda hörte der Regen allmählich wieder auf, bis wir in Hoek van Holland mit dem Team Metzger zusammentrafen. Passend zum Boarding fing es wieder an zu regnen, bis alle Mannschaften an Bord der Fähre kamen. Nach Inbetriebnahme der gut ausgestatteten Kabinen trafen wir uns dann abends gemütlich zum Essen, sowie dem ersten gemeinsamen Gute-Nacht-Drink der Fahrt.

Tag 2:

Morgens um 05:30 Uhr Greenwich-Time hieß es dann aufstehen. Nachdem zuerst die zahlreichen LKW entladen wurden, konnten auch wir um ca. 06:45 Uhr die Fähre in Harwich im frühen Sonnenlicht des neuen Tages verlassen.

Der erste Linksfahrttest kam bereits in Form des ersten Kreisverkehrs beim Verlassen des Zollgebietes. Es soll hier im Übrigen geheim gehalten werden, wer richtig herum gefahren ist, oder eben auch nicht...

Wir hatten lange im Voraus in der Nähe des Hafens in einem Hotel für das Frühstück reserviert, was sich als sehr glücklich erwies, da alles ausgebucht war. Ein nettes Paar Niederländer, welches abgewiesen werden sollte, fand dann noch an unserem Tisch mit Platz.

Unser erster England Tag führte uns zunächst über kleinere wenig befahrene Straßen und dann über die Autobahn zu unsrem ersten Etappenziel, dem Morgan Händler Melvyn Rutter nordöstlich von London.

Auch hier hatten wir uns per E-Mail vorher angemeldet. Zum Glück, muss man sagen, denn wir hatten tatsächlich an diesem Montag einen der ganz wenigen Feiertage in England erwischt, wie wir erst hier erfuhren! Melvyn Rut-



ter hatte extra für uns geöffnet, so dass wir exklusiv ganz in Ruhe auch seine Schatzkammer, das Lager, sowie die Werkstätten besichtigen konnten. Vielen Dank an dieser Stelle nochmal an Melvyn!

Nach Tee und Kaffee, sowie kleiner Shopping Tour ging es weiter zu unserem nächsten Ziel: Windsor und Windsor Castle. Eine Woche nach der „Royal Wedding“ schwante uns wegen des für uns unvorhergesehenen Feiertages nichts Gutes, was unseren Plan in Windsor zu Mittag zu essen anging. Tatsächlich gab es einen Massenansturm auf Windsor, so dass wir kurzerhand umdisponierten, da kein Parkplatz zu bekommen war. Hier erwies sich erstmals die Idee von Dietmar Metzger als wahrer Segen: Kurz vor Abfahrt hatte er für England zugelassene Funkgeräte beschafft, die uns hier hervorragende Dienste erwiesen! Sehr schnell und unkompliziert konnten wir uns auf eine Weiterfahrt einigen, ohne uns im Stau Treffen zu müssen. Es ging im Schrittempo durch das Zentrum, am Schloss vorbei, Richtung Ascot. Inmitten eines bewaldeten Stückes kehrten wir in ein nettes Restaurant ein, in dem wir eine gemütliche Mittagspause unter dem Sonnenschirm in herrlichstem Sommerwetter verbrachten.

Unser heutiges Tagesziel führte uns dann an der Rennstrecke von Ascot vorbei gegen Abend schließlich nach Salisbury ins „Grasmere House Hotel“, einem urigen britischen Hotel am Ufer des Flusses Avon mit tollem Blick über die Flussaue zur Kathedrale hin.

Tag 3:

Nach einem relativ typischen englischen Frühstück von mäßiger Qualität (über das Abendessen zuvor schweigen wir lieber) wollten wir heute nach Norden fahren. Unser erstes Ziel war in Lacock, die ehemalige Abtei „Lacock Abbey“, die zum Herrenhaus umgebaut worden war und Schauplatz für Innenaufnahmen für die Harry Potter Filme war. Hier nahmen wir unserer National-Trust-Traveller-Pässe in Empfang, die uns für alle weiteren Denkmäler/Schlösser... im National Trust freien Eintritt verhiessen. Die Erkundung des Anwesens, sowie des kleinen mittelalterlichen Örtchens ließen wir gemütlich angehen. Leider fing es wieder an etwas zu regnen, als wir zu unserem zweiten Ziel, der Stadt Bath aufbrachen. Die Besichtigung dieser sehr schönen Stadt an den Ufern des Flusses Avon mit den bekannten römischen Thermen fiel bei Regen etwas kürzer aus.

Tag 4:

Über Nacht hatte es weiter geregnet, der morgen war etwas durchwachsen, aber soweit trocken. So hieß es Dächer auf für die Fahrt nach Süden durch den New Forrest zum National Motor Museum nach Beaulieu. Eng auf eng gestellt konnten wir hier exklusive Oldtimer



und Kuriositäten bewundern. Nach ausführlichem Aufenthalt fuhren wir mitten durch den New Forrest, in dem sich eine Vielzahl von Tieren wie z.B. Wildpferde, Esel und Rotwild völlig frei bewegen, wie wir auf und an der Straße feststellen konnten.



Tag 5:

Dieser Tag war wahlweise zur freien Verfügung oder zum Besuch des nahen Stonehenge vorgesehen. Ein Teil der Gruppe entschied sich für letzteres.

Zum Glück waren es vom Hotel aus nur 13 km zu fahren, so dass wir bereits kurz nach Öffnung dort waren. So hatten wir Stonehenge zum Anfang fast für uns allein, bevor der Massenansturm begann. Auf dem Rückweg erstatte wir dem „Wilton House“ einen Besuch.

Die zum Teil mittelalterliche Innenstadt von Salisbury, sowie die Kathedrale, in der eines der Originale der „Magna Charta“ aufbewahrt wird, lohnen sich allemal zu erkunden. Gemütliche Restaurants laden zum Verweilen und gutem Essen ein!

Tag 6:

Der heutige Tag war nach 4 Übernachtungen in Salisbury erneut eine Transferetappe über 320 km nach Newquay in Cornwall. Für die Tour hatten wir uns den ganzen Tag Zeit genommen, um abseits der wenigen großen 4-spurig ausgebauten Hauptstrecken den wunderschönen Süden Englands, sowie der Kanalküste unter die Räder zu nehmen.

In Lyme Regis machten wir eine gemütliche Mittagspause. In Plymouth setzten wir mit der Torpoint Fähre über, um eine späte Nachmittagspause direkt am Meer zu machen. Nach einem langen Tag mit Durchquerung wunderschöner Landschaften erreichten wir unser Ziel in Newquay, dem altherwürdigen „Hotel Victoria“ direkt an der Steilküste oberhalb der Strände Newquays. Direkt vor dem Hoteleingang waren für unserer Morgans standesgemäße Parkplätze reserviert, die für die Dauer unseres Aufenthaltes viele Engländer, die dort im Urlaub waren, anzogen und beliebtes Fotomotiv wurden. Im doch etwas angestaubten Charme der alten Zeit hatten wir ein Domizil, von dem wir in Newquay alles zu Fuß erreichen konnten.

Tag 7:

Heute sollte es in einen der wunderschönen Natur-Gärten Cornwalls gehen, dem Glendurgan Garden am Helford River in der Nähe von Falmouth. Es war ein strahlend schöner Sonntag.

Auf zum Teil kleinsten Single Track Straßen erkundigten wir die wilde Landschaft am Rande des stark von Gezeiten geprägten Helford River entlang, einem Wassersportparadies, das bei Niedrigwasser zum großen Teil trocken fällt. Da Hunde im Glendurgan Garden leider nicht erlaubt waren, wichen die Metzgers auf den in unmittelbarer Nachbarschaft gelegenen Trebah Garden aus.

Im uralten „Ferry Boat Inn“, an der Helford Passage auf der Uferterrasse trafen wir uns dann zum späten Mittagessen.



Der späte Nachmittag war bis zur Rückkehr zur freien Verfügung, so dass Zeit zur Erkundigung des quirligen Urlaubsortes Newquay samt seiner Strände war.

Tag 8:

Bei wiederum bestem Wetter hieß das heutige Ziel Lands End. Nach einer längeren Anfahrt mit Ausblick auf die Insel St. Michaels Mount in der Nähe von Penzance, die bei Niedrigwasser über einen schmalen Damm zu Fuß erreicht werden kann, erreichten wir Lands End. Die dramatische Steilküsten- und Felsenlandschaft ist schon eine Fahrt wert. Bei strammem Seewind verbrachten wir hier ausführlich Zeit mit der Suche von einem schönen Fotomotiv nach dem nächsten, bevor wir entlang der Nordküste zu einer alten Zinn-Minenanlage direkt am Steilufer aufbrachen. Hier konnten wir an der Levant-Mine einen der letzten funktionstüchtigen „Steam-Beam-Engines“ Englands in Aktion sehen. Die große Dampfmaschine zur Trockenlegung der zum größten Teil unter den Meeresboden gehenden Minenanlagen unerlässlich. Diese Erfindung machte die Ausbeutung der Zinnvorräte also erst möglich. Die Schemazeichnung, alte Fotos der Mine, sowie der früheren Arbeitsumstände konnten einem vor Augen führe, was das für eine unglaubliche Plackerei gewesen seien muss!

Erschöpft allein von den Gedanken an die anstrengende Arbeit daran machten wir in einem gemütlichen Pub, dem „Tinnners Arms“ in Zennor ausführliche Nachmittagspause bei Lifemusik auf der Terrasse, bevor die Rückkehr nach Newquay anstand.



Tag 9:

Heute war für den obligatorischen Besuch von St. Ives vorgesehen, einem quirligen Künstler- und Urlaubstädtchen mit kleinen einladenden Strandbuchten. Bei schönstem hochsommerlichem Wetter lud der Ort zum Bummeln durch die kleinen Sträßchen entlang der Kunstateliers und kleinen Geschäften sowie Kneipen und Restaurants förmlich ein. Man könnte den Eindruck gewinnen, als wäre man in Südeuropa. Zum Abschluss des Besuches hier, suchten wir noch einmal den Pub „Tinnners Arms“ auf und ließen den Nachmittag ausklingen.



Tag 10:

Dieser Tag war wieder für einen unserer längeren Transfers über ca. 350 km vorgesehen. Ziel war unser Domizil für den Aufenthalt in Malvern, dem „Colwall Park Hotel“. Bei zunächst kühlem Wetter ging es Richtung Exeter und dann Bristol. Kurzfristig entschieden wir uns zu einem kleinen Abstecher zu „Williams Morgan“, einem großen Händler mit eigenem Motor-Rennstall. Ohne Navigationsgeräte hätten wir das Ziel vermutlich kaum gefunden: Es handelte sich um eine umgebaute Farm mitten auf dem Lande.

Obwohl wir spontan dort eingefallen waren, wurden wir mit der wirklich typischen britischen Gastfreundlichkeit sofort mit Getränken und einer Führung des Seniorchefs durch sämtliche Werkstätten versorgt. Nach ausgiebigen Gesprächen und Besichtigung des umfangreichen Fahrzeugangebotes ging es dann schließlich weiter.

Nach nicht mal 2 km dann die Meldung von Schultes: Ihr Plus 8 hatte ein Problem mit der Lenkung! Also ging es nochmal zurück zu Williams, wo das Problem in kurzer Zeit gelöst werden konnte. Eine Schlauchschelle hatte sich gelöst und die Lenkung zum Teil blockiert. Gut, dass das nicht auf der Autobahn passiert ist!

Am späten Nachmittag fuhren wir über Gloucester und wunderschönen Landstraßen bis nach Colwall auf der Ostseite der Malvern Hills.

Das „Colwall Park Hotel“ sollte sich jeder Besucher von Malvern merken: Ein wunderschönes altes Hotel mit exzellenter Küche. In unmittelbarer Nähe laufen im Übrigen einige der Teststrecken von Morgan entlang ...



Tag 11:

Heute war als Tag zur freien Verfügung geplant. Komischerweise fanden sich fast alle ungeplant im Morgan Werk, insbesondere dem Visitor's Centre und dem tollen Morgan Shop zusammen!

Nach ausgiebigem Plündern der Regale zogen dann aber doch alle Ihre eigenen Kreise.

Die Besichtigung von Malvern selber, der alten Abtei und natürlich der landschaftlich wunderschönen Umgebung brachten abends wieder alle im Hotel zusammen.

**Tag 12:**

Der natürlich wichtigste Punkt unserer Reise: Der Besuch / die Führung durch das Morgan Werk stand an.

Pünktlich trafen wir morgens im Visitor's Centre ein. Nach kurzer Einführung bekamen wir eine eigene Führung durch einen passionierten Morganfahrer.

Mit großer Ausführlichkeit und viel Liebe zum Detail wurden wir durch die Produktionsstätten geleitet. Hautnah konnten wir das Entstehen dieser einzigartigen Fahrzeuge erleben, die Geräusche um die Ohren schallen lassen, die Gerüche von frischem Holz, Leim und Leder durch unsere Nasen inhalieren...

Wer es nur aus dem Internet kennt, dem lass gesagt sein: im Original ist es noch viel, viel besser!

Danach war natürlich nochmal der Besuch des Shops dran, in der Hoffnung, am Vortage etwas übersehen zu haben!

Ein letztes tolles Abendessen im „Colwall Park Hotel“ schloss den Tag ab.





Tag 13:

Eigentlich wäre glaube ich jeder gerne noch etwas geblieben, aber der Abreisetag aus England stand an.

Die Strecke über 360 km nach Harwich führte uns über die Universitätsstadt Oxford, wo wir eine frühe Mittagspause einlegten.

Oxford ist ein wirklich lohnenswertes Ziel. Die Besichtigung der alten Colleges und das Durchstreifen der lebendigen Uni Stadt hätten eigentlich viel mehr Zeit erfordert.

Am nördlichen London Orbital, der hinsichtlich des Verkehrs berüchtigten Ringautobahn rund um London, machten wir noch einmal eine Pause. Insbesondere hier bei dem massiven Verkehrsaufkommen erwies sich die elektronische Routenavigation als großer Segen so dass wir die Truppe gut zusammenhalten konnten.

Gegen Abend erreichten wir wieder das Hotel in Harwich, wo unser Engländeraufenthalt mit dem ersten Frühstück begann und jetzt mit dem Abendessen ausklang.

Nach dem Boarding trafen wir uns dann nochmal auf einen gemütlichen Drink in der Bordbar, wo wir noch einmal die Eindrücke der letzten zwei Wochen Revue passieren lassen konnten.



Tag 14:

Nach Verlassen der Fähre wollten wir noch einmal gemeinsam schön Frühstücken.

Direkt am Strand von Hoek van Holland hatten wir eine Strandbar ausfindig gemacht, in der wir frühzeitig einfallen konnten.

Nach ausgiebigem Abschied fuhr dann jeder sein Tempo nach Hause.

Über ungefähr 2600 km hatte unserer Tour uns durch den Süden Englands geführt. Bis auf wenige Regenschauer konnten wir fast komplett offen fahren.

Die Mitnahme der Handfunkgeräte machte die zum Teil längeren Transferetappen auch für mich als Alleinfahrer sehr kurzweilig: Die Abhandlungen über Skurillitäten am Wegesrand, bis hin zu Fachfortbildungen hinsichtlich entgegenkommender Oldtimer und anderer wichtiger Themen sorgten für viel Unterhaltung.

Abgesehen von dem kleinen Lenk-Malheur in direkter Nähe einer Morgan Vertretung und einer hartnäckig brennenden gelben Motor-Kontroll-Leuchte, deren anfänglich vermutete Brisanz sich als nicht wirklich problematisch erwies, brachten unsere Autos uns pannenfrei wieder nach Hause.

Ich werde die tolle Truppe, die netten Abende und tollen Gespräche in der Erinnerung bewahren.

Weil es uns so viel Spaß gemacht hat läuft bereits die Vorplanung für eine erneute Tour 2020 gen Süden.

Tilman Bode

EIN REISEBERICHT AUS SÜDTIROL

**Eine Reise durch schöne Täler und durch Auen –
da kann man schon dem M o r g a n trauen.
Doch gibt's Berge auf und ab,
macht ein Morgan schon mal „schlapp“.**



Als wir (Brigitte und ich) im September 2018 aus unserer ehemaligen Sektion Nord eine Anfrage erhielten, ob wir Lust hätten, an einer geplanten Tour nach Südtirol teilzunehmen, war die Freude groß und der Entschluss schnell gefasst.

Das gab uns u.a. Gelegenheit, alte Freundschaften wieder mit „Leben“ zu füllen und natürlich ausgiebig zu plaudern und über unseren neuen Standort Düsseldorf zu berichten.

Bis zu unserem Treffen am 20.06.2019 war noch etwas Zeit, aber die Vorbereitungen für die Anreise wurden sofort in Angriff genommen. Genau wie auch das ein, oder andere Paar sich für einen Autoreisezug von HH nach Lörrach entschied, trafen wir unsere Wahl für die österreichische Bundesbahn ab Düsseldorf bis Innsbruck.

Da wir schon einen Tag vorher anreisten, hatten wir Gelegenheit, die Freunde mit viel Hallo begrüßen zu können.

Bernd und Doris hatten in dem kleinen Städtchen Nauders (Im Länderdreieck Österreich/Schweiz/Italien gelegen) ein sehr schönes Hotel „Mein Almhof“, für die gesamte Woche gebucht. Saubere, sehr nett eingerichtete Zimmer, sehr freundliches Personal – und – wie wir schon am 1. Abend feststellten, eine sehr gute Küche. Dazu einen Wellnessbereich, Sonnenwiesen und mehr. Danke für die sehr gute Auswahl! Zudem hatte Bernd in weiser Voraussicht für uns alle, feste Parkplätze im kleinen Parkhaus gebucht. Dort war es immer kühl und angenehm, wenn wir von sonnenreichen Streckenstrapazen zurück kamen oder morgens in die frischen Moggis steigen konnten. Danke Bernd

Nach einem feucht-fröhlichen Abend beschlossen wir auf Empfehlung unserer lieben Anja, von dieser Reise einen Bericht zu verfassen, wobei jedes Paar einen Beitrag liefern sollte. Wahrscheinlich hatte ich im Überschwang der Wiedersehensfreude ein Gläschen zu viel getrunken und zugestimmt, dass ich daraus eine Zusammenfassung erstellen sollte.

Am nächsten Morgen gegen 10.30 Uhr haben wir das Hotel verlassen und unsere Moggis einer ersten Bergtour unterzogen, um sie auf Fahrtauglichkeit zu prüfen. Bernd und Manfred hatten am Vorabend über viel Kartenmaterial gesessen und beschlossen, dass die Moggis Pässe schnuppern sollten. Also nichts wie los zum Stifser-Joch. Die Tour führte vorbei am Reschen-Stausee von Nauders – eine traumhafte Nebenstraße - die Bernd ausgetüftelt hatte, Richtung Glurns, einem wunderschönen kleinen Städtchen, das wir später noch einmal besuchen sollten. Von dort ging es schnurstracks in die Anfahrt zur Auffahrt zum Pass.

Bei bester Laune hat es uns dann erwischt. Frei nach dem Motto, was ist der Unterschied zwischen einer Autoschlange und einer richtigen Schlange....?

Die Autoschlange hat das A-Loch vorne.

Ein lieber netter Schweizer schaffte es vor jeder Kehre anzuhalten, das kann ein Moggi ja gut leiden (vor allem sein Fahrer, der sich immer wieder die Haare raufte und die Arme in die Luft warf vor lauter Verzweiflung). Wir vermuten der Schweizer kam aus Bern. Dort geht es halt immer etwas laaangsaamer.

Bei Kehre 10 von gefühlten 40 musste sich dann der Kühler von Hans-Jörgs Moggi übergeben.

Mit der vorbildlichen Hilfe von Conni-Muri wurde das gute Stück ins Tal zurückgeführt.

Die Gruppe war noch nicht auf der Passhöhe angekommen und hatte schon ein Drittel Schwund. Das kann ja noch „heiter“ werden, die Woche liegt noch vor uns!

Ihr wisst, wenn beim Moggi der Kühler kocht, ist es entweder das Relais vom Lüfter oder die Wasserpumpe. Zum

Glück im Unglück war es dieses Mal nur das Relais. Mit viel Geschick wurde der Schaden dann im Tal provisorisch aber fachmännisch behoben. Dank an die Firma Hasselberg GmbH aus Hamburg.

Sechs kleine Moggilein – da waren's nur noch vier – zogen weiter den Umbrailpass runter in die Schweiz.

Drei fuhren, einer rollte überwiegend hinab, bis zur teuersten Tankstelle Europas. Bernd hatte vergessen zu tanken.

(5 Liter waren noch im Tank) Wer glaubte, dass jetzt wieder alle zufrieden waren – weit gefehlt. Der Hunger machte sich bemerkbar. Fortan war Landschaft Nebensache. Alle hatten nur Augen für das nächste Restaurant.

Gott sei Dank hatten wir noch den Ofen-Pass vor uns und auf der Passhöhe gibt es ja bekanntlich Essbares.

Es war nicht leicht, Platz zu finden, denn anscheinend hatten sich 50 % aller Motorradfahrer mit sehr lustigen Helmen in Europa hier oben eingefunden, dazu kamen noch sehr fitte Radfahrer, die uns angesichts der Steigungen schon leid taten.

Da Essen und Trinken auch Ermüdungserscheinungen hervorrufen, sind wir dann langsam wieder Richtung Nauders gedüst, einige hatten auch noch ein kleines Souvenir erstanden.

Am Hotel trafen wir dann die „Zurückgefahrenen“ bei guter Laune an.

Die Moral von der Geschichte:

Lasse nie einen Moggi Fahrer ohne ein Ersatzrelais und einer Cola Flasche voll Benzin sowie ohne Vesperpaket auf die Alpen los.

Von der Sonne verwöhnt und nach einem etwas längeren „Absacker“ beendeten wir den Tag in der Hoffnung, dass uns Petrus auch am nächsten Tag hold sei.

Weit gefehlt...

Nauders im Regen und keine Berge zu sehen. Es hatte sich wohl herum gesprochen, denn alle kamen etwas später zum Frühstück, das sich dann recht lange hinzog, weil wir beraten mussten, ob wir nun den ganzen Tag „Mensch ärgere Dich nicht spielen“, den Wellnessbereich des Hotels aufsuchen, oder einfach dem Wetter trotzen wollen.

Nachdem Gerti und Manfred eine erheiternde Diskussion darüber hatten, wer von den beiden denn nun Schuld sei, dass sich der Zimmersafe nicht öffnen ließ, teilte sich die Truppe in „Spiele machen“ (dem Redakteur blieb verschlossen, welche Spiele gemeint waren) Wellness und Fahrt nach Meran.

Letzteres erwies sich zunächst als ziemlich feucht, doch je näher wir uns Meran näherten, umso hoffnungsvoller schauten wir den Himmel. Bernd hatte uns einen Parkplatztipp gegeben, der uns zur bekannten Meraner Therme führte. Trotz des vielen Verkehrs fanden wir einen Parkplatz sehr zentral zur Stadt gelegen und beschlossen,





nach dieser „anstrengenden“ Fahrt erst einmal einen Kaffee zu uns zu nehmen. Die Temperaturen waren trotz des Regens angenehm und wir fanden ein lauschiges Plätzchen unter einem Sonnen (Regen)schirm inmitten der City.

Um es vorweg zu nehmen: Meran lohnt sich und man kann es dort auch sicherlich ein paar Tage länger aushalten. Die Stadt ist nach Bozen die zweitgrößte Stadt in der italienischen Provinz Südtirol. Ihre Bevölkerung setzt sich zur Hälfte aus deutsch- und italienischsprechenden Bewohnern zusammen. Heute ist die Stadt insbesondere als Kurort bekannt. Sie dehnt sich in einem breiten Talkessel aus, zu den Pässeertal und Vinschgau einmünden.

Das Klima ist mediterran geprägt, so dass man Pflanzen wie Palmen, Zypressen, Lorbeer und Myrten überall im Stadtbild antrifft. Es gibt zahlreiche Museen, schöne Kirchen und vieles mehr.

Das Stadtbild selbst lädt zum Bummeln mit hübschen Straßencafés, Restaurants und kleinen Boutiquen ein. A'propos Boutiquen: Unser erstes Ziel war – nein! kein Damenmodengeschäft, kein Schuhladen und auch Handtaschen standen nicht im Blickpunkt. Wir (die Männer) hatten einen Herrenmodeladen gefunden, der sehr attraktive Dinge im Schaufenster zeigte.. Nichts wie hinein. Einer der Herren fand dann sehr schnell ein sehr „modisches“ Jackett

mit großem Karomuster. Auf den ersten Blick ein paar Fragezeichen, aber man muss neidlos anerkennen, angezogen sah der „Typ“ darin sehr gut aus. Er fand das auch und hat sofort „zugeschlagen“ zu einem sehr vernünftigen Preis.

Unsere Bemühungen, ihn zu überzeugen, dass zu diesem Jackett nur eine gestreifte Hose passen würde, sind leider fehlgeschlagen. War ja auch nur ein Versuch, sein gutes Aussehen ein wenig (in unserem eigenen Interesse) zu mildern.

Die Sonne kam heraus und wir schlenderten durch das schöne Meran, fanden ein nettes Plätzchen zum kleinen Mittagessen und machten dann noch einen kleinen Einkaufsbummel, um landesübliche Präsente für unseren Tour Manager Bernd und seinen erfahrenen „Bergstrecken-Experten“ Manfred zu besorgen. Wir waren mit unseren Einkäufen sehr zufrieden und der Verkäufer anscheinend auch, denn offensichtlich war die unerwartete Tageseinnahme Grund genug, den Laden dann zu schließen. Wir fuhren wohl gelaunt wieder Richtung Nauders.

Der Sonntag hielt was sein Name verspricht. Sonne. Die vom Vortage noch sehr ausgeruhten Morganisten konnten es kaum erwarten, in die nächste kurvenreiche Strecke Richtung Timmelsjoch zu starten.





Irgendjemand hatte die nette Idee, auf dieser Tour erst einmal nach Samnaun zu fahren ein kleines zollfreies Örtchen. Man könnte ja da mal tanken und etwas Geld sparen.

Die Reise verlief erst völlig problemlos, auch Hans-Jörgs Morgan lief ohne Probleme. Nach ein paar engen Kurven Richtung Zielort wurde es plötzlich stockfinster. Aber nicht vom Wetter her, sondern wir fuhren in einen in den Fels gehauenen Tunnel, der nicht beleuchtet war. Aus der Sonne kommend sah man nur noch schwarz, wenn man überhaupt etwas sah. Nun war der Tunnel auch nicht gerade gebaut, sondern ging um Kurven und wir alle hatten wohl im Stillen gedacht, „wenn uns hier Jemand begegnet, was dann“? Es ging gut von einem in den anderen Tunnel, aber es war ein Nervenkitzel, den man nicht jeden Tag braucht. Samnaun liegt in der Schweiz und ist schweizerisches Zollausschlussgebiet. Durch die geographische Lage führte die einzige Zufahrtstrasse bis 1912 über österreichischen Boden.

Die Geschichte Samnauns ist eng mit derjenigen des Unterengadins verbunden. Die ersten Siedler, die zwischen 800 und 1000 n.Chr. auf der Suche nach neuen Weidegründen kamen, stammten aus dem Unterengadin. In den Familien wurde bis 1800 beinahe ausschließlich romanisch gesprochen. Heute spricht man Tiroler Dialekt (auch nicht

zu verstehen). Die Gemeinde hat 762 Einwohner, und liegt im Kanton Graubünden.

Bedingt durch die geographische Lage führte die einzige Zufahrtstrasse bis 192 über österreichischen Boden. Deshalb wurde Samnaun Schweizer Zollausschlussgebiet. Man kauft günstig Benzin, Zigarren, Spirituosen, Kosmetik Schmuck u.v.m. (Wir hatten „leider“ keine Zeit zum „shoppen“). Samnaun gilt auch als sehr attraktives Skigebiet (Silvretta Arena).

Voll getankt ging es weiter durch wunderschöne Landschaften bis wir den Naturpark Kaunergrat Pitztal-Kaunertal erreichten. Dort machten wir einen „Kaffestopp“ im Naturparkhaus Kaunergrat.

Weiter ging die Fahrt über Artzl im Pitztal – und im großen Bogen über Sölden.

An einem der schönsten Aussichtspunkte der Ötztaler Alpen steht in 2175 m Seehöhe der Top Mountain Crosspoint. Das beeindruckende Monument alpiner Architektur ist der Eingang des Tors zum Süden – die Timmelsjoch Hochalpenstraße. Europas größtes Motorradmuseum und ein schönes Restaurant findet man hier.

Die erste Kehre zum Timmelsjoch war nicht mehr weit. Eine wirklich anspruchsvolle Strecke mit vielen, vielen

Kurven und Kehren und einem sehr hohen Aufkommen an Motorrädern und – man höre und staune – auch Fahrrädern.

Immerhin wollten die alle auf die Spitze, die immerhin 2509 m hoch liegt. Es schien auch unterwegs wieder einige „Berner“ Autofahrer zu geben, aber wir sind ja Kummer gewöhnt.

Anscheinend macht Kurvenfahren auch Appetit und wir waren dann froh, endlich angekommen zu sein. Diese Timmelsjoch Hochstraße ist wirklich sehenswert, u.a. fanden wir noch meterhohe Schneereste vor und natürlich tolle Ausblicke auf die Alpenkette.

Nach einem Imbiss ging es dann gut erholt wieder auf der anderen Seite, ebenfalls kurvenreich zurück.

Nach 2 Tagen Kurvenfahren verspürten wohl die meisten, dass man es heute am Montag mal etwas ruhiger angehen sollte, und wir entschlossen uns, zusammen mit Hans-Jörg und Gloria bei sonnigem Wetter noch einmal nach Glurns zu fahren, einen Ort, den wir schon am 1. Tag kurz passiert hatten und uns sehr gut gefallen hatte.

Unsere kleine Tour führte uns wieder entlang am wunderschönen Reschensee und hinein in die Stadt, wo wir auch problemlos einen Parkplatz fanden.

Glurns ist mit 1887 Einwohnern eine der kleinsten Städte der Alpen. Sie liegt im Vinschgau in Südtirol. Ein besonderes Merkmal der Stadt sind ihre vollständig erhaltenen Stadtmauern. Diese trennen die Stadt in eine so genannte Inner- und eine Außenstadt.

Glurns war schon zur Römerzeit ein Verkehrsknotenpunkt. Die Via Claudia Augusta verlief hier, ebenso ein Handelsweg in die nahe Schweiz.

Wir bummelten in die romantisch wirkende Stadt hinein, erklommen die Stadtmauer und fanden unseren Weg zu einem kleinen Museum, in dem eine Ausstellung des Illustrators Paul Flora zu sehen war. Eine sehenswerte Sammlung seiner Bilder, sehr amüsant gestaltet und mit viel „Tiefgrund“. Ein wirklich nettes Erlebnis.



Unser Weg führte uns dann weiter durch gepflegte Gassen, bis wir auf dem wunderschönen Marktplatz ankamen, dort zur Mittagszeit einkehrten und einfach die Atmosphäre genossen. Plötzlich fiel Hans-Jörg ein, dass sein provisorisch eingebauter Lüfter nicht laufen könnte. Aber es war ein unnötiger kleiner Stressspaziergang für ihn, alles lief problemlos.

Wir genossen die Zeit im Örtchen noch ein wenig – endlich ein Tag ohne Kurven – und fuhren gemütlich ins Hotel zurück.

Unser wundervoller „Unterhalter“ und hilfsbereiter „Monteur“ zog es vor, zusammen mit seiner lieben Annette etwas auf eigene Faust zu unternehmen und sandte mir folgenden netten Beitrag:.....

Unser „freier“ Tag im schönen Nauders beginnt wieder wie der Vortag aufgehört hatte: Sonnenschein pur. Da war es eine gute Entscheidung gewesen, den Tag jedem selbst zur freien Verfügung zu stellen. Der Morgan ist nun mal ein englisches Auto und für das englische Wetter gebaut: Sonne satt bei über 35° C ist für Mensch und Maschine dann doch eine Herausforderung.

Nach dem Frühstück waren es nur noch 3 Personen, die von Samnaun (noch einmal durch den dunklen Tunnel!) aus auf den Berg mit der Seilbahn fahren wollten. Eine wohl überdachte Entscheidung, schließlich war es dort oben 7 bis 8° kühler und mit der schönen Rundumsicht machte die Schneeballschlacht dann viel Spaß.

Zwei weitere Paare wollten nochmals Glurns besichtigen. Das Städtchen lockt u.a. mit einer Stadtmauer, kleinen Geschäften und diversen Ausstellungen. Ein weiteres Paar wollte „endlich mal Autofahren“ und die Erinnerungen vieler Skiurlaube im mondänen Seefeld wieder aufleben lassen und waren am Ende erstaunt, wie sehr sich das Städtchen in den letzten 10 Jahren verändert hatte. Aber ihr Hotel haben sie noch wieder gefunden. Eine Teilnehmerin wollte einfach nur den Tag ohne Auto und ohne Partner im Hotel ausspannen und hat es sehr genossen.





Wir wollten einmal schauen mit welchen Angeboten das zollfreie Gebiet um Samnaun lockt. Das Fazit: Es lohnt sich nicht sonderlich. Dank Internet und ständigen Angeboten überall gefällt eher das Flanieren an den Geschäften vorbei. Jedenfalls war der Eiskaffee wohl wirklich lecker. Am Nachmittag trafen dann alle wieder zum Nachmittagskaffee – leider ohne Kaiserschmarrn – im Hotel ein und tauschten Erlebnisse aus....

Abends gab es wieder ein sehr gut schmeckendes Menu „begleitet“ von Bier, Wein und guter Laune. Das Hotel hatte an diesem Abend einen Akkordeonspieler engagiert, der nicht nur Tirolermusik spielte, sondern auch mit Hilfe seines (man nannte das früher Plattenspieler) auch Musik nach Wunsch darbot. Glorias Hüften schwenkenden Bewegungen konnte man nicht widerstehen und so legten wir einen flotten Twist aufs Parkett.

Den „älteren“ Damen und Herren unter uns war die Musik zu laut und so entschloss man sich Schluss zu machen. (Nach 22.30 Uhr)

Am vorletzten Tag unseres Aufenthalts hatte Bernd noch einmal eine kleine Tour zusammengestellt. Dazu schrieb uns Anja:

Ein wunderschöner sonniger Tag lädt uns nach dem ausgiebigen Frühstück ein, mit unseren Moggis erneut eine atemberaubende Landschaft zu durchfahren.

Dieses Mal geht es wieder am Reschensee vorbei durch Burgeis, Mals und Richtung Santa Maria. Nach vielen Serpentinien machten wir eine Kaffeepause im schön gelegenen Gasthof „Alpenrose“, an der Via Umbrail, von dessen Terrasse wir einen beeindruckenden Blick ins Tal genießen konnten.

Dann erreichten wir den Umbrailpass mit 2503 m Höhe. Von dort konnten wir etwas kühlere Luft atmen und uns auf den Abstieg vorbereiten.

Kurz vor Livigno wurde es langsam Zeit ein Mittagessen einzunehmen. Bernd, unser Tourenführer an diesem Tage, trat plötzlich auf die Bremse und fuhr dann schnurstracks auf ein



unscheinbares Restaurant an der Via Strada Statale zu. Noch ehe wir uns entscheiden konnten, ob das nun das Richtige war, sprang er aus seinem Moggi in das Restaurant, kam freudestrahlend zurück und vermeldet, dass der Tisch für uns gedeckt sei.

Wir waren etwas überrascht, denn er hatte uns von dem Arrangement nichts vorher erzählt.

„Dafür tischte er dann eine Geschichte auf, dass ihm dieses Lokal von dem Hotelwirt empfohlen wurde und dies auch in den täglich erscheinenden Tagesnachrichten im Hotel ausgedruckt war.“

Allerdings bemerkte ich ein kleines Schmunzeln auf seinem Gesicht und konnte das nicht so ganz glauben. Na, der Gag war ihm gelungen.

Nach der Pause versammelten wir uns vor einem wunderschönen Alpenpanorama, um für unsere liebe Annelene Petersen ein Geburtstagsglückwunsch-Video aufzunehmen. Der Gesang war nicht wirklich opernreif, aber amüsant und wir wissen auch, dass sich Annelene sehr gefreut hat.

Anschließend fuhren wir durch Livigno, einer Stadt die auch durch Möglichkeit zollfreien Einkaufs bekannt war. Am Lago die Livigno entlang über die Staumauer näherten wir uns dem bekannten Tunnel Munt la Scheira. Ein einspuriger Tunnel, der Ampel gesteuert und Maut bewährt über 3.385 Meter Länge in die Schweiz führt.

Auf der Nationalstraße 28 fuhren wir über Zernez und ließen den Pferden, die den Stall schon witterten, freien Lauf. Ein versöhnlicher Abschluss einer wunderschönen Fahrt.

Am letzten Tag hieß es nur noch relaxen, Koffer packen und: einmal Kaiserschmarrn gemeinsam essen. Wir hatten einen Tisch auf der Hotelterrasse bestellt, aber es war zu heiß und so genossen wir in dem gemütlichen Restaurant einen vorzüglichen Kaiserschmarrn. Ein weiterer kleiner Höhepunkt unserer tollen Reise.

Am Abend wurde das leckere Abschiedsessen noch ge-
krönt mit der fröhlichen Dankesrede von Anja an Doris
und Bernd sowie an Gerti und Manfred, die sich sehr enga-
giert hatten für uns. Vielen Dank Euch allen. Den feucht-
fröhlichen Abend beendeten wir mit der großen Frage,
was machen wir im nächsten Jahr?
Mit diesen Gedanken sind wir dann am Donnerstagmor-
gen Richtung Heimat bzw. zum Gardasee gestartet und
freuen uns auf ein baldiges Wiedersehen.

Beiträge:

*Anja Henning, Conrad Hasselberg, Manfred Kordt, Georg
Müller*

Zusammenfassung:

Georg Müller

Bildmaterial:

Bernd Neubecker, Georg Müller

Zusammenstellung:

Bernd Neubecker

Nauders, Hamburg und Düsseldorf Juni 2019



SÜDSTEIERMARK

2019

Eine Weinreise der vereinigten Sektionen des Südens

VON DER IDEE... ZUR TAT!

Schon bei unserem ersten Besuch in der Südsteiermark vor vielen Jahren waren wir bezaubert von diesem Landstrich. Nicht umsonst wird diese Region als „Steirische Toskana“ oder das „grüne Herz Österreich“ bezeichnet. Diese sanft hügelige Landschaft mit imponierenden Weinhängen und Bauernhöfen, die stolz auf Hügelkuppen thronen, zählt zweifelsohne zu den schönsten Flecken Österreichs. Eine Gegend wo sich Ursprünglichkeit und Genuss miteinander aufs Engste verbindet und sofort stand für uns fest: Hier müssen wir mal mit unserem Morgan hin und am besten gleich gemeinsam mit den Freunden aus der Sektion Bayern? Und warum eigentlich nur aus der Sektion? So entstand die Idee der ersten sektionsübergreifenden Weinreise in die Südsteiermark.

ES GEHT LOS...

Am 22./23. Mai war es soweit: 17 Morgan's und ein 911er mit insgesamt 34 Morganauten aus Bayern, Ländle, Franken und der Schweiz machten sich auf die Reise. Tagelang vorher hatten wir in unserer eigens hierfür eingerichteten WhatsApp Gruppe schon darauf hin gefiebert und endlich ging es los.

Erster gemeinsamer Anlaufpunkt und gleichzeitige Mittagspause nach 2/3 der insgesamt 500 km Anreise war das ‚Steiereck im Pogusch‘, dem wohl berühmtesten Landgasthof in Österreich. Typischerweise auf Monate hin ausgebucht und so begehrt, dass es sogar einen eigenen Helikopterservice für Gäste aus dem entfernten Wien gibt. Unsere aus vielfältigen Richtungen anreisenden Morganauten erwartete bereits ein eigener Parkplatz und ein





Menü vom Allerfeinsten. Eine kulinarische Entdeckung! Auch das Ambiente übertraf unsere Erwartungen: Ein riesiges altes Bauernhaus aus Holz mit wuchtigen Deckenbalken und Holzgetäfelter Innenausstattung. Eigentlich keine „Haubenlokalausstattung“, wie man sie sich so vorstellt, vielmehr eine äußerst urige Wirtshausstube. Aber halt, irgendwie waren wir noch nicht komplett! Wie sich bald herausstellte, hatte Klaus Leyrer nur 15km vor dem Pogusch einen veritablen Lichtmaschinendefekt ... und ein guter Teil der Gruppe leistete ihm in alter Morgantradition moralischen und tatkräftigen Beistand. Mit Riesenglück fand sich jedoch in der Nähe eine kleine spezialisierte Werkstatt, die es dann tatsächlich schaffte innerhalb von wenigen Stunden mitten in der Pampa eine komplett neue Lichtmaschine aufzutreiben. Und Axel war unser Held und ließ alles stehen und liegen um die Gestrandeten einzusammeln.

Gut gestärkt nahmen wir dann bei bestem Wetter und strahlender Sonne das letzte Drittel der Anreise in Angriff.

Über Bruck an der Muhr, vorbei an Graz immer tiefer hinein in das Herz der Südsteiermark direkt zu unserem Zielort: Gut Pössnitzberg in Leutschach nahe der slowenischen Grenze! Ein Gutshof mit langer Tradition inmitten



der romantisch-mediterranen Südsteirischen Weinstraße. Hier, wo die international renommierten Spitzen-Winzer Erich und Walter Polz einen traditionellen Sektkeller, sowie das Weingut Tscheppe betreiben, hatten wir uns für die nächsten 3 Nächte einquartiert.



■ William Turner selbst könnte das nicht schöner malen.

Bei einigen Gläschen Wein und Bier auf der Sonnenterrasse und beim folgenden Steirischen Backhendl mit Vogelersalat waren Bajuwaren, Franken und Badener schnell vermischt und der Abend klang mit dem einen oder anderen Flasche der Winzerei Polz fröhlich aus.



■ Nach langer Fahrt schmeckt's ganz besonders gut ...



DER TAG DES WEINES

Am Freitag war erstmal Ruhetag für unsere Moggies. Nach dem Frühstück warteten drei Kleinbusse um uns in zwei Gruppen zu den Weingütern ‚Sattlerhof‘ und ‚Tement‘ zu fahren. Beides familienbetriebene und bekannte Weingüter hoch oben auf Hügeln von denen aus wir einen herrlichen Rundblick hatten, der sich bis ins Nachbarland Slowenien und die südliche Oststeiermark erstreckte.

Nach höchst mitreißender und kompetenter Führung durch Keller und Produktionsanlagen bei der wir viel über die biologisch bewirtschafteten Güter, die viele schwere Handarbeit wegen der Steilheit der Weinberge bei insgesamt niedrigen Erträgen lernten, ging es zur Sache und wir probierten uns Glas für Glas durch die für diese Region bekannten Rebarten Sauvignon Blanc, Morillon, Welschriesling und Gelber Muskateller. Die Zeit verging uns wie im Flug.

Nächste Station war die „Buschenschank Polz“ – erst am Tag vorher von Falstaff erneut zum besten österreichischen Buschenschank gekürt. Idyllisch inmitten der Weingärten am Grassnitzberg gelegen, erwartete uns hier ein kulinarisches Feuerwerk aus regionalen Spezialitäten, selbst gemachtes Verhackertes, feine Leberpasteten und Terrinen sowie vieles aus dem eigenen Garten – insgesamt unglaubliche 14(!) Gänge. Boahhh....!





Zu Recht hatte uns der Kellner gewarnt mit dem Brotverzehr eher sparsam zu sein damit es zum Ende hin nicht eng würde.

Den Abschluss des Nachmittags bildete die Führung von Walter Polz höchstpersönlich durch das Weingut, nebst Degustation der kompletten Jahrgänge 2017 und 2018 des Hauses.



■ Jetzt verstehen wir besser warum guter Wein seinen Preis hat!



■ Der Meister selbst führt uns in die Geheimnisse des Weinbaus ein.



■ „Unser Herz gehört der Südsteiermark!“



■ Danke Walter für deine Gastfreundschaft!





■ Was für eine Mannschaft!

Wenn mag es wundern, dass wir im Bus auf der Rückfahrt zum Gut schon in allerbesten Hochstimmung waren. Den Abschluss des Tages bildete dann ein ausgiebiges Dinner im Kreuzwirt und natürlich wurde dabei so manche weitere Flasche an STK-Köstlichkeiten geleert bei der wir uns weiter austauschten: „Morgan & Wein, das perfekte zwischenmenschliches Bindeglied!“

DER TAG DES GLÜCKS

Am Samstag sollten endlich wieder die Motoren röhren – Yipiehh!

In zwei Gruppen aufgeteilt ging es auf die rund 190km lange Ausfahrt zunächst entlang der Steirischen Weinstraße, die so nah an der slowenischen Grenze liegt, dass die eine Straßenhälfte österreichisches, die andere slovenisches Staatsgebiet ist. Weiter auf der Klöcher Weinstrasse, via Ehrenbach und Gamlitz – vielfach entlang der Strecke der berühmten Südsteirischen Classic Oldtimertour. Durch's Schwarzbachtal, über Bad Gleichenberg bis zum Schloss Riedersburg. Auf unserem Weg fuhren wir entlang zahlreicher Streuobstwiesen, durch reizvolle Weinberge, und vor allem genossen wir ausgiebig die schmalen und kurvigen Straßen.

In Riedersburg war die Schokoladenmanufaktur Zotter nächster Programm- und Treffpunkt für beide Gruppen.





■ Kleiner Stopp bei (noch) bestem Wetter auf der Riedersburg: Foto-Shooting!! ... das Glück steht uns allen noch ins Gesicht geschrieben!

Laut Ansicht von Fachmagazinen ist Zotter an der Spitze der weltbesten Schokoladenhersteller, vielfach prämiert und mit weitem Abstand der innovativste Chocolatier von allen, und u.a. bekannt für seine handgeschöpften Schokoladen in 365 verschiedenen Geschmacksrichtungen.

Wer denkt denn schon bei dieser herrlichen Aussicht schon an die Rückfahrt? Also wurde kurzerhand beschlossen erstmal zusammenzubleiben und den Nachmittag ausgiebig zu genießen...

... was wir wenig später dann doch etwas bereuten (oder hätten die beiden Road-Captains – im Volksmund: „Rot-







käppchen“ - schlicht schneller fahren müssen??). Jedenfalls kurz vor unserer Unterkunft ereilte uns dann doch noch der Regen. Das aber richtig heftig!

Zuhause wurden erstmal unsere Moggies versorgt (und liebevoll getrocknet), bevor wir uns dann der Führung des Hausherrn in der hauseigenen Sektkellerei tief unter der Erde auf Gut Pössnitzberg anschließen konnten.

ABSCHIED

Unsere wunderbare Weinreise näherte sich dem Ende. Am nächsten Morgen begann schon die Rückreise...

„Schee war's ... bye, bye!“

... naja zumindest für die die keine technischen Probleme hatten!

Schlussendlich erreichten wir alle wieder glücklich und gesund unsere Heimat. Manche hatten noch Schneekontakt, manche nur Sonne.

Es war alles einfach wunderbar: Eine unvergleichliche Kulinarik, tolle Weine, traumhafte Landschaften, aber vor allem: Einzigartige Menschen und viele neue Freundschaften! Wir werden diese Reise so schnell nicht wieder vergessen!

Unser besonderer Dank gilt Jochen Koehrer für die tatkräftige Unterstützung in der Vorbereitung und Thomas Müller für die klasse Photos und Dokumentation unserer Erlebnisse!

Klaus & Angelika von den Hoff



TYSON AUF REISEN – EIN RAUHAARDACKEL IN JUNGHOLZ 2018



Wau, wau und hallo-ich will mich kurz vorstellen: Ich bin Tyson, 10 Jahre alt und lebe mit Herrchen Axel und Frauchen Heike in Frohburg (zwischen Leipzig und Chemnitz) in Sachsen. Überall wo die Beiden mit ihrem Plus 8 hinfahren, bin ich dabei. Also auch dieses Jahr vom 22.-24.Juni in Jungholz, wohin Heinz Kandziora und sein Team immer herzlich einladen.

Nachdem auch meine Tasche gepackt war (Napf, Futter, Kuscheldecke), wurde alles auf und im Morgan verstaut. Mein Herrchen schaut vorab auf so `ne Wetter-App und die zeigte für unsere Reiseroute Regen an. Also Dach drauf und los. Die ersten 300 km fuhren wir im Regen, aber dann begrüßte uns das Allgäu mit Sonnenstrahlen. Und vorm „Berghotel Tirol“ in Jungholz begrüßten uns nur



fröhliche Menschen. Es gab Freibier und Sekt und viele Küsschen und Umarmungen zum Wiedersehen. Nach sechs Stunden Fahrt durfte ich auch aussteigen, meine Pfötchen strecken und bekam ein Stückchen Wurst vom leckeren Jausenbuffett. Dann hatten wir etwas freie Zeit und meine beiden Menschen zogen sich zum Grillabend auf der Terrasse um. Es war leider zu kühl für die Terrasse und so aßen alle im Restaurant (da durfte ich nicht mit). Ich konnte aber den Grillduft riechen. Ab 21 Uhr spielte noch „Joschi´s Morganband“ für alle bis Mitternacht. Am Samstag nach dem Frühstück und Gassi gehen, ging es endlich los. Ich war so voller Vorfreude, dass ich in das offene Auto gesetzt wurde um nichts zu verpassen. 10.15 Uhr – bei blau-weißem Himmel- war Start der Internationalen Morganausfahrt 2018 mit Fahrzeugen aus Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien und Großbritannien. Nach einem Sound-Check der einzelnen Motoren ging es

in Richtung Oberjoch, Tannheimer Tal, Kranzegg... Herrlich grüne Wiesen und schroffe Berge zogen an uns vorbei. Geschwungene Straßen, Berg- und Talfahrten und immer wieder der Blick auf andere Moggis. Traumhaft. Ich konnte meine Nase in den Wind halten und einfach die schöne Landschaft genießen.

Bis zur Mittagsrast im „Waldhäusle“ in Hellengerst - ein schönes Gasthaus mit großem Biergarten, wie geschaffen für Morganfahrer. Freundliche Bedienungen erwarteten uns und es gab bayrische Schmankel, Getränke und tolle Aussicht gratis. Alles war super vorbereitet und ging flott, so bekam ich gleich frisches Wasser und von meinem Herrchen ein Stückchen Hendl, köstlich.

Danach konnte ich mir am Waldesrand die Pfötchen vertreten, während alle Menschen zusammen saßen und über ihre schönen Autos und was sie damit schon alles





erlebt haben, sprachen. Nach zwei Stunden Pause wurde ich wieder eingeladen und wir fuhren weiter in Richtung Kempten. Der Residenzplatz war für alle Morgan reserviert und die "Red Gang"- Band spielte zur Begrüßung. Cool. Die Bürgermeisterin von Kempten Frau Knott, Ulrich Gehrmann (MCD) und Rainer Süßbier vom Sponsor GTÜ sprachen Begrüßungsworte von der großen Freitreppe

der Basilika St. Lorenz. An dieser Stelle ein großes Dankeschön an das Organisationsteam, das so etwas möglich gemacht hat. 90 Morgan auf einem Platz- ein grandioser Anblick.

Nach lecker Eis essen, fuhren alle nach Roadbook oder eigenen Wünschen zurück zum Hotel. Auf unserer

Strecke ging es über den Morgen-Pass. Kleine Anmerkung: vielleicht könnte man ihn in Morgan-Pass umbenennen lassen, lieber Heinz?! Berg hoch, ins Tal runter, Rechts-Linkskurven, Spitzkehren – mir macht das nichts aus, mein Herrchen findet es klasse und ist immer wieder von diesem Auto begeistert und mein Frauchen von der Landschaft und den Ausblicken. Im Hotel erwartete man uns schon mit Bier und Sekt und einem Imbiss. Dann hatte sich Heinz und seine Freunde noch was ganz Lustiges ausgedacht: Morganfahrer/Innen sollten eine Kuh melken. Aus tierschutzrechtlichen Gründen und um Verletzungen beiderseits vorzubeugen, war es natürlich kein echtes Tier. Ein paar Mutige trauten sich an diese Aufgabe: Wer schafft die größte Menge in 30 sec.? Die Spannung war groß, aber wir mussten bis nach dem Abendessen auf die Auflösung warten. Genau so beim alljährlichen Quiz mit Fragen zum und über Morgan. Und während die Einen sich beim Melken versuchten, Andere ihre Fragebögen gemeinsam ausfüllten oder zum Shoppen bei Peter Alt waren, verging die Zeit sehr schnell. 19 Uhr begann das Dinner. Herrchen und Frauchen machten sich chic – ich habe brav im Zimmer gewartet. Nach dem Genießen des tollen Buffetts mit Allgäuer und Tiroler Spezialitäten und dem edlen Schluck „danach“ von der Edelbrennerei Dirker, begannen die Siegerehrungen:

Die weiteste Anreise mit 1800 km von GB haben Gilian und Malcolm Wood auf sich genommen und wurden mit einem Gutschein vom Berghotel überrascht.

Morganrallye 2018:

1. Platz Birgitt und Gerd Schlaich (D)
2. Platz Jörg Meister (Dr. mit der Mundharmonika, D)

Melkchallenge 2018:

1. Platz Marlies Berner (CH)
2. Platz Jürgen Feyen (D)
3. Platz Jennifer Berner (CH)

Da gab es viel Applaus und es war eine klasse Stimmung. Die „Red Gang“-Band spielte noch zum Tanz bis in die Morgenstunden.

Am Sonntag hieß es dann schon wieder Abschied nehmen. Nach dem Frühstück wurden die Koffer gepackt und nach und nach verabschiedeten sich alle Morganauten. Ich wäre gern noch geblieben und hätte mich noch paar Tage durchs Allgäu chauffieren lassen.

Für uns Drei war es eine tolle, erholsame und entspannte Zeit mit netten und herzlichen Menschen. Wir danken allen sehr: dem Team um Heinz mit allen seinen fleißigen Mitstreitern/Innen und Helfern, auch allen vom „Berghotel Tirol“ und natürlich auch allen begeisterten Morganfahrern und –liebhabern – ohne Euch gäbe es so ein Treffen sonst nicht.

Wir sagen allen: bleibt gesund damit wir uns nächstes Jahr wieder in Jungholz treffen können. Vielen Dank für die schöne Zeit mit Euch

Euer Tyson mit Axel und Heike

PS: Für dieses Treffen nehmen wir auch gern 560 km Anfahrt auf uns, auch im Regen.







ANOTHER PERFECT DAY AT GOODWOOD

GOODWOOD REVIVAL 2019

„Good morning Sir“ mit einem lächelnden Gesicht empfängt mich die Dame an der Eingangskontrolle zum Goodwood Circuit. Scannt meine Eintrittskarte mit Ihrem Handscanner und verabschiedet sich mit einem kurzen „Have a nice day“. Wenn ich 4 Wochen zurückdenke, beim Oldtimer Grand Prix auf dem Nürburgring wurde ich bei der Eingangskontrolle mit einem kurzen Kopf wippen Richtung Automat und den knappen Worten „Karte, hier richtig rum rein-stecken“ begrüßt. Es sollte nicht der einzige Unterschied zwischen den Veranstaltungen in den nächsten 3 Tagen bleiben.

Ich besuche das legendäre Goodwood – Revival. Gelegentlich im Südwesten von England in der Nähe des Ortes Chichester. Das Revival ist eines der nostalgischsten Automobilevents der Welt. Es wird seit 1998 auf dem Goodwood Circuit ausgetragen. Die 3,8 KM lange Rennstrecke befindet sich auf dem bescheidenen 5000 Hektar (= 50 Quadratkilometer !!) großen Grundstück von - Charles Gordon-Lennox, dem 11. Duke of Richmond -, oder kurz auch Lord March genannt. Sie wurde 1948 eröffnet. Das erste Autorennen auf britischen Boden wurde nach dem Kriege in Goodwood ausgetragen. Erst als die Rennwagen für die Strecke zu schnell wurden und sie nicht mehr den Sicherheitsstandards entsprach, gingen 1966 die „Golden Days“ vorbei und es wurden keine Rennen mehr dort gefahren. Neben der Rennstrecke befindet sich noch eine separate Bergrennstrecke, ein Flugplatz, eine Pferderennbahn und ein Golfplatz auf dem Goodwood Estate. Traditionell am 2. September Wochenende wird Lord March jedoch vom Großgrundbesitzer zum Theater Intendanten. Der ohnehin Top erhaltene alte Circuit wird penibelst heraus-geputzt, dekoriert und zu einer perfekten Bühne vorbereitet. Das Stück das gezeigt wird heißt GOODWOOD REVIVAL. Hier hat man sie erfunden, die absolut funktionierende Zeitmaschine, eingestellt auf die 50. – 60.er Jahre. Es ist die Zeit in der der

Goodwood Circuit seine goldene Ära erlebte. England und der klassische Rennsport werden stilvoll gefeiert. Alle Besucher und Gäste des grandiosen Theaterstückes werden zu Statisten, die maßgeblich zum Erfolg des Stückes bzw. der Veranstaltung beitragen. OK, der Graf hat vorsichtshalber 300 Schauspieler in perfekten Outfits beauftragt, sich ebenfalls unter das illustre Publikum zu mischen. Aber das wäre gar nicht nötig. Die Besucher lieben es sich zu verkleiden und mit Ihrem Vintage Look ein Teil des Ganzen zu werden. Und damit wir uns verstehen, es ist nicht damit getan sich ein altes Sacco überzuwerfen, der Standard ist hoch. Die Detailverliebtheit, mit der sich die Besucher zu einem festen Bestandteil der Veranstaltung machen, ist so sympathisch, originell und einzigartig, das immer mehr Menschen aus aller Welt nach Goodwood kommen und es lieben lernen.

Die Rennstrecke selbst ist dabei nur ein Teil der großen Bühne auf dem das Stück Revival aufgeführt wird. Es gibt auch einen nostalgischen Rummelplatz mit Rollschuhbahn, Kettenkarussell, Riesenrad etc. Geht man ein Stück weiter, kommt man zu einem alten Autokino, in dem laufend Filme der guten alten Zeit gespielt werden. Unterwegs begegnet man wie selbstverständlich einen PANAM Flugkapitän der an seiner Hand eine bezaubernde Stewardess ausführt. Natürlich trägt sie eine echte PANAM Handtasche. Eine andere Lady schiebt einen alten Korbgeflecht Kinderwagen vor sich her. Natürlich ist sie mit einem weiten Rock und eleganten Hut gekleidet. Auch der Nachwuchs ist bereits nostalgisch eingehüllt. Sechs Männer, leicht als englische Offiziere der Royal Air Force zu erkennen, bummeln über das Ausstellungsgelände und sehen sich das Angebot an. Und das ist reichhaltig.

Fangen wir mit der Firma Morgan an. Im Hintergrund des Morgan Standes, der von einem weißen Holzzaun umgeben ist, steht ein großer, roter Doppeldeckerbus. Davor einige Fahrzeuge aus dem



aktuellen Programm. Natürlich als Highlight der neue Plus Six und zusätzlich das dazugehörige Schnittmodell (das wir auch zur Techno Classica auf dem Clubstand hatten). Ein Mitarbeiter ist mit putzarbeiten an den Autos beschäftigt, da viele Besucher nicht nur anschauen, sondern auch anfassen. Trotzdem ist die Stimmung unbeschwert und locker. Ähnlich wie Morgan nutzen auch andere Hersteller

die Bühne Goodwood zur Präsentation ihrer Kronjuwelen. Jaguar, Porsche, BMW mit Rolls Royce sind ebenso vertreten wie das Auktionshaus Bonhams. Im Bonhams Zelt steht aufgereiht ein Traum neben dem anderen. Man kann sich nur schwer entscheiden, welches Fahrzeug das schönste ist. Das Publikum im Auktionszelt ist überwiegend hoch herrschaftlich gekleidet. Die Ladys tragen vielfach ein Pelz



Jäckchen mit großen Hut, die Herren perfekt sitzende Saccos mit Weste, Einstecktuch und Hut. Ob der Herr dort, mit dem Schottenrock hier - properly dressed – ist?

Aber auch für den kleineren Geldbeutel ist das Angebot an den zahlreichen Marktständen reichhaltig. Fehlt noch das passende Outfit für Sie oder Ihn, hier wird man Sicherheit fündig.

Vintage Kleidung aus Leder oder feinen Zwirn, gerne auch mit Spitzen bei den Damen.

Ein Ölgemälde mit einer trudelnden Kriegsmaschine, bitte schön macht 3200,- Pfund. Eine Reise mit dem eigenen Oldie durch Indien, kein Problem, bitte hier unterschreiben. Ein Morgan Schild für die Garage...nein danke, da hängt schon eins. Die Damen, die noch schnell eine Frisur aus den 50ern haben möchten, bitte Geduld mitbringen und in der Reihe anstellen.

Natürlich macht das viele herumlaufen auch hungrig, aber auch dafür ist gut vorgesorgt. In Dutzenden von Festzelten, meist mit Live Music, wird ein reichhaltiges Angebot an Speis und Trank angeboten.

Nicht zu vergessen ist der Classic Car Parkplatz. Besucher die mit Ihrem Oldie anreisen dürfen auf dieser Traumwiese parken. Da steht ein Bugatti neben einem Käfer, ein Jaguar E neben einem amerikanischen Hot Rod. Ein angerosteter Porsche 356 ruht neben einem Frazer Nash. Und neben stilvollen Autos sind oft auch dekorierte Tische für eine Lunchpause zu finden.

Es kostet natürlich alles Zeit, der erste halbe Tag ist bereits rum und ich war noch nicht einen Meter an der Rennstrecke. Vorbei geht es an dem Art Deco Gebäude - Earls Court Motor Show, in dem bekannte Automarken wie Aston Martin, Ford, Mini, Maserati etc. ihre Schätze präsentieren. Gleich nebenan befinden sich die Earls Court Studios. In diesem Jahr wurden dort Filmszenen aus dem Film „The Italian Job“ in aufwendig gebauten Bühnenbildern präsentiert. Wieder draußen angekommen, schieben gerade die Motorrad Rennfahrer der Barry Sheene Trophy ihre Norton, MV Augusta, BSA und Matchless Maschinen für Ihren Lauf an den Start. Eine kleine Menschenmenge steht vor zwei kecken Putzfrauen die gekleidet im Stile der 50er Jahre ein wenig Blödsinn machen. Ich schwimme mit dem Besucherstrom weiter Richtung Flugplatz. Endlich komme ich zu einem Teil des Fahrerlagers. Hier sind die mächtigen und beeindruckenden Bentleys aus der Vorkriegszeit untergebracht. Über die Ettore Bugatti einmal verächtlich sagte – sie seien die schnellsten Lastwagen der Welt. Beim 24 Stunden Rennen in Le Mans aber, hatten seine leichten Rennwagen der britischen Equipe wenig entgegengesetzt. Bentley fuhr damals alles in Grund und Boden. Mehr als zwei Dutzend dieser schweren Maschinen stehen sauber aufgereiht in ihren Boxen und warten auf ihren Einsatz bei der Brooklands Trophy. Zwei junge

Ladys lenken mich ab, die eine ganz in Schwarz gekleidet mit einem riesigen Glockenförmigen Hut und schwarzer Handtasche, die andere mit einem leichten, hellgelben Sommerkleid und ebenfalls einem Glockenförmigen braunen Hut. Gekrönt wird das Duo von einem Sonnenschirm aus weißer Spitze. Gut das eine Krankenschwester in Ihrer 2ten Weltkriegsuniform vorbeikommt und mich aus den Träumen zurückholt. Heute Nachmittag findet eine Best Dressed Competition statt und alle drei hätten eine gute Chance auf einen Preis. Das Styling ist genauso wichtig wie die Autos auf der Strecke. Obwohl es nicht verpflichtend ist, hat sich die überwiegende Mehrheit der Besucher für diese Vintage Verkleidung entschieden. Die Liebe zum Detail und der Witz hinter den Ensembles strahlen auf die gesamte





Veranstaltung ab.

Etwas versteckt in einem kleinen Gartenbereich entdeckte ich einen Grabstein der zu Ehren von Bruce Mc Laren aufgestellt wurde. Der Neuseeländische Rennfahrer hatte es damals bis in die Formel 1 geschafft und gründete später seinen eigenen Rennstall (Der bekanntlich bis heute existiert). Am 2 Juni 1970 starb er in Goodwood auf tragische Weise. Wie sein Freund Jack Brabham später einmal berichtete, war Bruce mit seinem neuen CanAm Rennwagen zu Testfahrten in Goodwood. Brabham hatte den Testfahrten zugesehen und wollte anschließend mit Bruce Fish and Chips essen gehen. Bruce kam an die Box stieg aus, zog sich seinen Anorak über und wollte eigentlich mit Brabham losfahren. Als er noch einmal zu seinem Rennwagen zurückging und zu seinen Mechanikern sagte, er werde doch noch eine Runde fahren, dann könnten sie aufladen und zur Werkstatt zurückfahren. Bei dieser „letzten Runde“ löste sich die Heckverkleidung des Mc Laren CanAm Rennwagens und flog davon. Bruce Mc Laren verlor die Kontrolle über das Fahrzeug. Das Auto rotierte von der Strecke prallte mit ca. 200 km/h gegen einen Erdhügel. Bruce Mc Laren hatte keine Chance, den Aufprall zu überleben.

An einer Straßenseite ist ein Militärlager aufgebaut. Mit allem was dazugehört Zelte, Tarnnetze, Motorräder, Jeeps, Maschinengewehre, Munitionskisten etc. etc. Die „alten“, Soldaten die sich hier stationiert haben, tragen meist Tarnfarbe in den Gesichtern. Einige wenige tragen auch Deutsche Uniformen, mit allen möglichen Orden und Abzeichen. Ich musste mich ehrlich gesagt an das starke Militäraufgebot ein wenig gewöhnen. Aber wenn man in der Geschichte zurückblickt, versteht man besser das die Engländer ein sehr entspanntes und stolzes Verhältnis zum Militär haben. Bestes Beispiel hierfür fand ich als Aufschrift an einem Getränkewagen, „ In the event of an invasion, we shall be shut for half an hour. (Im Falle einer Invasion werden wir für eine halbe Stunde schließen.) Samstag und Sonntag wurde auf der Rennstrecke eine kleine Gedenkfeier zum D-Day abgehalten.

Das Militärlager lag direkt neben dem Flugplatz. Hier stehen bunt gemischt 24 Flugzeuge der Baujahre 1914 bis 1976. Herrliche Maschinen die von Ihren Crews liebevoll gehegt und gepflegt werden. Besonderer Anziehungspunkt waren die auf Hochglanz polierten Aluminiumflugzeuge, die wie verchromt in der Sonne strahlten. Mit etwas Geduld konnte man einige der Flieger auch von innen besichtigen. Natürlich ist man in dieser Umgebung umgeben von perfekt, nostalgisch gekleideten Flugkapitänen, Stewardessen und dem dazugehörigen Bodenpersonal. Aufheulende Rennmotoren zogen mich dann aber endlich in Richtung des Fahrerlagers. Eigentlich sind es mehrere



Fahrerlager, denn die Menge der gemeldeten Fahrzeuge erfordert eine perfekte Logistik. Aber für das Mutterland des Motorsports ist das nun überhaupt kein Problem. Sauber nach den einzelnen Rennkategorien sortiert, stehen die Boliden in ihren Paddocks. Zutritt in diesen Bereich hat man jedoch nur, wenn man die Kleiderregeln strikt befolgt. Die Herren tragen hier bitte einen Anzug und eine Krawatte, die Damen kleiden sich bitte „smart und elegant“ wie es auf den Eintrittstickets und Hinweisschildern steht. Die Qualität und Exklusivität der präsentierten Fahrzeuge ist beeindruckend. Hier steht was gut und teuer ist. Selbstverständlich tragen die Mechaniker zeitgenössische, weiße Overalls, während sie sich unter die Fahrzeuge quetschen und noch einmal alle Schrauben festziehen.

Das Goodwood Revival ein Motorsport Treffen wie kein anderes ist, sieht man auch an den gemeldeten, bekannten Fahrern aus der Vergangenheit und Gegenwart.

Jackie Stewart (mehrfacher F1 Weltmeister), Dario Franchitti (3 facher Sieger der Indy 500), Dani Pedrosa (dreifacher Motorrad Weltmeister), Brendon Hardley (2 facher WEC Fahrer- Weltmeister und F 1 Fahrer) Tom Kristensen (9 facher Sieger der 24 Std. von Le Mans) Jochen Mass (F 1, DTM, WEC Fahrer) Karl Wendlinger (F1, DTM, FIA GT Fahrer) Christian Horner (aktueller Teamchef F1) Andre Lotterer (3 facher Sieger der 24 Std. Le Mans) usw. usw. Hier in Goodwood fühlen sie sich scheinbar alle wohl. Es wird viel miteinander gesprochen und gelacht. Man fährt hier ohne Druck, mit den Gedanken an eine Meisterschaft. Aber nicht ohne Ehrgeiz. Die Top Piloten werden überwiegend von reichen Privatleuten engagiert, ihre Rennwagenschätze in Goodwood zu fahren. Und die Profis wissen natürlich um den Wert des Autos, aber wenn der Besitzer die Order ausgibt um den Sieg zu fahren, brennt die Luft.

Das zeigen die Fahrer in den jeweiligen Läufen, in denen sie gegeneinander antreten. Die Fahrzeuge sind in 14 verschiedene Klassen eingeteilt. Von Vorkriegs Monoposti über Formelwagen der 50er und 60 er Jahre, von Tourenwagen wie Jaguar MK 1, Alfa Romeo, den großen GTs von Aston Martin über diverse AC Cobra bis Ferrari. Es würde den Rahmen sprengen, alle einzeln vorzustellen. Der Rundkurs ist ca. 3,8 Km lang mit einigen leichten Hügeln versehen. Der spektakulärste Streckenabschnitt ist die sogenannte Woodcote Schikane kurz vor der Zielgeraden. Hier gibt es immer viel zu sehen, da die Schikane ein wahres Nadelöhr ist. Im Zentimeterabstand brettern die Piloten um die Rennstrecke. Eine Drift über alle 4 Räder? Ja gerne, aber dann bitte auch nebeneinander. Rutscht ein übermütiger Pilot, mit dem Messer zwischen den Zähnen und den Rädern auf die seitliche Grasnarbe, geht ein Raunen durch die Reihen.





Das hier meist Weltklassefahrer unterwegs sind, weiß das fachkundige Publikum zu würdigen und steht klatschend und anfeuernd auf den imposanten, weißen Holztribünen.

Das wir in England zeigt sich auch bei der Siegerehrung. Die jeweils 3 erstplatzierten werden nach einer Auslauf- runde noch auf der Zielgeraden von Ihrer Crew, Reportern und Offiziellen in Empfang genommen. Bevor jedoch gefeiert wird, tritt ein älterer Butler im Livré auf, öffnet eine Holzschatulle und übergibt jedem der 3 Fahrer eine dicke Zigarre. Und jeder der 3 Helden steckt sie sich lachend und freudig in den Mund.

Keine Zigarre jedoch bekamen die Gewinner des Settrington Cup. Hierbei handelt es sich um ein Rennen das mit kleinen Tretautos, die dem Austin A 40 nachempfunden sind, ausgetragen wird. 74 junge Starter machen sich auf der Start und Zielgeraden, für ihr kurzes aber anstrengendes Rennen bereit. Nachdem das Startzeichen gegeben wird, sprinten die Piloten quer über die Fahrbahn. Springen in Ihre Wagen und treten voller Elan in die Pedale. Im hinteren Feld sieht man schon nach einigen Metern einzelne Teilnehmer mit den Tränen kämpfen. Nach einigen Überholmanövern wird schließlich Joe Stanley, von keinem geringeren als Jackie Stewart mit der karierten Flagge als Sieger abgewunken.

Befindet man sich im Boxenbereich ist natürlich die Promidichte spürbar höher. Der Hausherr Lord March läuft von einem Pavillon zum nächsten und ist für ein Foto schwer zu erwischen. Jackie Stewart diskutiert mit einem Reporter, während Derek Bell sich mit Andre Lotterer über das letzte Rennen unterhält. Aber der dort, nein das kann nicht sein, da steht Tazio Nuvolari. Aber der ist doch schon lange nicht mehr unter uns, denke ich. Dann fällt mir ein, dass der Lord ja einen Haufen Schauspieler engagiert hat, die sich unter das Volk mischen sollen. Und dieser hier ist der perfekte Doppelgänger, er sah exakt so aus wie ich Nuvolari von Bildern kenne. Lederkappe auf dem Kopf, eine Zigarre im Mund und einen Lorbeerkranz lässig über die Schulter gelegt.

Wenn dann nach drei Tagen am Sonntagabend der Vorhang fällt und das Stück „Goodwood Revival“ vorbei ist, müsste Lord March ziemlich oft auf die Bühne kommen und sich vor dem imaginären, langanhaltenden Applaus der 150.000 Besucher verbeugen. Die sich für eine grandiose Veranstaltung bedanken, die es so perfekt nur in England gibt.

Kleinlaut würde ich zur Bühne rufen “ My Lord, next time I shall come also properly dressed.”

Klaus Helferich



MORGAN TRIFFT AMG SEKTION LÄNDLE



Ausfahrt am 10. Mai 2019 nach Affalterbach und Marbach

Tja, das war eine schwierige Sache, dort eine Führung zu buchen.

Wir haben ja in der Sektion Ländle auch einige AMG Fahrer und ich wohne in Affalterbach. So wurde im Sommer 2018 bei mir angefragt, ob wir da nicht mal eine MORGAN Führung buchen könnten. Hat mich gefreut und ich habe ja gesagt, danach zu schauen.

Am 1. Juni 1967 gründeten Hans Werner Aufrecht und Erhard Melcher die Firma AMG. Der dritte Buchstabe der Firmenbezeichnung steht für Großaspach, den ursprünglichen Firmensitz am Geburtsort von H.W. Aufrecht. Damals wurde milde darüber gelächelt, dass die Zwei

ausgerechnet aus den damals eher biederen Familienkutschen Sportwagen entwickelten. Mit dem ersten großen sportlichen Erfolg 1971 beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps – mit dem Klassensieg und zweiten Platz in der Gesamtwertung des AMG Mercedes 300 SEL 6.3 wurde ein Mercedes neu wahrgenommen.

Mit der Entwicklung des sportlichen Mercedes-Benz 190 E 2.3-16 mit 4-Ventil-Technik den AMG unter anderem erfolgreich in der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) einsetzte ging der sportliche Erfolg unaufhaltsam weiter.

Dann übernahm 1999 die Daimler AG 51 % der Anteile von Hans Werner Aufrecht, und das Unternehmen wurde in Mercedes-AMG GmbH umbenannt. Der Firmensitz blieb Affalterbach. Seit Januar 2005 ist die Mercedes-AMG GmbH ein hundertprozentiges Tochterunternehmen der Daimler AG.

AMG wurde eine Erfolgsgeschichte wie „Die Welt“ schreibt:

Die nachträgliche Veränderung eines Mercedes zur Erhöhung seiner Leistungskraft lässt man sich gut bezahlen: Ein „E-Klasse“-Einstiegsmodell kostet 44.800, seine AMG-Version „E63“ mindestens 110.000 Euro. Bei gleich bleibendem Umsatzwachstum, schreibt die Deutsche Bank, könne AMG schon im nächsten Jahr Porsche (Umsatz: 22 Mrd. Euro) überflügeln – was in einzelnen Märkten wie Australien sogar bereits geschehen ist.

Die Terminfindung für unsere Werksbesichtigung dauerte dann auch mehrere Monate mit einem umfangreichen Email-Wechsel und die Teilnehmeranzahl wurde auf 2 Gruppen mit max. 15 TN beschränkt.

Pro Gruppe sollten € 300,- für die Führung bezahlt werden.

So schrieb ich auch an den GF Herrn Tobias Moers: Wir würden uns über einen MORGAN-Termin für eine Führung freuen. In unserer Gruppe sind auch mindestens 9 AMG zugelassen und ich denke im MORGAN Kreis ist auch AMG Kundenpotential.

Danach musste ich noch Kopien der Kfz. Scheine der MORGAN AMG Fahrer einreichen und dann war die Führung kostenlos für uns.

Die Einladung hat dann Wolfgang per email verschickt und 6 Std. danach waren alle 30 Plätze belegt.



Dann kam der Tag.

Parkplätze vor dem Kundencenter-Showroom waren nach viel Vorarbeit für uns reserviert. Zwei gut qualifizierte Führer führten uns dann durch die AMG Hallen. Zuerst durch das AMG Performance Studio, wo Fahrzeuge individualisiert werden und dann durch die Motorenmanufaktur, mit dem Bereich abschließend wo auf 11 Prüfständen das Ergebnis kontrolliert wird. Fotos waren hier natürlich strikt verboten.

Die Führung dauerte bis 15h ca. 1,5 Std. und wir erfuhren so von dem Konzept der Motoren -Montage : jeder Motor wird von einem einzelnen Mechaniker nach dem Prinzip „ein Mann – ein Motor“ zusammen gebaut. Fließband ? - Fehlanzeige! Jeder Motor wird einzeln auf einem fahrbarem Gestell komplettiert. Der Monteur schiebt also selbst sein Gestell mit Motor zu den einzelnen Stationen wo die jeweiligen Komponenten mit den dazugehörigen Werkzeugen und Prüfgeräten sind. Das erklärte auch, warum in bestimmten Bereichen unvollständige Motoren abgedeckt herumstanden. Bei geplanten zwei Motoren die der Mechaniker je Schicht



zusammenbauen kann, wird nicht immer der komplette Motor fertig. Außer bei längeren ungeplanten Pausen, wie z.Bsp. Krankheit, macht jeder bei Schichtbeginn an „seinem“ Motor bis zum Ende weiter. Im letzten Arbeitsschritt wird eine Plakette mit der Unterschrift des jeweiligen Mechanikers angebracht.

Bestaunen konnten wir auch eins der aktuellen, seit 2018 eingesetzten Formel 1 Safety Cars. Bernd Mayländer fährt, mit einem modifiziertem AMG GTR mit 585PS. Der Motor ist Original, nur das Fahrwerk ist modifiziert und zusätzliche Gitter sorgen dafür, dass keine Gummiteile die Kühler zusetzen. Vier dieser Fahrzeuge gibt es, zwei sind immer auf der jeweiligen Rennstrecke und zwei im Werk zur Wartung / Bereitschaft.

Leider konnten wir keinen Sektempfang buchen und auch nicht in der Lounge des Kundencenters einkehren. War auch nicht reservierbar und ist wohl nur für Kunden reserviert.....

So hatten wir noch eine große Zusatzfreude:

Es ging nach Marbach zum Schiller Nationalmuseum auf der Schillerhöhe.(Bild Schillerhöhe) Auch dort waren Parkplätze direkt vor dem Museum für uns reserviert mit Sektempfang vor dem LIMO (Literaturmuseum der Moderne).

Dann hatten wir noch eine Führung gebucht durch die Sonderausstellung „Thomas Mann in Amerika“ und haben den Tag im Restaurant „Schillerhöhe“ erfreut und genussvoll ausklingen lassen.

Das war ein schöner Nachmittag unter MORGAN und AMG Freunden.

Text: Karl Siech / Wolfgang Vogel

TREFFEN BAUMANN'S HOF SEKTION MITTE/NORD



Als ich am Sonntag nach dem Frühstück den Heimweg von dem Treffen antrat und über die Landstraßen Richtung Heimat ins Mecklenburgische rollte, war ich immer wieder mit meinen Gedanken bei den zurückliegenden 48 Stunden. Ein sehr gut organisiertes Wochenendtreffen der Sektion Mitte/ Nord lag hinter mir. Eine sehr schöne Landschaft, ein gepflegtes gastronomisches Anwesen mit gutem Service, super Programm und tolle Leute begleiteten mich das ganze Wochenende. Das Wetter war zwar etwas maifrisch, aber trübte nicht die Stimmung. Für mich stand damals fest, und das war am 10. Mai 2015, sollten die Jungs so etwas noch einmal durchziehen, versuchst du auf jeden Fall dabei zu sein.

Ende 2017 hörte ich mal den Buschfunk der Sulinger Heide ab und erfuhr, dass der Geist des Treffens „Baumann's Hof“ in der Barre-Brauwelt im wahrsten Sinne des Wortes wieder aus der Flasche gelassen wurde. Als Uwe den Geist an jenem Tag frei ließ, wusste er auch schon, wen er als Geburtshelfer für dieses Vorhaben anstecken sollte.

Da bei den bisherigen Treffen „Baumann's Hof“, Andre als Planungschef, Rupert als Tourencout und Wolfgang als Assistent, sich als sehr gutes Team erwiesen haben, wurde der Geist mit Erfolg auf diese Drei zielgerichtet angesetzt.

Die Planung begann und der Termin für die Autofahrt wurde auf das Wochenende vom 12. bis 14. Oktober gelegt. Das für eine Autofahrt wichtige Thema, Natur, Kultur, Essen und Trinken musste nun so ausgestaltet werden, damit das Treffen wieder zu einem besonderen Erlebnis im Clubleben der Sektion Mitte / Nord wird. Ich war mir sicher, dass die Drei nichts auslassen würden, um das zu erreichen.

Die Zeit verlief schneller als ich dachte und das Wochenende der Autofahrt stand unmittelbar bevor. Der liebe Gott sorgte für sommerliche Temperaturen und war somit dem Vorhaben positiv gesonnen. Ich glaube es ist kein Geheimnis, wie gut oder wie schlecht eine Autofahrt ist, wird schon mal zu 85 % vom Wetter bestimmt.



Meine 5-stündige Anreise, führte mich über Lüneburg und Soltau nach Kirchdorf an der deutschen Spargelstraße. Ich erreichte ganz entspannt gegen 15 Uhr mein Ziel und wurde herzlich empfangen.

Das als Dreiseitenhof angelegte Anwesen war für das Treffen hervorragend geeignet. Es kam das Gefühl auf, man würde in eine Pit lane fahren, an deren Ende sich ein Paddock befindet. Rechts und links reihten sich die Autos auf und am Ende stand Rupert Fiegert's Wohnwagen, der ab 15 Uhr als Mittelpunkt für die Begrüßung aller Teilnehmer bereitst



Da der Planet noch sehr drückte, standen bei der Ankunft gut gekühlte Getränke bereit. Ein kühler Cocktail aber auch ein frisch gezapftes Bier, läutete somit einen geselligen Spätnachmittag ein. Als alle 34 angemeldeten Autobesetzungen das Ziel erreicht hatten und der Hof gut gefüllt war, ging es auch kulinarisch zur Sache.



Da es kein Geheimnis ist, das Essen und Trinken Leib und Kehle zusammen hält, oder so ähnlich, ließ es sich der Wirt nicht nehmen, die Vorbereitung für das Buffet am Abend auf den Hof zu verlegen. Dass er damit sehr an die Geschmacksknospen der Anwesenden auf dem Hof kitzelte, war ihm sicherlich bewusst oder auch gewollt. Denn das ein oder andere Bier mehr fand somit noch seinen Abnehmer.

Als gegen 16.00 Uhr dann der Smoker anging über den Hof einen leckeren Duft von Braten zu verstreuen, legte der Wirt noch einen drauf. Niemand wusste bis zu diesem Zeitpunkt, was der bereitgestellte Rundgrill mit dem brennenden Holz zu bedeuten hatte. Als dann aber die Lachs-seiten auf Buchenholz Brettern an den Seiten angebracht wurden, ging ein leichtes Raunen über den Hof und es hieß nur noch lecker, lecker wann geht's los.



Pünktlich 18.30 Uhr versammelten sich alle im Wintergarten des Hauses zum Abendessen und ein geselliger Abend nahm seinen Lauf. Die beiden Wirtsleute begrüßten zu Beginn die Teilnehmer der Ausfahrt und wünschten allen einen angenehmen Aufenthalt.



Das war schon eine schöne Sache. Der herzhafteste Krustenbraten aus dem Smoker und die heiß geräucherten Lachsseiten zergingen wie Lübecker Marzipan auf der Zunge. Neben den anderen leckeren Sachen auf dem Buffet waren diese Dinge aber der absolute Hammer. Es folgte ein geselliger Abend in einer sehr schönen Atmosphäre mit vielen interessanten Gesprächen. Eins hatten die Jungs vom Organisationsteam schon mal geschafft, alle waren auf Wolke 7 und freuten sich auf den kommenden Tag.

Der Samstagmorgen begrüßte uns mit einem herrlichen Sonnenschein und ein zünftiges Frühstück brachte eine gute Grundlage für den bevorstehenden Tag. Obwohl ein umfangreiches Programm für den Tag auf dem Plan stand, fing der zweite Tag so entspannt an wie der erste aufhörte. Nach dem Frühstück bot sich noch ausreichend Zeit bis zum Beginn der Tages-tour. Der Hof füllte sich langsam und die ersten Vorbereitungen wurden von den Autobesatzungen getroffen.



Um auf der 75 km langen Strecke keinen Stress aufkommen zu lassen, wurden die 34 Fahrzeuge in drei Gruppen aufgeteilt.

11.45 Uhr startete die erste Gruppe mit dem Ziel Schloss Benkhausen. Im Abstand von 15 Minuten folgten jeweils die anderen.



Es ging durch die Kirchdorfer Heide und durchs Düm-mersdorfer Weserland über Uchte Richtung Lübecke. Wir durchfuhren eine herrliche Landschaft, die teilweise zum längeren verweilen einlud. Das ging aber nicht, das Ziel war ja ein Anderes. Es war auch nicht so schlimm, denn ihr wisst ja, dass für uns auch immer die Wege das Ziel sind.

Ich will jetzt nicht von Klimawandel anfangen, aber die Temperaturen von ca. 25 Grad ließen eigentlich nur durch zwei Dinge das Gefühl einer Herbstaufahrt aufkommen. Einmal durch das Datum und zum Anderen durch die

aromatischen Düfte der Dinge, mit denen die Bauern ihre Felder für den Herbst bestellten. Auch die eine oder andere Eichel knallte aufs Blech, als wollte sie uns an den Herbst erinnern.

Hinter Nettelstedt, bekannt durch seine Handballmann-schafft, ging es über Berg und Tal. Der Ausläufer einer Bergkette mit einer Serpentinstraße brachte noch einmal richtig Fahrspaß in die Tour, bevor wir kurz vor 14 Uhr unser Ziel erreichten. Das Wasserschloss Benkhausen in der Nähe von Espelkamp wurde in den vergangenen Jahren von seinem Besitzer, der Gauselmann Gruppe, aufwendig zu einem Event- und Konferenzhotel ausge-baut. Diese Firma produziert und vertreibt Spielautomaten mit und ohne Gewinnmöglichkeit, betreibt eine Spielhallen-kette und ist darüber hinaus in den Bereichen Sportwet-ten tätig.

Da die Familie Gauselmann die größte private Münzauto-matensammlung besitzt, die mehr als 1.800 Exponate umfasst und als weltweit größtes Branchenmuseum gilt, wurde in der einstigen Scheune von Schloss Benkhausen das Deutsche Automaten- museum mit einer thematisch struktu- rierten Dauerausstellung untergebracht.

Die Autos wurden hinter dem Gebäude geparkt und ein kleiner Spaziergang führte uns auf den Schlosshof. Bis zum Termin der Besichtigung des Museums hatte unsere Gruppe noch etwas Zeit. Was stand da näher, als diese mit einem kühlen Getränk auf der Terrasse des Schlossrestaurants zu verbringen.





Das Museum war die Obergranate und eigentlich ein Muss für all diejenigen, die diesen Landstrich besuchen. Bei dem Rundgang wurden wir von einem Mitarbeiter des Hauses begleitet. Er vermittelte uns einen umfassenden Einblick in die technische und geschichtliche Bedeutung dieser fantastischen Handwerkskunst.

Wer dachte, das Museum hätte ein paar „Goldene 7“ Automaten aufgestellt, wurde eines Besseren belehrt. Die Palette ging vom ersten in Deutschland aufgestellten Verkaufsautomaten der Firma Stollwerk bis hin zum Flipper neuester Generation. Die alte Wurlitzer und deren Vorfahren fehlten natürlich auch nicht.



Nach diesem imposanten Besuch traten alle ganz individuell die Rückfahrt zum Ausgangspunkt unserer Tages-tour an.

Die Zeit bis zum Beginn der Veranstaltung am Abend nutzten einige noch auf dem Hof zu einem Small Talk. Es wurde noch das eine oder andere Fachgespräch an seinem oder eines anderen Morgan geführt. Vor dem Einlass gab es schnell noch ein Gruppenfoto und dann nahm der Abend seinen Lauf. Ein umfangreiches Ess- und Kulturprogramm stand bevor.



Schon am Tage sickerte durch, dass ein englisches Buffet und ein Brauer Namens Bernhard uns durch den Abend führen sollten. Nachdem Andre noch einige Worte über den Verlauf des Abends bekannt gab, kam er Brauer Bernhard. Eine kräftige Gestalt, dessen Körper Hopfen und Malz geformt hatte, betrat die Mitte des Raumes und legte los. Mit der Lederschürze hatte er das Aussehen eines Schankwirtes aus dem 19 Jahrhundert. Ich kann Euch sagen, da blieb kein Auge trocken und durch die begleitende Bierverskostung die Kehle schon gar nicht.

Da nicht nur Getränke Leib und Kehle, oder war es die Seele zusammen halten, wurde es um 20 Uhr Zeit, etwas zu Essen.

Ein englisches Buffet wartete auf uns und ich war zunächst skeptisch. Ich dachte so bei mir, na, was das wohl wird. Aber ich muss Euch sagen, es war sehr lecker. Ich probierte natürlich von Allem, aber auch reichlich. Angefangen beim Sheppard Pie, gefolgt vom Honig- Schweinebraten in Malzbier- soße arbeitete ich mich bis zu den



Lammkoteletts auf Erbsen- Minzpürree durch.
Das Glas Rotwein durfte dazu natürlich nicht fehlen.
Brauer Bernhard ließ sich nicht beirren und zog sein Programm durch bis die Hütte brannte. Es war schon beachtlich, wie von ihm die Geschichte der Braukunst von Jahrhunderten mit einer Verkostung von acht Sorten Bier rüber gebracht wurde. Einfach ganz ganz super!
Ach ja, da war ja noch was. Ich war mit dem Buffet noch nicht durch. Also gab es noch was oben drauf.
Yorkshire Pudding mit Apfel Grumble.
Es wird immer gesagt, wenn es am Schönsten ist, soll man gehen. Da ich am nächsten Tag eine lange Tour vor mir hatte, brach ich vor Mitternacht den Abend ab. Übrigens für all Dienjenigen, die noch wissen wollten, wo mein Schneider zu finden ist, denen möchte ich sagen der heißt Retronia und wohnt in 10711 Berlin Damaschkestraße 38.



Als dann am Sonntag gegen 8.00 Uhr die Sonne wieder lachte, begann der Morgen noch einmal mit einem kräftigen Frühstück. Eine deftige Portion Rührei mit Speck, dazu noch ein paar knackige Bratwurstchen und das Ganze mit einem guten Bohnenkaffee, war eine gute Grundlage für die Tour.

Als ich dann am Sonntag nach dem Frühstück den Heimweg von dem Treffen antrat und über die Landstraßen Richtung Heimat ins Mecklenburgische rollte, war ich immer wieder mit meinen Gedanken bei den zurückliegenden 48 Stunden. Ein sehr gut organisiertes Wochenendtreffen der.....Ja, so fing der Bericht an, mit dem Wunsch, das nächste Mal wieder dabei zu sein. Und das wünsche ich mir auch am Ende dieser Ausfahrt.

Appropos, es heißt doch nicht, Essen und Trinken hält Leib und Kehle zusammen, sondern es heißt Seele, aber für das Letztere hat die Ausfahrt viel getan.

Vielen Dank

Peter Pohl

Liebe Freunde,
noch etwas in eigener Sache.
Es ist immer wieder mal schön, mal einen Blick in die Vergangenheit zu werfen. Zum Beispiel in alten Ausgaben der Morgenpost, wo viele bekannte Gesichter zu sehen sind, mit denen man die Freizeit und das Hobby verbringt oder verbracht hat. Es ist immer schön, wenn nette Stunden so dokumentiert sind, dass man sich diese von Zeit zu Zeit mal wieder in Erinnerung bringen kann. Zum Beispiel gab es in der Herbstausgabe der Morgenpost des Jahres 2000 einen sehr schönen Bericht über das vorangegangene Pfingsttreffen. Alle Teilnehmer erhielten im Anschluss des Treffens ein sehr schönes Video von dieser Veranstaltung. Da aber kaum noch jemand einen Videorecorder nutzt oder sogar hat, wurde das Treffen nachträglich noch einmal auf DVD gebrannt. Diese DVD steht aber sofort allen Mitgliedern des MCD zum Kauf als Doppelpedition mit der DVD „Schwerin – entdecken und verweilen“, zur Verfügung.

Wenn ihr Interesse habt, könnt ihr diese zum Preis von 15.- € plus 1,45 € Versandkosten unter llsepeter-pohl@gmx.de bestellen. Weitere Informationen über die Autoszene Nord-Ost könnt ihr unter www.IFeS-Oldtimer-aktuell.de erfahren

EIN SCHÖNER SCHLUSS ZIERT ALLES SEKTION BAYERN



So titelte die Einladung, als wir noch glaubten, der Sommer währt unendlich.

Das tat er auch bis zum Vortag (26. Okt.). Dann stürzte die Temperatur gepaart mit ausgiebigem Dauerregen. So fügte es sich, dass Gut Herrmannsdorf, das Ziel unserer Saisonabschluss-Fahrt, uns gehörte. Herrmannsdorf liegt in der Gemeinde Glonn, ca. 35 km östlich von München.

Karl Ludwig Schweisfurth ist der Gründer der Herrmannsdorfer Landwerkstätten.

„In einer Zeit, da vielen Menschen das Vertrauen in unser tägliches Brot und das Wissen um den Ursprung unserer Lebens-Mittel abhanden gekommen ist, gehen die Herrmannsdorfer Landwerkstätten zurück zu den Wurzeln: Zu den überlieferten bodenlebenfördernden Formen des Ackerbaus, der tiergerechten Nutztierhaltung, der quali-

tätsorientierten Lebensmittelverarbeitung und zu einer gesunden, bewussten Ernährungsweise.“

„Herrmannsdorf ist der Mittelpunkt eines Netzwerkes von über 100 ökologisch wirtschaftenden Partnerbauern und Herstellern in der Region, wobei Herrmannsdorf als Schwerpunkt die Verarbeitung der ökologisch erzeugten Pflanzen und Tiere in Metzgerei, Bäckerei, Käserei und Brauerei sowie die Vermarktung der Lebens-Mittel in bester ökologischer Qualität übernimmt. Auf diese Weise sind die vielen Stufen der Verarbeitung auf kurzem Wege vereint; es wird wieder Nähe hergestellt zwischen dem Ort, an dem die Pflanzen und Tiere wachsen und dem Ort, wo sie zu Lebens-Mitteln umgewandelt und auch vermarktet werden. Hinter diesem Herrmannsdorfer Verbund steht das umfassende Leitbild eines achtsamen Umgangs mit allem Leben und Lebensnotwendigen.“

Um diesen Ort kennen zu lernen, an dem alles zusammen kommt, was zusammen gehört, haben wir eingeladen zu einer GENUSSFÜHRUNG MIT KOSTPROBEN Das war eine zwei-stündige hoch kompetente Führung durch die Herrmannsdorfer Werkstätten, die Käserei, die Metzgerei, die Bäckerei und die Brauerei. Mit allen Sinnen genossen und mit Hingabe verzehrt, haben wir was auf den Tisch kam, Würste, Schinken, Käse, Brot und Bier.

Diese Ausfahrt hat den kalten, verregneten Tag zu einem Erlebnis gemacht. Da waren sich die 17 Teilnehmer einig. Im Hofladen (Feinkost-Geschäft) wurde dann noch kräftig eingekauft.

Text und Fotos: Norbert Paul

Zitate aus der Broschüre Herrmannsdorfer Landwerkstätten



AN, UM UND AUF DER VECHT IN DEN NIEDERLANDEN STAMMTISCH KÖLN



Ausfahrt zum 1. Mai 2019

Die Idee kam uns, nachdem wir Anna und Moni zum Rosenfest nach Lottum gefahren hatten, was nicht so ganz zur Verückung der Männer geeignet war. Nun waren wir ja schon in Holland, hatten den ganzen Tag zur Verfügung, also beschlossen wir, nach Utrecht zu fahren, um den ersten Morgan-Importeur der Niederlande in der Louwman Exclusive Collection zu besuchen. Den Kaffee nahmen wir wenige Kilometer außerhalb in einer reizenden Gaststätte am Ufer der Vecht ein. Fröhliche Menschen auf weißen Schiffen verbreiteten eine gelassene, fast skandinavische Urlaubsatmosphäre. Nach einer kleinen Erkundungsfahrt in der Umgebung beschlossen wir, da geht die nächste Maiausfahrt hin.

Erster Tag

Wie schon früher versammelten wir uns am Morgen des 28. April auf dem Parkplatz unseres Stammtischlokals mit leicht eingezogenen Backen, denn am Vorabend gab es in der Region Köln noch Starkregen. Die Osterwoche hatte

noch sommerliches Wetter geboten, was keineswegs als Garantie für den Fortbestand über den 1. Mai verstanden wurde.

Mit 7 Autos machten wir uns um 09:15 Uhr auf die 85 km lange Anfahrt zum Treffpunkt Naturhof Bauerncafe Beyen im rheinischen Kerken, wo wir die restlichen Teilnehmer zum ausgiebigen Frühstück trafen. Dieses war als obligatorisch angekündigt, da es kein Mittagessen geben sollte. Ab 11:30 ging es nun auf die fast 200 km lange Tour durch die Provinzen Limburg, Nordbrabant, Gelderland und Utrecht über die sogenannte grüne Straße von Venlo über „Berg en dal“ – die niederländische Schweiz, der höchste Berg ist ca. 45 m hoch – nach Nijmegen. Die erste Bewährungsprobe für unsere 11 Moggis war die Brücke von Nijmegen, welche trotz Bauarbeiten souverän überfahren wurde. 40 km auf dem Deich entlang der Wal (Alter Rhein) steuerten wir dann unser Ziel an der „Utrechtchen Vecht“ an. Ca. 185 km hatten wir entlang von diversen Flüssen, über viele Brücken und mit einer Fähre, teilweise auch über ein Stück Autobahn zurück gelegt. Ihr werdet sehen, es hat sich gelohnt.



Eine der häufigsten Antworten, wenn man in den Niederlanden nach dem Weg fragt, ist wohl: „Achteren, over de Brug“ (hinten über die Brücke). So auch in Oud-Zuilen, wo unser Hotel „Logement Swaenenvecht“ auch gleich hinter einer Zugbrücke rechts an der Vecht lag. Da das Hotel über keine ausreichende Bettenzahl für unsere Gruppe verfügte, hatte ein kleinerer Teil im „Logement an de Vecht“ in Breukelen Quartier bezogen, beide im Besitz



von Mijn Heer Bert Degenaar, ein sympathischer Holländer, der durch Antiquitätenhandel und Erbe zu einem eindrucksvollen Besitz gekommen ist. Er begrüßte uns mit sichtbarer Freude und führte uns in seinen Garagen zu einigen der hier untergebrachten 40 Oldtimer seiner Sammlung. Darunter fand sich ein Renault von 1906, Bugattis, Bentleys, Lancias (richtig, in der Mehrzahl) und zahlreiche Harleys im Originalzustand, alle fahrbereit. Klar, dass wir und unsere Autos sich hier sofort pudelwohl fühlten.

Den Abend verbrachten wir dann im Restaurant „Belle“, einem gemütlichen Restaurant an der Vecht, welches auch im Besitz von Herrn Degenaar ist. Dort gab es ein so eine Art Amuse Gueule Menu, das in seiner niederländischen Variante aus nicht enden wollenden größeren Portionen bestand.

Zweiter Tag.

Nun stand eine Rundfahrt durch die Maarsener-, Lossdrechtse - und Vinkeveener Plaasen auf dem Programm, ein Gebiet mit zahlreichen See, die bekannt sind für Segeln im Sommer und Eislaufen im Winter. Die Sonne strahlte und begleitete uns den ganzen Tag.

Natürlich begannen wir unsere Rundreise entlang der Vecht, vorbei an prächtigen alten Herrenhäusern und Landsitzen, durch das endlos lange Dorf S'Graveland, entlang dem Amsterdam/Rhein Kanal und dann wieder zurück in unsere Hotels.

Wir mussten uns etwas sputen, denn am Nachmittag stand noch eine Bootsfahrt auf der Vecht auf dem Programm. Die Reederei gehörte ebenfalls unserem Gastgeber Herr Degenaar, der uns einen sympathischen und gebildeten Kapitän ausgewählt hatte, der viel über





Land, Leute und Geschichte wusste und dies in flüssigem Deutsch humorvoll vermittelte. So erfuhren wir, dass die Vecht heute kein Fluss mehr ist, sondern ein stehendes Gewässer, das an beiden Enden mit einer Schleuse abgeschlossen ist. Da die Geschwindigkeit auf maximal 6 km/h begrenzt ist und sein elektrisch angetriebenes Boot auch nicht schneller fahren kann, hatten wir genug Zeit, seinen interessanten Ausführungen zu den historischen Gebäuden zu folgen.

Zum Abschluss brachte uns sein Schiff nach Breukelen



zum Restaurant „Slangevegt“ am Ufer der Vecht, wo wir dann auch unseren Abend bei einem köstlichen 4-Gänge Menue verbrachten.

Dritter Tag.

Heute waren Kilometer angesagt, so gut um die 200. Andreas hatte sich vorgenommen, einmal ganz um das Markermeer herumzufahren, wo es zu Lande keine Abkürzung gibt. Also fuhren wir bei zwar bewölktem Himmel, aber immerhin regenfrei durch den Süden von Amsterdam über Edam, Hoorn, Lelystad, Almere rund um das Wasser, immer hinter oder auf dem Deich, begleitet von Schafen, Rindern, Wildgänsen und Fahrrädern. Wenn unsere Kolonne mal den einen oder anderen Stau auf den schmalen Sträßchen verursachten, nahmen die Eingeborenen das großmütig, freundlich und gelassen hin. Einige Moggis gingen auf der Anfahrt nach Edam verloren. Dabei hatten wohl die Batterien der sonst sehr hilfreichen beiden Walky Talkies geschwächelt. Aber der Konvoi konnte bei einer Rast in dem malerischen Käsestädtchen Edam wieder vereinigt werden.

Nach ca. 220 km waren am späten Nachmittag einige sichtbar geschafft. Meerluft ist eben nicht nur gesund, sie macht auch müde.

Den Abend, nochmals im Restaurant „Belle“, unmittelbar neben dem Hotel, ließen wir bei gutem Essen und geselliger Stimmung ausklingen.

Vierter Tag

Der 1. Mai ist in den Niederlanden kein Feiertag, so dass von einem beruhigten Feiertagsverkehr keine Rede sein konnte. Nachdem alle in den geschmackvoll Antiquitäten-geschmückten Räume des Hotels gut gefrühstückt hatten, wurde das Gepäck verstaut. Wir nahmen Abschied von unserem Hotelier und Gastgeber, der es sich nicht hatte nehmen lassen, uns noch persönlich zu verabschieden.

Nach ein paar Kilometern erreichten wir die Collective Louwman Exclusive in den architektonisch auffallend gestalteten gläsernen Hallen „The Wall“ entlang der Autobahn Utrecht-Amsterdam. Der niederländische Importeur weiterer Nobelmarken, zu denen bei den exorbitanten holländischen Luxussteuern auch Morgan gezählt werden muss, ist seit den 60er Jahren erster Importeur unserer Lieblingsmarke. Herr Dekkers, der Verkaufsleiter für Morgan, empfing uns in seinen imposanten Verkaufsräumen mit Kaffee und Kuchen und führte uns durch Showräume und die großzügige Werkstatt. Anschließend nahmen wir die Rückfahrt, nun über schnellere Straßen mit reichlich Verkehr unter die Räder. Bei einem letzten Kaffee kurz vor Venlo trennte sich die Gruppe zu individuellen Heimreise auf den LKW-befreiten Autobahnen, erfüllt mit vielen Eindrücken von der schönen Reise.

Anna als Navigator hatte uns alle unfall- und pannenfrei durch für uns meist unbekanntes Landschaften unseres Nachbarlandes geführt, und das auf Straßen, für die unsere Autos wie dafür gemacht waren. Andreas hatte die schnuckeligen beiden Hotels ausfindig gemacht, die uns das passende Ambiente geboten hatten. Alles war mit mehrfachen persönlichen Besuchen perfekt vorbereitet und organisiert worden. Mehr als ein dickes Lob war den Beiden sicher.

Text: Klaus Rehm, Andreas Jammers

Fotos: Jean-Luc Lesouef, Jeanette Pircher - Steger, Brigitte Wenz





FEHMARN 2018

Tour des Morgan-Stammtisches im Bielefelder Lenkwerk



Reiselustig sind sie, die Ostwestfalen, das kann man nicht anders sagen. Im Bielefelder Lenkwerk treffen sich regelmäßig rund 25 Morgan Begeisterte zum regelmäßigen Austausch und anderen Unternehmungen. Und auch eine gemeinsame längere Ausfahrt muß jedes Jahr sein!

Bereits zum dritten Male organisierten Heiner Horst und Marc Oliver Schierenberg mit Hilfe unseres Tourguides Klaus Gieselmann die alljährliche Fehmarn Tour "Baltic Experience"

Diesmal waren 12 Morganbesetzungen am Start, 2 Opel-Speedster-Teams waren gern gesehene Gäste.

Am Donnerstag den 6. September erreichten alle die schöne Insel Fehmarn, wo wir uns spätnachmittags zum Feierabendbier im "Café Sorgenfrei" mit herrlichem Blick aufs Meer und die untergehende Sonne trafen. Beim gemeinsamen Abendessen im "Hotel Bene" am Suedstrand auf Fehmarn, unserer Basisstation für dieses Wochenende konnten wir die neu hinzugekommenen näher kennenlernen - aber wie erwartet hatte sich wieder eine ausgesprochen nette Runde von autobegeisterten Menschen gefunden.

Der Freitag war der Tag für die geplante Ausfahrt. Klaus Gieselmann hatte wie immer nichts dem Zufall überlassen



und führte uns auf kleinen kurvenreichen Straßen und Alleen durch die Holsteinische Schweiz. Nach morgendlichem Regen klärte es am Eutiner See zur ersten Kaffeepause auf, wir konnten die Dächer öffnen und den Rest der Tour bei schönstem Sonnenschein genießen.

Mittagessen im "Seaside" in Hohwacht und am Nachmittag Kaffeepause in Großenbrode, wobei zu erwähnen ist, daß wir mit Sondergenehmigung unsere Fahrzeuge auf der Hafemole parken durften. Daß es hier einen Auflauf von interessierten Menschen gab muß nicht explizit erwähnt werden.

Der Abend führte uns zum Bauernhof Haltermann in Bojendorf auf Fehmarn. Wie schon im Vorjahr gemeinsames Pizzabacken mit Barbara und Peter Haltermann. Hier stießen dann noch zwei Plus 8 Fahrer von Fehmarn und Großenbrode zu uns.

Herzliches Hallo und freudiges Wiedersehen prägten diesen schönen Abend der dann irgendwann an der Hotelbar im "Bene" endete.

Highlight war der Samstag, das Oldtimertreffen in Burg auf Fehmarn. Ein wunderschönes Oldtimertreffen, wobei nicht so sehr teure Exoten im Vordergrund stehen, sondern viele schöne Fahrzeuge von denen wir sicher alle schon mal in jüngeren Jahren geträumt haben. Alles natürlich liebevoll gepflegt und hergerichtet. Nicht nur PKW sondern auch LKW, Busse, Traktoren und Motorräder waren hier zu sehen. Das auch Skandinavien eine lebhaftere Oldtimer-Szene hat, das war hier deutlich zu merken, viele Fahrzeuge aus Dänemark und Schweden waren vertreten. Die gesamte Burger Innenstadt war für das Treffen gesperrt, wir hatten jedoch mit unserer Truppe dank guter Kontakte exponierte reservierte Parkplätze - somit gab es auch genügend Bewunderer unserer britischen Schätzchen.





Fast schon Tradition hat der Besuch im "Café Die Villa" in Orth auf Fehmarn. Trotz Deutscher- Speed-Surf Meisterschaften und damit verbundenen Zuschauerauflauf war es der Cafebetreiberin Doro Ramke gelungen uns wieder Parkplätze vor ihrem Cafe´ im kleinen Hafen zu reservieren und wir ließen es uns bei Kaffee und Kuchen gutgehen.

Der gelungene Tag endete mit einem leckeren italienischen Buffet im Hotelrestaurant. Alle waren sich einig daß sich diese Fehmarn Fahrt wieder gelohnt hat, und einige Teilnehmer buchten bereits jetzt die Zimmer für nächstes Jahr.

Unser Prinzip, einen Rahmen für solch eine Tour zu vorzugeben, jedoch genügend Freiheiten für eigene Aktivitäten zu lassen hat sich auch diesmal wieder bewährt. Auch in diesem Jahr kamen neue interessierte Menschen dazu, also alles richtig gemacht!

Fazit der diesjährigen Fehmarn Tour: viel Sonne, keine technischen Probleme, reichlich gutes Essen und Trinken, ein wunderbares Hotel sowie sehr sympathische und nette Teilnehmer die viel Spaß hatten! Unser Dank gilt sowohl den Teilnehmern als auch denen, die uns vor Ort geholfen und unterstützt haben.

Wir freuen uns auf weitere gemeinsame Fahrten, neben Fehmarn hörte man bereits von ersten Reiseplanungen ins Fränkische.... Warten wir´s ab

Heiner Horst + Marc-Oliver Schierenberg

35. HIGHLAND GAMES 2019 IM ZEICHEN DES MAMMUTS



■ Clanchiefs, von links: Jan, Linda und Mario

Michael, Rolf und Thomas von den Triumphalen haben zu den 35. Highland Games ins Sauerland bei Arnsberg geladen und Vertreter von Triumph, MG und MORGAN sind der traditionsreichen Einladung gefolgt. Entgegen der meteorologischen Vorhersage gestaltete sich zumindest für das Trierer Team die Anreise trocken. Nach der herzlichen Begrüßung durch Rolf und Elke beziehen der Zimmer und Treffpunkt auf der Terrasse zum Wiedersehensgetränk und Erwärmen der weiteren Teilnehmer. Fast alle kamen bedacht, Hood up, berichteten von reichlich Wasser während der Anfahrt. 19 Uhr offizieller Beginn mit einem reichlichen Buffet, Ausgucken der Clanchiefs – für MORGAN stellte sich Jan der Aufgabe, für MG übernahm Linda und Triumph wurde vertreten durch Mario.

Nach Einkleidung (Kilt mit Überwurf Tuch, Gürtel und Tasche) harpte direkt die erste Aufgabe: jeder Clan erhielt drei rohe Eier, die es zu bemalen galt, anschließend wertete eine fachkundige Jury die Ergebnisse – so erzielte man die ersten Punkte. Gleich folgte die nächste Aufgabe – mit kleinen Holzstäben in 10 Minuten einen möglichst hohen Turm zu bauen. Die verantwortlichen MORGAN-Bauer vertrauten auf die sichere Variante und wurden dadurch mühelos von MG und TR überflügelt – deren Bauten reichten bis zur Decke.



Der Samstag weckte uns mit strahlendem Sonnenschein und wunderschönem wolkenlos blauem Himmel – bis zum Start der Ausfahrt änderte sich dies aber deutlich: Phasen von Nieselregen, stärkerem Regen und auch gar kein Regen wechselten regelmäßig.

Die 1. Aufgabe erwartete uns am Kloster Oelinghausen: sowohl Fahrer wie Beifahrer mußten einen Tennisball in einem Eimer deponieren, anschließend ein Photo fertigen.



Ein Zwischenstop war die bekannte Balver Höhle, Fundort von Mammut- und Höhlenbärenknochen, heute größte Kulturhöhle Europas, die mit einzigartiger Akustik u.a. für Konzerte aufwartet.

Dort erwartete alle Teilnehmer die nächste Aufgabe: Bogenschießen. Danach hieß es, die in Balve aufgestellten Mammut zu zählen, bevor es zum Mittagessen in den Seegarten am Sorpensee ging. Hier durften die Clanchiefs nach dem Essen ihre Aufgabe erfüllen: die mit einer Wurfmaschine geworfenen Eier unversehrt zu fangen.

Nach einem ersten, erfolgreichem Durchgang wurden die Bedingungen verschärft: Auffangen in einer Kappe, rücklings zur Wurfmaschine stehend. Hier konnte MORGAN punkten, alle drei Eier blieben heil.

Und weiter ging's nach Schloß Wocklum mit seiner internationalen Reitturnieranlage. Extra für uns wurde der Turnierplatz freigegeben, alle Fahrzeuge präsentierten sich auf dem Sand zum Gruppenphoto. [Reitplatz]

Bei diesem Anblick mußte die Sonne einfach neugierig werden und beglänzte die Szene, so daß wenigstens die Outdoor-Games mit Tauziehen, Kurbelwellenweitwurf (die kleine für die Mädels, die dicke für die Jungs) und Schwungscheibendiskus trocken durchgeführt werden konnten.



Abends zum Buffet die Aufgabe für die Performance: jeder Clan erhielt einen weißen Mammut, den es für ein selbstgewähltes Motto phantasie reich zu bemalen und anschließend zu präsentieren galt.

Gewertet wurde nach Applaus – hier, wie fast immer, die MG dank ihrer musikalischen Einlage im Vorteil, belegten den 1. Platz, dicht gefolgt von MORGAN und Triumph. Die künstlerisch gestalteten Mammut s wurden separat gewertet, hier lag MORGAN vor MG und Triumph. Bei den anschließenden Trinkwettbewerben waren sowohl MORGAN wie auch Triumph chancenlos gegen die schluckstarken MG-Mannen und Damen.





Am Sonntag auf dem trockenen (!) Slalomplatz folgte der Eierwettbewerb dritter Teil: in einer ca. 1 Meter langen Röhre mußte das Ei zu zweit in einer Acht um zwei Pylone getragen, anschließend in eine zweite Röhre transferiert und erneut um die Pylone getragen werden, bevor es in das Nest gelegt werden durfte.



Da hiernach immer noch heile Eier übrigblieben, folgte der ultimative Wettbewerb: Aus zunehmender Entfernung die Eier einander zuwerfen und fangen. Das führte dann zu einem ungewöhnlichen Zwischenergebnis: MORGAN und MG lagen punktgleich vor den etwas abgeschlagenen Triumph. Der Parallelsalom mußte entscheiden. Dank des unerschrockenen Einsatzes der jungen Wilden hatten wir keine Chance und mußten uns mit dem zweiten Platz im Gesamtergebnis vor Triumph begnügen. Nach der Siegerehrung verkündete Matthias Wilke, daß die 36. Highland Games vom 24. bis 26. April 2020 bei Kassel stattfinden werden. Nach tränenreichem Abschied traten alle die Heimreise an mit dem festen Versprechen 2020 sehen wir uns wieder. Reserviert schon mal den Termin: 24. bis 26. April 2020 im Waldhotel Schäferberg, Kassel

Michael Rost





HIGHLANDS MEETS HERKULES



Highland Games 2020 – Triumph, MG, Morgan and Friends

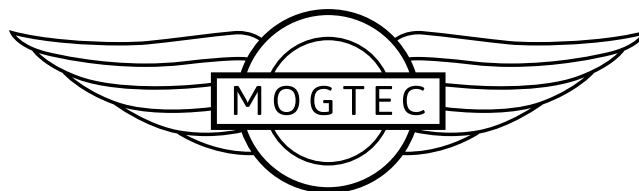
Vom **24. bis 26. April 2020** werden sich die Fahrer und Fahrerinnen von Triumph, MG, Morgan und anderen britischen Roadstern zum alljährlichen Wettkampf der internationalen 36. German Highland Games treffen. Dieser Wettkampf zwischen Triumph, MG und Morgan, angelehnt an die schottischen Highland Games, findet bereits seit 1985 statt. Wir werden uns bei den 36. Games am Herkules dieses Mal auch mit den Freunden anderer britischer Marken messen. Und natürlich hoffen wir wieder auf rege Teilnahme von Teams aus Deutschland, sowie den Niederlanden, Belgien, Luxemburg, der Schweiz und auch Liechtenstein. Wir treffen uns im Bergpark Wilhelmshöhe, dem größten Bergpark in Europa und seit 2013 UNESCO-Weltkulturerbe. Er ist unter den Top 100 Sehenswürdigkeiten in Deutschland gelistet. Der Park ist durch den Herkules, das Schloss Wilhelmshöhe und die Löwenburg bekannt, am Sonntagnach-

mittag können die Wasserspiele im Park bewundert werden. Unser Lager werden wir ganz in der Nähe im Waldhotel Schäferberg aufschlagen.

Freitag, nach Ankunft der Teams und Entspannung mit erfrischenden Getränken auf der Terrasse steht die Wahl der Clan Chiefs auf dem Programm. Am Abend nach einem zünftigen Buffet gibt es bereits Gelegenheit, Punkte zu sammeln, dabei wird es hoch hinaus gehen....

Samstag startet dann die Autofahrt über die hessischen Highlands and Valleys, natürlich mit einer ländlichen Mittagstast. Die obligatorischen Outdoor Games werden sich nach Rückkehr der Teams anschließen. Für Speis und Trank wird natürlich auch gesorgt sein, so dass die Saaldisziplinen danach gestärkt angegangen werden können.

Sonntags, nach dem Frühstück, Slalom und der Siegerehrung, nähert sich schon bald der tränenreiche Abschied. Was bleibt, ist die Vorfreude auf die nächsten, 37. Games.



ONLY A PASSION

MASSGEFERTIGTE EINZELSTÜCKE IN HANDWERKLICHER PRÄZISION.

So, wie man einen Morgan mit dem Herzen fährt, so fertigen wir bei MOGTEC unser Zubehör für die Legende. Ob maßgeschneiderter Picknickkoffer, liebevoll nachempfundene Garagenausstattung oder edle Lounge-Kollektion: Entdecken Sie in jedem Unikat die meisterliche Hand, das Gespür für Verbesserung und die Liebe zum Detail.

Ein Stück Morgan, handmade in Germany.



WERKSCHRANK, WERKHÖCKER & WERKTISCH (HÖHENVERSTELLBAR)



FEUERLÖSCHER



HANDSCHUHFACH



SCHWELLERTUNNEL



RÜCKSPIEGEL



PICKNICK-REISEKOFFER



GEPÄCKTRÄGER



LIEGE, COCKTAILTISCH & BILDERHALTER



TRINKFLASCHENHALTER



TRINKFLASCHE



RESERVEKANISTER

WEITERES ZUBEHÖR FINDEN SIE UNTER
WWW.MOGTEC.COM

Heinrich Heidacker
Bremer Straße 2 · 49179 Ostercappeln
Telefon 05473 363 · info@heidacker.com
www.mogtec.com

HILFE FÜR AFRIKA – JAHRESRÜCKBLICK 2018

Die Bilanz für das Jahr 2018 kann sich sehen lassen. In der Mitgliederversammlung wurden die Aktivitäten für 2018 beschlossen und festgelegt, das Straßenkinder-Projekt in Arusha in Tansania fortzuführen sowie das nach den erfolgreichen Feldversuchen in Ghana getestete Sprachprojekt **Hilfe für Afrika – Englisch als**

2. Hauptsprache weiter zu entwickeln und umzusetzen.

Die ersten Feldversuche zum Sprachprojekt **Hilfe für Afrika – Englisch als 2. Hauptsprache** führten uns im Dezember 2017 / 2018 nach Ghana. In Accra -Hauptstadt von Ghana- wurde das Sprachprojekt an verschiedenen Schulen erfolgreich getestet. Nach den Feldversuchen stand fest: Das Sprachprojekt kommt bei den Kindern und den Lehrkräften gleichermaßen gut an. Zwischenzeitlich sind die Übersetzungen abgeschlossen. Jetzt werden die Übungen zusammengestellt und erste Einheiten produziert. Mehr Infos auf unserer Webseite unter Botton „Projekte / Englisch als zweite Hauptsprache“.

Im März 2018 nahm der Afrikanisch-Deutsche-Freundeskreis (A D F K) aus Erkrath Kontakt mit uns auf. Verschiedene Veröffentlichungen in Printmedien weckten das Interesse an unserem Engagement in Afrika. Mittels Power-Point-Präsentationen stellen wir uns vor und berichteten über Projekte in den verschiedenen Ländern auf dem schwarzen Kontinent; von Beginn an stand fest: Wir haben die gleichen Ziele – Hilfe für Afrika

Als erste gemeinsame Aktion wurden wir vom A D F K bei unserer tollen Oldtimer-Ausfahrt im Mai 2018 beim organisatorischen Ablauf und mit selbstgebackenem Kuchen unterstützt, super und lecker zu gleich. Mehr Infos „Charity Veranstaltungen“.

Die Oldtimerausfahrt, die „2. Afrika Classic“, wurde als Charity-Veranstaltung zur Spendensammlung ausgerichtet. Viele Morgan-Fahrzeuge sowie andere Old- und Youngtimer, ein bunter Querschnitt der automobilen Fahrkultur fand sich bei schönstem Sonnenschein auf dem Parkplatz

der 3M-Werke Hilden ein; eine Augenweide in glänzendem Lack und Chrom. Die Feuerwehr Hilden war mit einem offenen Leiterwagen von 1930 und die Rheinbahn Düsseldorf mit der „Büssinger Schnauze“, einem Linienbus aus dem Jahr 1929, präsent.



Ende Juni 2018 erhielten wir einen Anruf aus der Schweiz. Die Eheleute Widmer berichteten, dass sie die Wiederholung der Sendung -biete Restlaube – suche Traumauto- von Dezember 2015 gesehen hatten. Sie waren von unserem Projekt **Hilfe für Afrika – ein Schulbus für The Gambia** begeistert und fragten an, ob wir Interesse an einem Auto für Afrika hätten. So erhielten wir im Juli 2018 einen NISSAN - Prairie 4x4 mit dem Auftrag, in und für Afrika ein tolles Hilfsprojekt zu gestalten. Nach der Fahrzeugübergabe liefen erste Vorbereitungen an. Neben der Durchführung des Sprach- und Straßenkinder-

projekts verschifften wir verschiedene Sachspenden wie Schultaschen, Nähmaschinen und Sportkleidung als Hilfsgüter nach Afrika. Frau Elke May und Frau Dagmar Münch stellten uns eine große Menge Schultaschen, mit allem drin, was man für einen guten Schulstart so braucht, als Sachspende zur Verfügung; ebenfalls mit dem Auftrag, in und für Afrikas Kinder Gutes zu tun.



Während der Reise im Januar 2018 nach Ghana lernten wir in Accra Pastor Kofi Ansah kennen. Sein Interesse an dem Nähstuben-Projekt war groß. Pastor Kofi Ansah hatte die Idee, für alleinerziehende Frauen in seiner Gemeinde, die sich mehr schlecht als recht mit Gelegenheitsarbeiten über Wasser halten, ebenfalls eine Nähstube einzurichten. Die ersten Schultaschen und zwei Nähmaschinen gingen bereits im März 2018 auf die Reise. Zur Erweiterung der Nähstube schickten wir im Oktober 2018 nochmals vier Nähmaschinen, eine große Menge Stoff -gespendet von Frau Monika Hesse- und weitere Nähutensilien nach Ghana. Pastor Kofi Ansah konnte damit die Nähstube üppig ausstatten und die Frauen ihre Arbeit aufnehmen.



Der Kontakt zum Afrikanisch-Deutschen-Freundeskreis Erkrath ist für uns und den Mitgliedern des Freundeskreises ein großer Gewinn. Die von Frau Elke May und Frau Dagmar Münch gespendeten Schultaschen wurden noch vor unserer Abreise nach Arusha zusammen mit Kinder- und Sportkleidung verpackt und ebenfalls nach Ghana verschifft. Der Empfänger „The Light Outreach Foundation“, ein Waisenhaus in Accra, wird schon seit einigen Jah-



ren vom Afrikanisch-Deutscher-Freundeskreis unterstützt. Die Pakete trafen Mitte Dezember ein; noch rechtzeitig vor Weihnachten. Die Freude war riesengroß. Die Kosten für den Transport wurden von den Mitgliedern des Afrikanisch-Deutscher-Freundeskreis übernommen. Mehr Infos „Schultaschen / Nähmaschinen f. Ghana“ Im August 2018 ging es zur Fortführung des Straßenkinderprojekts zum sechsten Mal nach Arusha in Tansania. Vor Ort konnten wir feststellen: Das Projekt hat sich sehr gut entwickelt. Die Jungs führen die Landwirtschaft inzwischen selbstständig und die Mädchen in der Nähstube haben ebenso fleißig gelernt. In einer Schneider-Prüfung wurden die besten Näherinnen ermittelt. Die fünf besten Jung-Schneiderinnen erhielten -wie in 2017 in einem Ausbildungsvertrag vereinbart einen kompletten Arbeitsplatz als Belohnung, jedoch mit der Auflage, dass jedes der Mädchen 5 weitere Schneiderlehrlinge anlernen sollen. Damit alle Platz in der Nähstube finden, wurde ein weiterer Raum direkt neben der Nähstube angemietet.

Jetzt ist aus der Nähstube eine richtige Schneiderei geworden. Die Jungs und die Mädchen können sich voraussichtlich schon ab 2019 komplett selbst finanzieren.

Mehr Infos „Arusha’s Straßenkinder Sep. 2018 Teil 6“.

Unser Dank

Abschließend einen ganz besonderen Dank an alle, die uns mit Geld- und Sachspenden unterstützt haben. Denn ohne Ihre großzügige Unterstützung wären diese tollen Hilfsprojekte nicht möglich.

Wenn Euch / Ihnen gefällt, wie wir die Spenden eingesetzt haben, würden wir uns sehr freuen, wenn wir auch in Zukunft mit Eurer / Ihrer Hilfe rechnen können, jeder Euro zählt und es ist besser kleine Dinge zu tun, als nur über große Dinge zu reden.

Ausblick auf 2019

Hilfe für Afrika – Englisch als 2. Hauptsprache

Für 2019 stehen wieder spannende Projekte auf der Agenda. Das Sprachprojekt wird weiterentwickelt und für den ersten Einsatz in Afrika vorbereitet. Mitte des Jahres wird ein Container mit Schulausstattungen und medizinischem Equipment nach The Gambia geschickt.

Beifahrer für die Afrika-Rallye Dresden-Dakar-Banjul gesucht!

Der Höhepunkt in 2019 wird die „3. Afrika Classic“, eine Ausfahrt für Oldtimer und Youngtimer. Der Startschuss fällt am Sonntag den 1. September 2019. Los geht’s wieder vom Parkplatz der 3M-Werke Hilden. Die Besonderheit der Ausfahrt in 2019 ist, dass der Beifahrer des Siegerteams qualifiziert ist, bei einer echten Afrika-Rallye teilzunehmen. Hilfe für Afrika Hilden e.V. stellt mindestens ein Team zur 28. Rallye Dresden-Dakar-Banjul. Die Rallye wird veranstaltet von „Breitengrad e.V.“ Es starten insgesamt 40 bis 50 Teams auf eine 7.500 km lange Reise von Dresden bis nach Banjul in The Gambia. In Banjul angekommen werden die Autos mit samt der Ausstattung als Sachspende abgegeben und öffentlich versteigert. Mit dem Versteigerungserlös werden in The Gambia zwei Schulen, ein Kranken-

haus und zwei Lehrwerkstätten sowie Armenspeisungen finanziert. Mehr Infos unter „Charity Veranstaltung / Rallye Dresden-Dakar-Banjul“.

... und jetzt das Highlight!

Wir suchen den/die afrikabegeisterte/n Beifahrer/-in. Deshalb richten wir die „3. Afrika Classic“ als Qualifikationslauf aus. Wer also an diesem Abenteuer als Beifahrer/-in teilnehmen und gleichzeitig ein außergewöhnliches Hilfsprojekt unterstützen möchte, kann sich per Mail direkt an uns wenden oldtimer@hilfe-fuer-afrika-hilden.de. Die Ausschreibung und Anmeldeformulare können von unserer Webseite heruntergeladen werden:

www.hilfe-fuer-afrika-hilden.de

Mit dem Event wollen wir durch Startgelder, Sponsoring und Spenden die geplanten Hilfsprojekte, insbesondere unser oben genanntes Sprachprojekt finanzieren. Mehr Infos unter „Charity Veranstaltung / 3. Afrika Classic“.

Das Gleiche gilt, wer das Afrika-Rallye-Team als Sponsor unterstützen möchte. Das Teilnehmerfahrzeug wird von Februar bis November in Hilden, Düsseldorf, Wuppertal, Köln und Umgebung als fahrende Litfaßsäule unterwegs sein. Wer auf dem Teilnehmerfahrzeug Werbung für seine Produkte oder sein Unternehmen aufbringen möchte, möge bitte ebenfalls direkt mit uns Kontakt aufnehmen. Die Sponsoren-Mappe gibt es unter „Charity Veranstaltung / Rallye Dresden-Dakar-Banjul“.

Und wer das Team Hilfe für Afrika Hilden e.V. auf der Afrika-Rallye mit einem eigenen Fahrzeug bis nach The Gambia begleiten möchte und bereit ist, sein Auto in The Gambia zu spenden, ist ebenso willkommen. Die Teilnehmer-Mappe unter „Charity Veranstaltung / Rallye Dresden-Dakar-Banjul“.

Engelbert Kremers



Hilfe für Afrika Hilden e.V.

vertreten durch den Vorstand
 erster Vorsitzender E. Kremers
 Postfach 100 427 / 40724 Hilden
 Tel. 02103 / 243844
info@hilfe-fuer-afrika-hilden.de
www.hilfe-fuer-afrika-hilden.de

Spendenkonto
 Hilfe für Afrika Hilden e.V.
 Bank Deutsche Skatbank
 IBAN DE 17 8306 5408 0004 8735 05
 BIC GENO DEF 1SLR

Der Verein ist registriert:
 - im Vereinsregister AG Düsseldorf VR-Nr. 10909
 - beim Finanzamt Hilden Steuer-Nr. 5135 / 5792 / 4782

ALCHIMIA MEETS BUSCHMANN



Alchimia

Projekt in der Wissenschaftsbox der WWU (University of Münster) mit Studierenden der Akademie Gestaltung der HWK, Münster



Standort der Wissenschaftsbox: mitten in Münsters City am Drubbel neben der Lambertikirche

Alchimia war ursprünglich ein Design- und Architekturstudio in Mailand und gilt als Geburtsstätte der „Post Moderne“. Alchimia, gefolgt von Memphis in den 60er und 70er Jahren war Ideengeber, Initiator und Veranstalter einer Vielzahl von Kunstausstellungen und Aktionen. Hierauf bezieht sich die Kunstaktion in Münsters City. Durch das Fenster an der Breit-

seite der Wissenschaftsbox schauen die Passanten in den Container. Dort sehen sie eine kleine Laborwerkstatt, in der von Zeit zu Zeit 2 – 3 junge Leute arbeiten. In der Laborwerkstatt werden auf billigen Gebrauchsprodukten und Materialstücken kleine Ornamente aus Blattgold aufgebracht. Diese handwerkliche, laborpraktische Dienstleistung „veredelt“ die alltäglichen Ausgangsgegenstände, hier einen Autoreifen. Jana Kiewit, die junge Künstlerin, wählt aber nicht irgendeinen Reifen sondern einen Pirelli. Der jährlich in einer limitierten Auflage erscheinende Pirelli-Fotokalender mit seinen nur leicht oder gar nicht bekleideten Schönheiten ist inzwischen das Synonym für erotische Fotokunst. Der Morgan +8 mit seiner bulligen Achtzylinder-Maschine unter der langgestreckten Motorhaube ist eine Power und Eleganz ausstrahlende Stilikone des männlich geprägten Automobildesigns. Ironisch aber durchaus bewusst spielt die Künstlerin mit den Sujets. Natürlich hat sie den Reifen signiert und ihr Tun fotografisch dokumentiert, wodurch er zur Kunst wird. Man freut sich, wenn ein an sich schon schönes Cabrio noch einen kleinen künstlerischen Touch bekommt. Den Reifen seiner ursprünglichen Funktion zuzuführen, sich durch viele gefahrene KM auf dem Asphalt zu verschleifen, wäre zu schade. Man würde ein Kunstwerk zerstören.

Heinz-Joachim Buschmann



MORGAN-STATISTIK

Heinrich-Peter van de Poll ist Mitglied unserer Sektion Rhein-Main und wollte mal wissen was sich so an Morgan-Fahrzeugen in Deutschland bewegt. Er hat gesucht und er hat gefunden. Beim KBA, den Kraftfahrtbundesamt hat er eine 700 Seiten Statistik ausgegraben die sich mit den Fahrzeugbeständen zum 1.1.2017 beschäftigt.

Da den meisten von Euch eine Zusammenfassung über die Morgan Bestände reicht habe ich folgendes zusammengestellt:

Am 1.1. 2017 waren in Deutschland 2966 Morgan-Fahrzeuge angemeldet.

2731 davon sind privat zugelassen,

235 Leute konnten Ihrem Finanzamt den Moggi als Geschäftswagen verklickern,

4 Halter sind unter 29 Jahre alt gewesen (immerhin !)

1660 Halter sind über 60. (Das Leben beginnt, wenn die Kinder aus dem Haus sind....)

365 Halterinnen sind weiblich

Nach Bundesländern sortiert schaut es so aus:

Baden-Württemberg	512	Niedersachsen	331
Bayern	475	Nordrhein-Westfalen	827
Berlin	62	Rheinland-Pfalz	141
Brandenburg	20	Saarland	34
Bremen	16	Sachsen	29
Hamburg	83	Sachsen-Anhalt	8
Hessen	260	Schleswig Holstein	134
Mecklenburg-Vorpommern	11	Thüringen	19

Sonstige **4**, die laufen wohl in den ehemaligen Kolonien,
oder sind auf Diplomaten irgendwo in der Welt zugelassen.

260 Morgan sind in Hessen zugelassen. Wir haben **135** Mitglieder in der Sektion Rhein-Main d.h. **51,92 %** aller hessischen Moggis sind im Club. Die 4 Moggis aus Aschaffenburg und Umgebung (Bayern) habe ich allerdings nicht rausgerechnet.

Auf MCD Ebene haben wir heute **1155** Mitglieder und d.h. etwa **38,94 %** aller in Deutschland zugelassenen Morgan sind im Club organisiert. Wir haben also noch Luft nach oben.

Zu guter Letzt schauen wir noch über den Rand des Morgan Tellers, wie es bei anderen Ausschaut:

Aston Martin	3792
Ferrari	9085
Lotus	3719
Tesla	4358 wie gesagt am 1.1.2017 das dürften in zwischen eine ganze Ecke mehr sein.





Merz & Pabst
A U T O M O B I L E

Vertragshändler und Servicepartner von Morgan und Lotus in Süddeutschland.

Wir sind Ihr erfahrener Händler für den Kauf, Verkauf und der Vermittlung von neuen und gebrauchten Automobilen in der Region Stuttgart.

Für die Reparatur und die Wartung Ihres geliebten Automobils steht Ihnen unser erfahrenes und kompetentes Werkstatt-Team mit Rat und Tat zur Seite.

Wir bieten Ihnen den passenden Service für Oldtimer, Youngtimer und exotische Automobile aller Marken. Auch für Automobile der Marken Jaguar, Land Rover, TVR, Artega, Wiesmann, Aston Martin, MG, Rover und Triumph können wir Sie mit Erfahrung überzeugen. Auch mit anspruchsvollen Reparaturen.

Seit unserer Gründung im Jahr 1936 ist Merz & Pabst die Anlaufstelle für besondere Fahrzeuge. Eine ganz besondere Liebe pflegen wir zu britischen Automobilen.

Zu unseren Leistungen gehören des Weiteren Unfallinstandsetzungen, Restaurationen, Karosseriebau, ein Hol- und Bringservice und die Beschaffung von Ersatzteilen und Zubehör, auch wenn diese schwierig zu beschaffen sind.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch und interessante Benzingespräche!

Merz & Pabst Cars & more GmbH
Zementwerk 13 - 72622 Nürtingen
Telefon: +49 (0) 7022 - 213 610
Mail: zentrale@merz-pabst.de

www.merz-pabst.com