



Morgan-Post¹⁰⁵





ONLY A PASSION

**MASSGEFERTIGTE EINZELSTÜCKE
IN HANDWERKLICHER PRÄZISION**
WWW.MOGTEC.COM



RESERVEKANISTER



SCHWELLERTUNNEL



PICKNICK-REISEKOFFER



TRINKFLASCHENHALTER



PICKNICK-FALTHOCKER



RÜCKSPIEGEL

**WEITERES ZUBEHÖR FINDEN SIE UNTER
WWW.MOGTEC.COM**

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

DER PRÄSIDENT HAT DAS WORT

Liebe Mitglieder,

Licht am Ende des Tunnels? Seit mehr als zwei Jahren fordert uns die Corona Pandemie einiges ab. Immer wieder wurden wir vor neue Herausforderungen gestellt und mussten unser Leben dem Infektionsgeschehen anpassen. Nach einem rasanten Anstieg der Fallzahlen geht die Zahl der Erkrankten nun zurück und ja, wir können uns wohl wieder auf ein vermehrtes Maß an Normalität in unserem Leben freuen.

Die finanzielle Situation des Clubs kann als sehr gut bezeichnet werden, da in den letzten Jahren wenig Aktivitäten stattfanden, die der Club bezuschusst hat. Um den Clubzweck stärker in den Vordergrund zu stellen, hat sich der Gesamtvorstand entschlossen, die kommenden neun Frühjahrs- oder Herbsttreffen der einzelnen Sektionen durch einen Zuschuss zu unterstützen. Dies vor dem Hintergrund insbesondere gestiegener Hotelkosten. Wir möchten damit mehr Clubmitgliedern die Gelegenheit geben aktiv am Vereinsleben teilzunehmen.

Das Thema Homepage begleitet uns fast ebenso lange wie die Corona Pandemie. Wir haben in der Zwischenzeit einen Dienstleister gefunden, der für unseren Club das Web-Hosting übernimmt. Seine Aufgabe wird es u.a. sein, die Homepage zu modifizieren oder auch Seiteninhalte zu ergänzen.

Ich freue mich mit Euch auf das viertägige Frühjahrestreffen in Hannover. Nach einigen Absagen aufgrund der Pandemie haben die Organisatoren ein tolles Programm

zusammengestellt. Es war für das Orgateam bestimmt nicht immer einfach, sich immer wieder neu zu motivieren. Danke, dass Ihr dabei geblieben seid.

In diesem Jahr soll es auch wieder ein Herbsttreffen geben. Die Sektion Mitte wird der Organisator sein und die Vorbereitungen sind schon weit gediehen. **Tragt Euch schon mal den 2. September bis 4. September 2022 in den Kalender ein.**

Leider musste in 2021 auch das Morgantreffen in Jungholz ausfallen. Hoffen wir, dass es in diesem Jahr nachgeholt werden kann. Die Veranstaltung jährt sich zum 25ten Mal und ich hoffe, dass es auch in den kommenden Jahren wieder Organisatoren gibt, die die Tradition weiterführen. Dank an Heinz Kandziora und sein Team für all die schönen Ausfahrten, die tollen Feuerwerke und vor allen Dingen die Begegnungen mit Morganfahrern aus ganz Europa.

Euer
Detlef



VORWORT AUSGABE 105

Liebe Morgan Freunde,

Als im September 2021 mein Vorgänger Kai Lambers den Posten aus beruflichen Gründen abgegeben hat, habe ich mich bereit erklärt neben meiner Arbeit als Sektionsleiter Rhein-Main auch die Morgan Post und den Vorstandsposten zu übernehmen. Als Jungrentner habe ich genug Zeit und nachdem ich schon mit der vorletzten Ausgabe der MP geübt habe, weiß ich worauf ich mich einlasse. Also stelle ich mich in Hannover zur Wahl und hoffe auf Eure Bestätigung.

Ich möchte mich länger um die MP kümmern und pro Jahr 2 Ausgaben in die Briefkästen bringen. Die Frühjahrsausgabe 2022 habt Ihr nun in Händen. Als ich übernommen habe, lagen kaum Berichte vor und nach meinem ersten Rundmail tröpfelten langsam die Artikel ein. Dann aber ging es Schlag auf Schlag und nun haben wir eine stattliche Ausgabe und sogar schon einen Grundstock für die Herbstausgabe. Das heißt ich habe so viele Berichte bekommen, dass ich nicht alle unterbringen konnte. Vielen lieben Dank an alle die in die Tasten gegriffen und die passenden Bilder ausgesucht haben.

Bitte habt die Morgan Post immer im Hinterkopf wenn Ihr schöne Morgan Reisen macht oder an einer Veranstaltung teilnehmt. Für 2 Ausgaben brauche ich viel Material, damit es nicht langweilig wird.

Es gibt in Zukunft zwei Termine im Jahr. Für die Frühjahrsausgabe ist der Redaktionsschluß am 15.2. und für die Herbstausgabe der 15.8.! Aber wartet nicht, sondern gebt mir Eure Berichte sobald wie möglich. Ich helfe Euch gern bei der Formulierung, wenn Ihr keine großen Berichteschreiber seid. Ein paar Fakten und dazu Eure Bilder und wir basteln gemeinsam was nettes daraus. Nur keine Scheu!

Nun freue ich mich auf die vielen Kontakte mit Euch und wünsche viel Spaß mit der Morgan Post Nr. 105!

Euer Hermann
aus Rhein-Main



IMPRESSUM

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

c/o Hermann Fischer
moggifischer@t-online.de
06021 7719606

www.morgan-club.de

Redaktion und Anzeigen:
Hermann Fischer

Auflage:
1300 Exemplare

Erscheinungsweise:
halbjährlich

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



FLAVING



- Classic Remise -
Harffstraße 110 a
D 40591 Düsseldorf
Telefon +49 (211) 73774470

Hochstraße 4
D 59425 Unna
Telefon +49 (2303) 25191 - 0

- Lenkwerk -
Am Stadtholz 24-26
D 33609 Bielefeld
Telefon +49 (521) 96296341

INHALT



16

VORWORT

- Vorwort des Präsidenten
Vorwort Ausgabe 105

CLUB NEWS

- Wer macht was
Vorstellung Conrad M. Hasselberg
Nachruf Pius Kuhlmann
Neue Mitglieder

JUBILÄUM

50 Jahre MCD



66

REISEN

- | | | |
|----|------------------------|----|
| 3 | Mecklenburg-Vorpommern | 28 |
| 4 | Gardasee 2021 | 24 |
| | Bornholm 2021 | 38 |
| | Perigord | 44 |
| 8 | Dänemark 2021 | 56 |
| 10 | Kärnten | 62 |
| 12 | Goodwood Revival 2021 | 66 |
| 14 | Morgan in Goodwood | 76 |

SEKTIONEN

- | | | |
|----|-----------------------------------|----|
| 16 | 25 Jahre Kölner Stammtisch | 80 |
| | Sektion UnMOGlich Nikolaustreffen | 84 |
| | Sektion Bayern Südtirolfahrt | 90 |



118

AUSFAHRTEN

- | | |
|-----------------------------|-----|
| Bremervörde | 100 |
| Coburger Land und Thüringen | 108 |

TECHNIK

- | | |
|----------------------------------|-----|
| Plus 8 DHC Automatik | 118 |
| Einbau eines Hauptstromschalters | 122 |
| Benzin E10 | 124 |
| Die fesche Lola | 126 |
| Morgan- Tiefgarage | 132 |
| Edelstahlanlage für Morgan +8 | 134 |
| Morgan Super 3 | 136 |



144

SPORT

- | | |
|----------------------|-----|
| Roadtrip Groß Dölln | 144 |
| Altena-Historic 2022 | 152 |

INTERESSANTES

- | | |
|----------------------|-----|
| Hilfe für Afrika | 154 |
| Ein Traum wurde wahr | 156 |

Morgan-Club Deutschland e.V.

c/o Detlef Lau · Zum Gipelhof 3 · 60594 Frankfurt am Main
Bankverbindung: Stadtparkasse Solingen
BIC: SOLSDE33 · IBAN: DE18 3425 0000 0000 3050 60

www.morgan-club.de



WER MACHT WAS IM MCD?

DER VORSTAND



Detlef Lau
Präsident (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
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



Bertwald „Berti“ Adrian
Sport & Technik (kommissarisch)
Seppelerstr. 15a
33397 Rietberg
M +49 (0) 171 . 815 4666
sport@morgan-club.de
bertwaldadrian@aol.com



Hermann Fischer
Publikationen & Öffentlichkeitsarbeit
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

DIE SEKTIONEN



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

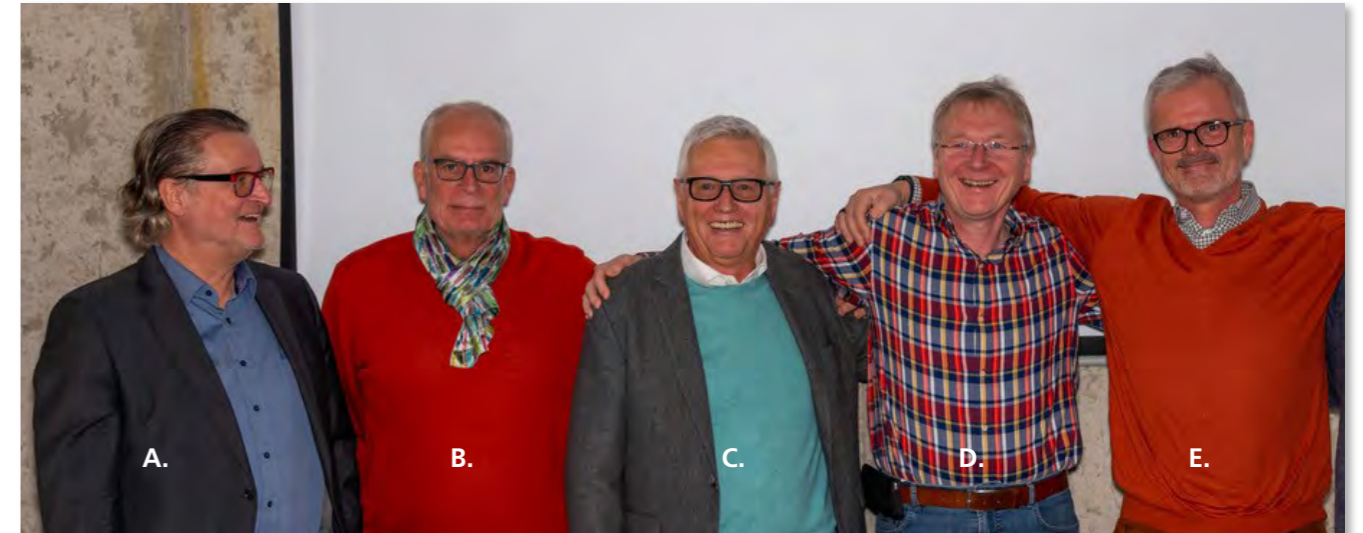


Sektion Ländle
Thomas Keller
Buchhofer Strasse 9
73569 Eschhach
M +49 (0)171 . 8605890
laendle@morgan-club.de



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

DIE SEKTIONEN



A. Gerd Niehaus
Steinzeitweg 4
44805 Bochum
M +49 (0) 173 . 262 4165
info@optik-niehaus.de

Sektion Mitte

D. Gregor Dresemann
Julius-Kalhoff-Weg 16
48249 Dülmen
M +49 (0) 171 . 484 8410

B. Volker Gross
Brocherweg 10
41751 Viersen
M +49 (0) 171 . 344 0031

C. Edi Stampfel
Fichtenweg 1a
40667 Meerbusch
M +49 (0) 172 . 210 2598
edi@stampfel.de

E. Thorsten Hüttermann
Königstr. 15
46149 Oberhausen
M +49 (0) 170 . 631 7924
mail@dr-huettermann.de



Sektion Nord
Conrad M. Hasselberg
T +49 (0)40 . 60 68 770
M +49 (0)172 . 99 97 999
info@autohasselberg.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 Rhein-Main
Hermann Fischer
Cornelienstr 34
63739 Aschaffenburg
T +49 (0)6021 . 77 19 606
rheinmain@morgan-club.de



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



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

ENGLAND

VORSTELLUNG CONRAD M. HASSELBERG

Sektionsleiter Nord

Liebe Sektionsfreunde,

darf ich mich vorstellen? Mein Name ist Conrad M. Hasselberg. Klingt nicht so gut wie bei Bond, aber für eine Persiflage würde es wohl reichen...

Ich möchte mich bei Euch nun auch ganz offiziell vorstellen. Die Sektion ist groß und es ist durchaus möglich, dass mich einige nur vom Hören und Sagen oder vielleicht noch gar nicht kennen.

Zunächst möchte ich mich herzlich für die Wahl zum Sektionsleiter Nord und Euer Vertrauen bedanken. Ich hoffe, ich enttäusche Euch nicht. Es ist aber auch ein schweres Unterfangen in die viel zu großen Fußstapfen der Vorgänger zu treten. Aber es ist auf jeden Fall einen Versuch wert und nach fast 30 Jahren Mitgliedschaft, dachte ich, kann man sich auch mal ein paar Jahre etwas intensiver für die Sektion Nord einbringen. So habe ich, als ich von Volker angesprochen wurde, nach kurzer Überlegung und Besprechung mit meiner Frau Anette, zugesagt mich zur Wahl zu stellen. So konnte ich dann auch bei der Wahl, höchst wahrscheinlich auf Grund des Fehlens von Mitbewerbern ums Amt, sagenhafte Quoten erreichen, die an Zeiten von Erich Honeckers Wahlen erinnern.

Vielleicht habe ich es ja schon mal dem einen oder anderen erzählt wie meine ganz persönliche Morgan Liebe entfacht wurde. Meine Leidenschaft für Autos, insbesondere für das Fabrikat Morgan, ist schon sehr alt. Als kleiner Junge jobbte ich hin und wieder in einer Tankstelle. Im hinteren Teil der angeschlossenen Garage an prominenter Stelle war der Parkplatz von einem Zahnarzt. Er wechselte seine Autos so häufig wie die immer jünger werdenden Damen. Oft waren es teure englische Sportwagen, die da abgestellt wurden.

Und eines Tages stand er dann da, der brandneue 68er Morgan Plus8 in British Racing Green.

In jeder freien Minute saß ich im Plus8 und imitierte Motorengeräusche und fuhr in meiner Fantasie Rennen. Wahrscheinlich hatte ich mehr in dem Moggi gesessen als der Zahnarzt selbst. Irgendwann war er auch des Morgan überdrüssig und tauschte ihn gegen etwas aus, was ich nicht mehr erinnere.

Dann sollten 27 Jahre vergehen bis ich meinen ersten Morgan 1994 mein eigen nennen durfte. Die Jahre vergingen wie im Fluge und die Morgan wechselten bis zu meinem Plus8 aus 2003 einem "35th Anniversary" Sondermodell, den ich behielt und zum Erbstück für die nächste Generation erklärt habe. Jüngst kam dann noch ein Plus8 Aero hinzu.

Wenn ich an den Club denke, fallen mir als erstes nicht nur die wunderschönen und einzigartigen Holzautos aus Malvern Link ein. Vielmehr erinnere ich mich zunächst an unvergessliche Stunden und Tage, die wir mit den Clubfreunden auf gemeinsamen Touren und Reisen verbracht haben. Es sind echte Freundschaften entstanden für die wir sehr dankbar sind. Das Auto ist der Katalysator, die Menschen sind es um die es eigentlich geht. Es sind die Clubtreffen, das Kennenlernen und die Begegnungen mit so vielen unterschiedlichen und netten Menschen, die das Fahren mit unseren Moggis so reich machen. Aus diesen Begegnungen sind einige Freundschaften erwachsen, die bis heute und über den Tod mancher hinaus anhalten. Ich möchte hier Annelene und Ingo Petersen erwähnen, die im Abstand von einem Jahr erst jüngst von uns gegangen sind. Wir hatten eine tolle Zeit zusammen, wie z.B. bei den Kulturreisen zum Meck-Pomm-Musik-



festival, die Ingo organisiert hatte. Ich denke auch an die gemeinsamen Reisen nach Norwegen und Schweden, in das Elsass, nach Österreich, Italien und und und ...übrigens an diese Tradition wollen wir anknüpfen und versuchen jedes Jahr eine schöne Moggi-Reise mit Interessierten auf die Beine zu stellen.

Der Club selbst ist ein totes Gerippe ohne all die Menschen, die sich selbst auferlegt Mühen über Mühen machen um eine spontane Ausfahrt, eine ausgedehnte Tour, ein Wochenende mit einer oder mehr Übernachtungen zu planen und auszuführen. Geschweige denn von denjenigen, die all die Herausforderungen eine Urlaubsreise oder gar ein Frühjahrs- oder Herbsttreffen zu organisieren auf sich nehmen.

Deshalb kann ich Euch an dieser Stelle nur bitten, die Freude und die Last auf viele Schultern zu verteilen.

Bringt Euch ein und macht es einfach. Es ist anstrengend aber höchst befriedigend.

Im Voraus schon ein großes Dankeschön an alle, die für das "Nach-Corona-Jahr 2022" etwas anbieten werden.

Wir wünschen uns nun eine baldige Normalisierung unseres Lebens, verbunden damit ein buntes Clubleben mit reichlich Angeboten von Euch, wir (das Orga-Team und ich) sind dabei auch gerne behilflich.

Anfangen werden wir mit dem schon fest geplanten und für den 04. Dezember terminierten Weihnachtsfest. Alle weiteren Informationen hierzu, für den Neujahrs-Brunch und das Karfreitag-Fisshessen erhaltet Ihr schon sehr bald vom Event-Team.

Mit sonnigen Grüßen
Euer Conrad M. Hasselberg

PIUS KUHLMANN

† 22.02.2022



Pius Kuhlmann, Gründungsmitglied unseres Clubs ist am 22.2.2022 verstorben. 1971 war er einer der 8 Freunde, die den Morgan-Club Deutschland in Frankfurt ins Leben riefen. Von 1973 bis 1976 war er Präsident unseres Clubs. Wir haben einen guten Freund verloren.



In lieber Erinnerung

Ein Nachruf von Ulla Witt (Homm)

Es muss 1969/1970 gewesen sein. In Gelsenkirchen gab es nur wenige Diskotheken und wenn ich abends eine besuchen wollte, stand meistens ein weißer Morgan davor. Reinschauen durfte man nicht, ein Pitbull sorgte dafür das niemand dem Auto zu nahekam. Das war die erste Begegnung mit Pius. Dann stand er immer an der Bahnhofstraße bei Tchibo und wir Mädchen dachten, was für ein toller Typ.

Dann lernte ich meinen Ex Mann Karl- Georg kennen, wir hatten die gleiche Leidenschaft zu dem Auto und konnten ihn endlich 1978 kaufen. Pius trafen wir zu unserem ersten Treffen in Bad Gandersheim wieder und er erstaunte uns mit seiner Extravaganz. Hatte 2 Overalls übereinander gezogen. Das war lange bevor die Trachtenjacke in sein Leben trat. Er musste immer ein bisschen anders sein als die Masse, hatte seinen eigenen Stil. Seit dieser Zeit haben wir nie den Kontakt verloren und uns jedes Mal gefreut uns zu sehen. Er war immer ein aufmerksamer Zuhörer.

Ein liebenswerter, total verrückter Kerl ist von uns gegangen.

Wir werden ihn sehr vermissen.



Cabrio hauben
Anfertigung nach Kundenwunsch

Fahrerbrillen
von Aviator

Zentralmutter-Werkzeug
für Flügel- und Achtkantmuttern

Reifenschuhe

Wischerblätter Upgrade

Lacktrockner (BigBoi Gebläse)

Lederhandschuhe

Lenkräder & Adapter
von Moto-Lita

Werkzeuge
von KS TOOLS und BGS Technic
... und vieles mehr

Partner der Firma
Merz & Pabst Cars & More GmbH

Bernd Gampe · info@roadster-zubehoer.de · www.roadster-zubehoer.de

Autosattlerei Neumann

Rüdiger Neumann
KFZ.- & Sattlermeister

☎ 05027/8282

☎ 0174/7988057

🏠 Hauptstraße 13

📍 31636 Linsburg

@ autosattlerei-neumann@t-online.de

🌐 www.autosattlerei-neumann.de





NEUE MITGLIEDER IM MCD

Sektion	Eingetreten am	Name
Bayern	01.07.2020	Hans Rohrmüller
Bayern	01.07.2020	Manfred Schöttl
Bayern	10.01.2022	Manfred Möller
Franken	02.07.2021	Mario Spira
Ländle	01.01.2021	Dirk Dreyer
Ländle	01.07.2020	Rainer Schroll
Ländle	28.09.2021	Rolf Elsaesser
Ländle	08.07.2021	Frank Gerst
Ländle	07.01.2022	David-Philipp Hardock
Ländle	06.08.2021	Armin Kausch
Ländle	19.07.2021	Eric Marshall
Ländle	19.07.2021	Mario Oßwald
Mitte Nord	06.07.2021	Marco Lührs
Mitte Nord	01.01.2021	Marco Pietruszak
Mitte Nord	01.07.2020	Carsten Leiss
Mitte Nord	01.07.2020	Rüdiger Neumann
Mitte Nord	01.01.2021	Sandra Tegethoff
Mitte Nord	10.08.2021	Marco Bukowski
Mitte Nord	01.05.2021	Peter Skiba
Mitte Nord	09.06.2021	Martin Rang
Mitte Nord	08.07.2021	Silke Lührs
Mitte Nord	14.06.2021	Ulrike Rang
Mitte Nord	01.01.2021	Ulrich Koslowsky

*Wir begrüßen ganz herzlich
unsere neuen Mitglieder!*

Sektion	Eingetreten am	Name
Mitte	06.09.2021	Thomas Herzog/Schwerfeld
Nord	01.07.2020	Alain Marie
Nord	01.07.2020	Andreas Schimmer
Nord	11.11.2021	Lutz Gründer
Nord	05.07.2021	Heinrich Reimert
Nord	18.11.2021	Thomas Ripken
Ost	01.07.2020	Tatjana Ellerbrock
Ost	01.01.2021	Charlie Geipel
Ost	01.07.2020	Steffen Moßler
Ost	12.10.2021	Bernd Lufen
Rhein-Main	01.01.2021	Heike Preis
Rhein-Main	01.07.2020	Marcus Reichardt
Rhein-Main	01.01.2022	Wolfgang Reiser
Rhein-Main	06.05.2021	Claus Stauch
Rhein-Main	12.05.2021	Gabriele Stauch
Rhein-Main	01.01.2022	Helmut Berger
unMOglich	01.07.2020	Beret Knittel
unMOglich	01.07.2020	Frank Labruier
unMOglich	01.06.2021	Gerhard Geller
unMOglich	01.01.2022	Lutz Göhler
unMOglich	26.08.2021	Gerd Koschik
unMOglich	21.08.2021	Alexander Marx
unMOglich	20.11.2021	Thomas Werner



50 JAHRE MCD

von Hermann Fischer



Morgan, das ist Leidenschaft, Faszination und Freundschaft – meist ein Leben lang.

Im Morgan-Club Deutschland ist die Freundschaft zuhause! Seit 40 Jahren.



40 Jahre Morgan-Club Deutschland. Ein Rückblick von Edi Stampfel

Wie die Zeit vergeht. Gerade haben wir erst unser 40jähriges gefeiert und schon sind wieder 10 ereignisreiche Jahre um. Warum fange ich meinen Bericht nicht mit dem Anfang an? Die Mitglieder die schon länger als 10 Jahre dabei sind haben sicher eine Vermutung. Richtig – das Buch. Für alle anderen will ich es erklären. Zu unserem 40. Vereinsjubiläum hat sich Edi Stampfel eine Wahnsinnsarbeit gemacht und ein 160 Seiten dickes Buch verfasst wo er unsere Geschichte recherchiert und zu Papier gebracht hat. Es wurde in Buchbinder Qualität gedruckt und jedem Mitglied geschenkt. Edi wählte damals den passenden Titel: Morgan, das ist Leidenschaft, Faszination und Freundschaft – meist ein Leben lang.

Und so sah unser Anfang aus ... Es würde den Rahmen sprengen wenn ich nun alle 160 Seiten hier abdrucken würde, den bei vielen Mitgliedern steht das Buch sicher noch irgendwo im Schrank. Liebe Newcomer, ich bin mir sicher, wenn Ihr nett fragt werden Euch die „old Boys and Girls“ bestimmt das Buch mal ausleihen.

Das Buch endet mit unserem Jubiläumstreffen zum 40ten 2011 in Bad Orb. Es war das erste Treffen wo ich im Orga-Team dabei war. Der Rhein-Main Sektionsleiter, Rolf Neumann, und spätere Präsident, Peter Alt und ich bildeten das Kernteam und irgendwann kam Peter mit der Idee im 's Eck „Frau Antje“ auftreten zu lassen. Eine Ulknudel mit Uku-lele. Das fand ich damals nur peinlich, aber was sollte ich machen, Rolf und Peter fanden sie prima. Sie ist heute noch in Youtube unter dem Stichwort „110. SplitterNacht: Antje Schumacher“ zu finden. Und was soll ich Euch sagen, sie war der Knaller schlechthin und hat den Saal zum kochen gebracht.

40 Jahre Morgan-Club Deutschland
und ein Ende ist nicht in Sicht!

Die erste uns vorliegende Mitgliederliste stammt vom 1. November 1971 und zeigt die Namen von 18 Morgan-Club-Mitgliedern, darunter, und das war für die damalige Zeit etwas Besonderes, eine Frau: Birgitte-Frauke Ulmer. Ulmer und Peter Alt waren die ersten 19 Jahre mit einer Amateur-Lizenz. Peter Alt wurde 1980 die erste 19 Jahre mit einer Amateur-Lizenz. Peter Alt wurde 1980 die erste 19 Jahre mit einer Amateur-Lizenz. Peter Alt wurde 1980 die erste 19 Jahre mit einer Amateur-Lizenz.

Am 3. Januar 1975 wurde der Morgan-Club Deutschland e.V. durch den Namen MCD 1971 in Frankfurt, Bildeten die ersten 18 Mitglieder in Form eingetragen.

Der Club wuchs rasant, nach dem Friseur 1977 waren es 50 Mitglieder. Ende 1979 waren es 100 Mitglieder. Ende 1980 waren es 150 Mitglieder. Ende 1981 waren es 200 Mitglieder. Ende 1982 waren es 250 Mitglieder. Ende 1983 waren es 300 Mitglieder. Ende 1984 waren es 350 Mitglieder. Ende 1985 waren es 400 Mitglieder. Ende 1986 waren es 450 Mitglieder. Ende 1987 waren es 500 Mitglieder. Ende 1988 waren es 550 Mitglieder. Ende 1989 waren es 600 Mitglieder. Ende 1990 waren es 650 Mitglieder. Ende 1991 waren es 700 Mitglieder. Ende 1992 waren es 750 Mitglieder. Ende 1993 waren es 800 Mitglieder. Ende 1994 waren es 850 Mitglieder. Ende 1995 waren es 900 Mitglieder. Ende 1996 waren es 950 Mitglieder. Ende 1997 waren es 1000 Mitglieder. Ende 1998 waren es 1050 Mitglieder. Ende 1999 waren es 1100 Mitglieder. Ende 2000 waren es 1150 Mitglieder. Ende 2001 waren es 1200 Mitglieder. Ende 2002 waren es 1250 Mitglieder. Ende 2003 waren es 1300 Mitglieder. Ende 2004 waren es 1350 Mitglieder. Ende 2005 waren es 1400 Mitglieder. Ende 2006 waren es 1450 Mitglieder. Ende 2007 waren es 1500 Mitglieder. Ende 2008 waren es 1550 Mitglieder. Ende 2009 waren es 1600 Mitglieder. Ende 2010 waren es 1650 Mitglieder. Ende 2011 waren es 1700 Mitglieder. Ende 2012 waren es 1750 Mitglieder. Ende 2013 waren es 1800 Mitglieder. Ende 2014 waren es 1850 Mitglieder. Ende 2015 waren es 1900 Mitglieder. Ende 2016 waren es 1950 Mitglieder. Ende 2017 waren es 2000 Mitglieder. Ende 2018 waren es 2050 Mitglieder. Ende 2019 waren es 2100 Mitglieder. Ende 2020 waren es 2150 Mitglieder. Ende 2021 waren es 2200 Mitglieder. Ende 2022 waren es 2250 Mitglieder. Ende 2023 waren es 2300 Mitglieder. Ende 2024 waren es 2350 Mitglieder. Ende 2025 waren es 2400 Mitglieder.



Nun nochmal Edi aus dem Buch ... Dazu passen ein paar Zahlen: Heute hat unser Club 1117 Mitglieder und davon waren vor 10 Jahren schon 666 im Club und haben das Buch bekommen. Wenn Ihr keinen alten Hasen kennt hilft Euch sicher Euer Sektionsleiter weiter. Nun aber weiter im Lauf der Geschichte ...



BELMOT®

Versicherungsschutz für Ihren Morgan.

- Allgefahren-Versicherung bis Baujahr 1999
Schutz auch bei Motor-, Bruch-, und Getriebeschäden
- Versicherung zum Wiederbeschaffungswert möglich
- Fuhrparkregelung bereits ab zwei Fahrzeugen

Der Ansprechpartner für Ihren Morgan:

Mannheimer Versicherung AG
Subdirektion Coellnteam Heinz Stüber e. K.
Mauritiussteinweg 84 · 50676 Köln
Telefon 02 21. 23 68 43 · Fax 24 78 68
heinz.stueber@mannheimer.de

SONDERKONDITIONEN
für Mitglieder des MCD



© MORGAN MOTOR COMPANY

2012

Der erste Elektro Morgan wird beim Genfer Automobilsalon vorgestellt ...



und ebenfalls der Roadster 3; Edi hat in der MP 90 eine klasse Fahrvorstellung veröffentlicht:





- Frühjahrestreffen in Bad Boll. Merz & Pabst hat den 3Wheeler mitgebracht. In Natura noch besser als auf den Fotos.
- Im Herbst ging es das erste Mal in die neuen Bundesländern nach Barleben. Die Sektion Mitte-Nord hat, wie immer ein prima Programm aufgestellt und alle 117 Morgan Besetzungen hatten ihren Spaß.
- In der Sektion Bayern übernimmt Wolfgang Meyscheider die Sektionsleitung von Rainer Mebes

2013

- Das Frühjahrestreffen war wieder im Osten, in Potsdam und schon bei der Anfahrt hatte es immer wieder geschauert. Der Freitag Nachmittag blieb dann trocken und so wurde die Begrüßung am Bierwagen vor dem Hotel nur von innen feucht. Für den Samstag standen die UFA Studios oder das Schloß Sanssouci im Angebot. Der anhaltender Landregen sorgte für Dächer zu und für 90% offene Schirme. Aber kein Problem, Morgan Fahrer sind 100 % waschbar und am Abend feierten wir wie immer.



- Das Modell Morgan EVA das 2010 in Pebble Beach vorgestellt worden war wird eingestellt. Ob er/sie ein Verkaufserfolg geworden wäre? Das Heckfenster ist im Aero Max wieder aufgetaucht.



- Morgan rocks the mountains war das Motte des Herbsttreffens 2013. Die Bayern um Wolfgang Meyscheider luden nach Berchtesgaden ein. Es war ein rauschendes Fest. Die Rossfeld Bergstrecke wurde zum Spielplatz der Sportfahren und der Hangar 5 in Salzburg zum Mekka der Flugzeugfans. Morgan verleiht halt Flügel. Ohne Flügel erinnere ich mich an die Rückreise. Das Fest war über den 3. Oktober, das Wetter vorhersehbar super und Peter Alt wollte schnell zurück und nahm die Autobahn. Er war nach 11 Stunden schon wieder in Frankfurt. Wir sind nur Landstraße gefahren und haben 8 Stunden gebraucht.

- Jochen Köhrer hat die Sektion Bayern übernommen

2014

- Rolf Neumann wird zum Präsidenten gewählt, Andreas Geissler Nolting wird Sektionsleiter Unmöglich, Wolfgang Vogel übernimmt das Ländle und ich, Hermann Fischer bin wieder Sektionsleiter Rhein-Main. In der Sektion Bayern machen Wolfgang Meyscheider und Jochen Köhrer die Sektionsleitung zusammen.
- Das Frühjahrstreffen fand in Vaals statt. Das liegt in den Niederlanden, aber nur 3 km westlich von Aachen. In der Morgan Post Nr 94 stand: ...Für den geneigten treuen Diagonalleser stelle ich das Fazit dieses Elaborats zur Belohnung an den Anfang: "Es war ein großartiges Treffen." Es waren 120 Autos anwesend. Mit 232 Teilnehmern aus verschiedenen Ländern Europas. Italiener, Engländer, Niederländer, Belgier und Deutsche. Der Job des Übersetzers der Motorengeräusche war heiß begehrt, aber war immer schon überflüssig ... das schrieb der Chronist Klaus ten Eicken
- Hamburg ist immer eine Reise wert. Im Herbst 2014 sogar mit Morgan. Die Sektion Nord hatte ein schönes Programm geschnürt und 55 Fahrzeuge sind angereist. Sogar in der „Welt“ erschien in Feuilleton am 14.10. ein Artikel über unser Treffen.

2015

- Beim Genfer Automobilsalon hatte das Aero 8 Cabrio seinen ersten Auftritt. ...Über 1250 Exemplare des Aero wurden seit Einführung der 1. Generation im Jahr 2000 ausgeliefert. Der neue Aero 8 leitet die Rückkehr zum Softtop in der Aero-Baureihe ein ... so schrieb Jens Stöver damals.



- „Stromberg 2015, im Land des Schinderhannes“ war von den Unmöglichen organisiert worden und Andreas Geissler-Nolting schrieb als erstes in seinem Bericht für die MP ...Vorbemerkung: Ich glaube, es ist das erste Mal, dass der Veranstalter eines MCD-Frühjahrstreffens den Bericht in der Morganpost selbst verfasst - ich habe mich wohl nicht heftig genug dagegen gewehrt - aber ich mache es dennoch gerne.... Er hat ein super Treffen abgeliefert und ich erinnere mich gut an das schöne Wellness Hotel und den tolle Pool. In der MP 96 könnt Ihr alles nachlesen.
- Thorsten Bünning übernimmt die Sektion Franken und darf gleich das Herbsttreffen in Bamberg organisieren. Es war überhaupt das erste Treffen, das die Sektion Franken mit ihren wenigen Mitgliedern überhaupt auf die Beine gestellt hatte. Und als hätten sie langjährige Erfahrung, haben sie die Aufgabe mit Bravour gemeistert. Thorsten hat damals als erster einen „Freibierabend“ Abend eingeführt und damit die Latte für alle folgenden Treffen ein Stück nach oben geschoben.

2016

- Beim Frühjahrstreffen in Bad Nauheim kenn ich mich aus. Das war mein erstes Treffen wo ich den Hut auf hatte. Ein Jahr lang haben wir geplant und organisiert und dachten wir hätten alles im Griff. Nach der Mitgliederversammlung boten wir div. Führungen und kleine Ausfahrten an und als Highlight an späten Nachmittag eine Fahrt mit der Museumseisenbahn. Die Strecke endete im Lokschuppen, wo die Sache beinahe schief gegangen wäre. Obwohl der Vorstand des Eisenbahnclubs immer wieder versicherte, dass er genug Platz und Leute für unser Fest hätte, wurde es verdammt eng. Sowohl im wörtlichen als auch im übertragenen Sinn. Den Grill hatten sie statt in die offene Wagenhalle ganz ins freie verlegt und es fehlte am Personal. Wenn es geregnet hätte wäre es eine Katastrophe geworden. Im Lokschuppen war es reichlich eng. An der Theke wurde, nicht nur deshalb, reichlich vom Selbstgebrannten ausgeschenkt. Der braucht weniger Platz als die Bierkrüge, die anfangs mehr mit Schaum als mit Gerstensaft gefüllt wurden. Doch plötzlich lief es. Die Stimmung stieg und stieg und als die Heritage Boys, die extra aus Yorkshire angereist waren, los rockten waren alle glücklich. Immer mehr Tische und Bänke wurden zusammengeklappt und der halbe Lokschuppen wurde zur Tanzfläche. Mit fiel ein riesen Stein vom Herzen – hätte verdammt schief gehen können.
- Jochen Köhrer übernimmt die Sektionsleitung in Bayern alleine und ist bis heute aktiv.



2017

- Im Frühjahr waren wir im Ländle zu Gast. Schwäbisch Hall war mir bisher nur von den Steinen auf die man bauen kann, bekannt. Aber da gibt es viel mehr. Eine geschlossene, historische Altstadt, die haben wir mit der Nachtwächter Tour erkundet. Dann hat der Schraubenkönig Würth noch ein klasse Museum gebaut und dass das Hotel und die Ausfahrten vom Feinsten waren versteht sich von selbst. Wolfgang Vogel hat alles mit seinen Mannen/Damen bestens organisiert.
- Das goldene Herbsttreffen richteten die Bayern aus. Zum 2. Mal war der Eibsee unser Ziel. Zünftig bayrisch mit Besuch der Zugspitze. Ein Gedicht. Es kamen einige Vorschläge, das Herbsttreffen doch immer hier abzuhalten. Jochen Köhrer war dagegen – warum nur?



2018

- Das Highlight des Jahres war das Frühjahrstreffen in Lüneburg. Neben einem toll, wie immer Programm und einer Stadt die man nochmal besuchen sollte, hatte die Sektion Nord den Termin so gewählt, dass wir den Hamburger Hafengeburtstag besuchen konnten. Man hatte 2 Lastensegler gemietet und wir sind die Elbe ein Stück rauf und runter gefahren.



2019

- Das Frühjahrstreffen fand in Bensberg bei Köln statt. Am Freitag war Köln-Tag. Busse haben uns zum Dom gebracht und hier haben wir uns auf die verschiedenen Führungen aufgeteilt. Ich war bei der Köppes-Tour. Der Köppes ist der Mensch der dauernd mit einem Tablett voll 0,2 ltr. Biergläschen durch's Lokal läuft. Wir sind durch 5 Traditions- und Brauereilokale gegangen, haben überall nette Geschichten gehört. Natürlich war auch ein Bierchen mit Mettbrötchen dabei und ein Bierchen mit ½ Hahn und ein Bierchen mit nix und ...
- Rolf Neumann tritt bei der Mitgliederversammlung zurück und übergibt sein Amt an Detlef Lau

2020

- Jahr 1 der Corona-Plage. Es wurde viel geplant, viel verschoben und dann doch abgesagt.

2021

- Zum 1.1.2021 waren in Deutschland 3429 Morgan zugelassen, davon Privat 3189, Halter jünger 29 Jahre 4, Halter ab 60 2265 und weibliche Halter immerhin 422 ! und es waren sogar 3 Moggis als Leihwagen zugelassen. Soweit das Kraftfahrtbundesamt. Der Club hat jetzt 1117 Mitglieder.
- Der MCD begeht sein 50jähriges Jubiläum - nicht. Unser großes Fest war in Fulda für Mai geplant, wird dann auf September verschoben und dann doch abgesagt. Um nicht wieder alle anderen Treffen ein weiteres Mal verlegen zu müssen, feiern wir unser 55 jähriges 2026 wieder in Fulda. Mal sehen ob die Schublade, in der alle Planungen gelandet sind, dann wieder aufgeht.
- Es ist der 2. Winter wo unser kulturelles Leben Saisonkennzeichen hat. Aktiv nur von März bis Oktober. Ich drück und ganz fest die Daumen, dass Hannover im Mai wie geplant stattfinden kann. Ich freu mich drauf. 🍀



MECKLENBURG-VORPOMMERN

Zwei Wochen Golfurlaub in Mecklenburg Vorpommern mit unserem Morgan

von Bernd Meyfahrt



Der Mensch pflegt seine Vorurteile. Briten können nicht kochen, Schotten sind geizig, Niederländer können nicht Auto fahren und mit einem Morgan kann man keinen Golfurlaub machen, nach dem Motto: Wohin mit dem ganzen Gepäck.

Wir haben uns ein paar Gedanken gemacht. Es soll eine Woche zum Schloss Kaarz mit schönem Park in 19412 Weiterdorf, Ortsteil Kaarz, in der Nähe von Schwerin und dem WINSTON Golf Resort und eine Woche auf die Insel Usedom ins Golfhotel Balmer See gehen.

Bei der Gepäckfrage haben wir auf den Service des Hermes Kofferversandes vertraut. Im Auto hatten wir Kleingepäck für Zwischenübernachtungen und auf dem Gepäckträger zwei kleine Golftaschen mit je 6 Schlägern, verstaut in einen Transportsack. Je einen großen Alukoffer haben wir an die beiden Hotels schicken lassen. Sie standen bei der Ankunft jeweils im Zimmer. Die Kosten von 17,50 Euro pro Stück hielten sich in Grenzen. Dasselbe an die Heimatadresse bei Abreise; hat prima geklappt.

Unsere Anreise ging von Wiesbaden durch den Vogels-

berg, über die Werra in Richtung Harz. In Bad Harzburg haben wir eine Zwischenübernachtung gemacht. Am zweiten Tag fahren wir durch Niedersachsen und durchs Wendland über Ludwigslust nach Schwerin und zu unserem Ziel Schloss Kaarz.

Für den nächsten Tag freuten wir uns darauf nach zwei Tagen Autofahrt über den Golfplatz laufen zu können. Die Winston Golfanlage verfügt über zwei 18 Loch Plätze und einen Par 3 Course zu 9 Loch.

Winston „Links“ ist eine Hommage an die Ursprünge des Golfsports. Vorbild sind die schottischen Dünenlandschaften am Meer. Bis zu 10 Meter hohe Dünen türmen sich vor den mecklenburgischen Wäldern auf, eine karge Bepflanzung mit Ginster und Heidekraut, sowie tiefe Sandkuhlen prägen das Bild. Toller Platz, sehr schön zu spielen, wenn auch der eine oder andere Ball im Kraut verschwunden ist. Der Winston „open“ ist ein Meisterschaftsplatz auf dem auch die Senior open gespielt werden. Das tolle Clubhaus rundet das Angebot ab.

Mit Ausflügen nach Schwerin und an die Ostsee ist die Woche schnell vorbei. Quer durch Mecklenburg Vorpommern ging es weiter ostwärts zur Insel Usedom.





Das Balmer See Golfsporthotel liegt am Achterwasser in 17429 Benz, Ortsteil Balm. Es besteht aus mehreren Gebäuden die alle mit Reet gedeckt sind. Golf spielt man auf drei Plätzen mit je 9 Loch, die in verschiedenen Kombinationen immer wieder für Abwechslung sorgen. Eine weitere Möglichkeit, auf Usedom Golf zu spielen, bietet der Baltic Hills Golfclub. Seine Besonderheit: Man beginnt mit der Bahn 0 (Mulligan Hole) und geht dann ganz entspannt auf die Bahn 1.

Zur Küste ist es nicht weit, so dass wir die tolle alte Bäderarchitektur der Orte Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin gebührend bewundern konnten.

Die eine Woche war eigentlich für die gebotenen Möglichkeiten zu kurz und verging somit im Fluge. Wir mussten schon wieder einpacken und den Koffer abschicken. Die Heimfahrt ging zügig über schnelle Straßen, Gesamtstrecke 1.777 km. 🌀



GARDASEE 2021

Auf nach Italien

von Friedrich Güldenber



Es war unsere erste wirklich größere Tour mit unserem Plus 8. (25. September bis 04. Oktober). Von Eschweiler (Rheinland) ging es in langer Autofahrt nach Kempten im Allgäu mit sehenswerter Altstadt und vielfältiger Gastronomie. Das Smart Hotel ist als Zwischenstation mit seinem günstigen Preis gut geeignet und leicht zu erreichen.

Am nächsten Tag über den Fernpass, den Brenner und das Penser Joch nach Bozen und zum Hotel in San Felice del Benaco am Gardasee. Fünf Übernachtungen im Hotel Villa Luisa Resort. Sehr empfehlenswert da in einer ruhigen Lage oberhalb vom Gardasee traumhaft gelegen und sehr als Ausgangsstation zur Erkundung der Region geeignet. Restaurant nicht zu empfehlen da es in der Umgebung viel bessere gibt.

Hier haben wir Entdeckungsfahrten unter anderem nach Desencano und Salo und andere bekannte Orte am Gardasee gemacht und die regionale Küche inkl. der hervorragenden Weine genossen.

Zurück ging es wieder über den Brenner nach Bad Häring (Austria), in der Nähe von Kufstein, Gewohnt haben wir im ebenfalls sehr zu empfehlenden Hotel Panorama Royal, wo wir ebenfalls mehrere Tage verbracht haben. Es gab uns den richtigen Rahmen unseren 30. Hochzeitstag zu feiern. Mit riesiger Wellnesslandschaft und bester Küche. Die Lage oberhalb des Inntals ist einfach beeindruckend. Von hier aus kann man Touren in die Bergwelt unternehmen. Wir sind z.B. nach Bayrisch Zell auf die Speckalm gefahren, die wir vom Skifahren in guter Erinnerung haben.

Die Heimreise traten wir dann durchs Inntal und über den Arlbergpass mit Zwischenübernachtung im Schwarzwald an. Hier sind wir zum ersten mal in heftige Regenschauer geraten. Ansonsten war das Wetter einfach wie im Bilderbuch. Insgesamt haben wir ca. 3.300 km zurückgelegt, ohne Probleme und lediglich mit Kontrolle und Nachfüllen von Betriebsstoffen. 🌀







BORNHOLM 2021

Morgans auf der Insel

von Harald Kossack



Drei Moggis haben sich auf den Weg gemacht, das dänische Inselreich zu entdecken. Diesmal war Bornholm unser Ziel. Bornholm liegt mitten in der Ostsee. Die Anreise ist weit, aber bei einer Moggitour ist ja bekanntlich der Weg das Ziel. Die Fährfahrt von Saßnitz auf Rügen bis Rønne auf Bornholm. Auf der dreieinhalbstündigen Seereise kam bereits Vorfreude auf die schöne Insel auf, die ein Teil unserer Crew nur von der Seeseite aus kannte, nämlich von einer Umrundung der Insel mit einer Segelyacht. Nun wollten wir die Insel mit den Moggis erkunden, auch weil wir gehört hatten, dass die Inselbewohner sehr oldtimeraffin sind.

Das von uns gebuchte Ferienhaus liegt traumhaft schön nur ca. 20 Meter von der Küste entfernt. Nur die Zufahrt zu unserem Haus war etwas tricky. Der 1. Versuch endete mit einem heftigen Aufsetzer des Führungsfahrzeugs auf einem Buckel so groß wie der von Quasimodo. Das Auto kam erst wieder frei, nachdem das Gepäck teilweise entladen worden war und die Beifahrerin derweil den Verkehr regelte. Bis auf ein paar Schrammen an der Unterseite des Moggis, auf

der Straße und am Gemüt des Fahrers war nichts passiert. Wir haben die Zufahrt dann von der anderen Seite aus genommen, das ging geräuschlos.

Es gibt auf der ca. 40 x 30 km großen Insel verschwegene Fischerdörfchen, hohe Steilküsten, feine Sandstrände, ein großes und sehr schönes Naturschutzgebiet („Paradies“), kleine Shopping-Straßen, viele Eisdielen, in denen es „Krölle-Bölle-Eis“ gibt, Burgruinen, alte Rundkirchen und ein Automuseum („Bilmuseum“). Im sehenswerten Automuseum wird u. a. natürlich auch ein Morgan + 4 aus den 40iger Jahren ausgestellt. Wer allerdings feiern möchte, sollte sich ein anderes Ziel suchen, denn Diskotheken, Clubs, Kneipen oder Tanzlokale haben wir nicht gesehen. Aus Kostengründen kann es nichts schaden, wenn man ein paar Bier- und Weinvorräte mitnimmt, im Moggis ist ja Platz und im Zweifel müssen Prioritäten gesetzt werden. Alles andere kann man aber auch günstig kaufen.

Wir waren nicht die einzigen Moggis-Fahrer auf der Insel. Uns ist einige Mal ein in den Niederlanden zugelassener + 8 entgegengekommen. Wir sind ja wirklich nur selten geschlossen gefahren, nur wenn es gestürmt

und geregnet hat, was leider auch vorgekommen ist. Aber immer wenn wir mal geschlossen gefahren sind, ist uns der Niederländer freundlich winkend begegnet –natürlich offen-. War das peinlich. Wir hatten den Eindruck, er hat irgendwo gelauert und auf die Gelegenheit gewartet, uns zu blamieren. Leider haben wir mit ihm keinen Kontakt aufnehmen können, er war immer sehr schnell verschwunden - wahrscheinlich um sein Dach wieder aufzubauen. ☹️





PERIGORD

Das kulinarische Herz Frankreichs

von Harald Walter Perig



Eine Tour ins kulinarische Herz Frankreichs war lange schon mein Wunsch. 2 Jahre Recherche, Planung, Buchung, wie gehabt, gingen voraus und am Donnerstag, den 20.09.18. starteten wir zusammen mit unseren Bonner Morganfreaks Maggie und Günther.

Damit dieser Bericht nicht ins Unendliche wächst, erspare ich mir die genauen Routenbeschreibungen. Alle Infos über Strecke, Hotels und Restaurants sowie kulturelle Highlights sind auf Wunsch bei mir erhältlich.

Wir suchten Maggie und Günther in Bonn auf, genossen ihre Gastfreundschaft und machten uns dann am folgenden Tag, dem 21.09. auf nach Frankreich. Über Trier, Luxemburg, Metz bis Beaune nutzten wir die Autobahnen. In Beaune, dem Tor zum Burgund nächtigten wir im Hotel Beaune, einer schlichten aber freundlichen Unterkunft, in der es die Fahrzeuge fast komfortabler haben als die Insassen.

Wir erreichten Beaune so früh, dass sich ein Bummel durch die mittelalterliche Altstadt anbot. Auf dem Weg dorthin blieben wir erstmal im Bistro „Le Dilletante“ hängen und stimmten uns bei Wein und einer leckeren Hors d’œuvre-Platte ein, um dann in einer engen Gasse im „Le P’Tit Paradis“ genussvoll zu speisen, nachdem sich unsere Frauen in einem historischen Karussell einen Drehwurm geholt hatten. Natürlich war auf dem Rückweg im Dilletante noch ein Absacker drin. So weinbesetzt waren die dünnen Wände des Hotels erträglich. Nach einem ordentlichen Frühstück machten wir uns auf den eigentlichen Weg ins Massiv Central, dem Ort wo der Fluss Dordogne entspringt, der uns im Weiteren durchs Perigord leiten sollte. Ab jetzt waren Autobahnen tabu.

Durch malerische Weindörfer kurvten wir zunächst entlang dem Flüsschen Galuzot und weiter in allgemeiner Richtung Roanne an der Loire. Diesen wunderschönen Ort umkurvten wir aber westlich und wandten uns Clermont- Ferrand zu, das wir aber auch in respektvoller Entfernung südöstlich umfahren. Hier empfingen uns schon die ersten Ausläufer des Massiv Central, dem imposanten vulkanischen Mittelgebirge Frankreichs. Streckenweise verließ uns das Navi. Doch schließlich erreichten wir mit letzten Kurven über den Col de la Croix Morand mit 1401 Meter Höhe den Bergort Mont-Dore am Fuße des Puy de Sancy, mit 1885m der höchste

Berg des Massiv Central, in dessen unmittelbarer Nähe die Dordogne entspringt, die uns ja ins Perigord führen sollte. Hier war der Bär los wegen eines mehrtägigen Festivals von Cross-Country-Läufern, die schon unterwegs dauernd die Straßen kreuzten.

Nachdem wir im Gewühl unser Hotel Gran Carlina gefunden und in Beschlag genommen hatten, stürzten wir uns bei herrlichem Wetter in die engen Gassen, spülten mit ersten Aperitifs den Fahrtstress hinunter, lauschten einer tollen Straßenband und ergatterten tatsächlich noch einen Tisch im Restaurant L’Estavou, wo wir königlich speisten. Gottseidank ist das Nachtleben in Frankreich ja schon um 23Uhr beendet, so bekamen auch wir unseren verdienten Schlaf.

Wir hatten zwei Übernachtungen in Mont-Dore eingeplant, denn ich wollte unbedingt einen der markantesten Vulkanberge, den Puy de Dôme westlich von Clermont- Ferrand aufsuchen, der in den 50er und 60er Jahren als Etappe der Tour de France Berühmtheit erlangt hat und gelobt wird wegen seiner genialen Aussicht. Schon auf dem Weg dorthin boten sich spektakuläre Ausblicke wie der auf die Roches Sanadaïres. Als wir uns näherten, lag die Spitze des 1465m hohen Puy de Dôme noch in einer Wolke, als wir jedoch mit der Zahnradbahn spiralförmig den Gipfel erreicht hatten (die parallel dazu verlaufende Straße ist für Touris gesperrt), war der Himmel wolkenlos und uns bot sich ein sagenhafter Blick nach Osten auf das 7km entfernte Clermont-Ferrand, nach Süden auf die zahlreichen vulkanischen Gipfel des Massiv Central, nach Westen und Norden weit in die Ebenen Mittelfrankreichs. Ein kräftiger Wind zerpte an unserer Kleidung und wehte fast die Kaffeebecher vom Tisch des Gipfelbistros. Die Ruinen eines antiken römischen Tempels auf der Spitze verriet, dass dieser Ort schon vor Jahrtausenden Kultstatus hatte. Auf dem Rückweg besuchten wir noch eine romanische Kirche in Orcival und stürzten uns nochmal in das Gewimmel in den Gassen Mont-Dores.

Den folgenden Montag machten wir uns früh auf die Reifen und durchquerten die Ausläufer des Massiv Central im Morgennebel, um den frühen Lauf der Dordogne aufzusuchen, die in 1300 Metern Höhe als Quellbäche Dore und Dogne bei Mont-Dore entspringt und in ihrem 490km langen Verlauf die Departements Puy de Dôme, Corrèze, Lot, Dordogne und Gironde durchfließt, und sich vor dem Atlantik mit der Garonne vereint und als Gironde in die Biscaya fließt. Ihre fruchtbaren Regionen



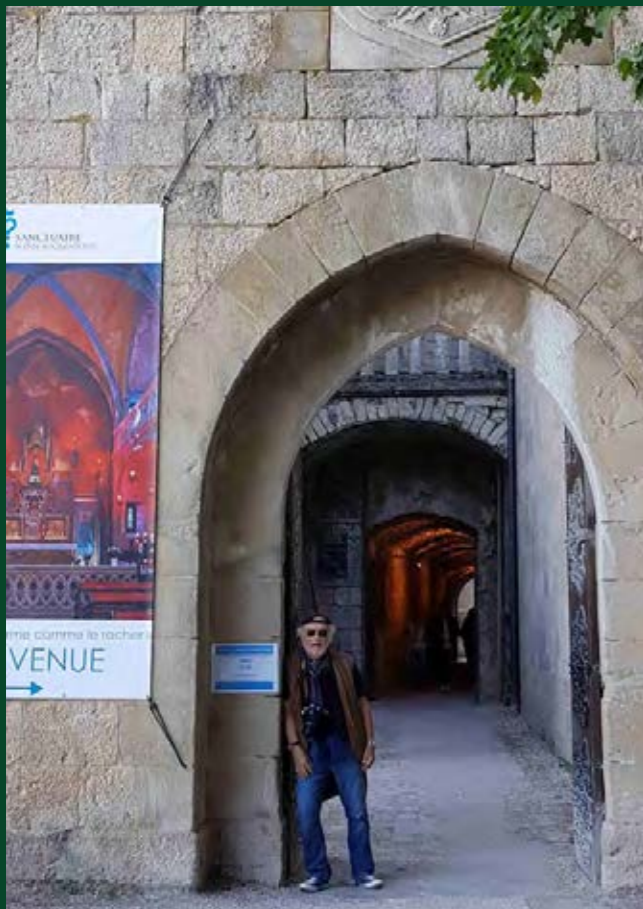
und die ihrer zahlreichen Zuflüsse sind seit der Eisenzeit besiedelt und werden auch als Herz der europäischen Urgeschichte bezeichnet.

Ab der Gorges d'Avèze begleiteten wir den schnell anschwellenden und oft gestauten Flusslauf bis zum Staudamm bei Bort-les-Orgues, wo wir den Fluss kreuzten um zu dem Bellevue Orgues zu kommen, wo wir von einer steilen Anhöhe einen fantastischen Blick nach Osten bis hin zum Puy de Sancy genießen konnten, an dem wir am Morgen gestartet waren. Im weiteren Verlauf hielt uns aber die Begleitung des Flusses auf den engen und kurvigen Straßen derart auf, dass wir bei La Besse gezwungenermaßen auf Routes Nationales über Mauriac und Pleaux Zeit aufholen mussten, um die Dordogne dann bei Argentat wieder zu erreichen. Der mittelalterliche Kern des Ortes mit seinen typischen dunklen Schieferdächern schmiegt sich an die Ufer der Dordogne und lud zu einer Kaffeepause ein. Dann begleiteten wir den Fluss über Beaulieu sur D. bis Castelnau und steuerten dann über Montal unser nächstes Quartier an, das Hotel Beau Cité in der malerischen Felsenstadt Rocamadour, Kulminationspunkt vieler Legenden und berühmte Station auf dem Jakobsweg. Spektakulärer geht es nicht,

die alten Häuser und 7 Kirchen kleben an einer Felswand, die 150 Meter über dem Flüsschen Alzou aufragt, gekrönt durch eine Festung und Kapelle, zu der die Wallfahrtstreppe „Via Sancta“ hinaufführt. Wir trauten uns kaum, durch das enge Stadttor zu fahren, denn unser Hotel lag mittendrin an der einzigen engen Ortstraße, die Zimmer klebten an der Felswand. Hier waren 3 Tage Aufenthalt eingeplant, eine ganze Woche hätte es aber auch sein können. Ein Bummel durch die enge Hauptstraße und ein gepflegtes Abendessen im Hotelrestaurant rundeten den Tag ab.

Am folgenden Dienstag fuhren wir auf die östlich gelegene Anhöhe L'Hospitalêt, von der man einen begnadeten Blick auf Rocamadour hat, welches in den Strahlen der Morgensonne glänzte. Danach war der Besuch der Goufre de Padirac auf dem Plan. Dieses mit 35m Durchmesser und 75 Meter tiefe kreisrund ausgestanzte Loch ist der Eingang zu einer der längsten Höhlen der Welt, ausgespült durch einen unterirdischen Fluss in 105 Metern Tiefe. Über zwei Fahrstühle oder eine lange Treppe gelangten wir auf den Grund der Goufre und ließen teils zu Fuß teils in flachen Kähnen dieses Naturwunder auf uns wirken. An einer Stelle





weitet sich die Höhle mit 91 Metern zum höchsten Felsendom Europas. Diese märchenhafte Höhlenlandschaft ist mit Worten schwer zu beschreiben, wir waren zu tiefst beeindruckt.

Am frühen Nachmittag zurück beschlossen wir die Felsenwand von Rocamadour zu erklimmen, allerdings mit Hilfe der beiden Aufzüge. Von der Festung hat man einen fantastischen Blick auf den Ort und das Flusstal der Alsou. Höhenangst darf man allerdings nicht haben. Hinunter spazierten wir auf der Wallfahrtstreppe vorbei an einem Felsendom, der allerdings wegen Stein Schlag gesperrt war, bis zu dem kleinen Platz Parvis des Églises, der von 7 Gotteshäusern umgeben ist, die alle mehr oder weniger am Felsen kleben. Von dort gelangt man über die letzten der 233 Pilgerstufen zurück auf die enge quirlige Hauptstraße.

Am Mittwoch stand eine Tour durch das Tal der Dordogne an mit einem Abstecher zu einem der schönsten Dörfer Frankreichs. Unter dem herrlich gelegenen Chateau Belcastel überquerten wir den Fluss und kurvten über kleinste Sträßchen nach Martel, der Stadt der sieben Türme. Auf dem quadratischen Place de Consul steht eine alte überdachte hölzerne Markthalle, in der reges Treiben herrschte und uns zu einer Kaffeepause

einlud. Durch die hügelige und fruchtbare Hochebene mit Wacholdersträuchern, Nussbaumpflanzungen und Weingärten ging es dann weiter nach Collonges-la-Rouge, einem der malerischsten Dörfer Frankreichs mit Gebäuden aus rotem Sandstein und zahlreichen Rundtürmen mit spitzen Schieferdächern. Im schattigen Restaurant Le Cantou nahmen wir unseren Mittagsimbiss ein, der zunehmend oft die herrliche Fois gras enthielt. Dann ging es weiter nach Beaulieu-s.-D., einem ebenfalls im Führer gepriesenen Örtchen an der Dordogne. Aber lag es an der Hitze des frühen Nachmittags, an den menscheleeren verstaubten Gassen oder an unserer Unfähigkeit, die Schönheiten des Ortes aufzuspüren. Wir machten uns enttäuscht und ausgetrocknet erneut auf den Weg flussabwärts der Dordogne durch eine Reihe uriger mittelalterlicher Örtchen, eines fotogener als das andere und ließen auch das angepriesene Panorama Belvedere de Copeyre nicht aus, von dem man einen herrlichen Blick über das Flusstal hat. Dann ging es flussabwärts zurück nach Rocamadour einzunehmen.

Für Donnerstag, unseren letzten Tag in Rocamadour, war ein Besuch der Festungsstadt Domme geplant. Bei Souillac trafen wir wieder auf die Dordogne und folgten dem Strom durch dichte Wälder und kilometerlange





Wallnussplantagen gen Westen. Der erste Stopp war am Cingle de Montfort, einer riesigen Schleife der Dordogne unterhalb der alten Festung Montfort. Immer wieder überquerten wir den Fluss auf zum Teil nur fahrbreite Brücken, die herrliche Ausblicke auf den Wasserlauf gewährten. Dann ging es steil hinauf zur Festungsstadt Domme, 150 Meter über dem Flusstal gelegen, auch Akropolis des Perigord genannt, in deren mittelalterlichen Gässchen man jederzeit einen Ritterfilm drehen könnte. Hier wurden im 14. Jahrhundert 70 Tempelritter gefangen gehalten und haben ihre Graffiti an den Verlies Wänden hinterlassen, die Publikumsmagnet sind wie auch der grandiose Blick von den Festungsmauern auf die Dordogne. Weitere Sehenswürdigkeiten waren flussabwärts Castelnau-la-Chapelle mit seiner stolzen Festung, in der sich ein mittelalterliches Waffensmuseum befindet, vorbei am Park und Chateau von Josephine Baker bis zum Fischerort Allas-les-Mines, wo wir wieder auf die rechte Flussseite kreuzten und durch die malerischen Orte Beynac-et-Casenac und La-Roque-Gageac uns fast im Mittelalter wühlten. Unterhalb des Châteaux von Beynac gönnten wir uns am Ufer eine Kaffeepause und beobachteten die den historischen Gabarres nachempfundenen Touristenkähne, die vor-

beizogen. Mit süffigem Weißwein am Rande der quirligen Hauptstraße Roccamadours nahmen wir Abschied von diesem geschichtsträchtigen Ort.

Am nächsten Morgen stand der Wechsel an in ein zweites Zentrum des Perigord, die mittelalterliche Stadt Sarlat-la-Canéda. Den Weg dahin wählten wir zunächst entlang der Dordogne bis Rouffillac und von dort nordwärts im großen Bogen durch das sog. Perigord noir, das seinen Namen den ausgedehnten dunklen Wäldern verdankt. Vorbei an der Festungsruine von Carlux steuerten wir über kleinste kurvige Sträßchen die Gärten von Eyrynac an, ein Muss in dieser Gegend. Eine überwiegend immergrüne Gartenanlage aus dem 18. Jahrhundert in typisch französischer Art formenreich gepflanzt und beschnitten lädt zum Flanieren und Verweilen ein.

Danach näherten wir uns in einem sanften Bogen Sarlat. Unser Hotel Best Western Le Renoir lag nur 5 Minuten Fußweg vom Kern der Altstadt entfernt, was wir uns gleich zu Nutze machten. Die schmalen trubeligen Gassen mit zahlreichen Restaurants und Gebäuden der Gotik und Renaissance sind wahre Fotoobjektschätze. Das angenehm warme Wetter ließ kulinarische Genüsse

im Freien zu (Restaurant La Rapiere, place du Peyrou), sodass wir beeindruckt und weinselig gegen Mitternacht zu Hotel zurück stiefelten.

Am folgenden Tag stand eine Tour in ein Restaurant südlich von Bergerac auf dem Plan, die Maggie sich gewünscht hatte, weil in der Brigitte gelesen. Entlang der Dordogne tourten wir flussabwärts bis Le Bouisson-de-Cadouin und von dort über die schmale D25 südwest bis nach Issigeac, wo uns in der Mittagssonne auf der schattigen Terrasse des Restaurants La Bruceliere ein Fünfgänge-Menue ergötzte, welches in der Erinnerung immer noch Salivation auslöst. So gestärkt machten wir den Versuch im 15km entfernten Bergerac einen Parkplatz für einen Stadtbummel zu ergattern. Es war nicht möglich, große Teile der am Fluss gelegenen Parkplätze waren durch Baumaßnahmen versperrt, sodass wir nach einer Irrfahrt beschlossen, wieder flussaufwärts zur Single de Tremolat zu fahren, eine weitere malerische Flussschleife, um dann bei Limeuil ein Stück den Nebenfluss Vézère bis Le Bugue zu begleiten. Zurück in Sarlat nahmen wir einem Imbiss in der trubeligen Altstadt, dann war erneut Kofferpacken angesagt für die letzte Etappe.

Es ging entlang der Vézère, deren Ufer auch als die Wiege der Steinzeitmenschen bezeichnet werden, denn nirgendwo in Europa trifft man so massiert auf die prähistorische Hinterlassenschaft unserer Vorfahren. Bei Les Eyzies-de-Tayac-Sireuil erreichten wir den Fluss, dort befindet sich auch eines der größten Museen prähistorische Funde. Wir folgten der Vézère flussaufwärts bis zu dem Höhlendorf Site de la Madeleine, welches eindrucksvoll in die steilen Felsen des Flussufers gegrabene Höhlen zeigt, die vom 9. Jahrhundert bis 1920 bewohnt waren.

Der Kaffeedurst ließ uns den kleinen Ort St. Léon-sur-Vézère ansteuern, wo wir in einem lauschigen Bistro direkt am Flussufer Pause machten, mit Blick auf die schiefergedeckten Spitzdächer des Chateau de Clérans. So gestärkt steuerten wir eines der absoluten Highlights der Tour an, die Grotte de Lascaux in Montignac. Diese Höhle wird auch die Sixtinische Kapelle der Frühgeschichte genannt. 1940 zufällig von drei Jugendlichen entdeckt, deren Hund im Höhleneingang verschwunden war, zeigte sich ein Labyrinth von Höhlen mit unglaublich gut erhaltenen Deckenmalereien. 1949 den Besuchern freigegeben musste die Höhle 1963 geschlossen werden, weil der riesige Besucherstrom die Malereien zu

zerstören drohte. In 20 Jahren fertigte man eine exakte Kopie daneben an, die 1983 eröffnet wurde. Die mehr als 1500 Deckengemälde wurden dahin übertragen.

Tief beeindruckte setzten wir unsere Fahrt am Nachmittag fort zur letzten Station, der Stadt Perigueux, das Zentrum des schwarzen Trüffels. Das Einchecken im Hotel Bristol ging schnell, die Lage war unweit des historischen Stadtkerns, sodass wir uns sofort auf die Socken machten. Auch diese Stadt hat eine römische Vorgeschichte, und viele mittelalterliche und Renaissance-Bauwerke sind gut erhalten. In ihrer Mitte thront die byzantinisch anmutende Kathedrale, in deren Schatten wir unsere trockenen Kehlen bei Chez Fred mit einem kühlen Weißen netzten. Ein Spaziergang hinunter ans Ufer der Isle, die Perigueux durchfließt, bot uns reichlich fotogene Blicke. Es gelang uns auch noch einen Tisch im angesagten Restaurant Hercule Poireau zu ergattern, wo wir in angenehmem Ambiente göttlich speisten.

Am nächsten Morgen entpuppte sich das Trüffel-Museum in Sorges-et-Ligeux etwas 20 km nördlich als Reinfall. Das Museum war geschlossen, der Ort eine einzige Baustelle. Keine Stunde später waren wir wieder in Perigueux und bummelten durch die Altstadt, entlang der Isle, besichtigten die Kathedrale, machten Pause im Café de la Place und reservierten einen Tisch im La Taula, dem Restaurant der hiesigen Spitzenköchin. Auf dem Markt in den engen Gassen deckten wir uns mit Fois gras und anderen Spezialitäten ein. Für Trüffel war die Zeit noch zu früh. Das sollten wir dann auch im La Taula lernen, wo uns die bestellten Trüffelgerichte nur im Preis beeindruckten, geschmacklich aber enttäuschten. Unsere Kritik wurde mit 4 Glas Champagner und einem Vortrag über die Trüffelsaison belohnt. Weinselig kehrten wir zurück ins Hotel.

Am nächsten Tag hieß es Abschied nehmen vom Perigord, der Dordogne und einer Region die sich sowohl geschichtlich als auch landschaftlich sowie gourmetmäßig so sehr in unsere Herzen gebrannt hat, dass es klar war, das war nicht unser letzter Besuch. Das Perigord, auch Bauch von Frankreich genannt, wird uns wiedersehen.

Die Rückfahrt war unproblematisch, wieder Station in Beaune. Im La Dilletante kannte man uns noch. Ein nettes Restaurant fanden wir auch. Der erste Regen seit 11 Tagen polierte die verstaubten Karossen bei Metz. Deutschland empfing uns aber wieder mit strahlendem Sonnenschein. ☺





DÄNEMARK 2021

Le Danemark en Morgan

von Jochen Doerr



Als ich wieder einmal im „facebook“ blätterte (weil es da eine ganze Reihe von Morgan-Gruppen gibt), stieß ich auf obiges Bild vom bunten Hafen in Kopenhagen mit der Unterschrift: „Dänemark mit dem Morgan – noch ein Platz frei!“. Diesen letzten freien Platz für die zweiwöchige Tour, von Fanny und Christian Barbaray organisiert, bekam ich tatsächlich. Ich tourte zusammen mit vier anderen Morgans rund 1700 km quer durch Dänemark, besuchte zahlreiche Kirchen, Kunsthallen, Schlösser, Freilichtmuseen und Denkmäler und mußte sehr viel Französisch sprechen, schließlich gehörten die anderen Tourteilnehmerinnen und Teilnehmer alle dem Morgan Club de France an.

Wir waren eine harmonische Truppe von drei Paaren und zwei „Junggesellen“ (oder „célibataires“) und trafen uns in Köln, dem ersten Übernachtungsstopp auf der Tour. Fanny und Christian, Roberta und Hervé sowie Jacques kamen aus dem Großraum Paris, Geneviève und Christian sogar aus Marseille, wohingegen ich nur aus Baden-Baden anreisen brauchte.

Bevor wir los zogen, um den Kölner Dom zu besichtigen und in einer urigen Kneipe Kölsch zu trinken, verteilte

Fanny an alle T-Shirts (die sie am Vorabend gewaschen und gebügelt hatte), Schirmmützen, Tourschilder und ausgefeilte, reich bebilderte „roadbooks“.

Anderntags gings weiter nach Hamburg, wo Fanny in der Speicherstadt einen Tisch zum Labskausessen reserviert hatte (wir konnten ja nicht erwarten, acht Mann hoch immer auf Anhieb irgendwo Platz zu bekommen, oder?), und danach kurvten wir auch in den offenen Kutschen durch Hamburgs Reeperbahnviertel bei Nacht.

Zu den ganz wenigen Mißgeschicken der Tour gehörte auch, daß die Klappvorrichtung am Verdeck von Hervés Plus 4 auseinanderbrach. Glücklicherweise hatte ich An-





schrift und Telefonnummer von Leberfingers Morgan Park dabei, und wir bekamen in Barsbüttel eine Sofortreparatur, während die andern sich die Elbphilharmonie und Umgebung anschauten.

Weiter ging es dann bei strömendem Regen über die recht grüne Grenze nach Norden, doch kaum in Dänemark, kam die Sonne wieder heraus, und wir legten eine Besuchs- und Kaffeepause in Ribe ein, ein kleines Städtchen mit gut erhaltenem, mittelalterlichen Stadtkern rund um die Kathedrale.

Über Nacht blieben wir in Esbjerg, dann weiter nach Aalborg, und der vorherrschende Eindruck, den Dänemark machte: das ist ein sehr flaches Land, es weht immer ein kräftiger Wind, die höchste Erhebung ist die beeindruckende Hängebrücke über den Großen Belt, die wir auf der Heimreise überquerten. Das Gelände und die Steilküste zum Atlantik überragend war auch der Leuchtturm von Bovbjerg, ein weithin sichtbares Ausflugsziel, seit der Erbauung 1877 ununterbrochen in Betrieb.

Unser geliebter Morgan als meistfotografiertes Auto der

Welt – das bewahrheitet sich immer wieder, wie auch das Gruppenbild (mit T-shirt und Mütze) beweist.

Immer wieder bekamen wir es auch mit den Wikingern zu tun, ob am berühmten Gräberfeld Lindholm Hoje, im Wikingermuseum von Jellingstenene gegenüber dem Grabhügel von König Harald „Blauzahn“ (der moderne Begriff „bluetooth“ geht auf diesen Wikingerkönig zurück – bitte in Wikipedia nachlesen, warum, ist eine interessante Geschichte) oder in der Hafenstadt Roskilde, wo sich die größte Fundstelle von berühmten Langbooten der Wikingers befindet und wo seit sieben Jahren an der Rekonstruktion eines Wikingerschiffes gearbeitet wird, und zwar ausschließlich mit Materialien und Werkzeugen, wie man sie zu Wikingerszeiten kannte.

Selbst bei der Gestaltung von Fußgängerampeln in Aalborg wurde das Wikingermotiv aufgegriffen.

Nur wenige Dinge, die Fanny und Christian Barbaray ausgesucht und ins Tourprogramm aufgenommen hatten, konnten nicht verwirklicht werden. Der Besuch eines der vielen Schlösser scheiterte daran, daß wir zu spät dran



waren, und den Aussichtsturm von Aalborg konnten wir nicht nutzen, weil der Aufzug defekt war, aber nette Studentinnen haben ein Erinnerungsfoto von unserer Gruppe gemacht.

Die Geburtsstadt des Märchenerzählers Hans Christian Andersen, Odense, war unser nächstes Reiseziel, wo wir drei Nächte blieben und Stadt und Umgebung erkundeten. Vor unserem Hotel war eine lebensgroße Bronze-Statue des berühmten Sohnes der Stadt zu bewundern, und die wollte sich auch mein Roadster unbedingt aus der Nähe ansehen (außerdem mußte ich dann den Koffer nicht so weit schleppen).

Die Stadt hat Andersen einen ganzen Park gewidmet, den wir ebenso besichtigten wie Andersens Elternhaus in der Altstadt. Wir waren aber auch im Andersen Museum und kamen auf dem Weg dahin durch die farbenprächtigen, duftenden Blumengasse.

Auch wenn es heißt, im Urlaub Berge nur von unten, Kirchen nur von außen und nur Kneipen von innen, so hatten wir doch eine ganze Reihe von Schlössern, Kunsthal-



len, Kathedralen und Museen auf dem Programm, und zu dem beeindruckenden Schloss Egeskov gehörte nicht nur ein wunderschön angelegter Park, sondern auch ein großes Oldtimermuseum, und darin stand dieser gepflegte Plus 8 aus dem Jahre 1978, den wir natürlich alle fotografieren mußten.

Ebenso unvermeidlich war bei unserem dreitägigen Aufenthalt in der dänischen Hauptstadt ein Besuch bei der kleinen Meerjungfrau, seit 1913 Wahrzeichen von Kopenhagen, schließlich war diese ja stilisiert auf dem Tourlogo zu sehen, sowohl auf den T-shirts wie auch auf den Schildkappen.

Was unser deutsch-französischer „Morgan-Achter“ auch versuchte, war herauszufinden, was es mit dem dänischen Begriff „hygge“ auf sich hatte, ein mehrdeutiges Wort mit dem Schwerpunkt auf Lebensfreude, Wohlbefinden, und wir nutzten es oft als Ersatz für „santé“ oder „prost“. Übrigens hatten wir überall Glück mit unserer Verpflegung, ob in den Fiskehallen des Hafestädtchens Thyrborn, oder in der beliebten Kopenhagener Kodbyens Fiskebar, und zwischendurch gabs auch mal eine



v.l.n.r.: Christian Vergez, Roberta Muller, Genevieve Vergez, Fanny Barbaray, Jochen, Hervé Muller, Jacques Laguerre, Christian Barbaray

Stärkung, z.B. mit „leichtem schottischen Landwein“ (=Whisky) in der überdachten Markthalle.

Schloß Frederiksborg, Schloß Kronburg in Helsingor (=Hamlets Schloß „Elsinore“), Schloß Rosenberg in Kopenhagen und natürlich der königliche Palast mit der traditionellen Wachablösung pünktlich um „Zwölf Uhr Mittags“, eine Riesenattraktion für Touristen aus aller Welt, waren uns insgesamt einige Stunden Fußmarsch wert, aber wir nutzten auch alle öffentlichen Transportmittel der dänischen Hauptstadt: Bus, die nagelneue U-Bahn, knallgelbe Passagierboote.

Bevor wir die letzten Etappen auf der Heimreise antreten konnten, mußten wir in der Tiefgarage des Hotels

erst noch Jacques' Roadster anschieben, weil der nicht ansprang, aber ansonsten verlief die gesamte Tour reibungslos, auch wenn es beim Bezahlen des Brückenzolls für die berühmte Hängebrücke über den Großen Belt etwas haperte.

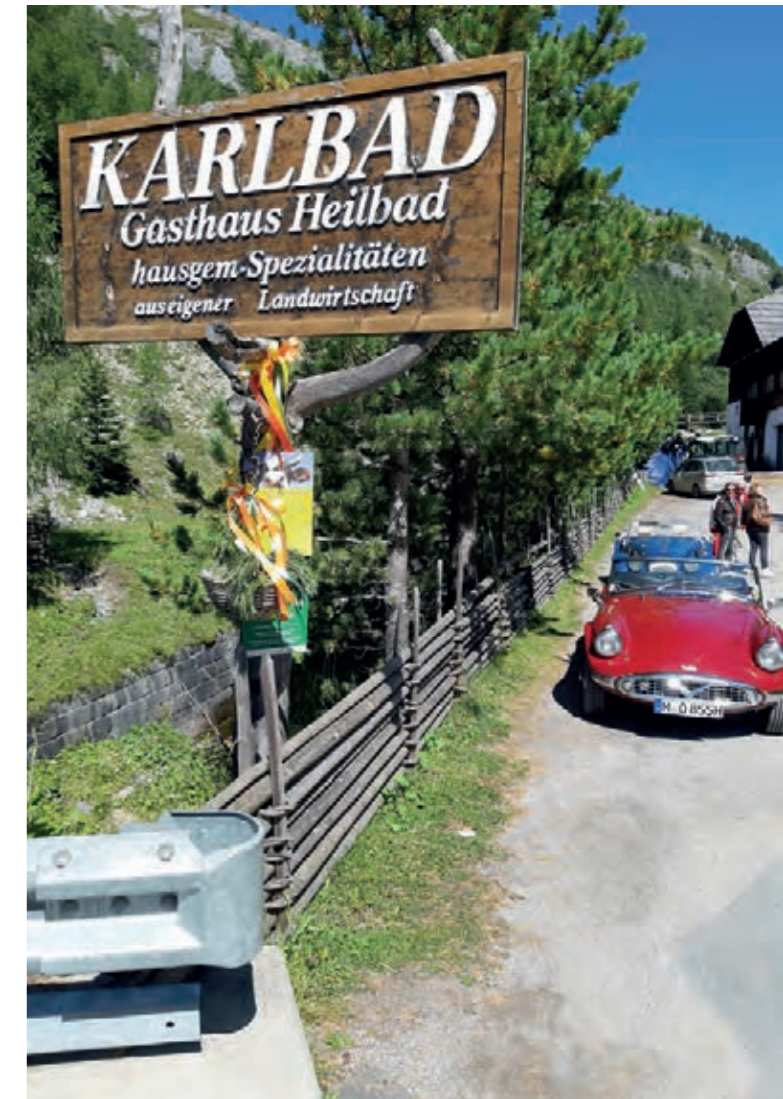
Lübeck, Bremen und Aachen waren die drei Städte auf der Rückreise, wo wir über Nacht blieben und jeweils Stadtrundgänge machten, dann trennten sich unsere Wege wieder nach dem Frühstück am fünfzehnten Tag der „Grand Tour du Danemark en Morgan“, nach rund 1700 km auf dänischem Boden. 🍷



KÄRNTEN

Reiselust im Ländle

von Karl-Heinz Schlüter



Die Moggis im Ländle können es einfach! Innerhalb von nur vier Wochen (28.8. bis 5.9.21) wurde eine weitere Ausfahrt per Mail kurz angekündigt, gebucht und durchgeführt. Es gab vage Hinweise auf ein sehr schönes Hotel (Lerchenhof in Hermagor, www.lerchenhof.at) in Österreich. Und der Hotelchef hatte in der Tat noch fünf Zimmer für uns. Mehr nicht - und die waren bei mir in nur einem Tag vergeben.

Das Schloss Lerchenhof ist bei Cabriofahrern sehr bekannt und der Chef Johann Steinwender fährt selbst einen Morgan. Er hat die feinsten Tourenvorschläge für seine Gäste und uns hat er auf einer ganz besonderen Ausfahrt den ganzen Tag angeführt. Die Strecke war super, die hätten wir allein wohl nie gefunden.

Auch unsere eigenen Touren konnten sich aber sehenlassen. Über feine Pässe und nicht enden wollende Na-

tionalparks lernten wir sowohl österreichische als auch slowenische und italienische Landschaften und die Gastfreundschaft der Bevölkerung kennen. Im Dreiländereck wurden die Grenzen oft mehrmals täglich ohne Probleme überquert.

Besonders schön war die Nockalmstrasse und auch die Großglockner Hochalpenstrasse darf nicht unerwähnt bleiben.

Natürlich konnten wir dann abends im Schloss hervorragend tafeln, im Garten grillen, faulenzen und den guten Wein genießen. Gastfreundschaft und Herzlichkeit sind bei der Familie Steinwender und ihren Angestellten keine Fremdworte.

Es war eine rundum gelungene Urlaubswoche in Kärnten. Bestimmt eine Wiederholung wert. Wenn jemand Informationen für seine eigene Tour braucht, einfach bei mir melden. ☺



GOODWOOD REVIVAL 2021

„O Happy Days“

von Klaus Helferich



OK, es war nicht einfach sich durch die Corona bedingten Einreisebestimmungen nach Great Briten durcharbeiten, die entsprechenden Formulare auszufüllen und die Termine zum Corona Testen in England zu organisieren. Aber wenn man etwas will, dann schafft man es auch mit der nötigen Ausdauer. Ich wollte.

Nachdem im Jahr 2020 das Goodwood Revival für das Publikum abgesagt werden musste, entschied die britische Regierung im Sommer 2021 auch Großveranstaltungen wieder zuzulassen. Obwohl die Inzidenzen drei Mal höher waren als in Deutschland und hier so ziemlich alles abgesagt wurde. Asterix hätte wohl wieder seinen Spruch "Die spin..... die Briten" zum Besten gegeben. In mir kämpfte die Vorfreude gegen die mulmigen Gefühle. Gottseidank setzte sich die Vorfreude durch, war ich doch gesund, zwei Mal geimpft und zimal negativ getestet. Ein Dutzend mitgenommener FFP2 Masken sollten mich und die „mulmigen“ über die 3 Veranstaltungstage in Schach halten.

Pünktlich um 9:00 Uhr betrat ich am Freitagmorgen das Veranstaltungsgelände.

Am gut frequentierten Eingangsbereich, warf ich einen Blick auf die anderen Frühaufsteher, die an der Einlasskontrolle fröhlich Ihre Eintrittskarten präsentierten. Ich war weit und breit der einzige Depp der eine Maske trug. Ein komisches Gefühl. Um mich herum wurde gelächelt, gelacht, gescherzt. Alle waren gut drauf, die Vorfreude stand den Menschen ins Gesicht geschrieben. Die Zeitmaschine Goodwood funktionierte wieder einwandfrei. Mit Kauf der Eintrittskarte löst man quasi ein Ticket zurück in eine vermeintlich bessere Zeit. Die vermutlich nie so gut war, wie Goodwood heute ist. Man kann abschalten, die schlechten Nachrichten der letzten Monate ausblenden und vergessen. Was ist Corona, was bedeutet Brexit, wie geht es weiter im Vereinigten Königreich und der Welt. Alle Probleme lösen sich hier in Luft auf. Optimismus macht sich breit und das sieht man den Menschen an. Damit man nicht in der guten alten Zeit mit der falschen Kleidung auffällt, wirft man sich mit dem Charme der Vergangenheit in Schale. Ob im Blumenkinder Look, im Tweed Sako kombiniert mit Knickerbockern, in der Fliegeruniform, hier ist alles erlaubt. Nein, sogar erwünscht. Wem nichts einfällt, der kauft sich halt den „Dress and Style Guide“. Den gibt es natürlich für Ladies and Gentlemen separat. Aber keine Sorge hier wird kein Karneval

gefeiert, es fühlt sich alles echt an. Die Besucher passen wie ein lebendig gewordenes Schwarz Weiß Foto zu den alten Holztribünen, der klassisch erhaltenen Boxenanlage und nicht zu vergessen warum man hier ist, zu den alten Autos.

Plötzlich einsetzende, laute Musik zieht mich wie ein Magnet in den neu eingerichteten Bereich für amerikanische HOT ROD Fahrzeuge. Auf einer Bühne spielt eine coole Live Band fetzigen Rock and Roll. Vor der Bühne geht ebenfalls die Post ab. Gut zwei Dutzend Hot Rodder, alle natürlich im Rockabilly Style gekleidet, lassen die Hüften schwingen und wirbeln die Damen mit ihren Tellerröcken und Petticoats um sich herum ...

Hallo, es war erst Freitagmorgen kurz nach Neun, wo sollte das noch enden.

Vor der Tanzfläche war ein großes Fahrerlager eingerichtet. Hier stand alles was in der Hot Rod Szene einen guten Namen hat. Grundbasis für ein Hot Rod Fahrzeug, ist immer ein damals weit verbreitetes Großserienmodell, deren Baujahre zwischen 1932 und 1949 liegen. Meist findet man Ford Model A oder Modell B Varianten. Be-





gonnen hatte es mit dem Hot Rod's in den 40 er Jahren in den USA, als die Soldaten die aus dem 2 ten Weltkrieg zurückkehrten oder auch Jugendliche aus wohlhabenden Familien eine preiswerte Möglichkeit suchten Motorsport zu betreiben. Sie nahmen ein billiges, gebrauchtes Großserienauto, schmissen alles raus was uncool war und Gewicht verursachte, setzten einen großvolumigen V 8 Motor ein, der mit dem Fliegengewicht Auto leichtes Spiel hatte, schraubten breite Räder an und schon hatten sie eine Straßenrakete für Beschleunigungsrennen. Im Laufe der Zeit wurden auch die Karosserien weiter gepimpt und die Lackierungen mit aufwendigen Airbrush Lackierungen zu echten Kunstwerken.

Mein nächstes Ziel war der Morgan Stand. Schon von weitem an der Kommandozentrale, dem roten Morgan Doppeldeckerbus zu erkennen. Hier stand hinter dem braven, weißen Holzzaun etwas ganz Wildes. Details hierzu, nach dem Goodwood Bericht.

Neben dem Morgan Stand waren natürlich wieder Dutzende von Verkaufsständen aufgebaut, die passend zum Ereignis ihr Angebot präsentierten. Überholte Vergaser, kultige Lederjacken, Petticoats, res-

taurierte Bugattis, das Angebot erschlägt einen. Einige Anbieter versuchen einen Spagat zwischen Vergangenheit und Zukunft. Sie rüsten klassische Fahrzeuge auf modernen Elektroantrieb um. Das auf sehr hohen Niveau. Hierzu wird zunächst das alte, ursprüngliche Fahrzeug komplett auseinandergenommen und gewissenhaft restauriert. Antriebsseitig, wird der alte Benzinmotor gegen einen modernen Elektromotor mitsamt dem notwendigen Equipment getauscht. Unter die Motorhaube kommt der Batterieblock, der Elektromotor sitzt an der Hinterachse. Die Gewichtsverteilung liegt so bei dem hier gezeigten MG B der Firma RWB bei idealen 50:50. Im Straßenverkehr wird das Fahrzeug als Klassiker wahrgenommen. Die Fahrleistungen des „neuen“ entsprechen in etwa dem des Originals. Mit Ausnahme der Reichweite natürlich. Preislich liegt der umgebaute MG B bei ca. 125.0 T €. Natürlich polarisiert diese neue Fahrzeuggattung, auch ich weiss noch nicht so recht wie ich dazu stehen soll, aber wer weiß ob und vor allen wie wir in einigen Jahren unserem Hobby noch nachgehen können.

Der Gang durch das Fahrerlager war wie immer ein Rausch der Emotionen. Nach einzelnen Rennklassen sortiert, steht hier was in der Oldtimer Szene zum Non Plus





Ultra zählt. Maserati, Ferrari, ERA, Bugatti, Porsche, Aston Martin, AC Cobra, Talbot Lago, Lola, Cooper usw. Wie ein kleiner Junge durch einen großen Spielwarenladen geht, lief ich die Reihen ab. Mechaniker in weißen Overalls, operieren relaxt am offenen Herzen der Kronjuwelen. Die Besucher die hier ins Fahrerlager oder an die Boxen wollen, werden an den Zugängen nicht nur auf ihre entsprechende Eintrittskarte sondern auch auf einen standesgemäßen Dresscode gecheckt.

Die Herren tragen hier bitte Jackett mit Krawatte, Hüte für Männer und Frauen werden empfohlen. Doch keine Angst, man geht hier entspannt mit der Vorschrift um. Mit einem freundlichen Lächeln zu den Stewards kommt man auch hier weiter. Schaut man sich die Autos etwas näher an, kann es passieren das auf einmal Jenson Button oder Martin Brundle neben einem steht. Übrigens debütierte Jenson Button beim Revival seinen ersten Renneinsatz, in einem klassischen Rennwagen. Nicht nur die Autos sind Erstklassig auch die gemeldeten Fahrer sind es. So fanden sich neben den bereits erwähnten Ex Formel 1 Piloten auch Jochen Mass, Andre Lotterer, Jackie Stewart, Emanuele Piro, Ford CEO Jim Farley, Marcel Fässler oder Derek Bell ein. Alle kommen gerne nach Goodwood, alle begeben sich gerne in die Zeitkapsel, in der viele Ihrer Erfolge gedenken. Aber sobald sie hinter dem Lenkrad sitzen, ob im kleinen Austin oder im brachialen Lola Chevrolet, werden sie schlagartig fokussiert und fahren wenn es sein muss mit dem Messer zwischen den Zähnen im Zentimeterabstand nebeneinander um den Rennkurs. Die Besucher sind begeistert, es wird gefightet was die schmalen Reifen hergeben. Ein leichter Drift über alle 4 Räder gehört zur Standardübung. Natürlich gibt es kein ESP oder ABS, hier zählt einzig und alleine fahrerisches Können. Wer einmal ein gut motorisiertes Auto, das am Limit bewegt wird, aus Fahrerperspektive ansehen möchte, der sollte auf YouTube

www.youtube.com/watch?v=Dr1175t-KEE eingeben.

Wer glaubt es geht nicht noch aufregender, sollte sich das einzige Motorradrennen des Wochenendes ansehen. Die Barry Sheene Memorial Trophy. Gefahren wird auf MV Augusta, Norton, Matchless oder BSA Rennmaschinen. Und wenn die Autorennfahrer mit dem Messer zwischen den Zähnen fahren, haben die Motorradrennfahrer wahrscheinlich Rasierklingen im Mund. Im Zentimeterabstand, in Kurven, ein Knie auf der Strecke schleifend, fliegen sie um die Strecke. Wenn sich dann einzelne in den langgezogenen Kurvenabschnitten bei gut 200 Stundenkilometer mit der Schulter berühren, hält man unweigerlich die Luft an.

Die Schiebermütze der Boys ist meist zwei Nummern zu groß und halb über die Augen gerutscht. Trotzdem wird die Konkurrenz argwöhnisch beobachtet. Die Girls achten mehr auf korrekten Sitz des klassischen Overalls und Lächeln. Schließlich könnte der Mann vom Fernsehen, gleich, auch sie interviewen

Wir sind beim Settrington Cup angelangt. Das kürzeste Rennen mit dem größten Starterfeld des Wochenendes. Zugelassen sind Fahrer zwischen 4 und 10 Jahren. Gefahren wird in Tretautos die dem Austin A 40 nachempfunden sind. Mit aufklappbarer Motorhaube und einem ordentlichen Kofferraum. Das Publikum liebt diesen Programmpunkt. Da er, wie alles hier, perfekt inszeniert wird. Im extra eingerichteten kleinen Fahrerlager stehen die Fahrzeuge sauber aufgereiht. Daneben die aufgeregten Piloten, die gleich zur Fahrerbesprechung müssen. Gut das Papa oder Mama in der Nähe sind. Die Fahrzeuge genießen in England einen Kultstatus. Alles begann 1949. Man hatte eigens ein Werk, die Austin Junior Car Factory, in Bargoed, Südwales eingerichtet. Die Factory wurde damals aus staatlichen Mitteln finanziert und sollte behinderten Bergarbeitern mit Lungenerkrankungen eine Beschäftigung ermöglichen. Die Tretautos wurden aus Metallabfällen der Austin Motor Car Factory hergestellt.





Und auf gleicher Weise und mit dem gleichen Knowhow wie die Original Fahrzeuge selbst, gebaut und lackiert. Nach ungefähr 31000 produzierten Modellen wurde die Factory 1971 geschlossen. Heute beschäftigen sich spezialisierte Restaurateure damit die kleinen Kunstwerke wieder in altem Glanz erstrahlen zu lassen.

Gestartet wird das Rennen im Le Mans Stil. Das heißt die Fahrer spurten quer über die Fahrbahn und springen in Ihre Fahrzeuge. Dann heißt es kräftig treten und alles aus den kleinen Flitzern herausholen. Nach ungefähr 50 Metern kommt die erste Schikane, durch kluges Durchfahren, kann hier viel Boden gut gemacht werden. Im eigenen TV Kanal und auf den großen LED Anzeigebildschirmen, die rund um den gesamten Rennkurs aufgestellt sind, wird der Lauf natürlich auch Live übertragen. Bis zum Ziel sind es dann noch ungefähr 100 Meter. Einen erbitterten Kampf in der Spitzengruppe zwischen einem Girl und zwei Boys, entscheidet schließlich das Girl für sich und wird als Siegerin abgewunken. Die Zuschauer auf den Tribünen klatschen, als wäre gerade ein Formel 1 Lauf zu Ende gegangen. Schon steht das Fernsehen bei den drei erst platzierten und interviewt die schnellen Hel-

den. Auch wenn die Antworten meist recht knapp ausfallen, nehmen die 3 Sieger doch strahlend ihren Lorbeerkrantz in Empfang. Andere hatten sich mehr von ihrem Rennen versprochen und lassen sich mit Tränen in den Augen von der Mama trösten.

Emotionen, nicht nur bei den Kleinen. Auch die Erwachsenen erleben während der 3 Veranstaltungstage, ein Feuerwerk der Sinne für Augen und Ohren.

Das Programmheft des diesjährigen Revival Festivals, listete zwar als Highlight 15 verschiedene Autorennen auf, aber auch das beste Programmheft kann nicht wiedergeben was in Goodwood zum Revival geboten wird.

Wer sich zum Schluss noch etwas Zeit für einen kleiner Ausschnitt des Renngeschehens nehmen möchte, dann bitte www.youtube.com/watch?v=9Nx8A9FV0I

Aber ein Film ist nichts im Vergleich zu Realität. Man stelle sich nur einmal vor, man sieht in einem Film eine Schlägerei. Oder man erlebt selbst eine. Von einem Liebesfilm, ganz zu schweigen ... Der kleine, wichtige Unterschied zwischen Theorie und Praxis. 🌀





MORGAN IN GOODWOOD

von Klaus Helferich



Kehren wir noch einmal zum MORGAN Stand zurück. Auf groben Steinen, wurde hier als Highlight der MORGAN CX - T präsentiert. Von Bildern kannte ich ihn bereits, aber hier Life und in Farbe, war er noch um einiges Eindrucksvoller. Der Name CX bezieht sich bekanntermaßen auf die neue Aluminium Chassis Generation. Das T steht für Trial.

Verfolgt man die Geschichte von MORGAN, taucht vor allen im Geburtsland England immer wieder die Verbindung zum Trial Sport auf. In Deutschland kennen wir dies in der Hauptsache aus dem Motorrad - und dem reinen Geländewagen Sport. Aber hier in England stürmt man schon seit Jahrzehnten mit drei und vierrädrigen Morgan Fahrzeugen quer durch das Gelände. (Das darf ich meinem MORGAN gar nicht sagen....) Zum einen ist der Grund für den Bau des CX-T also in der MORGAN Geschichte zu suchen, zum anderen kann man auch eine Inspiration von Abenteuergeist in ihm sehen. Schließlich werden auf der ganzen Welt Reisen mit MORGAN Fahrzeugen unternommen, die nicht immer auf glattgebügelt Pisten durchgeführt werden. Außerdem sollte man meiner Meinung nach, auch die technischen, handwerklichen und konzeptionellen Lösungen honorieren die in diesem Fahrzeug gefunden wurden.

tionellen Lösungen honorieren die in diesem Fahrzeug gefunden wurden.

Der Presstext hierzu von Jonathan Wells, Head of Design bei Morgan: „Das Projekt war uneingeschränkt und entstand ganz aus dem Wunsch, ein aufregendes, britisches Abenteuerfahrzeug zu schaffen. Für mich ist es ein Komplettes Paket – historische Integrität, legitime Fähigkeiten und eine brandneue Abenteuer -Ästhetik.“

MORGAN arbeitete bei der Entwicklung des CX-T mit dem Offroad Spezialisten Rally Raid UK zusammen. Zunächst wird in den heiligen Hallen von Malvern ein MORGAN PLUS FOUR CX gebaut. Anschließend wird er in der Werkstatt von Rally Raid weiter modifiziert. Die wesentlichen Veränderungen im Einzelnen: Das Fahrwerk erhält die stärkeren Aufhängungsarme des Plus Six Modells. Verbaut wird ein spezielles Gewindefahrwerk das auf das jeweilige Gelände anpassbar und verstellbar ist. Ein anderes Sperrdifferential sorgt für ordentlich Traktion auf verschiedenen Untergründen. Um das geklebte Alu Serienchassis zu schützen wird ein kräftiger 5 teiliger Unterbodenschutz angebracht. Hochbeinig auf grobstolligen Off Road Reifen erreicht man so eine Bodenfreiheit von gut 230 mm.



Wer bei seinem MORGAN schon immer davon träumte mehr Gepäck mitzunehmen, wird die Lösung im Heckbereich des CX-T gefallen. Hier verbaute man einen sogenannten Geräteträger. Beim Trial Sport werden hier Ersatzräder und notwendiges Werkzeug untergebracht.

Bei Bedarf kann der Träger natürlich auch für Surfbretter, Fahrräder und weitere Lifestyle Aktivitäten des Besitzers angepasst werden. Jeweils rechts und links der Motorhaube befinden sich noch große Taschen die für Helme oder weitere Utensilien vorgesehen sind.

Das speziell angefertigte CX-T Hardtop sowie der Geräteträger werden von einem massiven Überrollkäfig, dem Exoskelett, geschützt. Auf ihm sind, über der Frontscheibe, vier kräftige Scheinwerfer montiert, die bei Bedarf Lichtschneisen in englische Trails oder den brasilianischen Urwald brennen.

Keiner könnte besser als Mike Jones Chef von Rally Raid zusammenfassend noch einige Worte zum CX-T sagen: "Meine Erfahrung von 13 Dakar-Rallyes, 60 Dakar-Fahrzeugbauten und meinem lebenslangen Überland-Abenteuern, auf einen unkonventionellen Sportwagen wie einen Morgan anzuwenden, war ein interessantes und lohnendes Projekt. Rally Raid UK und Morgan haben mit branchenführenden Lieferanten zusammengearbeitet, um

Komponenten von höchster Qualität zu beschaffen und eine Reihe von maßgeschneiderten Teilen zu entwickeln, die für das Modell einzigartig bleiben. Der Morgan Plus Four CX-T ist ein echtes Abenteuerfahrzeug für den Landweg und ich freue mich über die unglaublichen Abenteuer, die deren Besitzer mit ihnen erleben werden."

Für den Preis von etwas über 200.000,- €, darf sich der stolze Besteller aber auch mit dem Designteam von MORGAN zusammensetzen um sich seinen CX-T nach eigenen Spezifikationen zusammenstellen. Leider erscheint diese Ausgabe der Morgan Post erst im Jahr 2022. Zu diesem Zeitpunkt dürfte die auf 8 Stück limitierte Variante des CX-T bereits verkauft sein.

Abgesehen von einem Plus Six und Plus Four des Modelljahres 2022, wurde in Goodwood noch eine sportliche Neuheit präsentiert:

Der erste Werkseitig gebaute Rennwagen auf Basis des neuen Plus Four Modells.

Für Planung und Umsetzung des Projektes, tat sich die Morgan Motor Company, die School of Engineering der University of Wolverhampton und das Rennteam der Universität (UWR) zusammen und setzen ihre langjährige technische Partnerschaft fort.




MORGAN kann zwar auf eine lange Motorsport Tradition zurückblicken, ja sogar auf einen Klassen Sieg bei den 24 Std. von Le Mans 1962, aber die neuen technischen Gegebenheiten der CX Generation, einem geklebten Aluminium Chassis, mit Doppelquerlenkern und einen kompletten Antriebsstrang von BMW, sind in extrem Situationen noch nicht ausgiebig gefordert und geprüft worden. Was lag also näher hierfür den Rennsport zu nutzen. Zunächst wurden zwei Fahrzeuge zum Rennwagen umgebaut. Beide sollen in einer Vielzahl von Rennveranstaltungen unter anderen auch in der Morgan Challenge eingesetzt werden.

Als der MORGAN Plus 4 1962 in Le Mans den Klassensieg erreichte, fuhr man mit ihm nach der Rennveranstaltung auf der Straße nach Hause. Ganz in diesem Sinne entstehen auch die neuen Fahrzeuge unter diesem Club Sport Ethos. Die Motorsport Variante soll vollständig Straßenzugelassen sein, um zu und von der Rennstrecke wieder nach Hause fahren zu können. In Deutschland sollte man vielleicht erst einmal das TÜV Gutachten abwarten. Zur Auswahl steht das Schalt- sowie das Automatikgetriebe. Der Werks Renneinsatz wird wie bereits erwähnt, durch das Rennteam der Universität von Wolverhampton unterstützt. Diese Kooperation hat für beide Seiten Vorteile. Das Uni Team ist von der Planung bis zum praktischen Einsatz der Autos voll integriert und lernt aus der realen Praxis und nicht nur in der Theorie. MORGAN selbst hat so die besten Rekrutierungsmöglichkeiten für erfolgreiche Uni Absolventen. So hat die 5 jährige Partnerschaft schon einigen Studenten gute Vollzeitstellen im Werk gesichert.

Einer der ersten Renneinsätze findet vom 12.-14.11.21 statt. Die Morgan Motor Company unterstützt ihren Cha-

rity Partner - Mission Motorsport – und setzt beim „Race of Remembrance“ (dem englischen Heldengedenktag) die neuen Rennfahrzeuge ein. Der Heldengedenktag wird zu ehren der gefallenen Soldaten seit dem 1. Weltkrieg in allen Commonwealth Staaten abgehalten. Das Rennen findet auf der wunderschön gelegenen Rennstrecke dem Angelsey Circuit statt und geht über 12 Stunden.

Morgan hat bereits in der Vergangenheit an der Veranstaltung teilgenommen, wird aber in diesem Jahr einen seiner eigenen Plus Four-Rennwagen für die Begünstigten von Mission Motorsport spenden. Mit seinem kompetenten Automatikgetriebe und einem speziellen Umbau für Handbedienung, ermöglicht es querschnittsgelähmten und amputierten Veteranen, das Steuer zu übernehmen. Zum automatischen Morgan Plus Four Rennwagen gesellt sich die manuelle Variante, die von Werksfahrern gefahren wird. Wenn die Morgan Post erscheint hat das Rennen bereits stattgefunden. Wer einen Blick auf die Veranstaltung werfen möchte, kann dies bei YouTube unter <https://www.youtube.com/watch?v=Tq0GUkSDQVw>

Abschließend noch ein Zitat von - James Cameron, CEO von Mission Motorsport, "Nachdem Morgan kürzlich drei Dienstabgänger eingestellt hat, war Morgans unerschütterliche Unterstützung für die breitere Gemeinschaft der Streitkräfte fantastisch. Die Bereitstellung dieser Autos bedeutet, dass mehr unserer Begünstigten die Möglichkeit haben, ein Auto zu fahren, das normalerweise außerhalb ihrer Reichweite liegt, und eine unvergleichliche Gelegenheit, mit anderen qualifizierten In der Branche zu lernen und zu interagieren." 

25 JAHRE KÖLNER STAMMTISCH

von Klaus Rehm



Prolog

1969 stornierte ich den Kaufvertrag für einen Porsche, nachdem die Probefahrt im ersten Plus 8 Vorführwagen von Harald Merz mich total überwältigt hatte. Umgehend wurde mein erster Morgan zum Preis von 16.300 DM bestellt. Der kam erst mal bei Produktionsproblemen, wohl wegen Lieferschwierigkeiten mit der Moss-Box nicht, aber mir wurde 1972 ein anders konfigurierter Neuwagen ersatzweise angeboten, den der Kunde nicht abgenommen hatte. Sonst hätte ich noch länger warten müssen. Den Bestellten konnte ich dann eineinhalb Jahre später übernehmen.

Das Vergnügen währte nur wenige Jahre, da die berufliche Laufbahn und Familienbildung ihren Tribut forderten. 1986 am Berufsziel in Köln angekommen lud mich ein Freund zur Fahrt mit seinem neuen Plus 8 ein, da er von meiner Morgan-Anamnese wusste. Es dauerte noch bis 1993 bis das genügende Kleingeld gesammelt war, schließlich kostete der Plus 8 inzwischen über 90.000 DM. Harald Merz bestellte das Auto im Herbst mit dem Kommentar: „Wiederholungstäter müssen bestraft werden, Du bekommst das Auto sofort“, und im Mai 1994 war ich wieder Morgan Fahrer – bis heute. Die Lieferzeit war nur 6 Monate!

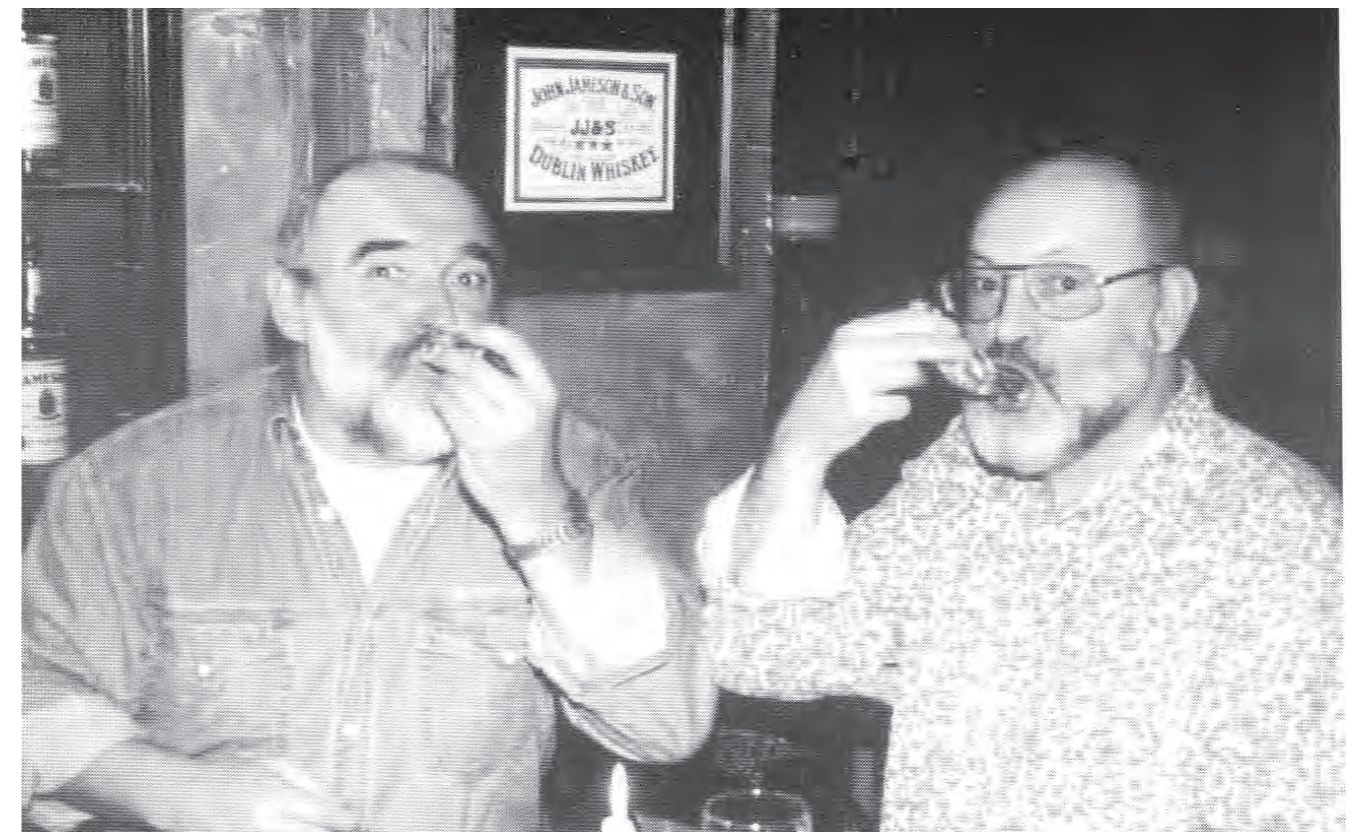
MCD Mitgliedschaft

Michael Rost lud damals immer wieder im Winter zum Sektionstreffen mit traditionellem Hirschessen nach Mürtenbach ein. In dem verschneiten Eifeldorf fand ich einen Haufen wilder, knödelwerfender Kerle, die dem Sektionsnamen „UnMöglich“ vollinhaltlich entsprachen. Sie waren danach überzeugt, ein potentielles Mitglied gründlich und nachhaltig vergrault zu haben. Nichtsdestotrotz trat ich im August 1993 in den Club ein und fand hinter der harten Schale originelle und liebenswerte Persönlichkeiten.

Stammtisch

Hartmut Scholz hatte mir abgeraten, einen Stammtisch in Köln zu gründen. Das hätten vor mir schon Etliche erfolglos probiert.

Der neue Versuch fand im Spätherbst 1997 - wegen der zweifellos britischen Atmosphäre - im Jameson-Club im Zentrum Kölns statt. Vom ersten Stammtisch ist ein Bild vorhanden, das Mapo und Victor beim Schlürfen von Austern zeigt. Ein ersatzweise zu dem Morgan in der Winterpause organisiertes Gokart-Rennen fand dann aber wenig Zustimmung. Beim zweiten Termin hatte sich die Gemütlichkeit bereits erledigt, da das Lokal inzwischen zur lärmigen Diskothek mutiert war.





Wir wechselten im Mai 1998 in die Decksteiner Mühle, ein gemütliches Ausflugslokal mit einem gut frequentierten Biergarten am südwestlichen Stadtrand. Dort verbrachten wir etliche Jahre mit unseren Treffen am ersten Mittwoch im Monat. Entscheidend für die Wahl der Lokalität war, dass wir ohne Anmeldung der Teilnehmer mit einer wechselnden Zahl auflaufen konnten. Nach einem Pächterwechsel mit einer misslungenen Umgestaltung der ehemals stilvollen Brauhaus-Atmosphäre hatte das Lokal lange die Folgen zu tragen und musste letztlich schließen.

Nach einigen Testessen entschied man sich, in dem privaten Decksteiner Tennisclub (DTC) im Kölner Grüngürtel weiterzumachen, der eine ordentliche Gastronomie, eine Terrasse und einen eigenen Parkplatz hatte. Während der jährlichen Betriebsferien im Januar musste ein Ausweichquartier her. Im „Schmittchen“ gegenüber der Oper wurden wir immer wieder freundlich aufgenommen. Als auch die Clubgastronomie im DTC geschlossen wurde, war es nötig, eine neue Lokalität zu finden.

In einem weiteren Tennisclub mussten wir nach einigen Versuchen erkennen, dass unsere Gesellschaft weniger willkommen war. Es hatten sich dann zwei Alternativen angeboten. Die Teilnehmer votierten mehrheitlich für die Fortsetzung im Haus am See, das malerisch am Deck-

steiner Weiher unweit des DTC, ebenfalls im Grüngürtel liegt. Dort hatten wir einen eigenen Raum im Stil des Gelsenkirchener Barocks. Bei passender Witterung stand uns die große, seeseitige Terrasse zur Verfügung.

Als dann 2019 die Corona-Pandemie eine erste Zwangspause verursachte, passte unsere Gruppe nach der ersten Wiederbelebung der Gastronomie mit der wechselnden Gästezahl zwischen 8 bis 30 Teilnehmern nicht mehr in das Konzept der dortigen Geschäftsführung. Seit Juli 2020 sind wir im Geißbockheim, dem Vereinslokal des 1. FC Köln

Aktivitäten

Bereits 1999 wurde von 3 Mitgliedern des Stammtischs das Pfingsttreffen in Köln organisiert, wobei es gelungen war, unsere Schätzchen während einer Visite im Dom auf dem Roncalliplatz zu parken um sie der Öffentlichkeit zu präsentieren (Bild aus dem Kölner Stadt Anzeiger). Unser Sponsor Agrippina, die spätere Zürich-Versicherung, richtete einen besonders günstigen Tarif exklusiv für Morgan-Fahrzeuge ein, der, da nicht kostendeckend, nach etlichen Jahren wieder eingestellt wurde.

Mehrmals im Jahr wurden Ausfahrten angeboten, bei denen die schönen Landschaften der Eifel, des Bergischen



Landes und des Sauerlands unter die Räder genommen wurden. Außerdem wurden von den aktiven Mitgliedern auch größere Touren organisiert, wobei uns Jean-Luc 2016 durch seine Heimat Bretagne führte (MP7). Eine größere Fahrt in die Toscana, Umbrien und Latium folgte. Fest etabliert hat sich die jährlich wechselnde Ausfahrt zum 1. Mai, die von Andreas und Anna J. meist in die Gefilde Hollands, Belgiens, Luxemburgs und das hohe Venn führte. Dabei kamen die Geselligkeit und der Besuch von gepflegter Gastronomie nie zu kurz. Bereits traditionell ist das Gänseessen am Buß- und Betttag in der Hanse-Stube des Excelsior Ernst, ebenso der Besuch von Karnevalssitzungen und Weihnachtsmärkten. Das Nikolaustreffen der Sektion wurde mehrfach von Mitgliedern des Stammtischs organisiert.

Der Stammtisch hat immer wieder Leute, Morgan-Interessenten und Neulinge angezogen, die ohne Voraussetzungen oder MCD-Mitgliedschaft als Gäste teilnehmen konnten. Seit Januar 2017 gibt es einen einseitigen Stammtisch-Newsletter als monatliche Email für alle angemeldeten Teilnehmer.

Covid 19 Effekte

Einschränkungen gab es in der nun schon 2 Jahre anhaltenden Pandemie. Von November 2020 bis Juni 2021

hatte uns das Virus eine Unterbrechung der regelmäßigen Termine verordnet. Sowie die Corona-Verordnungen es zuließen, fand man sich nach kurzfristigen Absprachen zu spontanen „kleinen Ausfahrten“ in wechselnder Beteiligung mit 3 bis 5 Autos zusammen, was geeignet war, die Lücken zwischen den ausgefallenen Stammtischterminen zu füllen. Es gab nur Kaffeepausen im Freien aus Pappbechern, Coffee to go, aber es machte trotzdem Spaß. Eines der Ziele war das denkmalgeschützte Städtchen Freudenberg, das sich gänzlich frei von Gästen präsentierte. Auch andere Himmelsrichtungen hatten ihren Reiz, wie hier in Heimbach. Das Rheintal mit seinen bergigen Straßen in den Seitentälern hatte einen besonderen Reiz bekommen, als keine Touristen unterwegs waren. Die kleine Ausfahrt wurde dann auch mal 380 km lang.

Zwei Jubiläen wurden bisher gefeiert: das 10jährige Bestehen mit einer Tagestour durch das Ahrtal. Das 20jährige haben wir mit einer neuntägigen Reise auf die Schwäbische Alb gewürdigt, über die schon in der Morgan Post 1-2018 berichtet wurde.

Wie wir das Vierteljahrhundert in diesem Jahr feiern werden, wird in erster Linie vom zukünftigen Infektionsgeschehen abhängig sein. 🍷

NIKOLAUSTREFFEN DER SEKTION UNMOGLICH

auf Burg Schnellenberg in Attendorn

vom 03. - 05.12.2021

von Oliver Klimke

Unsere ersten Vorbereitungen für das Nikolaustreffen vom 03. bis zum 05. Dezember 2021 begannen bereits im Dezember 2019. Wir, Corie Hahn und Oliver Klimke, waren damals noch ganz neu im Morgan-Club, bzw. der Sektion unMOglich. Wir hatten uns für Anfang Dezember 2019 für das Nikolaustreffen in Alt-Kaster bei Bedburg angemeldet und kannten beim Eintreffen keinen einzigen der anwesenden Gäste.

Direkt am ersten Abend haben wir so viele tolle Menschen kennengelernt und blicken immer noch gerne auf das Nikolaustreffen 2019 zurück. So ergab es sich dann, dass wir uns damals bereit erklärten, das Nikolaustreffen 2020 in unserer Heimat, dem Sieger- bzw. Sauerland auszurichten.

Uns war sofort klar, wo wir das Wochenende mit den Morgan-Freundinnen und Freunden der Sektion verbringen würden. Die Wahl fiel auf das Schlosshotel Burg Schnellenberg, romantisch gelegen über Attendorn im Sauerland am Biggesee.

Wir fingen direkt mit der Planung an, schließlich wollten wir an dem 1. Wochenende im Dezember 2020 nicht nur den Nikolaus empfangen, sondern auch ein paar Sehens-

würdigkeiten unserer Heimatregion, dem Sauer- und Siegerland zeigen.

Nachdem sich im Februar 2020 schon zahlreiche Gäste angemeldet hatten und das Programm soweit vorbereitet war, machte uns die Corona-Pandemie einen Strich durch die Rechnung. Wir sagten das Nikolaustreffen ab, das aufgrund des Lockdowns im Dezember 2020 sowieso nicht hätte stattfinden dürfen. Die Veranstaltung haben wir dann um ein Jahr auf Dezember 2021 verschoben.

Wir konnten die Zeit nutzen, unser Rahmenprogramm zu verfeinern und die Veranstaltung so zu organisieren, dass Sie regelkonform und Corona-gerecht stattfinden konnte.

Mit insgesamt 21 Morgan-Freundinnen und Freunden hatten wir am ersten Dezember-Wochenende 2021 die sonst im Dezember ausgebuchte Burg Schnellenberg fast für uns alleine.

Nachdem im Laufe des Freitagnachmittags alle Gäste eingetroffen waren, startete das Wochenende mit einem entspannten Abendessen im für uns reservierten Saal. Zu später Stunde gab uns sogar noch der Nikolaus die Ehre, der zu jedem Gast ein paar schöne Erlebnisse zu berichten hatte. Jede Teilnehmerin und jeder Teilnehmer



hatten als Wichtelgeschenk eine kleine Spezialität zum Essen, bzw. Trinken aus der jeweiligen Heimatregion mitgebracht. Der Nikolaus sorgte für die Verteilung der Wichtelgeschenke.

Nach einem schönen ersten Abend, der bis weit in die Nacht ging, trafen sich die Morgan-Freundinnen und Freunde am nächsten Tag zum Frühstück. Im Anschluss wurden wir von einem Reisebus abgeholt, der uns ins benachbarte Siegerland brachte. Unser Ziel war die Fachwerkstadt Freudenberg, dort wurden wir bereits von unserem Reiseführer Friedhelm Geldsetzer am Technikmuseum Freudenberg erwartet. Friedhelm Geldsetzer ist ein Freudenberger Original, der sich mit großer Leidenschaft nicht nur für seinen Heimatort Freudenberg engagiert,


sondern auch maßgeblich zum Erhalt des Technikmuseums beiträgt. Wir wurden im extra für uns geöffneten Museum begrüßt und Friedhelm Geldsetzer erläuterte uns nicht nur die Geschichte des Museums, sondern präsentierte mit viel Wissen auch die unzähligen Ausstellungsstücke. Höhepunkt war die Vorführung der historischen Dampfmaschine, die Ursprung des Museums ist. Die an die Dampfmaschine angeschlossenen Maschinen wurden uns ebenso präsentiert.

Nach der beeindruckenden Museumsführung begleitete uns Herr Geldsetzer auf unserem Spaziergang in den Kurpark von Freudenberg. Als Stadtführer konnte er uns viele Anekdoten erzählen. Vom Kurpark aus hatten wir einen tollen Blick auf die Fachwerkstadt. Im Anschluss

wurden wir durch die Gassen der Altstadt geführt. Danach freuten wir uns alle auf das Mittagessen im „Hotel zur Altstadt“, auch hier wurde extra für uns geöffnet. Nachmittags brachte uns unser Bus zurück ins Sauerland nach Attendorn, an der Tropfsteine-Höhle wurden wir mit einem Glühweinpfang bereits erwartet und im Anschluss wurde die beeindruckende Höhle für uns geöffnet und wir wurden durch die Tropfstein-Höhle geführt.

Wir haben uns das ganze Wochenende in einer geschlossenen „Blase“ aufgehalten, alle Orte, die wir besucht haben, einschl. des Restaurants in Freudenberg, hatten an dem Wochenende nur für unsere Gruppe geöffnet. Auf Burg Schnellenberg hatten wir für die beiden Abende den Saal für uns alleine.

Nach einer Pause im Hotel, wurden alle Gäste zum Start in den festlichen Samstagabend mit einem Sektempfang begrüßt. Das Menü an einer großen, weihnachtlich eingedeckten Tafel, rundet das schöne Wochenende ab. So wie es traditionell üblich ist, wurden nach dem Abendessen die Organisatoren für das kommende Nikolaustreffen 2022 ausgemacht. Eine engagierte Morgan-Freundin und ein ebenso engagierter Morgan-Freund erklärten sich für die Ausrichtung im Dezember 2022 bereit und starteten bereits an diesem Abend schon mit den ersten gedanklichen Vorbereitungen.

Am Sonntagmorgen nach dem Frühstück verabschiedeten wir uns von unseren Gästen und wir blicken auf ein tolles Wochenende zurück. 



unMOglich!



SÜDTIROLFAHRT DER SEKTION BAYERN AUGUST 2021

Morgan meets Middle Ages

von Klaus von den Hoff



*„Einst wütet wild im Südtiroler Land
ein Drache außer Rand und Band.
Die bayrisch' Heerschar, furchtlos und kühn,
ritt aus zu köpfen das Ungetüm. . .“*



Und so kam es, dass am Freitag den 13. August 2021 ein Tross von 25 mutigen Hochwohlgeborenen aus dem Bayern-, Franken- und Schwabenlande ihre englischen Schlachtrösser sattelten und sich unter den Bannern des Herzogs Jochen von Köhrer und des Kurfürsten Klaus von den Hoff auf einen wagemutigen Feldzug gen Südtirol begab. Ziel war die mittelalterliche Burg Neuhaus, welche an einem bewaldeten Hang nahe der Ortschaft Gais im Tauferer Tal liegt und in den Jahren 1240 bis 1245 von den Herren von Taufers erbaut worden war. Genau dort, so hatten Herolde berichtet, solle nämlich der unsägliche Drache sein Unwesen treiben.

Aber der Reihe nach: Nach einem entspannten Ritt bei traumhaftem Wetter über die alte Brennerstraße, war erste Station das wunderschöne Städtchen Brixen. Unter großem Jubel der örtlichen Bevölkerung wand sich alsbald eine Schlange von Morgans durch die enge Brixener Fußgängerzone bis hinein zum Domplatz, wo wir dank teuer bezahlter behördlicher Genehmigung unsere Schmuckstücke standesgemäß aufreihen durften. Nach einer überaus schmackhaften Stärkung im Traubenwirt, entführte uns sodann eine Schauspielertruppe in mittelalterlichem Gewande um uns die Geschichte, den Zauber und die geheimen Ecken der Stadt Brixen nahe zu bringen.

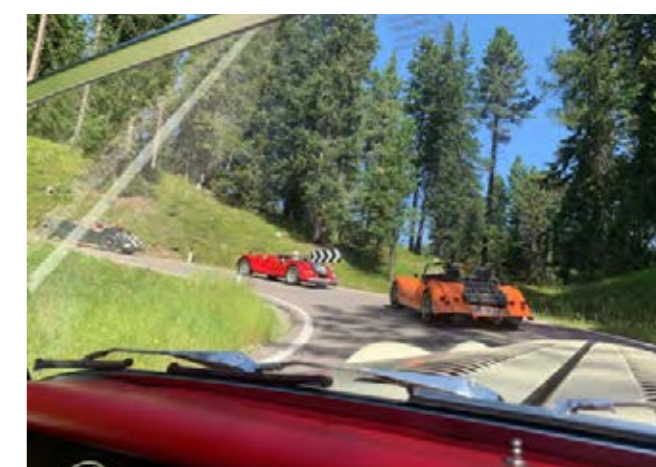
Bald darauf ging es weiter: Auf, auf zur Burg unserem eigentlichen Ziel! Über eine sehr steile, kurvige und weitgehend ungeteerte Straße (da wünschte sich so mancher im Geheimen dann doch den neuen Morgan CX-T Offroader) erreichten wir schließlich glücklich den Burghof, wo uns Burgherr Siggie Hofer bereits mit dem Apero erwartete und uns aufs Herzlichste begrüßte. Schnell waren die geschmiedeten, handtellergroßen

Zimmerschlüssel verteilt bevor es daran ging über zahllose Treppen seine jeweilige Kemenate zu finden. Wo aus dem einen Zimmer Freudenschreie erklangen ob des schönen weichen Himmelbettes, erklang aus anderem Seufzer ob karger und harter Einzelbetten. Ja es gibt halt doch Unterschiede zwischen herzoglichen Geblüt ...und dem einfachen Knappenvolke.

Gegen Abend fanden sich dann alle im Biergarten der Burg ein, mit herrlichem Blick weit über das Tal. „Kommet im Gewand, dass kenntlich machet welch Region ihr zugehörig seydt“, war erbeten worden. Uns so saßen alsbald Buam und Madl in Lederhosen und Dirndl neben fränkischen Miederröcken und spanischer Spitze. „Labung an Schweinernem und Kalbigem vom offenen Feuer“, so stand es auf dem Programm. Keiner musste darben, der Schloßherr selbst spendierte ein Fässchen Grappa aus seinen Beständen und bei fetzigen DJ-Klängen kam die abendliche Stimmung schnell auf den Höhepunkt.

Auf den Spuren des Drachen ...

Am Samstag zeigte sich der Wettergott wieder von seiner wahrhaft besten Seite. Nach herzhaftem Frühstück im Garten gleich neben der Burgkapelle scharten unsere Morgan's schon mit den eisernen Hufen denn eine Ausfahrt über die 50km lange, stark gewundene, Paßstrasse die St. Martin in Thurn im Galsertal mit Brixen im Eisacktal verbindet stand auf dem Programm. Ein fahrerischer Leckerbissen vom Allerfeinsten bis hinauf auf 2.003m Höhe! Es offenbarte sich uns ein atemberaubendes Panorama mit Blick auf den charakteristischen Peitlerkofel, einen der bekanntesten Berge der Dolomiten. Auf schmaler Straße ging es dann wieder hinunter ins Tal nach Kloster Neustift bei Brixen.



Im Kloster erwartete uns schon eine zünftige Brotzeit, immerhin mussten uns ja stärken für die Besichtigung des riesigen, barocken Klostergartens ... mit nachfolgender Weinverkostung.

Obwohl auch im Klostergarten das Drachenungetüm nicht gefunden wurde, machten wir uns beseelt von wunderbaren kulinarischen und fahrerischen Genüssen wieder Richtung Burg Neuhaus auf, denn dort sollte uns an diesem Abend ein wahres Highlight der Reise erwarten.

Ritterschlag und Mittelalterliches Gelage

Das große Fest stand bevor! Geheimnisvolles Tuscheln und Geräusche klangen durch die Burg, mal ein Gekicher hier, mal ein Bewunderungsruf da! Dann kamen sie alle zusammen im Rittersaal: Kampfgezeichnete Ritter, wohlfeil gewandete Edelfrauen, wilde Musketiere, erhabene Fürsten, Gaukler, Kardinäle, Äbte, Gespenster, Knappen und Marketenderinnen. Was für ein Spaß!

Nach kurzer Einführung durch den Burgherrn zur Geschichte der Burg Neuhaus, wurde sodann in einer feierlichen Zeremonie Kurfürst Klaus zum Ehrenritter der Burg geschlagen und musste geloben, fortan dem Land

Tirol die Treue zu halten, die Burg zu bewahren sowie Schwache, Frauen und Kinder zu schützen.

Damit war dann der offizielle Teil des Abends beendet und die Atzung der hungrigen Mäuler konnte beginnen. Bis spät in die Nacht wurden Speisen aufgetragen, gegessen, getrunken und gefeiert, unter musikalischer Begleitung eines erfahrenen Gauklerteams, welches mit kleinen Scheiben gekonnt jonglierte und so für unvergessliche musikalische Untermalung Sorge trug.

Ein paar unentwegte Recken zogen sich zum Schluss zurück in den berühmt berüchtigten Schnapsturm um die dort in Fässchen gelagerten Grappa's zu leeren.

Rückkehr in die Heimat...

Nach ausgiebiger Morgenspeis versammelten wir uns zur Rückkehr in die ferne Heimat wo uns unsere Liebsten schon sehnsüchtig erwarten, um sodann andächtig den aufregenden Berichten und Heldentaten der heimkehrenden Kreuzfahrer zu lauschen.

Die Rückreise führte uns über den berühmten Stallsattel bis ins schöne Kitzbühel, wo wir auf der Hagstein-

Alm beim legendären Kaiserschmarrn diese einmalig schöne Fahrt ausklingen lassen.

Es war alles einfach wunderbar: Eine traumhafte Landschaft, viele Erlebnisse, Lachen ohne Ende, aber vor allem: Einzigartige Menschen und wunderbare Freundschaften! Wir werden diese Reise so schnell nicht wieder vergessen! Doch was wurde eigentlich aus dem Drachen?? 🐉

Euer Kurfürst Klaus der Reiche & Kurfürstin Angelika die Holde







Fortsetzung der Drachengeschichte ...

*Im Brixental ward er gesehen, um Franzls Morgan war 's gleich geschehen.
Vergeblich war auch Udo's Plan, wollt gar nur mit Chemie heran.*

*Auch Jan sein Angriff schnell verpufft, statt Spirit war in dem Tank nur Luft.
Fehl schlug auch der Herzog Jochen, wollt ködern ihn mit einem Knochen.*

*Dann Ritter Ksaus ritt aus Bruneck, zu spät, der Drache war schon weg!
Der Hans den Drachen nur umrundet, bei 3 Rädern blieb der unverwundet.*

*So blickten alle auf Johannes, vergeblich Hoffnung das er kann es.
So wollt es keinem recht gelingen, den üblen Lindwurm zu bezwingen.*

*Bis eines Nachts er folgenschwer, Soraya raubt vom bayrisch Meer.
Dem Axel war die Maid versprochen, geplamt die Hochzeit in zwei Wochen
Als dieser von dem Raub erfuhr, stand Rache auf seiner Eieruhr.*

*Statt Schild und Schwert, was nahe läge, griff er zur Flex und Kettensäge.
Schon bald am Burg Neuhauser Hügel, bezog der Drache harte Prügel.*

Ein Prost auf Morgan, Sieg und Ehre, mit Drachenblut und Hopfenbeere!



„HALLO IHR LIEBEN, SEID IHR FIT FÜR EINE AUSFAHRT RUND UM BREMERVÖRDE?“

Mail von Doris u. Karl Heinz vom 08.07.2021

von Michael Bender



Es gibt Dinge im Leben, die stehen unter einem so guten Stern, sodass selbst Corona diese nicht verhindern kann. Oder aber es war eine glückliche Fügung des Schicksals, dass die Ausfahrt nach Bremervörde irgendwann mal auf Mitte / Ende August gelegt wurde. Im Jahr 2019 waren wir mit dem Termin gerade vor dem Beginn der Corona Einschränkungen, 2020 konnte der kurze Zeitraum nach dem ersten kompletten Lockdown genutzt werden, um die Veranstaltung unter Corona Auflagen durchzuführen und auch 2021 hatten wir wieder Glück, so dass die Ausfahrt stattfinden konnte.



Im Nachhinein ist dieses die einzige Veranstaltung, die so viel Glück mit dem Termin gehabt hat und uns vor der Vereinsamung bewahren konnte. Letztendlich ist aber so eine glückliche Fügung nichts wert, wenn es nicht Menschen gibt, die gewillt sind, in ihrer Freizeit für andere ein Treffen vorzubereiten. Und so waren Doris und Karl Heinz Fritze auch dieses Jahr wieder bereit, unermüdlich und mit viel Liebe zum Detail das jährliche Treffen in Ihrer Heimatstadt zu organisieren. Der Dank dafür kann nicht groß genug sein.

Gegen 17 Uhr kam dann auch der letzte Teilnehmer an und es wurde auf dem Parkplatz eifrig über die Anreise diskutiert. Von „Ich habe nicht einen Tropfen abbekommen“ bis hin zu „Wolkenbrüche ohne Ende“ war alles vertreten. Nachdem die Morgan wetterfest für die Nacht gemacht waren, ging es dann in den gemütlichen Teil des Abends über.

Nach einer Begrüßung durch die Organisatoren wurde dann das Programm für die nächsten beiden Tage vorgestellt. Auch ein Roadbook mit den Wegstrecken und ein „Überlebensbeutel“ mit Getränken und Müsliriegel wurden überreicht. Was sollte da noch schief gehen.

Freitag 06.08.2021

Im Rennsport gibt es den Spruch „never change a running system“ und da Morgan auch eine Rennsportgeschichte hat, wurde dem Motto folgend wieder das „Oste Hotel“ als Unterkunft ausgewählt. Der extra für uns abgesperrte Parkplatz, der schöne „Biergarten“ (die Bayern mögen den Ausdruck entschuldigen) und der extra für uns reservierte Raum für die gemeinsamen Abendessen und Gespräche sind nicht unbedingt selbstverständlich zeigen aber, dass wir dort willkommen sind.

Samstag 07.08.2021

Die Abfahrt war für 10 Uhr geplant. Aus der Erfahrung heraus war damit zu rechnen, dass mindestens 30 Minuten vorher schon die ersten Motoren zu hören waren. Doch dieses Jahr war irgendwie anders.

Außer dem Verfasser dieser Zeilen und den beiden Organisatoren war niemand auf dem Parkplatz, was zu einigen Irritationen führte. Zugegeben, einige Morgan waren schon abgetrocknet und geputzt, aber ansonsten herrschte gähnende Leere. Warum das so war, blieb un-





geklärt. Eine Frage, die aber noch heiß diskutiert wurde war, „Dach auf“ oder „Dach zu“. Für den Einzelfahrer mag das eher unwichtig sein. Fährt man aber in der Gruppe mit 10 Autos und gehört womöglich zu den Besitzern eines Morgan mit geknöpftem Dach, dann wird die Frage existenziell. Die modernen Dächer sind da eindeutig im Vorteil. Die Zeitspanne, bis der Morgan zu ist, ist deutlich kürzer.

Da das Wetter keine eindeutige Tendenz erkennen ließ, erfolgte die Abfahrt dann teils offen teils geschlossen und trotz der anfänglichen Irritation pünktlich in Richtung unseres ersten Ziels.

Auf schönen Straßen ging es dann über den kürzesten Weg nach Langenhausen und Karlshöfen und über die schöne Moorstraße zur Kreuzkuhle. Dort war der Startpunkt für die Fahrt mit einem Torfkahn auf der Hamme. Da die Torfkähne offen sind, war auch hier die Frage „Regenschirm mitnehmen ja oder nein“. Dem immer besser werdenden Wetter allerdings noch nicht ganz trauend, entschieden sich viele für den Regenschirm. Eine Fehlentscheidung, denn zum Glück wurde es immer besser. Die zwei stündige Fahrt mit dem Torfkahn wurde durch den Kapitän mit historischen Informationen zu dem Torfabbau in der Region und durch launige Geschichten zu einem schönen Erlebnis. Es ist interessant, wie und unter welchen Bedingungen unsere Vorfahren lebten.

Gegen 14 Uhr ging es dann weiter über Neu Sankt Jürgen, Teufelsmoor und Penningbüttel nach Osterholz. Ziel war das „Scheunencafé“. Die Scheune im Ortsteil Osterholz hat eine lange Tradition. Viele Jahre ist dieser heimelige Ort als gutes Restaurant bzw. Café und für seine hausgemachten Kuchen- und Torten bekannt.

Das Wetter wurde immer besser und nach erfolgter Stärkung war klar, dass niemand mehr geschlossen fahren wollte. Auch die Frage, ob wir lieber die kurze 45 Minuten dauernde oder die lange 2 Stunden dauernde Strecke zurück fahren wollten, erübrigte sich schnell. Alle wollten die lange Strecke fahren und als wir am Parkplatz bei der Unterkunft ankamen waren sich alle einig, dass wir noch stundenlang hätten weiter fahren können. Die Region hat landschaftlich so schöne Straßen zu bieten, dass es ein Genuss ist, mit einem offenen Auto dort zu fahren.

Sonntag 08.08.2021

Der Sonntag war dann leider wieder sehr bewölkt und es drohte zu regnen. Nur ein Morgan fuhr offen und so kamen wir nach kurzer Fahrt in Stade an. Laut Programm war dort der Besuch des Museum „Schwedenspeicher“





oder aber ein Rundgang durch den Hafen vorgesehen. Vermutlich einzigartig in Deutschland: in der Hansestadt Stade ist auf der historischen Kulisse der Kaimauern des Stader Hansehafens eine Open-Air-Ausstellung mit modernen Cartoons des Künstlers Tetsche zu sehen. An Wasser Ost und Wasser West präsentieren sich beidseitig am Stader Fischmarkt 22 Cartoons sowie weitere Objekte des bekannten Künstlers. Schmunzelnd gingen wir durch den Alten Hafen und ließen die Bilder auf uns wirken.



Und, wie fahren wir jetzt weiter zum „Gut Schöneworth“?

Nach einem Rundgang durch Stade ging es dann um 13 Uhr weiter nach Freiburg, um dort im „Gut Schöneworth“ gegen 14 Uhr bei einem gemeinsamen Matjesessen die Wochenendausfahrt ausklingen zu lassen.

Alle waren sich einig, dass Doris und Karl Heinz wieder einmal einen unvergesslichen Kurzurlaub organisiert haben und beide hoffentlich noch lange Lust haben, uns Ihre schöne Gegend zu zeigen.

Vielen Dank für das schöne Wochenende! 🍷





UNTERWEGS IM COBURGER LAND UND THÜRINGEN

Auf den Spuren von Albert und Victoria

von Gerhard Lepper und Ingo Regenspurger



Der Morgan Club Deutschland e. V. als offiziell anerkannter Marken Club möchte allen Interessierten am „The Last Real Sports car“ ein Netzwerk bieten.

Mit der Aufteilung in Sektionen gibt es eine bundesweite Struktur und Ansprechpartner, auch mit Kontakten ins benachbarte Ausland, die neben jährlichen Internationalen Frühjahrs- und Herbsttreffen viele individuelle, regionale Aktivitäten organisieren.

Sektion Franken

Die Sektion Franken bietet rund um die Metropolregion Nürnberg reizvolle Landschaften für sportliche Ausfahrten, regelmäßige Stammtische und die Teilnahme an Young- & Oldtimerveranstaltungen stehen hier im Kalender.

Ob alter oder neuer Morgan, sportlicher oder eher genussorientierter Fahrer, bei uns in Franken kann man sich wohlfühlen.

E-Mail: franken@morgan-club.de



www.morgan-club.de



Königin Victoria von Großbritannien und Irland heiratet 1840 Prinz Albert von Sachsen-Coburg und Gotha – eine Liebeshochzeit. Vielleicht haben wir Franken ja deshalb auch Liebesbeziehungen zu unseren Engländern ...

Ok, vielleicht doch etwas weit hergeholt, aber doch ein Anlass unserer Sektion einmal unser schönes Coburger Land und das angrenzende Thüringen mit einer Ausfahrt näher zu bringen. So haben wir uns (Gerhard und Ingo) Gedanken um eine historienreiche Strecke gemacht und die Tour ausgearbeitet.

Nachdem Coburg ja nicht zentral in der Sektion Franken liegt und der eine oder andere durchaus eine längere Anfahrt hat, fanden sich die meisten Teilnehmer bereits am Freitagabend im reservierten Hotel „Villa Victoria“ ein, welches 1835 als freistehendes zweigeschossiges Biedermeierhaus erbaut wurde und direkt im Stadtzentrum liegt.

Nach der Ankunft ging es dann gemeinsam in die Coburger Innenstadt, wo wir zum Abendessen im Traditionsgasthaus „Goldenes Kreuz“ reserviert hatten.





Schon 1508 wurden dort - im ältesten Gasthaus Coburgs - Gäste mit Speisen und Getränken bewirtet. Anknüpfend an die hundertjährige Tradition gibt es traditionelle Speisen wie die guten Coburger Bratwürste, „Coburger Klöß“ mit Bräten und den hauseigenen Kreuztrunk.

Wer da behauptet, die Klöße hätten mehr die Konsistenz von Kartoffelpüree „is halt ka Coborcher“. Trotzdem hat es allen geschmeckt und nachdem alle satt und nicht mehr durstig waren ging es zurück ins Hotel. Und nach einer angenehmen Nacht ging es am nächsten Morgen an den Start



Auf dem Parkplatz wurden die Autos geöffnet und die Taschen wieder verstaut.

Vom Hotelparkplatz ging es nun zum Treffpunkt für die gemeinsame Abfahrt, dem Parkplatz „Anger“, der in der Nähe des Rosengartens gelegen ist.



Auf dem Parkplatz wurden dann das Goody Bag und die Roadbooks verteilt und die weiteren Teilnehmer sowie die Helfer aus den Familien begrüßt, die auf der Tour Fotos machen werden.

Trotz der Sonne war es doch ziemlich frisch, was aber die Laune und Lust auf den Tag keinesfalls trübte.

Nach dem Start am Coburger Anger führte die Route nach Westen durch Weitramsdorf nach Ummerstadt, Heldburg und Bad Rodach, um dann in die kurvenreiche thüringische „Alpenlandschaft“ Richtung Eisfeld und Rennsteig einzutauchen.

In Neuhaus am Rennweg angekommen, spürte man doch dann wieder die „Höhe“ - hier war es 5°C kälter als im „Tal“.





Im Thüringer Wald, als eine der bedeutendsten Glasregionen Mitteleuropas, wird seit dem 12. Jh. Glas hergestellt. Die Stadt Lauscha entstand 1597 und die ersten in Lauscha hergestellten Gläser, zeichneten sich durch eine dezente Grünfärbung und viele eingeschlossene Luftbläschen aus. Der Farbton ergab sich aus dem hohen Eisenanteil des Thüringer Glases, die kleinen Bläschen entstanden durch den Schmelzprozess mit Holzfeuer – das Thüringer Waldglas.

Die Mittagsrast verbrachten wir in den Bürgerstuben Lauscha direkt neben der Glasbläserei Elias und unsere Autos auf dem großen Parkplatz „Internationales Skispringen 2“.

Trotz der Größe kam es da zu einem Anfahrtschaden, der aber zum Glück durch einen Gast bemerkt wurde und dadurch polizeilich aufgenommen werden konnte. Das Ganze hat uns allerdings knapp eine Stunde Verzögerung eingebracht.

Aber zurück auf der Straße führte die Route über den Froschgrundsee wieder ins Coburger Land auf die Brandensteinsebene – einer der ältesten Flugplätze in Deutschland – wo ein fantastischer Rundblick genossen

und die Moggis vor der beeindruckenden Veste Coburg abgelichtet werden konnten.

Der Verkehrslandeplatz Coburg zählt zu den ältesten Flugplätzen in Deutschland. In Sichtweite der Veste Coburg fand auf der Brandensteinsebene der erste Flug am 19. Juni 1912 statt.

Die Veste Coburg, auch die „Fränkische Krone“ genannt, erhebt sich mit ihren gewaltigen Mauern und Türmen hoch über der Stadt. 1056 wurde „Koburgk“ erstmals urkundlich erwähnt. Die Anfänge der heutigen Burganlage fallen in die Zeit der Staufer, Anfang des 13. Jahrhunderts und gehört mit einer Ausdehnung von ca. 135 x 260 m flächenmäßig zu den größten Burganlagen Deutschlands.

Die großartige Anlage, die viele Stürme und Brände überdauert hat, atmet noch heute den Hauch der Spätgotik und Renaissance. Viele wertvolle Kunst- und Kulturgeschichtlichen Sammlungen, die bereits seit dem 18. Jahrhundert in der Veste Coburg bewahrt werden, können im Museum der Veste Coburg besichtigt werden.





Von der Brandensteinsebene runter in die Stadt Coburg, am Landestheater und der Ehrenburg vorbei, ging es zur letzten Etappe durch den südlichen Landkreis nach Kloster Banz.

Ursprünglich als Burg angelegt, wurde Banz um 1070 zum Kloster umgewidmet. Benediktinischer Geist prägte fortan das Leben auf dem Banzberg. Niedergang und Aufschwung wechselten sich durch die Jahrhunderte ab.

Bedeutende Baumeister Ihrer Zeit, wie Leonhard und Johann Dientzenhofer sowie Balthasar Neumann erschufen die grundlegend neugestaltete Barockanlage.

Die Prunkräume des Abteibaus wurden vom Bamberger Hofstukkator Johann Jakob Vogel und vom Bamberger Hofmaler Sebastian Reinhard ausgestattet. Mit Übernahme durch Herzog Wilhelm in Bayern wurde die Anlage 1814 zum Schloss der Wittelsbacher: Es entstanden die Petrefaktensammlung und die Orientalische Sammlung.

In den dreißiger Jahren übernahm der Missionsorden der "Gemeinschaft von den Heiligen Engeln" die Baulichkei-

ten als Klosterbetrieb. Seit 1978 ist Kloster Banz Eigentum der Hanns-Seidel-Stiftung. Die Gebäude wurden renoviert, restauriert und zum modernen Bildungs- und Begegnungszentrum ausgebaut.

Durch die guten Kontakte durften wir direkt in den Schloßhof einfahren und konnten dort die Fahrzeuge abstellen, um ein imposantes Gruppenfoto zu machen.

Am Fuße von Kloster Banz, auf der Terrasse des „Berggasthofs Banzer Wald“ mit köstlichem Kuchen und Kaffee wurde unsere Ausfahrt dann kulinarisch beendet.

Begleitet von einem gnädigen Wettergott (ein Schauer hatte uns erwischt) war die Tour gelungen und ganz sicher Werbung für Coburg und seine facettenreiche Umgebung. Das Event wird sicherlich jeder Teilnehmerin und jedem Teilnehmer in guter Erinnerung bleiben.

Dass Coburg aber nicht nur klassisch orientiert ist, zeigt das hier jährlich stattfindende, größte Sambafestival außerhalb von Brasilien mit ca. 200.000 Besuchern und 3000 Sambistas. Das „neuzeitliche“ Coburg wird weit über die Grenzen hinaus auch Samba-City genannt.

Coburg ist also immer eine Reise wert – gerne auch wieder mit einer gemeinsamen Ausfahrt auf den Spuren von Albert und Victoria. 🐉

An der Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön an alle Helfer, Vorbereiter, Fotografen, den Flugplatz Brandensteinebene, an die Leitung von Kloster Banz und natürlich an euch Teilnehmer.

Die Bilder mit freundlicher Genehmigung von Kathi, Kira, Martin und den Teilnehmern



PLUS 8 DHC AUTOMATIK

„A rare Beast“

von Ambrose Langley-Poole

Es kommt eine Zeit in vielen unserer Leben, wenn wir nach einer Veränderung suchen; etwas ein wenig anderes. Als der langjährige Morgan-Besitzer Rob West auf der Suche nach einem neuen Auto begann, beschloss er, etwas Ungewöhnliches zu versuchen.

Rob hat eine Reihe von Morgans besessen, darunter 4/4s und ein Aero 8, aber nachdem er sich in seinen Plus 6 verliebt hatte, wollte er etwas traditionelleres. Und so entschloss er sich, James und Ambrose bei Langley Classics einen Besuch abzustatten, um sich ihren Bestand an «Projekt-Autos» anzusehen, falls ihm etwas auffiel. Eine Reihe von Optionen wurden diskutiert, darunter ein «Bustleback» aus den späten 50er Jahren plus 4 Vierer, die komplett restauriert werden müssen, und ein paar 60er Jahre plus 4 Vierer. Rob überlegte auch ein Projekt, einen der vier Sitze mit einer neuen Werks-Zweisitzer-Karosserie umzubauen, die sie zufällig auf Lager hatten.

Nach einer Zeit des Nachdenkens wurde die Idee der Plus 4 aufgegeben und es ging zurück zum Ausgangspunkt. Glücklicherweise erinnerte sich Rob daran, dass in der Ecke des Ateliers ein 59er DHC stand, den Ambrose ge-

rade für seine eigene Sammlung erworben hatte. Daraus entstand die Idee, eine DHC-Karosserie an einen 78 Plus 8 anzubringen, der ebenfalls auf die Restaurierung wartete. Nach einer ausführlichen Diskussion über den Umfang des Projekts erklärte sich Rob bereit, fortzufahren und das Projekt begann.

Rob wollte, dass dieses Auto etwas Besonderes ist und an seine persönlichen Bedürfnisse angepasst wird. Zur Verbesserung der Fahrbarkeit und des Komforts forderte er, Automatikgetriebe in Betracht zu ziehen. Der original Plus 8 DHC, der von der Fabrik für Jane Morgan gebaut wurde, hatte ein 3-Gang-Automatikgetriebe, das Rob verbessern wollte. Die Optionen für den frühen Rover-Motor ohne elektronisches Steuergerät sind begrenzt, aber nach einigen Recherchen fanden James und Ambrose ein 4-Gang-Automatikgetriebe, das mit dem originalen 3,5L V8 über eine mechanische Kupplung funktioniert. Diese Getriebe sind nicht einfach zu beschaffen, aber schliesslich wurde ein komplett überholtes Exemplar für das Projekt gefunden.

Natürlich weiss jeder, der sich mit DHCs auskennt, dass sie eine ganze Menge Morgan «Unobtanium» enthalten, einschliesslich der Windschutzscheibe, Seitenfenster,





Türschlösser, Haubenrahmen und Chrom-Körperverkleidung. Einige davon mussten aus den persönlichen Caches der Sammler befreit werden, andere mussten von Grund auf neu hergestellt werden. Ein besonderer Dank gilt hier Terry Foxen, Andrew Moore, Dave Berridge und Derek Wilburn, die alle einen wichtigen Beitrag geleistet haben. Oh, und gerade als wir dachten, wir hätten alle Schlüsselkomponenten gefunden, entschied sich Rob auch, ein komplettes SSL 5 Link Upgrade an Vorder- und Hinterradaufhängung anzufordern.

Mit den Unannehmlichkeiten einer globalen Pandemie hat das Projekt etwas länger gedauert als erwartet, aber Rob war sehr geduldig und das Endergebnis ist es auf jeden Fall wert. Nach dem Qualen über Farbvariationen entschied sich Rob für die Karosserie des Range Rover Indus Silver sowie für die Innenausstattung und die Kapuze aus Maulbeerleder (letztere von unseren Freunden bei Allon White). Nur um die Dinge noch interessanter zu machen, wurden das Armaturenbrett und die gesamte Innenausstattung (und davon gibt es bei einem DHC ziemlich viel) aus Zebrano gefertigt, einem markanten und selten verwendeten Hartholz, das wegen seiner sehr starken Maserung besonders schwierig zu handhaben ist, aber dennoch fabelhaft aussieht. Da es schwierig (wenn auch nicht unmöglich) ist, Windschutzscheibenentferner in das DHC-Armaturenbrett einzubauen, wurde eine speziell angefertigte beheizte Windschutzscheibe eingebaut, um das Problem zu beheben.

Das Endergebnis ist einfach wunderschön. Es ist nicht nur ein seltener V8 DHC, sondern auch das einzige Ex-

emplar mit einem 4-Gang-Automatikgetriebe und einer 5-Gang-Hinterradaufhängung. Abgesehen von diesen versteckten Veränderungen, wurde grosse Sorgfalt darauf verwendet, dass das Auto so genau wie möglich dem 59er DHC entspricht, auf dem es modelliert wurde, aber mit ein oder zwei modernen Verbesserungen, um seine Einzigartigkeit zu unterstreichen. Zum Zeitpunkt des Schreibens befindet es sich noch in den Kinderschuhen der Strassenerprobung, aber es sieht schon so aus, als würde es tatsächlich ein sehr begehrter Morgan werden. Definitiv etwas «ein bisschen anderes.»

Langley Klassiker

Langley Classics ist ein sehr kleines Familienunternehmen, das vom Vater-Sohn-Duo Ambrose und James Langley-Poole geführt wird. James, der die Werkstatt leitet, ist die dritte Generation von Morgan Besitzern in der Familie und sein täglicher Fahrer ist ein 1968 Plus 4, der seit über 30 Jahren im Besitz der Familie ist. Obwohl das Unternehmen eine Reihe britischer Sportwagen repariert, restauriert und wartet, liegt das Herzstück des Unternehmens in den klassischen Morgans. Die beiden nehmen gerne interessante Herausforderungen an und haben kürzlich einen Overdrive-Umbau auf eine Moosbox plus 4 abgeschlossen und arbeiten derzeit an einem 5-Gang-Schaltgetriebe und Lenkungsumbau im Rahmen einer 60er Plus 4 Restaurierung. Unter ihnen haben sie eine Reihe von frühen Morgans in ihrer persönlichen Sammlung und sie sind immer auf der Suche nach «Projekt»-Autos und Ersatzteilen, insbesondere frühen Plus 4 und Plus 8's, DHC's und Plus Four Plus. 🐉



EINBAU EINES HAUPTSTROMSCHALTERS

von Claus Stauch

Die Überlegung, zur Sicherung und Vermeidung von Kriechströmen bei längerer Standzeit veranlasste mich, einen soliden Hauptschalter zu verbauen, wie er frühen mal Serie war. Unser Moggi ist ein V6 Roadster von 2006 - noch mit den schönen Sidelamps. Er hat ein Lenkradschloss und so viel ich weiß keine Wegfahrsperrung. Von daher gibt es durch die Stromunterbrechung keine Probleme. Lediglich die Uhr bleibt stehen und das Radio muss aktiviert werden, doch das ist eh durchweg ausgeschaltet und das eingebaute Navi absolut unpraktisch positioniert und nicht verwendbar.

Ein geeigneter Platz schien mir hinter dem Beifahrersitz unten, knapp über dem Boden. Benötigte Teile: ein Hauptschalter, eine Massekabel vom Schalter zur

Befestigung am Querrohr vor der Hinterachse (Bohrung der beiden Laschen 10mm wie die zu verschraubenden Anschlüsse am Schalter). Das stromführende Plus-Kabel konnte verwendet werden, musste aber auf 10mm aufgebohrt werden.

Nach sauberer Verlegung der Kabel, Verschraubung des Schalters am Holzbrett hinter dem Sitz (spritzwasserverriegelt) und exaktem Ausstanzen eines runden Loches im Teppichboden war die Arbeit zur vollsten Zufriedenheit beendet.

Der Entriegelungshebel lässt sich abziehen und mitnehmen. Der Stutzen wird dann mit einer schwarzen Kappe abgedeckt. 🐉



Massekabel von links (Rahmen) nach rechts verlegt



Massekabel am Querholm verschraubt



Masse zum bzw vom Schalter hinterm Beifahrersitz



Hauptschalter on



Hebel entfernt



BENZIN E10

Für welche Morgan-Modelle geeignet?

von Georges Guggenheim, Morgan-Club Schweiz



Endlich konnten wir im Sommer wieder in Europa reisen. Dabei konnten wir feststellen, dass ausserhalb der Schweiz immer mehr Tankstellen das Benzin der Qualität E10 verkaufen. Es ist aber allgemein bekannt, dass sich E10 nicht für jedes Auto eignet, da dieses Benzin gewisse Metalle, Kunststoffe und Gummiarten angreifen kann. Es sind vorwiegend ältere Modelle, welche davon betroffen sind.

E10 steht für Benzin, welchem aus Umweltschutzgründen 10% Bio-Ethanol beigemischt werden. Bisher waren es 5% («E5»). Zurzeit sind beide Benzinsorten an den Tankstellen noch erhältlich, E5 wird aber ab 2021 mehr und mehr verschwinden. Das englische Department for Transport (DfT) gibt an, dass die Verwendung von E10 den CO₂-Ausstoss der Fahrzeuge um 2% verringert. Dies entspricht einer CO₂-Einsparung von 750.000 t pro Jahr alleine in Grossbritannien. Dort wird das bisherige unverbleite E5 ab 2021 als «super unleaded» bezeichnet.

Ernsthafte Schäden bei älteren Fahrzeugen verhindern

Die englische Transportbehörde DfT hat die Auswirkungen von E10 auf ältere Fahrzeuge untersucht und festgestellt, dass die folgenden Schäden auftreten können: Kondenswasser im Benzintank und in den Benzinleitungen, Korrosion an verschiedenen Metallen, Schäden an Gummi- und Kunststoffteilen, verstopfte Benzinfilter und Einspritzdüsen, Schäden an Benzinpumpen (zerfressene Membranen), korrodierte Vergaser und Benzintanks. Dies erinnert wahrlich an eine «horror picture show» erster Güte. Wer sicher sein will, tankt – vor allem im Ausland – «Super frei 98». Dieses Benzin eignet sich für alle Fahrzeuge.

Richtlinien des Morganwerkes

Das Morganwerk hat kürzlich Richtlinien veröffentlicht über die Verwendung von E10 bei Morgans. Das Werk unterscheidet zwischen der Verträglichkeit von E10 mit dem Motor und der Verträglichkeit mit dem Kraftstoff-System:

Verträglichkeit mit dem Kraftstoff-System

Die folgenden Modelle resp. Bestandteile vertragen E10 ohne Probleme:

- Alle Modelle mit dem neuen CX-Chassis
- Alle Benzintanks aus Stahl oder Aluminium
- Benzinleitungen aus Stahl in den klassischen Morgans
- Benzinleitungen aus Kunststoff in den Modellen mit BMW-Motor.

Ungeeignet für E10 sind Benzinleitungen aus Gummi in den klassischen (vor CX-) Morgans. Das Werk empfiehlt, Leitungen aus Gummi durch solche aus Viton-Kunststoff ersetzen zu lassen. Nicht zu vergessen ist der Gummischlauch zwischen Benzin-Einfüllstutzen und Tank sowie die Gummitteile der Tankentlüftung. Bei älteren Modellen sollte die Werkstatt diese Teile beurteilen und bei Bedarf gegen neue, E10-verträgliche, austauschen.

(Anmerkung des Autors: Falsch montierte Benzinleitungen stellen eine Gefahr dar! Austretendes Benzin kann sich entzünden. Für ungeübte Schrauber empfiehlt es sich dringend, die Leitungen in einer Fachwerkstatt ersetzen zu lassen).

Verträglichkeit mit dem Motor

Die folgenden Motoren können mit E10 betrieben werden:

- Alle BMW-Motoren
- Ford-Motoren, welche ab 1992 hergestellt wurden
- Rover-V8-Motoren, hergestellt ab 1996
- Alle Rover 4-Zylinder Motoren (M16, T16) sind für die Verwendung von E10 nicht geeignet. Ebenso sind alle Vergaser-Motoren nicht E10-kompatibel.

Fazit

Der Entscheid «E10 – tauglich, ja oder nein» ist nicht immer einfach. Für die Beurteilung muss die Kompatibilität von Motor UND Kraftstoffsystem beurteilt werden:

- Bei Morgans mit Vergasern ist es einfach: Sie sind allesamt nicht E10-tauglich.
- Modelle mit 4-Zylinder-Rover-Motoren sind ebenfalls nicht E10-tauglich
- Bei Modellen mit CX-Chassis ist es auch einfach: Alle vertragen E10
- V8-Modelle mit BMW-Motor sind aufgrund ihrer Bauzeit ebenfalls E10-resistent.
- Bei Modellen mit Ford-Motoren ab 1992 (4- und 6-Zylinder) sind zwar die Motoren E10-geeignet, aber beim Kraftstoffsystem ist dies nicht sicher
- V8-Modelle mit Rover-Motoren sind ab 1996 E10-kompatibel, aber nicht unbedingt deren Kraftstoffsysteme

E10 wurde ab 2010/11 eingeführt. Es darf vermutet werden, dass Fahrzeuge, welche nach diesem Datum gebaut worden sind, keine Probleme mit E10 haben, während bei älteren Modellen genauer hingeschaut werden muss, auch wenn der Motor E10 verträglich ist. 🐾

Unser Dank geht an Ralph Burget von Kestenholtz Classics für die technische Überprüfung der Angaben.

DIE FESCHE LOLA

Ich weiß, was Du im Winter getan hast

von Heinz-Peter von de Poll



Angefangen hatte die ganze Story eigentlich schon in der Winterpause 2017. Die "fesche Lola" nähert sich den 30 Jahren und so war in der jährlichen Ruhepause November bis April immer etwas Hobby Maintenance in der heimatischen Scheune angesagt. Etwas wischen hier, etwas Lack dort, und überhaupt waschen, schneiden, legen und föhnen. Wer sich an die Anfangs der 90ziger praktizierte Fertigungsqualität aus Malvern erinnern möchte, den wird es nicht verwundern, dass mit zunehmenden Alter der eine oder andere Malus von Winterpause zu Winterpause offensichtlicher wurde.

Erworben hatte ich die Lola, Dank der guten Hinweise von Harald sowie aus der Bembel-Truppe, in dritter Hand, versehen mit einem 92 Baujahr im Jahr 2016. Somit konstruktiv versorgt mit einem almost-no-worry galvanized Chassis und einem dipped Wood Frame. Alles in allem gut Gebraucht und abgehangen sozusagen. Laut Vorbesitzer, ich hege auch keinen Zweifel daran, stand sie für eine volle Dekade mit einer Laufleistung von weniger als 100 Meilen pro Anno in seiner Garage sich den Reifensatz eckig. Beim Erstkontakt vor nun mehr 6 Jahren stand sie in Begleitung von einem LeMans-Style racing Healy und einem tres-chic restaurierten British Heavy Metall RR Silver-Ghost-Spur-Phantom, irgendwas mit 1930 ziger Baujahr oder sowas in der Art in seiner Garage.

Nuuu .. Standard Procedure in der Winterpause, Reifen runter, etwas Klassik aus dem Iphone auf dem Ohr, einige gute Tassen Tee, grosser Fundus an Tücher und Lappen parat legen, genug Zeit und volle Kanne den Heizofen am laufen. Waren es anfangs noch etwa Briefmarken grosse Farbstücke welche sich an den Inner Wings lösten, so wurden sie in den folgenden Winterpausen dann schon erheblich grösser. Drahtbürste, Rostumwandler und etwas schwarze Farbe sind definitiv von einer Reparatur soweit entfernt wie die Antipoden Inseln von London. Grundsätzlich habe ich Lola einmal im Jahr bei der Werkstatt meines Vertrauens zur Inspektion gehabt. Gab immer was an Kleinigkeiten und mit Ausnahme der Tour zum All Morgan Day in Blenheim lief Lola ohne Probleme oder gar Ausfälle on the road. Der entdeckte Umstand das man in Malvern in den 90ziger einfach Farbe ohne Grundierung auf die Bleche aufgebracht hatte lies dann doch einiges an Bedenken zurück und eine fundierte Restauration lies sich definitiv nicht vermeiden.

Tja,.. im späten Frühjahr 2020 dann die Ankündigung das es wohl bald Geschichte sein wird mit der Werkstatt. No Joke, WTF .. war mein erster Gedanke und nur etwas später dann, wer heilt die Roststellen von Lola?? .. was liegt da sonst noch so im argen ??? ... und vor allen Dingen wer könnte das beheben?? Erleichterung kam dann mit der Zusage das zum Abschluss der Saison 2020 Lola einen Termin in der Reha-Klinik bekommen kann. Honestly... genutzt habe ich diese Saison bis zum allerletzten Tag, Stunde und Minute. Am frühem Abend des 31. Oktober 2020 stand sie dann auf dem Hof. Mittlerweile hatte auch das Corona-Virus meinen beruflichen Alltag völlig auf den Kopf gestellt. Von ca. 120 Reisetage rund um den Globus per Anno auf Null war schon heftig. Vorteil, so war dann der Plan morgens E-mail und Job ... mittags Werkstatt. Irgendwann ist dann First day und Show-Time gewesen. Begrüsst wurde ich mit einer Voll-Profi Latzhose. Stolz wie Bolle, ich halte die noch heute in Ehren, bei Handschuhen und belastbaren Klamotten war ich dann schon Selbstversorger. First Step, raus mit den Sitzen und Schweller Inspektion. Wie Sitze ausbauen in der Scheune geht wusste ich, somit sei an dieser Stelle gesagt, gelobt, getrommelt und gepiffen seien die Segnungen einer Hebebühne. I love it ... Wenn ich als absoluter Laie bisher immer wieder lange im Nachdenkmodus über mögliche Konsequenzen verharren musste, so ist es mit Kow-how und dem richtigen Werkzeug eine echt schnelle Sache in die Tiefen eines 4/4 abzutauchen.

Was da noch sehr sehr oft in den kommenden Wochen folgen sollte war die Erkenntnis darüber das sich ein Britsih-Engineering Konzept von den Prinzipien eines Technicus Germanii in erheblichen Umfang unterscheidet. No doubt, auch die Konstruktionen aus den heiligen Hallen es deutschen Automobilbaus können erheblich schwächeln. Besonders jene aus den früheren Epochen die sich einem ähnlichen Prinzip des Roadsters entsprungen sind. Vor dem Hintergrund allerdings das Lola erst in den 90ziger das Licht der Welt erblickt hat, musste ich sagen das sich da schon eine gewisse Erwartungshaltung bezüglich Fertigungstiefe und Produktion hatte. Lapidar beurteilt und vor dem Hintergrund ist das was dann folgte aus meiner laienhaften Sicht der Dinge am besten mit dem Terminus "Wundertüte" umschrieben.

Anyway, wie gesagt, das erste Zwischenziel war es den Holzrahmen im Eingangsbereich freizulegen. Der befand sich seit der Fertigung definitiv in-situ und unberührt im verborgenen unter einer 92ziger Original Ever-



flex Kunstleder Verpackung. War schon interessant was da alles zum Vorschein kam. Ich würde es versuchen als ein grosses merkwürdiges Quantum an grober, gedrehter Hanfwolle zu umschreiben, welche eingepackt in einer Art Frischhaltefolie und versehen mit einer Lage dünnem Schaumstoff unter der Oberfläche des Kunstleders die Jahrzehnte verbracht hat. Was definitiv nach der erfolgreichen Freilegung folgte war Erleichterung darüber das sich der Holzrahmen in einem sehr guten Zustand befand und um es vorneweg zu benennen, alle anderen Holzteile derer ich habhaft werden konnte ebenfalls. Da hat wohl was richtig gut funktioniert in Malvern. Wer weiss, vielleicht schlummerte der Holzrahmen ja während der Mittagspause etwas länger in Brühe. Etwas unangenehmer sah es hingegen im Fussraum nach der Entfernung geklebten Gummimatten aus. Nicht tragisch oder dramatisch, aber definitiv unschöne Roststellen in den linken und rechten unteren Ecken am Bulkhead. Call it a day ..

Tag für Tag hat es dann weitere kleine Demontage Orgien gegeben. Instrumentenbrett, Kardanwelle, oder auch auf good "Genglish", Engine, Gearbox. Radiator etc etc ... das ganze innere Gewürge musste ja raus. Schliesslich war es das erklärte Ziel die Stellbleche zu

restaurieren und viele ausbaubare Baugruppen wie möglich der Pulverbeschichtung zuzuführen. Getreu dem Motto, ein Morgan stirbt nicht sondern ändern nur seine Zustandsform. No Joke, meine Kinder fragen mich in letzter Zeit des öfteren ob ich noch ohne Probleme ein- oder aussteigen kann. Das wirklich bemerkenswerte war, das über Wochen der Demontage nicht eine einzige Schraube abgerissen ist und es hat sich auch sonst nichts wirklich desaströses finden lassen. At the end und all in all, Lola was in a good shape. Am Ende stand die hübsche dann wirklich "naggisch" in der Halle. Krönung des ganzen war ein vorne am Chassis angeschraubtes Brett mit zwei Rollen von einem geplünderten Einkaufswagen. Wahrlich wahrlich, ich attestiere das gerne, in einem solchen Zustand ist der Wendekreis wahrhaft ein Traum. Irgendwann liegt das corpus delicti dann in seiner ganzen Pracht vor einem. Nach entfernen der restlichen Farbschichten wurde dann doch am hinteren Ende der inner Wings etwas so romantisches wie ein Lochblechmuster sichtbar.

Eines möchte ich an dieser Stelle wirklich hervorheben. Neben der Expertise, dem Austausch unzähliger Anekdoten aus dem Arbeitsleben, dem Werkzeug, einer Hebe-



bühne, einem gescheiterten Schraubstock nebst Werkbank, der Hebebühne und last but not least, einer Heizung. Ist es einfach so mega angenehm wenn dann auch die supportiven Gewerke ohne grössere Suchaktion oder Meinungsfindung ad hoc greifbar sind. Die Bleche gingen zu einem nahegelegenen Künstler auf die andere Rheinseite und nach dem beseitigen einer unschönen Delle an der hinteren Stosstange (ich schwörs, ist meinem Junior beim Ausparken in der Scheune passiert) ging jene dann zum Verchromen ein paar Dörfer weiter. Getriebe quer durch die halbe Republik zum Spezialisten. Corona-Job-Bremse sei Dank, konnte ich auch zu den üblichen Geschäftszeiten die Teile transportieren, und alle beteiligten Firmen haben im Anschluss eine super Flexibilität an den Tag gelegt. So war es einfach traumhaft die Bauteile zur Gänze chemisch entlackt und phosphatiert umgehend zur Pulverbeschichtung abliefern zu können, welche dann innert 48 Stunden das Signal zum Abholen sendet. Lief gut, wie geschnitten Brot. Lediglich die Ersatzteile für das Getriebe bleiben dann tagelang in England auf dem Transporter liegen weil der Brexit schon im Vorfeld wesentlich chaotischer war als es den Medien nach den Anschein hatte. Grosses Glück, pünktlich zum 31. Dezember haben alle Teile das Mutterland von Lola verlassen. Möchte nicht wissen was da alles hätte noch an Verzögerungen passieren können. X-Mas Feiertage und Jahreswechsel dann eine wohlverdiente Auszeit für alle Beteiligten.

Wenn schon .. dann auf jeden Fall ...

Ein paar Modifikation dürfen es schon sein. Ich weiss nicht was Ihnen ihr freundlicher Nachbar empfiehlt, aber ich habe echt Hemmungen ein 52mm Loch für eine Uhr in das Wurzelholz Armaturen Brett zu bohren. Ausserdem erlauben die Möglichkeiten das zu tun nur eine eingeschränkte Sicht. Daher hatte ich vor einiger Zeit eine passende VDO Uhr auf der Veterama erworben. Mit Hilfe



eines Metallbetriebes in der näheren Umgebung habe ich dann einfach eine neue Trägerplatte für das Instrumentenbrett per Water-jet cutting schneiden lassen. Die obere Reihe an Instrumenten ist unverändert lediglich die Abstände für Öffnungen der Schalter etwas nach rechts verdichtet um Platz für eine Uhr auf der linken Seite zu schaffen. Anmerkung hier, Lola ist correct british-style rechts gesteuert und als 4/4 eher die Gazelle was das Cockpit anbelangt und bei weitem nicht mit einem so opulenten Instrumententräger wie +8 und/oder Roadsterklasse. Sowieso, ich glaube Lola war in ihrem ersten Leben eher ein Föhn als kernig tönendes Automobil. Denn wenn ich mal gemeinsame Ausfahrten mit euch erleben konnte, höre ich im Grundsatz eher die anderen um mich herum und nur in Ausnahmen mein eigenes Gefährt. Will damit sagen, den Gedanken an eine legale Modifikation der Abgasanlage wie auch den Einbau eines Ölkühlers habe ich dann in letzter Konsequenz wieder verworfen.

Eine definitiv grossartige Modifikation war das fluten der Holzkomponenten mit Teak-Holz Öl. Reichlich, mehrlagig, mit genügend Zeit zum Trocknen hinterlässt es einen olfaktorischen Genuss für zukünftige Generationen und ich habe das gute Gefühl eine vollumfängliche Prävention gelegt zu haben. Ganz getreu dem Motto des Meisters, der erste Schritt zu einer guten Restauration ist eine umfassende Konservierung. Sowieso, die Herdplatte mit dem Topf voller gutem Mike Sanders Zeugs haben wir oft in Betrieb genommen. So sind z.B. die Querträger im Chassis jetzt geflutet und auch an allen anderen möglichen Stellen ist nicht geizig damit umgegangen worden. Darunter auch jene möglichen Ecken die man auch nicht unbedingt Wiedersehen möchte. Selbst heute, nach über einem Jahr nach Abschluss der Kur duftet es in der Garagenecke danach. Chanel No 5 für eine britische Zicke aus Malvern.



Nie mehr Kniefall vor dem Schmiernippel an der Vorderachse. Mit Hilfe von meinem Sohn der die Komponenten besorgte und dank der Hilfe von einem befreundeten Maschinenbauer das metrisches Gewinde mit den nötigen Modifikation versah war der Einbau nicht wirklich ein Problem. Um es kurz zu machen, die Lessons learned Phase endet damit: Du darfst die Leitung für die Schmierung nicht erwärmen um die Messinghülsen einzupassen. Es erleichtert im ersten Moment zwar das einpassen, wird aber unter Belastung beim Füllen schnell undicht und das Schmierfett landet ausserhalb des Systems. Besonders wichtig war mir der Anschluss der unteren Schmiernippel an ein zentrales System. Die Magie dahinter sind die um 360 beweglichen Anschlüsse aus dem Hydraulikbau. Damit kann sich es relativ lastfrei den Bewegungen der Aufhängung anpassen.

Um es mit den Worten meines Mentors zu beschreiben.....: Warten auf das Drama. Läuft alles viel zu glatt, war immer sein Zitat als die Phase des Zusammenbaus ihren Fortschritt nahm. Das Drama begann damit, das es keinen wirklich gültigen Schaltplan aus dem Hause Morgan für meine Baureihe gibt. Nach Stunden um

Stunden der Recherche im Netz und dem Vergleich was ich vorfand, kam ich faktisch zu dem Schluss, die wissen meiner Meinung nach bestenfalls grob wie und welche Komponenten miteinander verdrahtet wurden. Mehr aber auch nicht. Voll der Hoffnung aber in letzter Konsequenz völlig erfolglos habe ich dann versucht in dem einen oder anderen Forum darüber etwas Ausfindig zu machen wie man damals den Kabelbaum von einem Ford 1600 CVH EFI Motor aus belgischer Fertigung mit dem Kabelbaum aus Malvern hat verheiraten können. In Kurzfassung Waste of time.. Durchgangsprüfung und negierende Ausgrenzung möglicher Fehlerkomponenten in eingebautem Zustand ist die effektivste Lösungsstrategie. Die beinhaltet dann eine grosse Bandbreite an lustigen Körperhaltungen im Cockpit. Stellvertretend, zwei kleinere Dramen über Morgan und Elektrik an dieser Stelle.

Will man das Bulkhead ordentlich pulverbeschichten dann musste man in meiner Variante zwangsläufig auch das Lüftergehäuse nebst Antrieb entfernen. Erkenntnis des Tages, die farblichen Markierungen wechseln drei mal zwischen Motor und Sicherung. Wenn man das ohne ausgebautes Armaturenbrett im Cockpit



Yoga Style versucht nachzuvollziehen, ... not funny at all. Ein Schelm wer böses dabei denkt, aber das so oft gepriesene Prinzip des British Craftmanship der gehobene Klasse sieht für mich definitiv anders aus. Worst off all und nach meinem Empfinden wirklich fern jeglichen Verständnis im Zusammenhang von gewissen Grundsätzen der Thermodynamik in der Physik war der Umstand, dass aus irgendwelchen Gründen bei meiner Baureihe der Kabelbaum für Frontbeleuchtung, Blinker, Thermostatsteuerung, Anlasser etc etc in 3cm Abstand oberhalb des Katalysators aus dem Bulkhead zu den Verbrauchern geführt wurde. Der Kabelbaum unterhalb des Isolierbandes, oder besser was davon noch übrig war, glich einem Sammelsurium aus verkohlten und brüchigen Fragmenten, war spöde wie eine alte Salami und an etlichen Stellen im inneren bereits heftig korrodiert. Mit so was landet man früher oder später auf dem Hänger. Ergo, Kabel für Kabel ausgetauscht und zum Ende eine andere Leitungsführung.

Noch eine Erfahrung, ... In besagten Foren habe ich dann gewagt mich darüber zu echauffieren was uns da als Kunden angedreht wurde. Grösster Fehler ever!!! Erkenntnis des Monats: Völlig sinnfrei das zu themati-



sieren!! Besonders ein deutscher Spezialist der in diesen Forum die Quintessenz seines Ego zu Markte trägt ist mir da recht unangenehm in Erinnerung geblieben.

Aber irgendwann ist dann fertig.. Alle Schrauben wieder fest. Kein Öl tropft mehr, Wasserpumpe pumpt, Zündung zündet auch.. Hübsch schaut sie aus. Noch eine Runde über den TÜV und gut ist. Was bleibt, ich schaue heute differenzierter und an andere Stellen bei einem Morgan der älteren Baujahre. Ich bin mir bewusst das ich damals einen gute Kauf habe tätigen können. War eine tolle Zeit in der Werkstatt und mein Verständnis von Respekt für all jene aus der Gilde die sich beruflich mit einem Morgan beschäftigen müssen ist definitiv gewachsen. Corona-geschuldet ist dies das erste Jahr in welchem ich weniger als 2000 Kilometer habe fahren können, ... aber das hole ich nach. 🍀

MORGAN-TIEFGARAGE

von Kay Gladigau



Da unser Haus im Außenbereich steht, dürfen wir nicht beliebig anbauen. Als wir im Jahre 2011 den ehemaligen Schweinestall abrisen, bekamen wir aber eine Genehmigung, dort einen neuen Anbau für unsere Küche hinzusetzen. Wegen der Barrierefreiheit und um einen besseren Ausblick zu haben, haben wir dabei den Fußboden zwei Stufen höher geplant als vorher. Dabei kam die Idee auf, irgendwie den Mogi darunter zu parken.

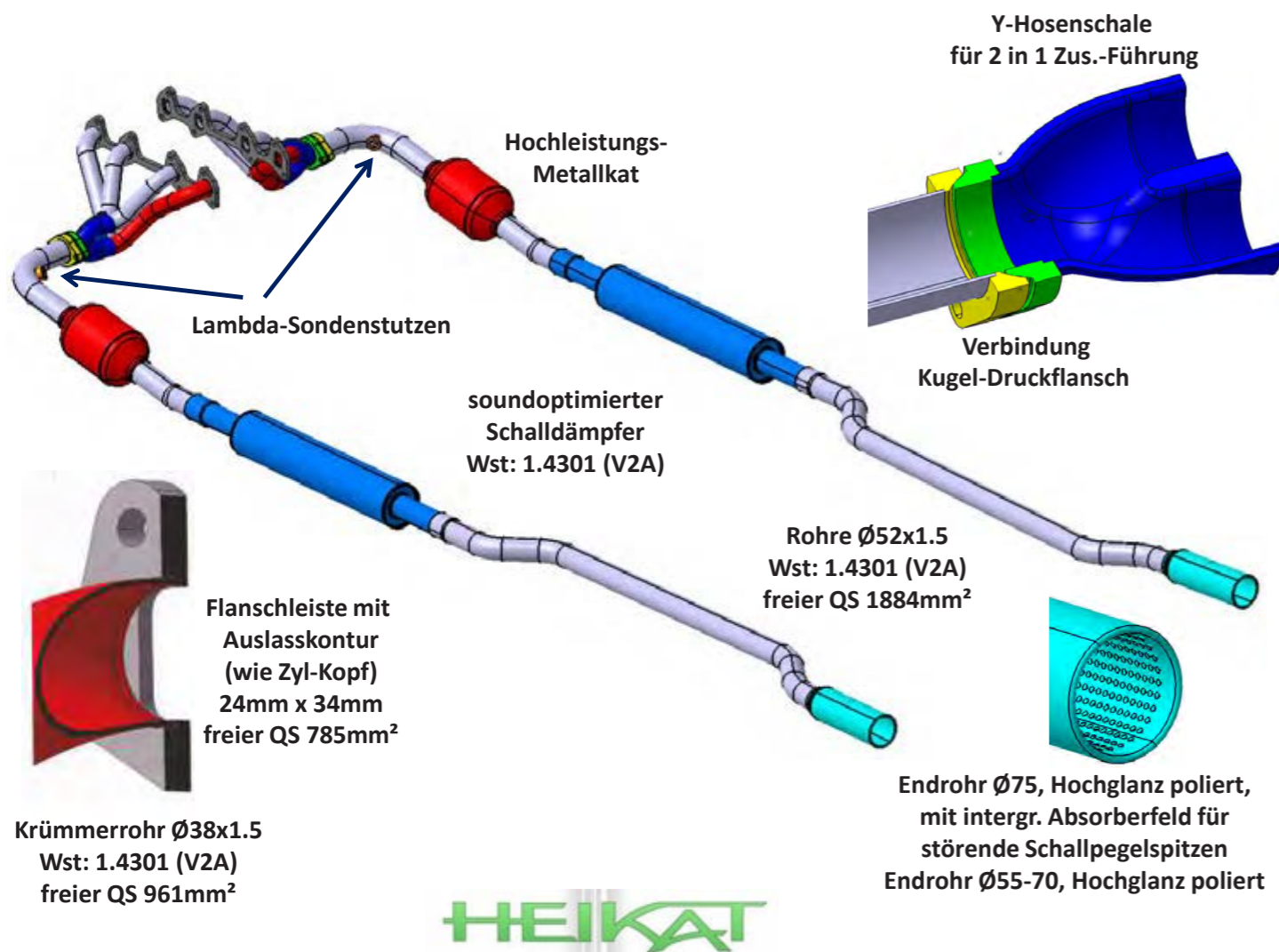
Was zunächst unmöglich erschien, weil die benachbarte Zufahrt uns keinen Spielraum bei der Höhe gelassen hat, funktionierte am Ende dann doch. Bei der Planung halfen mir selbstgefertigte Schablonen und trotzdem war es spannend bis zuletzt, ob es passt.

Ich muss den Kopf etwas zur Seite legen wenn ich einparke aber ich habe noch luxuriöse 2 cm Platz zwischen Frontscheibe und Türkante. Und unten setze ich nur auf, wenn ich zu schnell fahre oder zu wenig Luft in den Reifen habe.

Tatsächlich ist die „Tiefgarage“ knappe 9 m lang, so dass noch Platz für ein weiteres Gefährt wäre. Aber was passt von der Höhe? Lotus? Porsche 914? Oder doch ein 3-Wheeler? 🐉



EDELSTAHLANLAGE KPL. FÜR MORGAN PLUS 8 VERGASER UND EINSPRITZER



Kurzbeschreibung der Abgasanlage

Komplette Edelstahlauspuffanlage für Morgan +8 Vergaser und Einspritzer mit Rover Motor.

V8 Komponenten:

- 2 Leistungskrümmter aus Edelstahl
- 2 Hosenrohrverbinder zum Schalldämpfer aus Edelstahl
- 2 Schalldämpfer mit dumpfen Sound aus Edelstahl
- 2 Endrohre aus Edelstahl
- 2 Endrohrblenden mit integrierten Absorberfeld aus Edelstahl

Der Einbau und die Anpassung der Auspuffanlage kann im fahrzeugtechnischen Prüf- und Ingenieurzentrum bei HEIKAT erfolgen.

Unter www.hei-kat.de können Sie sich den typischen bullernden V8 Sound (Sounddemo) anhören.

Rückblickend über drei Jahrzehnte lange Erfahrungen und Laufleistungen über 200.000 km sprechen für unsere Auspuffanlagen.

Erst mit einer HEIKAT-Auspuffanlage ist Ihr Morgan ein „Morgan“ mit unverkennbarem V8 Sound.

Nach 25 Jahren Morgan Treffen im Allgäu / Jungholz ist es das letzte Treffen der Morganfreunde. Wir hoffen, Euch zum 25. Treffen letztmals in Jungholz zu begrüßen.

HEIKAT

- Morganzubehör von A bis Z inklusiv Einbau
- Fahrwerkoptimierung & Fahrzeugveredelung
- Full-Service mit Original-Morganteilen & HU/AU
- Armaturenbretter aus Holz oder Alu inklusiv 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.
Vertrauen 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

Letztes Allgäuer Treffen vom 24. Juni – 26. Juni 2022

MORGAN SUPER 3

Dürfen wir vorstellen? Der neue Morgan Super 3

von Merz & Pabst



Henry Frederick Stanley Morgans erstes Auto war ein dreirädriges Fahrzeug und wurde im Jahr 1909 gebaut. Die Morgan Motor Company hielt vier Jahrzehnte lang an diesem Konzept fest, bevor der 3-Wheeler im Jahr 2011 ein Comeback feierte.

Auch der Name "Super" hat seine Wurzeln in der Vergangenheit von Morgan und ist eine Anspielung auf die amerikanische Populärkultur der 1950er und 1960er Jahre.

Der komplett neu entwickelte Morgan Super 3 führt Morgans Designsprache der Dreiradfahrzeuge von der Ära der Doppeldecker ins Jet-Zeitalter und hat als erstes Morgan Fahrzeug erstmals ein Aluminium-Monocoque. Er ist aufregend, extrovertiert, exzentrisch und ist das Gegenmittel für langweilige Alltagsautos.

Der neue 2022 Morgan Super 3 hat einen 1,5-Zylinder-Dreizylinder aus dem Hause Ford. Dieser erzeugt eine

maximale Leistung von 118 PS bei 6.500 U/min. Das maximale Drehmoment wird bei 4.500 U/min freigesetzt. Es handelt sich um den 1,5 EcoBoost-Motor ohne Turbolader.

Das Trockengewicht beträgt 635 Kilogramm und Super 3 kann in 7 Sekunden auf 100 km/h sprinten. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 209 km/h.

Der Wagen ist mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe aus dem Mazda MX-5 ausgestattet.

Der Super 3 hat die meisten Optionen und Zubehörteile der gesamten Morgan Modellpalette, um Ihren Super 3 so einzigartig wie möglich zu gestalten.

Der Basispreis liegt bei 55.000,- € inkl. MwSt und kann ab sofort bei Merz & Pabst bestellt werden.

Merz & Pabst wird voraussichtlich im Juni 2022 seinen ersten Super 3 erhalten und wird Sie anschließend sehr gerne zu einer Probefahrt einladen.



Die Ausstattungshighlights im Überblick



Aluminiumgussteile verbinden das Monocoque, den Motor und die Vorderradaufhängung und leiten gleichzeitig die Luft in die Kühler. Das raue, gegossene Finish dieser Oberflächen, die in Silber oder Schwarz erhältlich sind, unterstreicht die Ehrlichkeit des Materials und prägt das neue Gesicht des Super 3.



Die Zubehörschienen ermöglichen die sichere Befestigung von Packtaschen, Gepäckträgern, Telefonhalterungen, Getränkehaltern und Kameras im Innen- oder Außenbereich des Fahrzeugs. Der ausgeklügelte Verriegelungsmechanismus ermöglicht eine einfache Montage und Demontage des Zubehörs.



Die geräumige Fahrgastzelle bietet eine Auswahl von sehr strapazierfähigen, wasserabweisenden Stoffen und Lederoptionen, die so ausgewählt wurden, dass ein angenehmes Sitz- und Raumgefühl entsteht. Expanderseile schaffen leicht zugängliche und praktische Stauräume.



Für das Abenteuer gerüstet. Morgan x Malle London Weichschalenkoffer, Hartschalenkoffer in passender Farbe und Exoseitengepäckträger werden einfach und sicher an den an den Sideblades befindlichen Zubehörschienen montiert.

Die Sideblades prägen das Seitenprofil des Super 3 und unterstreichen den Designansatz "Form folgt Funktion". Die Sideblades sorgen für die Motorkühlung und bieten Halterungen für Päcktaschen, Gepäckträger. Andersfarbige Lackierung der Teile sind möglich.



Der Gepäckträger ist in Schwarz oder Silber verfügbar und lässt sich mit dem Kofferraumdeckel klappen. In heruntergeklapptem Zustand wird der Gepäckträger mit zwei Befestigungselementen an den Überrollbügeln befestigt und verfügt über praktische Löcher und Schlitze für die Anbringung von Gepäck und Netzen.

Die Anzeigen im Innenraum, die Schalter und die integrierten USB-Buchsen der Super 3 sind alle nach IP64 zertifiziert und damit staub- und spritzwassergeschützt. Das Instrumentenverkleidung und auch die Schalter sind aus Metall gefertigt. Der Motorstartknopf ist die Raketen-auslösetaste eines Militärjets.



Technische Daten - Morgan Super 3

Die 20-Zoll-Räder des Super 3, die in Silber oder Schwarz erhältlich sind, wurden von Morgan neu entwickelt, um das Handling und Fahrstabilität zu optimieren. Ein neuer Reifen - der Avon Speedmaster MKIII - wurde in Zusammenarbeit mit Avon speziell für Morgan und den neuen Super 3 entwickelt.



Motor:	Ford Dragon Reihendreizylinder Saugmotor
Hubraum:	1432 ccm
Leistung:	87 kW / 118 PS (DIN) *
Beschleunigung 0-100km/h:	7 Sekunden *
Lenkung:	Zahnstangenlenkung
Getriebe:	Manuelles 5 Gang + Rückwärtsgang
Tank:	32 Liter
Fahrzeugklasse:	L5e
Länge:	3.581 mm
Breite:	1.840 mm
Höhe:	1.132 mm
Leergewicht:	635 kg
Verbrauch komb.:	7,0 l / 100 km*
Co2 Emissionen:	130 g/km*
Abgasnorm:	Euro 5

* Die angegebenen CO₂-Werte, Verbrauchswerte und technische Angaben werden vom Hersteller gemäß der EU-Gesetzgebung erfasst, aber entsprechen eventuell noch nicht der EU-Zulassung und sind vorläufig. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat, usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen. Weitere Informationen zum Kraftstoffverbrauch: <http://www.dat.de/co2>

Die Preise und Beschreibungen beziehen sich auf den Zeitpunkt der Veröffentlichung und können sich in der Zwischenzeit verändert haben.

Alle Bilder dienen zur Veranschaulichung. Ausstattungsdetails können von Markt zu Markt variieren und können ohne vorherige Ankündigung geändert werden. Einige Fahrzeuge werden mit optionalen Ausstattungsmerkmalen gezeigt, welche möglicherweise nicht in allen Märkten verfügbar, oder homologiert sind.

UNSER ROADTRIP NACH GROSS DÖLLN

29. – 30. Juli 2021

von Frank Otten



Nachdem die sportlichen Veranstaltungen des MCD 2021 leider nicht stattfinden konnten, nahmen Fabian und ich die Einladung des MSCCD gerne an, unsere Moggies im Rahmen des Lew Spencer Cups auf der Rennstrecke des Driving Centers Groß Dölln zu bewegen.

Der MSCCD verbindet seine Jahresreisen regelmäßig mit Sportveranstaltungen auf den unterschiedlichsten Rennstrecken. In diesem Jahr ging die Jahresreise nach Mecklenburg-Vorpommern, so dass sich die meisten Akteure des am 30. Juni 2021 anstehenden Lew Spencer Cups bereits unweit der Rennstrecke im Norden von Berlin befanden.

Wir hatten uns jedoch vorgenommen, erst am Vortag anzureisen. Natürlich sollte die Anreise nach Templin artgerecht erfolgen, so dass wir uns am späten Nachmittag in Nienburg an der Weser verabredet hatten, um zu unserem Roadtrip gen Osten aufzubrechen. Eine exakte Planung der Strecke gab es zu diesem Zeitpunkt noch nicht wirklich; nur eines war klar, es durften ausschließlich Straßen dritter Ordnung befahren werden. Autobahnen und Schnellstraßen waren tabu.

Wir starteten daher zunächst in Richtung Nordosten und fanden uns nach etwa 1 1/2 Stunden Fahrtzeit und gerade einmal 70 Kilometern mitten auf dem Truppenübungsplatz in Bergen wieder. Ähnlich durchwachsen wie das Wetter war deshalb auch unsere Stimmung beim unserem Zwischenstopp unweit des Offizierscasinos und einer kleinen Bar mit einer merkwürdigen roten Laterne ... mitten im Wald. Unsere Zeitplanung mussten wir dringen neu berechnen. Das für etwa 21:00 Uhr geplante Abendessen im Hotel sollte wohl oder übel etwas nach hinten verschoben werden.

Mit aufklarendem Himmel besserte sich von Kilometer zu Kilometer unsere Laune. Hierzu taten auch die beiden Funkgeräte, die unser Kommunikation während der Fahrt ermöglichen sollten, bei. Wir haben viel gelacht; insbesondere über unsere großartige Zeitplanung. Man kommt unglaublich langsam voran, wenn man sich abseits der modernen Landstraßen oder Autobahnen bewegt. Als Entschädigung kann man die Felder und Wälder riechen, tolle Landschaften viel bewusster wahrnehmen und ab und zu ein wenig Zeitgeschichte erfahren.

Leider waren aber auch besagte Straßen und Wirtschaftswege häufig so marode, dass sie vollständig gesperrt wa-

ren. Fabian erwies sich als Meister darin, spontan neue Strecken zu planen. Dadurch mussten wir jedoch erhebliche Umwege in Kauf nehmen. Nur lief uns die Zeit immer mehr aus dem Ruder. So kam es dazu, dass wir die Sperrung einer malerischen Brücke aus altem Bruchstein schließlich ignorierten, um nicht weitere 20 Kilometer Umweg fahren zu müssen. Offensichtlich hatten schon einige Fahrzeuge vor uns den Weg links durch die Wiese um die Absperrung herum gewählt. Das gab uns das sichere Gefühl, dass die Brücke wohl auch das Gewicht unserer Moggies standgehalten würde. Gleichwohl ließ mir mein Navigator Fabian den Vortritt, die Haltbarkeit der Brücke zu prüfen.

In Wittenberge wollten wir es uns nicht nehmen lassen, wunderschön kitschige Bilder von den beiden Autos an der Elbe vor der untergehenden Sonne zu schießen. Fabian drängte dann aber auch zur Eile. Die Uhr zeigte bereits 20:24 und unser Hotel in Schorfheide war noch lange nicht in Sicht.

Als freundliche Gäste informierten wir die Rezeption unseres Hotel, dass wir unsere Ankunftszeit von 21:00 Uhr nicht einhalten würden. Ein gutes Abendessen rückte in weite Ferne und wir scherzten darüber, dass es am kommenden Morgen sicherlich ein reichhaltiges Frühstück geben würde. Die nette Dame am Empfang beruhigte uns immerhin, dass die Rezeption 24 Stunden besetzt sei, wir jedoch bei der Durchfahrt der Wälder aufpassen sollten, nicht mit Wildschweinen, Hirschen und Füchsen aneinanderzugeraten.

Schorfheide war bekanntermaßen bei einigen fragwürdigen Gestalten der Geschichte als Jagdrevier äußerst beliebt.

Der kleine Hunger meldete sich nun doch. Und wir stellten fest, dass auch unser neuer Plan, einfach irgendwo auf dem Weg einzukehren, um eine Kleinigkeit zu essen, nicht so einfach umzusetzen sein würde. Schließlich wollten wir unser Vorhaben, nur Landstraßen dritter Ordnung zu befahren, nicht über den Haufen werfen. Seit fast einer Stunde hatten wir keine Menschenseele mehr auf der Straße gesehen und in kleinen Orten waren die Bürgersteige bereits hochgeklappt. Tatsächlich gab es keinen einzigen geöffneten Imbiß auf unserem Weg!

Auch die Ortsdurchfahrt durch Kyritz brachte Ernüchterung. Das mit Abstand ansehnlichste Gebäude der Stadt war... das Finanzamt.



Vor uns lagen noch gut 130 Kilometer - mindestens 2 Stunden Fahrtzeit - bis zum Ziel. Der Magen knurrte und es war inzwischen stockfinster geworden. Jeder der einmal eine längere Strecke bei Nacht in einem Morgan zurückgelegt hat, weiß, warum moderne Fahrzeuge heute über Xenonlicht oder noch modernere Lichttechnologien verfügen. Immer wieder musste ich Fabian daran erinnern, nicht so schnell durch die Wälder zu fahren. Als zweites Fahrzeug konnte ich nicht mit eingeschaltetem Fernlicht fahren, wollte aber gleichwohl ausreichend Sicherheitsabstand zu meinem Sekundanten haben.

Dann der Funkspruch 13 Kilometer vor Ankunft an unserem Hotel: „Mein Tank ist gleich leer!“ Welch passender Zeitpunkt... mitten im Nirgendwo!

Weit und breit keine geöffnete Tankstelle in Sicht. Auf meine Frage nach den verbleibenden Restkilometern bis zum etwaigen Stillstand antwortete Fabian kurz „13!“. Nach einem Brainstorming entschieden wir uns dagegen, am nächsten Morgen mit staubtrockenem Tank am Hotel zu stehen und nahmen jetzt professionelle Unterstützung in Anspruch. Google!

In 16 Kilometern befand sich eine größere Tankstelle, die bis 0:00 Uhr geöffnet sein sollte. Falls der Tank nicht bereits nach den prognostizierten 13 Kilometern vollständig leer wäre, konnten wir es immerhin in der Zeit schaffen. Also ging es abermals über sehr schmale Straße mitten durch den Wald. In der Tat gab es hier recht imposantes Rotwild. Wahrscheinlich hatten wir es den präsenten Abgasanlagen zu verdanken, dass Begegnungen dieser Art ausschließlich mit ausreichendem Sicherheitsabstand stattfanden. Drei Kilometer vor Erreichen der rettenden Zapfsäule dann ein weiterer Funkspruch: „Tankanzeige null, Reichweite null, Auto fährt noch!“

Auf den letzten Kilometern bewegten wir unsere Autos so sparsam wie wahrscheinlich nie zuvor. Endlich strahlte ein blaues Licht durch die Bäume. Wir waren unendlich dankbar, dass British Petrol uns diese Zeichen geschickt hatte. Aus reiner Dankbarkeit betanken wir beide unsere Autos mit dem besten Saft, den das Haus zu bieten hatte.

Gut zwanzig Minuten später erreichten wir auch endlich unser Hotel. Die Rezeption war - wie versprochen - noch geöffnet und wir viel zu müde, um auf das Knurren im Magen zu reagieren. Was für eine Tour.

Als wir uns am nächsten Morgen um 8:00 Uhr zum Frühstück trafen, zeugten leichte Augenringe noch von den Strapazen der Anreise, jedoch waren wir beide bester Laune und voller Vorfreude auf das große Event in Groß Dölln. Nach einem reichhaltigen Frühstück hieß es jetzt „Dach auf und los gehts!“. Pünktlich um 9:30 Uhr rollten wir bei strahlendem Sonnenschein im Fahrerlager ein, wo bereits die ersten Moggies präpariert wurden. Nach und nach füllte es sich der Parkplatz. Insgesamt 19 Morgan - mehr als die Hälfte starteten in der Klasse der Rennautos mit Überrollbügel etc. - waren gemeldet.

Nach einem kurzen Briefing stellten wir uns vor der Einfahrt zur Strecke auf und duften als Neulinge unter fachkundiger Führung mehrere Runden über die Strecke fahren. Spätestens jetzt wurde es ernst. Wo war noch einmal der Einlenkpunkt und wie geht es hinter der Kuppe weiter?! Von Runde zu Runde wurden wir sicherer und auch etwas schneller. Dies hatten wir Axel zu verdanken, der uns die perfekte Linie näher brachte. Allerdings kann ich mit Sicherheit sagen, später habe ich sie nicht wiedergefunden. Dazu später mehr.

Der Lew Spencer Cup wird als Gleichmäßigkeitsprüfung ausgetragen. An diesem Tag starteten zwei Gruppen: „Rennautos“ und normale Straßen-Moggies. Jedes Fahrzeug wurde hierfür mit einem Transponder ausgestattet, der die exakten Rundenzeiten an die Zeitnahme übermittelte.

Helm auf und Gurt festziehen. Das Zeittraining begann.

Gerade fuhren wir noch wie auf einer Perlenschnur aufgezogen hintereinander über die Ideallinie und plötzlich sah die Welt ganz anders aus. Der Ehrgeiz, eine möglichst gute Setzzeit vorzulegen war bei jedem geweckt. Im Eifer des Gefechts probierten wir nun plötzlich ganz andere „Ideallinien“ aus, welche sich allerdings meistens als wenig ideal erwiesen. Also durchatmen, wie war das noch? Axel hatte es uns doch vor nicht allzu langer Zeit gezeigt.

In der Zeitauswertung bestätigte sich unsere Vermutung, Fabians und meine Rundenzeiten purzelten immer weiter hinab. Natürlich waren wir nicht richtig schnell, aber es fühlte sich von Runde zu Runde besser an und machte auch immer mehr Spaß!

Obwohl im halbstündigen Zeittraining sehr viele Autos gleichzeitig auf der Strecke fuhren, fühlten wir uns zu keinem Zeitpunkt bedrängt oder unsicher. Auch bei der Jagd





nach der besten Setzrunde wurde als Gentleman (und Lady) gefahren. Ja, ganz richtig, natürlich fahren dort im MSCCD nicht nur jung und alt, sondern auch Jungs und Mädels. Und das auch richtig schnell.

Erstaunlicherweise stellten wir uns im Zeittraining gar nicht so schlecht an, so dass bei der Startreihenfolge der Wertungsläufe für die Straßen-Moggies unsere Namen auf den Startplätzen eins und zwei standen. Aber es geht im Lew Spencer Cup nicht um den schnellsten Fahrer, sondern um die konstanteste Reproduktion der Zeit, die man sich im Zeittraining selbst gesetzt hat.

Die Wertungsläufe starteten mit dem Indianapolisstart, also mit „fliegendem Feld“. Nun galt es drei Runden in möglichst identischer Zeit zu der eigenen Setzzeit zu fahren. Klingt einfach, ist es aber nicht. Da neben den drei gewerteten Runden auch die ganze Renndistanz von 30 Minuten je Lauf zu Ende gefahren werden musste, führte dies zu verschiedenen Problemen. Versuche ich sofort meine drei schnellsten Runden auf den Asphalt zu zaubern oder lasse ich es erst einmal ruhig angehen? Da natürlich jeder seine eigene Taktik verfolg-

te konnte es auch zu Überraschungen kommen. Bei uns war es die Taktik „Pedal to the metal“. Ein großer Spaß!

Dadurch das in zwei Gruppen gestartet wurde, hatten wir ausreichend Gelegenheit, das Renngeschehen von der Boxenmauer aus anzuschauen. Es ist schon ein irres Gefühl, einen Morgan Plus 4 Baby Doll mit gefühlten 8.500 U/Min auf Start- Ziel vorbeifliegen zu sehen und zu hören. Wir konnten nicht sicher sagen, was mehr Gänsehaut verursachte: der donnernde Klangteppich der fast 300 PS starken Plus 8 oder der eines 2L Vierzylinder-Rennmotors.

In der Mittagspause gab es eine Menge zu erzählen und wir ließen uns von dem ein oder anderen alten Hasen noch einmal den optimalen Einlenk- oder Bremspunkt erklären.

Wertungslauf Nummer 2 startete im Anschluss in gewohnter Manier. Vielleicht waren Fabian und ich jetzt etwas weniger aufgeregt, dafür wuchs jedoch der Ehrgeiz, die Runden möglichst sauber zu fahren. Jetzt kämpften wir immer wieder gegeneinander um die Po-



sitionen. Tatsächlich machte das so großen Spaß, dass wir dabei etwas die Setzzeiten aus den Augen verloren. 30 Minuten waren auch im zweiten Lauf leider viel zu schnell vorbei.

Aufgeregt erwarteten wir die Auswertung der Zeiten.

Dann die Siegerehrung: Mit großem Lob und in Summe 7 Sekunden Abweichung wurde ich... Letzter!

Glückwunsch an Fabian. Unser internes Duell ging an Dich!

Die Plätze eins, zwei und drei lagen mit Abweichungen von 2,242 Sekunden, 2,421 Sekunden und 2,486 Sekunden den viel beschriebenen Wimpernschlag auseinander. Das bedeutete eine Präzision von durchschnittlich unter einer Sekunde Abweichung je gezeigter Runde.

Wie es dann immer ist, geht ein ereignisreicher Tag viel zu schnell vorüber und uns standen noch etwa 500 km Heimweg bevor. Also hieß es, Helm verstauen und Abschied nehmen.

Wir haben so viele tolle Menschen kennengelernt und wurden so herzlich aufgenommen, so dass wir beide ganz sicher der Einladung, in 2022 unsere Konstanz zu verbessern, nachkommen werden.

Es war wohl nicht nur der fortgeschrittenen Zeit, sondern auch dem geschunden Rücken geschuldet, dass wir auf dem Rückweg von Stendal bis Wolfsburg auf besser ausgebauten Landstraßen auswichen. Einen geöffneten Imbiss haben wir auch noch um kurz nach acht Uhr gefunden und uns mit einer orientalischen Fleischrolle gestärkt.

In Wolfsburg trennten sich schließlich unsere Wege. Fabian verabschiedete sich über die A39 in Richtung Hildesheim und mein Weg führte mich über die A2/ A30 zurück ins Osnabrücker Land.

Pünktlich kurz vor zwölf Uhr schlummerte der Moggie in der Garage und ich wenig später in meinem Bett.

Am nächsten Tag kam dann die Nachricht von Fabian „Machen wir das nächstes Jahr wieder so?!“. Ja, auf jeden Fall! 🌀





Gleichmäßigkeitsrallye

29.07.2022 Prolog zur Altena Historic sportlich

30.07.2022 Rallye Altena Historic sportlich

30.07.2022 Altena Historic tourensportlich



Zielankunft Team M. vom Hofe, P. vom Hofe



Gewinner des Flaving Wanderpokals in der Klasse Tourensport Anje und Gregor Dresemann



Gewinner des Flaving Wanderpokals in der Klasse Sport: Moritz vom Hofe und Philipp vom Hofe.

Als Nachfolge zur Historischen Rallye Burg Altena vom MSC Altena veranstalten wir die Altena Historic.

Nach der Stornierung der Veranstaltungen 2020 + 2021 sind wir optimistisch und die Vorbereitungen laufen.

Die Veranstaltung ist eine Gleichmäßigkeitsrallye für Historische PKW, Zusätzlich wird eine Morgan Klasse angeboten. Der Prolog am Freitag geht über ca. 80 km und ist für Lichtschranken Freaks gedacht.

Es gibt 6-8 Gleichmäßigkeitsprüfungen beim Prolog am mit 70 - 80 Lichtschranken/Schlauchmessungen. Keine Tourensportliche Klasse.

Der Prolog hat eine eigene Wertung und kann einzeln gefahren werden.

Die Rallye Altena Historic am Samstag geht über ca. 185 km.

Am Samstag werden es 8 - 9 Gleichmäßigkeitsprüfungen mit ca. 40 Lichtschranken/Schlauchmessungen sein..

Für die Tourensportler ca. 6 - 8 Lichtschranken/Schlauchprüfungen.

Die Strecke führt durch das Sauerland. Das Fahren, der Sport und das Genießen stehen im Vordergrund. Gefahren wird nach einem Roadbook mit Chinesenzeichen und genauen Erläuterungen der Prüfungen.

Das Nenngeld enthält eine Kaffeepause am Freitag plus die Abendveranstaltung auf der Burg Altena. Am Samstag einen Mittagsimbiss, eine Kaffeepause und das abendliche Rallye Dinner mit anschließender Siegerehrung im Restaurant "Lennestein". Für die Abendveranstaltungen gibt es pro Teilnehmer 2 Getränkegutscheine.



mehr unter: www.altena-historic.de

HILFE FÜR AFRIKA

von Engelbert Kremers

...der Afrika-Schirm

ist da !!!

Ausgewählte Tiermotive auf dem **Afrika-Schirm** verbessern die Laune bei Regenwetter und lassen die Gedanken Richtung Süden schweifen. Auf 360° präsentiert der Schirm 8 tolle Motive, als kleine Auswahl der Fauna in Afrika.



...der Afrika - Schirm -Entwurf, Herstellung und Vertrieb W. Engel-

Herr Engel, ist vor geraumer Zeit auf uns **-Hilfe für Afrika Hilden e.V.-** und unser Engagement in Afrika aufmerksam geworden. In Anerkennung, was wir in Afrika leisten, hat er im Jahr 2020 unseren Verein in seinem Buch **"66 x Hilden"** -Historische und aktuelle Highlights- auf einer Doppelseite verewigt und von unserer **3. Afrika Classic**, eine Oldtimerausfahrt, die zur Spendensammlung ausgerichtet wurde, berichtet.



Herr Engel initiiert jedes Jahr eine besondere Aktion. Für 2021 bietet er den **Afrika-Schirm**, mit tollen Tiermotiven, an.

Der **Afrika-Schirm** kostet **28,90 €** und ist als automatischer Stock- oder Taschenschirm erhältlich.



Die Besonderheit

Wir **-Hilfe für Afrika Hilden e.V.-** bekommen 4,- € von jedem verkauften Schirm als Spende für unsere Afrika-Projekte.

...klasse Idee !!! finden wir.

Wer so Spaß beim Regen haben und uns unterstützen möchte, kann den Schirm direkt bei Herrn Engel bestellen.

Fa. W. Engel
Am Lindbruch 12 in 41470 Neuss
Handy 0151 / 42 32 79 09
Telefon 02137 / 92 80 61
Fax 02137 / 786 40 41
E-Mail w.engel@gmx.de



Bei der Bestellung bitte einen kleinen Hinweis, dass Ihr die Info zum Schirm von uns bekommen habt. Und ganz ganz super wäre es, wenn wir alle das Angebot zum **Afrika-Schirm** an alle, die wir kennen bzw. in unserem Adressbuch haben, den folgenden Link oder diese PDF weiterleiten

<https://hilfe-fuer-afrika-hilden.weebly.com/aktuelle-news.html>

...und für den, der schon genug Schirme hat, ist der **Afrika-Schirm** vielleicht eine außergewöhnliche Geschenkidee zum Geburtstag oder eine andere passende Gelegenheit.

...mehr Informationen über

Hilfe für Afrika Hilden e.V.

...und wer mehr über unser Engagement in Afrika erfahren möchte, ist herzlich zu einer virtuellen Reise auf den **„Schwarzen Kontinent“** bei einem Besuch auf unserer Webseite eingeladen. Ausführliche Berichte aller Hilfsprojekte sind auf unserer Webseite zum Download bereitgestellt.

Hilfe für Afrika Hilden e.V.

vertreten durch den Vorstand
 erster Vorsitzende E. Kremers
 Postfach 100 427 in 40724 Hilden
 Telefon 02103 / 243844
 info @ hilfe-fuer-afrika-hilden.de

Spendenkonto

Empfänger 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



EIN TRAUM WURDE WAHR

von Marco und Silke Lührs



Unser Traum irgendwann einmal einen Oldtimer zu besitzen, begann mit der Begeisterung für Oldtimer-Veranstaltungen. Im Jahr 2019 wurde die Erfüllung des Traums immer konkreter und wir fingen an nach einem passenden Fahrzeug für uns zu suchen. Da unser Budget eingeschränkt war und auch der Gefallen an englischen Autos immer größer wurde, verliebten wir uns schließlich in einen Morgan.

Nach einer Probefahrt im Sommer 2020 waren wir uns ganz sicher, so einen wollen wir unbedingt haben. Leider war es überhaupt nicht einfach einen passenden Traumwagen für uns zu finden. Da wir irgendwie alleine nicht weiter kamen, haben wir Kontakt zu Andre` aufgenommen. Er gab uns, mit seinem Know how, ein paar wichtige Tips mit auf den Weg. Durch Zufall stand an dem Tag in seiner Werkstatt ein älterer Morgan zur Reparatur, zu dem er sagte: „Sowas wäre was für euch“.

Es vergingen weitere 4 Monate ohne Erfolg. Wir griffen noch einmal zum Telefon um Kontakt zu Andre` aufzunehmen, ob er nicht etwas wüsste von Clubmitgliedern oder aus seinem Kundenstamm. Nach zwei drei Telefonaten konnte nun endlich ein Kontakt zu einem älteren Clubmitglied hergestellt werden. Da wir in seinen Augen keine „Klugschnacker“ waren, konnten wir zur Besichtigung des Morgans vorbei kommen. Und siehe da, es war tatsächlich der, den wir vor 4 Monaten in der Werkstatt begegnet sind. Wir haben uns sofort schockverliebt in diesen Plus8 in British Racing Green.

Eine Woche später holten wir ihn bei eisiger Kälte im Februar 2021 zu uns. Wir möchten uns bei Jürgen herzlich bedanken, dass wir seinen Traum weiter fahren dürfen, den er 30 Jahre gefahren hat.

Für uns war es keine Frage, dass unser Moggi auch dem Club weiter erhalten bleiben sollte. Somit nahmen wir auch gleich Kontakt zur Sektion Mitte-Nord auf und hatten in unserem 1. Jahr schon sehr viel Spaß bei den Stammtischen. 🍷





ZUBEHÖR MADE BY MORGAN PARK

EUER ANSPRECHPARTNER FÜR INDIVIDUELLES ZUBEHÖR



HOLZLENKRAD
JETZT AUCH FÜR CX-MODELLE



HOLZLENKRADPAKET INKL. ADAPTER
FÜR CX-MODELLE



LENKRADADAPTER
IN VERSCHIEDENEN AUSFÜHRUNGEN
FÜR CX-MODELLE



EDELSTAHL LENKSTOCKHEBEL
JETZT AUCH FÜR CX-MODELLE



EDELSTAHL GEPÄCKBRÜCKE MIT
STECKFENSTERFACH



EDELSTAHL GEPÄCKBRÜCKE MIT
STECKFENSTERFACH UND EDELSTAHL HÖRNERN



MITTELKONSOLE
JETZT AUCH IN WURZELHOLZ
PASSEND ZUM
ARMATURENBRETT



INSTRUMENTEN-MITTELPLATTE

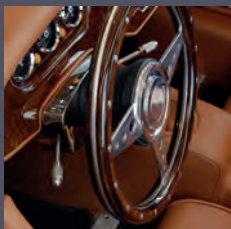


VERCHROMTE
FRONTSCHLEIBENHALTER

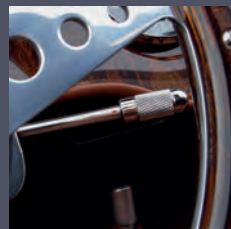
+++ NEU NEU NEU +++

WIR HABEN UNSER
ZUBEHÖR-ANGEBOT
FÜR DIE CX-MODELLE
PLUS FOUR UND
PLUS SIX AUSGEBAUT

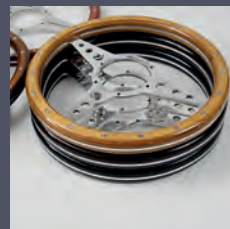
ZUBEHÖR FÜR TRADITIONELLE MORGAN UND 3-WHEELER



EDELSTAHL LENK-
SÄULENVERKLEIDUNG



EDELSTAHL
LENKSTOCKHEBEL



HOLZLENKRÄDER
6-LOCH UND 9-LOCH



HOLZLENKRÄDER
3-WHEELER



STEENS-LENKER FÜR
3-WHEELER



VERCHROMTER
KLAPPBESCHLAG

WWW.MORGANPARK.DE FÜR MEHR ZUBEHÖR UND INFORMATIONEN

Alle in dieser Anzeige gezeigten Teile / Artikel sind ein Angebot von Morgan Park. Diese Artikel sind nicht Teil des offiziellen Ersatzteilangebots der Morgan Motor Company.



Merz & Pabst
AUTOMOBILE

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