GEGRÜNDET 1977

MORGAN CLUB SCHWEIZ
SUISSE · SVIZZERA · SVIZRA

www.morgan-club.ch

MCS KONTAKTE

PRÄSIDENT

Toni Weibel
Traubenweg 8, 7000 Chur
Telefon 081 353 75 21
Mobile 079 610 43 45
toni.weibel@gmx.net

VIZEPRÄSIDENT / Technik

Roger Böni
Hardeggstrasse 27, 8049 Zürich

Mobile 076 491 88 33
roger.boeni@swissonline.ch

SEKRETARIAT / Kasse

Elsbeth Gretener Metz
Etzelstrasse 62, 8810 Horgen
Telefon 044 725 90 71
Mobile 079 431 74 64
gretener.metz@bluewin.ch

WEBMASTER / Regalia

Rolf Klemenz
Grünhaldenstrasse 41, 8052 Zürich
Telefon 044 302 20 85
Fax 044 302 28 44
rklemenz@bluewin.ch

VERTRETER ROMANDIE

Yves Muller
42, av. Beauregard, 2036 Cormondrèche
Telefon 032 730 46 45
Mobile 079 473 42 37
mullery@bluewin.ch

MscORGAN Redaktor

Giovanni Weber
Bergstrasse 100, 8708 Männedorf
Telefon 044 920 08 68
Mobile 079 508 17 81
gw@hrwebconsulting.ch

MscORGAN Gestaltung

Martin Boesch
Leutschenstrasse 41, 8807 Freienbach
Telefon 056 424 10 15
Mobile 079 577 61 67
grafik.boesch@bluemail.ch

INHALT

KONTAKTE			3
ÜBERSICHT	4	-	5
EDITORIAL 2016 Deutsch / Französisch	6	-	9
VERANSTALTUNGSKALENDER 2016	10	-	11
Aargauerstämmli-Spurensuche	12	-	15
EVENTS 2016	16	-	17
Tour en Romandie printemps 24 avril 2016 «Le Jura en travers»	18	-	21
Morgan Brunch in Vitznau 1. Mai 2016	22	-	27
Teile-Jungle bei Eder's Eichmühle	28	-	29
MCD Frühjahrstreffen 13. - 16. Mai 2016	30	-	37
Saisonauftakt Ostschweizer Stamm mit «Leckerli»	38	-	41
ACE - Blech - Schloss & Güggeli	42	-	50
Entdecken.Geniessen.Treffen. Eptingen 2016	52	-	57
Einladung zur Jubiläumsfeier	58	-	59
Rally trois Epis, oder die Jagd nach Calberon	60	-	63
Zwei MCS-Achter mit Steuermann am Classico Nauders	64	-	65
Le Mans Classic 2016	66	-	71
MMC4 - der Porsche-Schreck 1982	72	-	75
Tour Emmental vom 13. / 14. August 2016	76	-	79
Gesamtschweizerisches Morgan Treffen in Faoug am Murtensee	80	-	81
British Car Meeting in Mollis 28. August 2016	82	-	83
MCS trifft SwissMog	84	-	85
MCS Tour 3 vom 2. bis 4. September 2016	86	-	93
Tour d'automne en Romandie	94	-	97
MORGAN TECHNIK	98	-	99
4/4 80th Anniversary Edition	100	-	105
Morganische Gelenkgeschichten	106	-	109
Morgan Scheibenbremse an der Vorderachse	110	-	111

IMPRESSUM

Herausgeber: MCS Morgan Club Schweiz

Präsident: Toni Weibel, CH-7000 Chur
Telefon 081 353 75 21, toni.weibel@gmx.net

Redaktion / Inserate: Giovanni Weber, CH-8708 Männedorf
Telefon 044 920 08 68, gw@hrwebconsulting.ch

Lektorat: Toni Weibel, CH-7000 Chur
Telefon 081 353 75 21, toni.weibel@gmx.net

Gestaltungskonzept / Grafik: Martin Boesch, CH-8807 Freienbach
Telefon 056 4254 10 15, grafik.boesch@bluemail.ch

Druck: Weiss Druck GmbH & Co. KG, D-52153 Monschau/Aachen

Auflage: 500 Exemplare

EDITORIAL 2016

«Liebe MORGAN-Freunde»

Bereits zum dritten Mal liegt nunmehr das McsORGAN in der neuen Form vor, und es darf mit Fug und Recht gesagt werden, dass das Magazin dank des unermüdlichen Einsatzes von Redaktor **Giovanni Weber** und Designer **Martin Boesch** wiederum ein spannender und informativer Jahresspiegel geworden ist. Ein grosser Dank an die Beiden !

Auch der neue Internetauftritt des MCS macht Fortschritte und wenn alles rund läuft, dann sollte die aufgefrischte Webseite mit aktueller Navigation und Information im November dieses Jahres aufgeschaltet werden können. Die Neugestaltung der MCS-Seite begleitet hat unser geschätztes langjähriges Mitglied **Erika Seiler,** die sich freundlicherweise bereit erklärt hat, die Seiten künftig auch zu pflegen. Das Lay-out stammt aus der bewährten Feder von **Martin Boesch** und auch hier geht ein grosser Dank an die Beiden für ihren Einsatz , ohne welchen es nicht möglich gewesen wäre, das Projekt so zeitnah zu realisieren.

Und dann wäre da noch unser lieber **Rolf Klemenz,** der die bisherige Webseite vor Jahren pioniermässig konzipiert, über viele Jahre gestaltet und bestens gepflegt hat. Einen ganz herzlichen Dank auch an ihn, verbunden mit den besten Wünschen für den wohlverdienten «Ruhestand».

Viele von uns verbinden den Morgan Club Schweiz mit einer liebenswerten und stets freundlich-hilfsbereiten Person, wenn es um den ersten Kontakt, die administrative Begleitung einer Tour oder um irgendein Thema im Zusammenhang mit unserem Auto geht: **Elsbeth Gretener**, Seit vielen Jahren deckt sie in Zusammenarbeit mit ihrem Internetaffinen und in Sachen MORGAN äusserst kundigen **Peter Metz** die Ämter Sekretariat und Kasse ab. Die Beiden haben mir eröffnet, dass sie per Ende des nächsten Clubjahres 2017 zurücktreten möchten, das wichtige nächste Jahr mit den Jubiläums- Feierlichkeiten aber noch begleiten werden. Schon heute danke ich Elsbeth und Peter für die wertvolle Arbeit und Einsatz für den MCS wie auch für die zeitige Ankündigung des Rücktritts.

Verbleibt der Ausblick auf das kommende Jahr, in welchem sich der Geburtstag des Morgan Club Schweiz zum vierzigsten Mal jährt. **Die Jubiläumsfeier** findet von

Donnerstag, den 22. Juni – Sonntag, den 25. Juni 2017 im Hotel Regina Palace in Stresa am Lago Maggiore/Italien,

statt. Das Festtagsprogramm findet ihr als Beihefter in dieser Ausgabe und selbstverständlich auch auf der MCS-Webseite.

Auch das Datum der **MCS-Tour Nr. 4** steht schon fest, und zwar startet sie anschliessend an die Jubiläumsfeier in Stresa vom **25. Juni – 29. Juni 2017** gemäss separater Ausschreibung.

Ein spannendes MORGAN-Jahr erwartet uns & ich freue mich mit Euch auf viel Geselligkeit und Freundschaft.

Herzlich

ÉDITORIAL 2015

«Chers amis de Morgan»

Le McsORGAN paraît déjà pour la troisième fois sous cette nouvelle forme et on peut dire avec juste raison que ce magazine est devenu un miroir annuel passionnant et informatif grâce à l'engagement infatigable du rédacteur **Giovanni Weber** et du designer **Martin Boesch**. Un grand merci à tous les deux.

L'entrée sur internet du MCS progresse et, si tout se passe bien, une présentation rafraîchie sur la toile avec navigation et informations actuelles pourra être mise en circuit dès novembre de cette année. **Erika Seiler**, depuis longtemps membre très apprécié de notre club, a accompagné la nouvelle réalisation de la page du MCS et s'est déclarée très aimablement prête à poursuivre cette tâche par la suite ; nous devons le lay-out à la plume expérimentée de **Martin Boesch**, nous leur sommes infiniment reconnaissants pour ce travail sans lequel nous n'aurions pas pu réaliser ce projet aussi promptement.

Et puis, il y a aussi notre cher **Rolf Klemenz**, pionnier de la conception de notre présence sur le Web, qui l'a élaborée des années durant et suivie de ses soins les plus attentifs. A lui aussi nos remerciements les plus amicaux avec nos meilleurs vœux pour une «retraite» bien méritée.

Pour beaucoup d'entre nous le Club Morgan Suisse est lié à une personne aimable et toujours prête à aider lorsqu'il s'agit d'un premier contact, de l'accompagnement administratif d'un tour ou d'un quelconque problème en rapport avec notre voiture: **Elsbeth Gretener** est en charge depuis de longues années du secrétariat et des finances en collaboration avec **Peter Metz** «fana» d'internet et particulièrement au courant des questions des MORGANS. Ils m'ont annoncé qu'ils comptaient démissionner de leur charge à la fin de l'année-club 2017, voulant encore accompagner de leurs soins les fêtes du jubilée l'année prochaine. Je remercie dès à présent Elsbeth et Peter pour leur précieux travail et leur engagement pour MCS. Merci aussi d'avoir annoncé leur départ aussi tôt.

Reste un coup d'œil sur l'année prochaine et le quarantième anniversaire du Morgan Club Suisse.
La fête du jubilée aura lieu:

Du jeudi 22 juin au dimanche 25 juin 2017 à L'Hôtel Regina Palace à Stresa sur le lac Maggiore en Italie.

Le programme est joint à ce numéro et bien entendu aussi sur internet.

Le **MCS tour N. 4** est déjà prévu et débutera tout de suite après la fête du jubilée à Stresa du **25 au 29 juin 2017** selon une annonce séparée.

Au total une année MORGAN passionnante nous attend et je me réjouis avec vous dans l'espoir de beaucoup de rencontres conviviales et d'amitié.

Cordialement à vous,

VERANSTALTUNGSKALENDER 2017

Fotos: Madeleine Boesch

April	So 23.	MCS-Tour Morgan en Romandie	Yves Muller	mullery@bluewin
Mai	So 7.	MCS-Morgan Brunch in Vitznau	Elsbeth Gretener	gretener.metz@bluewin.ch
	So 14. – Fr 26.	MCS-Morgan Tour nach Malvern Link/GB	Georges Guggenheim	georgesguggenheim.gg
	Sa 27.	MCS-Teile Markt mit Apero bei Jürg Eder's Eichmühle in Wädenswil	Elsbeth Gretener	gretener.metz@bluewin.ch
Juni	Sa 3. – So 4.	Schweizer Morgan Treffen im Puschlav	Gian Clavadetscher	gian.clavadetscher@bluewin.ch
	So 11.	MCS Tour Zentralschweiz	Andreea Däschler	a.daeschler@bluewin.ch
	Do 22. – So 25.	MCS 40-Jahrfeier in Stresa/Lago Maggiore	Toni Weibel	toni.weibel@gmx.net
	So 25. – Do 29.	MCS-Tour 4 Garda-/Achensee, Tirol	Toni Weibel	toni.weibel@gmx.net
August	So 27.	British Car Meeting Mollis, MCS Special Guest	Roger Böni	roger.boeni@gmail.com
September	Do 31. – So 3.	Internationales Morgan Treffen in Titisee/Neustadt, Schwarzwald D	Ralph Burget Gian Clavadetscher	gian.clavadetscher@bluewin.ch
Oktober	So 1.	MCS Morgan Tour en Romandie	Yves Muller	mullery@bluewin
November	Sa 4.	MCS Generalversammlung	Elsbeth Gretener	gretener.metz@bluewin.ch

..... & laufende Aktualisierung auf der MCS-Homepage

AARGAUERSTÄMMLI-SPURENSUCHE

Text: Erika Seiler, Fotos: Erika Seiler, Hugo / Rita Fehr, Frank Friedli und Herbert Pabst

Wann war das erste Aargauerstämmli?
Meine Morgan-Kiste hilft nicht weit. Ausser dass ich kniend meine McsOrgane entdecke. Mit Staubwedel und Spinnen- (Fliegen-) klatsche bewaffnet, sortiere ich meine Organe. Dank der Jahreszahl auf der Titelseite geht's zügig voran. Aber drei Mal 1978? Es gab nämlich damals drei (!) Ausgaben pro Jahr.

1982 die erste Morgau Aargauer Such- und Rundfahrt, organisiert von Dennis Vollenweider. «Clubmitglieder werden von Dennis detailliert informiert; die andern können die Unterlagen anfordern.» (Originaltext aus dem McsOrgan, wie funktionierte das denn?)

Das Morgau war ein Erfolg.
Aufwändige Kulissen wurden gebastelt, knifflige Suchfragen von Herbert Pabst entlang der Strecke schriftlich beantworten, technische Prüfungen von Hugo Fehr erfunden. Martin Boesch zeichnete die Illustrationen für Wimpel und sämtliche Unterlagen.

Als 1. bis 3. Preis gab's eine Rüeblitorte.
Bestellt war sie mit der Aufschrift «MORGAU». Beim Abholen der Torten sagte mir der Konditor, «übrigens, ich habe dann den Fehler korrigiert, diese Autos heissen MORGAN». **Ja, danke...**

Nun traf man sich also auch im Aargau jeden Monat und da das zu wenig Arbeit ergab, organisierte man zu fünft insgesamt vier MORGAU.

Morgau: Die Morgan-Strecken des Aargaus befahren, entlang denen Suchfragen zur Aargauer Geschichte oder Umgebung gestellt wurden. An drei bis vier Posten gab es spassige Aufgaben zu lösen. Das Abendessen mit Rangverkündigung und einem Rahmenprogrämmli rundete den Anlass ab. Die Preise waren Morgan-Bestandteile wie alte Türen, oder gerahmte Originalzeichnungen des Treffens. Die Teilnahme war gratis!

Die Morgau-Planung, die gemeinsamen Bastelarbeiten, das Bereitstellen der Unterlagen. Endlich ein Grund, die Schreibmaschine mit einem ATARI oder Commodore zu ersetzen (die Schreibmaschine blieb noch lange auf dem Regal stehen – man weiss ja nie!). Wimpel nähen (Rita Fehr auf «Bernina»). Das schweisste die Aargauer und Exil-Zürcher zusammen.

33 Jahre Aargauerstämmli
Die Einladungen zum Teil handgeschrieben, kopiert und als Brief verschickt (vielleicht hatte der Nadeldrucker defekte Nadeln). Martin kreierte ein zur Gesinnung passendes Logo, Wimpel-Fotos von Herbert, Rita und Hugo im McsORGAN 17 / 1983. Genau dieses Organ fehlt mir!

Zum Glück gibt es Frank mit seinem Ordner.
Da verschraubt, kann kein Organ herausgenommen werden. Genau in dieser Ausgabe steht der Bericht über dieses allererste Aargauerstämmli.

Anfänglich traf man sich zum Apéro in der Linde Büttikon. Anschliessend gemeinsame Fahrt zu einer Wirtschaft mit speziellem Angebot z. B. Metzgete, Spargeln, Fondue, oder mit Aktivitäten wie Minigolf, Go-Cart, Ausstellungsbesuch usw.

Dies ging nicht lange gut !

Das **AUS** für die Linde war die Quersummen-Kontrollrechnung zur grosszügigen Kalkulation der Serviertochter. Ihr Versuch, die Differenz mit einer Gratis-Stange, geteilt durch die noch vorhandenen Gläser, zu beheben, führte zum Wechsel ins Gnadenthal, heutige Wirtschaft zum Reusspark. Auch dies ging nicht lange gut! Damals ohne Natel, war`s stets ein Kunststück sich nach dem Apéro wieder zu finden.

Die Lösung war der Telefonbeantworter ! Ab angesagtem Zeitraum konnte der Treffpunkt über den TB abgerufen werden mit gleichzeitiger Anmeldung.

Dies ging über Jahre gut, bis bald alle das Internet kannten.

www.morgan-aargauerstamm.ch
Im McsOrgan 43 (!) von 2005 stelle ich die neue Site vor. Orginaltext: Auf den unterstrichenen Text klicken und diese Seite öffnet sch. Der Anmeldetext führt direkt auf die E-Mail Adresse zum Anmelden. (So, so ...)

Grillabende mit Blumen fressenden Kühen, Colani-Ausstellung, Garagentreffen mit Samichlaus bei Kaufmanns, Waldhütten, Besenbeizen, Morganisten laden in den eigenen Garten ein, Picknick am Fluss mit Schwimmen, Pässe-Fahrten, Elsass, Schwarzwald. Der Aargau – immer wieder eine Herausforderung für die verschiedenen Navis.

Bald wird diese Site in die neue MCS-Site integriert.
Was bleibt ist «der etwas andere Stamm».

Viel Spass Erika Seiler

Noch älter ist der Zürcherstamm, seit 1979 trifft man sich immer am letzten Donnerstag des Monats, gegenwärtig in der Pizzeria der Hostellerie Geroldswil, ab 19.30 Uhr www.hostellerie-geroldswil.ch

EVENTS 2016

TOUR EN ROMANDIE PRINTEMPS 24 AVRIL 2016
«LE JURA EN TRAVERS»

texte et photos: Yves Muller

Qu'on se le dise, Le Tour a lieu par n'importe quel temps!

Donc, en cas de météo défavorable, seuls les plus déterminés, les plus British, les mieux équipés en vêtements étanches seront de la partie. Il faut préciser que nos amis de Suisse allemande ont toute notre compréhension lorsqu'ils renoncent au dernier moment pour cause de mauvais temps !

Ceci dit, je reconnais que nous pouvons être confrontés à deux ennemis redoutables: Le brouillard généralisé (circulez, il n'y a rien à voir) et la neige sur laquelle nos Morgans deviennent des savonnettes. Mais l'Organisateur doit toujours (principe général) avoir un plan B, ce que je m'efforce chaque fois de prévoir.

Donc, ce printemps nous avons eu un Samedi météorologiquement exécrable, une prévision pour dimanche pessimiste et nous nous sommes néanmoins retrouvés 7 Morgans/14 participants + les 2 enfants Kyburz. Résultat : route sèche du départ à l'arrivée ! La température, il est vrai, était fraîche.

Après avoir quitté la rive du lac de Neuchâtel à Bevaix, ballade sur les hauts du Val-de-Travers sur de petites routes de charme...jurassien et descente sur Môtiers où l'on retrouve un endroit pittoresque, vers le début du chemin qui mène à la Poëta-Raisse, idoine pour le traditionnel apéro. Cette fois-ci généreusement offert par Stéphane Kyburz, soigneur apprécié de beaucoup de nos Morgans.

Nous franchissons une nouvelle montagne (Vers chez Amiet, juste après Vers chez les Favre...) pour aboutir dans un endroit connu des seuls initiés, tant il est dissimulé : la Chartreuse de la Lance, près Concise. Le domaine est privé, mais nous sommes accueillis par le vigneron du domaine, M. Sandoz, qui retrace brièvement l'historique du lieu et qui, au passage, nous initie à la vie incroyablement ascétique des Chartreux (les candidatures ne sont plus acceptées, les derniers religieux ont été chassés en 1538). Nous avons pu apercevoir un grand local historique voûté (que l'on peut louer pour des fêtes privées) et un petit cloître bien conservé.

J'avais dit à M.Sandoz qu'il ne fallait pas prévoir de dégustation (0.5, repas, retour)... c'était une erreur, j'ai été submergé par la troupe qui a dégusté, apprécié et acheté bon nombre de bouteilles au brave vigneron. A courte distance nous attendait une bonne table à l'Hôtel Bellevue à Onnens, établissement qui nous est devenu familier.

Et enfin, il y a le plaisir de nous retrouver tous les 6 mois pour cultiver une amitié basée sur l'excellente idée que nous avons tous eue de nous acheter une Morgan!

SKY automobiles

STÉPHANE KYBURZ

SPÉCIALISTE MORGAN

VENTE VÉHICULES NEUFS ET D'OCCASION
RÉPARATION / RESTAURATION
VENTE PIÈCES DE RECHANGE ET ACCESSOIRES
LOCATION / TEST DRIVE

Rue de Neuchâtel 13
2022 Bevaix

tél. 032 846 11 66
fax 032 846 32 88

info@skyautomobiles.ch
www.skyautomobiles.ch

MORGAN BRUNCH IN VITZNAU 1. MAI 2016

Text Giovanni Weber, Fotos Gian Clavadetscher und Rolf Klemenz

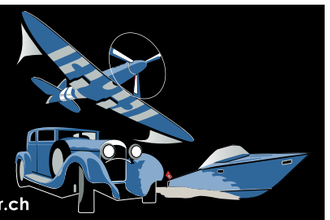
Tag, an dem viele Leute auf der Strasse für bessere Arbeitsbedingungen demonstrierten, sind wir nach Vitznau zum Brunch gefahren und unsere Verbundenheit mit anderen Morganisten zu demonstrieren. Und weil das Wetter schlecht war ist es uns im Hotel Flora Alpina sicher besser ergangen als auf der Strasse. Leider war das Wetter auch der Grund warum nicht so viele Morgans anwesend waren.

Viele Teilnehmer (so auch ich) haben sich für ein wasserdichteres Auto entschieden. Der guten Stimmung hat dies aber nicht geschadet. Punkt 10.00 Uhr öffneten sich die Türen des grossen Saals und wir konnten wieder die vielen leckeren Sachen auf dem Buffet bewundern. Aufschnitt, Käse, kleine Häppchen mit unbekannten Sachen drauf, Speck, Eier, Würstli, Gemüse und natürlich Züpfe (wie man in Bern sagt und aus diesem Kanton gab es doch einige Teilnehmer!) mit Konfi und Butter. Kurz: man freute sich auf die bevorstehende Vertilgung der Speisen.

In einer kurzen Ansprache begrüsste Toni alle Anwesende und freute sich über die grosse Zahl an Teilnehmern. Elsbeth und Peter haben den Anlass wieder perfekt organisiert. Vielen Dank dafür!

Oldtimer-Atelier.ch

Autosattlerei und mehr...



Allmendstrasse 5 • **CH-6048 Horw**/Luzern • Tel. **+41** (0)**41 310 93 90** • Mail: **contact@oldtimer-atelier.ch**

Neuanfertigung

Färben

Restauration

Reparaturen

Individuelle Ausbauten

TEILE-JUMBLE BEI EDER'S EICHMÜHLE AM 28. MAI 2016

Text: Giovanni Weber, Fotos: Martin Boesch & Rolf Klemenz

Es ist leider schon fast eine Tradition, dass der Anlass bei Jürgen Eder irgendwie feucht ist.

Würde die Feuchte nur vom guten Wein kommen der uns stets serviert wird, hätte ja niemand etwas dagegen. Aber leider kommt die Flüssigkeit von oben. Auch dieses Jahr mussten wir mit geschlossenem Dach fahren. Trotzdem kamen 37 Morganisten nach Wädenswil und 29 blieben, um das köstliche Mittagessen zu geniessen. Was ein bisschen fehlte waren die «Teile», die zu einem «Teile-Jumble» gehören. Hier also ganz offiziell unser **Aufruf**: sucht im Keller, im Estrich oder in der Garage, denn nächstes Jahr wünschen wir uns einen wirklich breit abgestützten Teile-Jumble mit vielen Morgan-Regalias und auch Materialteilen, die dem bereits seit 3 Jahren präsentierten Auspuffrohr Gesellschaft leisten. Je mehr Teile umso lustiger der Jumble.

Wie gewohnt präsentierte uns Jürgen Eder ein wunderschönes Rahmenprogramm dazu. Er begrüsste uns mit einem sehr guten Grauburgunder aus Deutschland und frischen Knochen für Elsa und

Bobi. Oder waren es Würste? Ich weiss es nicht mehr so genau, aber jedenfalls freuten sich auch die mitgebrachten Hunde über den Anlass. Rege Diskussionen begleiteten das Feilschen an den Markttischen, und natürlich mussten wieder verschiedene technische Fragen bei jedem geparkten Morgan gelöst werden. Schliesslich hatten wir die Fahrzeuge seit dem Brunch in Weggis nicht mehr gesehen.

Gegen Mittag war dann der Verkauf vorbei, und wir freuten uns alle auf den sublimen Dreigänger im Wintergarten der Eichmühle. Während des Essens zeigte sich zaghaft die Sonne, und nach dem Dessert stand einer offenen Rückfahrt nichts mehr im Weg. Herzlichen Dank an alle Teile-Lieferanten und an alle, die durch ihren Kauf geholfen haben den «Grümpel» zu entsorgen. Ein ganz besonderer Dank an Doris, Jürgen, Debi und Oli Eder für die perfekte Organisation und Bewirtung.

Wir kommen wieder!

MCD FRÜHJAHRSTREFFEN 13. – 16. MAI 2016

Text: Toni Weibel, Foto: Martin Boesch

Rolf Neumann (Präsident MCD) mit Frau Monika

Die Sektion Rhein-Main des MORGAN Club Deutschland (MCD) feierte vom 13. – 16. Mai 2016 in der Jugendstil- & Kulturstadt Bad Nauheim ihren 30. Geburtstag. Eingeladen waren neben weiteren europäischen Clubs auch der MCS. Unter den weit über 100 begeisterten MORGAN-Fahrern befanden sich vom MCS Ruth & Robert Merker, Madeleine & Martin Boesch, sowie ich selbst mit Janni. Zum Abschlussabend am 2. Tag kamen dann noch die TeilnehmerInnen der Thüringen-Tour mit Elsbeth & Peter, Arthur & Marie-Paul Metz & Hansjürg Bosshard dazu.

Das Programm liess keine Wünsche offen und erlaubte es jedem, die 30 km nördlich von Frankfurt gelegene Kurstadt mit ihren prächtigen Bade- & Parkanlagen aus der Zeit der vorletzten Jahrhundertwende zu erkunden, geführt oder auf eigene Faust. Auch Elvis Presley war hier in Bad Nauheim von 1958 – 1960 stationiert, was die Stadt mit Strassen- & Platzbezeichnungen sowie einem vielfotografierten Denkmal geschickt vermarktet.

HEIKAT

- Morganzubehör von A–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
- Rennkatanlagen 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

Das 20. Internationale Allgäuer Morgantreffen findet statt vom 24. Juni bis 26. Juni 2016

Eine nostalgische Dampfzugfahrt mit integrierter Bar durch knallgelbe Rapsfeldlandschaften endete am 1. Tag des Treffens in einem Lokomotivschuppen. Dort wurde palavert, gegrillt & getrunken, aber auch getanzt. Die Livemusiktruppe **«the heritage boys»** von Peter Johnson (ex-Präsident des MSCC) spielte herrliche Oldies aus den 70-er Jahren und wusste mehr als zu begeistern.

Am Tag 2 der Festlichkeiten waren dann Ausfahrten ins Blaue mit einem gemeinsamen Lunch-Treff organisiert, was ein Teil der Leute aber nutzte, um Frankfurt mit dem gelungen restaurierten Römerplatz, dem stattlichen Rathaus, den prächtigen Bürgerhäusern und seinen umliegenden Museen einen Besuch abzustatten.

Abends dann der Galaabend mit einem herrlichen Spargelbuffet. Für die musikalische Unterhaltung fehlte natürlich auch ein Presley-Double nicht, welches mit seinen fetzigen Rock- & Rollstücken selbst ältere unter den alten Semestern auf's Parkett lockte. Der Präsident des MCD, Rolf Neumann, würdigte in seiner Botschaft die tolle Arbeit der Sektion in den vergangenen 30 Jahren, welche immer die Förderung der Freundschaft unter seinen begeisterten MORGAN-Mitgliedern als Ziel hatte.

Alles in allem ein mehr als toporganisierter Anlass, in dessen Zentrum selbstverständlich die geliebte beplankte Holzkiste namens MORGAN stand.

Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club Switzerland und Jurymitglied des jährlichen Concours d'Elégance Basel René Grossenbacher

Ist Ihr Oldtimer optimal versichert?

Seit einigen Jahren gibt es in der Schweiz die BELMOT® *swiss* Oldtimer-**Allgefahren**-Kaskoversicherung der Mannheimer. Sie wird vom grossen Jaguar-Enthusiasten und Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club Switzerland René Grossenbacher betreut, der seinerseits Inhaber der *ch.old+youngtimerversicherungen* in Arlesheim ist. Diese Versicherung bietet dem Oldtimer-Besitzer die Möglichkeit, alle seine Klassiker und Liebhaberfahrzeuge mit einer Police zu decken, egal, ob diese regelmässig oder an Rallyes gefahren werden, oder sich zerlegt in einer Werkstatt befinden.

BELMOT® *swiss*

KLICKEN SIE REIN www.belmot.ch

Die massgeschneiderte Kasko-Versicherung für Ihren Oldtimer

Vorteile der Allgefahren-Kaskoversicherung für Oldtimer

- Die besondere Allgefahren-Versicherung für Oldtimer in der Schweiz. So sind u. a. auch mechanische Schädigungen versichert (z. B. Getriebeschaden bei unbeabsichtigtem Verschalten).
- Als Oldtimer können Fahrzeuge, welche mindestens 20jährig sind, versichert werden.
- Keine Kilometerbegrenzung während des Jahres.
- Oldtimer-Rallyes, Geschicklichkeits- und Regelmässigkeitsfahrten sind versichert.
- Transporte auf einem Anhänger sind mitversichert.
- Nicht eingelöste oder mit ausländischen Kontrollschildern versehene Fahrzeuge können versichert werden.
- Kein Bonus-/Malussystem sondern Nettojahresprämien.

Prämienbeispiele bei einem Selbstbehalt von Fr. 2'000.00

- **Ford A Sedan 1930,** Versicherungswert Fr. 40'000.00 **Jahresprämie Fr. 238.35**
- **Jaguar SS I Saloon 1935,** Versicherungswert Fr. 85'000.00 **Jahresprämie Fr. 506.50**
- **Mercedes 190 SL 1960,** Versicherungswert Fr. 120'000.00 **Jahresprämie Fr. 1'149.75**
- **Jaguar E-Type S1 1963,** Versicherungswert Fr. 75'000.00 **Jahresprämie Fr. 718.60**
- **Peugeot 404 Cabrio 1965,** Versicherungswert Fr. 45'000.00 **Jahresprämie Fr. 431.20**

- **Jaguar XK 120 OTS 1953,** Versicherungswert Fr. 100'000.00 **Jahresprämie Fr. 912.50**

BELMOT® *swiss* Kompetenzzentrum

ch.old+youngtimerversicherungen

Im Langacker 5, Postfach, 4144 Arlesheim
Tel. 061/706 77 77, Fax 061/706 77 78
info@belmot.ch, www.belmot.ch

SAISONAUFTAKT OSTSCHWEIZER STAMM MIT «LECKERLI»

Text: Toni Weibel, Fotos: Pia Aemisegger

Verlässlich wie ein Senkblei standen die beiden Stammeltern Pia & Ronnie Aemisegger vor den goldenen Kuppeln der Hundertwasser Markthalle in Altenrhein, um die einfahrenden Morganisten zu begrüssen. Ein toller Frühsommertag erlaubte das gemütliche Beisammensitzen im Freien vor der buntexotischen Gebäudekulisse.

Zum Mittagessen ging's dann wieder hoch auf die Terrasse der Wirtschaft Rossbüchel bei Grub, mit einem fantastischen Blick auf den Bodensee. Zum Abschluss offerierten Pia und Ronnie den Kaffee und reichten für alle knackige Schoggi-Leckerli, eine Neu-Kreation des **«Leckerlihuuses»** in Basel. An den zu den herkömmlichen Leckerlis fremdartig anmutenden Geschmack kann man sich gewöhnen. **Auf jeden Fall putzten wir den Kilosack weg!**

Einmal mehr **einen herzlichen Dank** an **Pia & Ronnie**, die auch im 2017 den Stammtreff zum Saisonauftakt im Wonnemonat Mai organisieren. Anschliessend an das Treffen ist ein Besuch des hochinteressanten **Fliegermuseums Altenrhein** vorgesehen. Neben der prächtigen Hundertwasserkulisse des Hocks & der tollen Geselligkeit vielleicht ein Grund mehr nach Altenrhein zu kommen.

Neu:

Der Saisonschlusshock wird jeweils gemäss Publikation auf der MCS-Webseite an einem anderen Treffpunkt in der Ostschweiz durch ein dort wohnhaftes MCS-Mitglied organisiert, so z.B. im Appenzell oder in Graubünden.

ACE – BLECH – SCHLOSS & GÜGGELI

Text: Oliver Däschler, Fotos: Pia, Ronald Ämisegger, Rolf Klemenz und Martin Boesch

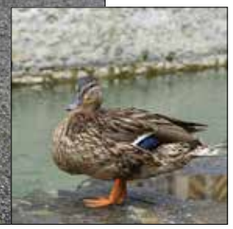
Am 5. Juni 2016 treffen sich 15 Morgans samt Herrchen im legendären Ace-Cafe i in Rothenburg zum dritten MCS Ausflug Zentralschweiz, der von Oliver und Andreea Däschler veranstaltet wurde.

Die Urmutter des legendären Ace Cafes befindet sich in London. Seine Geschichte beginnt im Jahre 1938. Eröffnet als Transport Cafe, entwickelte es sich schon in Vorkriegszeiten zu einem beliebten Treffpunkt für Motorradfahrer aus London und Umgebung. Und nun, sozusagen wiederauferstanden in Rothenburg.

Da sitzen wir also nun. An gemütlichen, langen Tischen geniessen wir ein umfangreiches Breakfast, das mit seinen Bohnen, Eiern und Würstchen einem amerikanischen Farmer gerecht werden könnte, nachdem er seine 500 Rinder gerade auf die Weide getrieben hat.

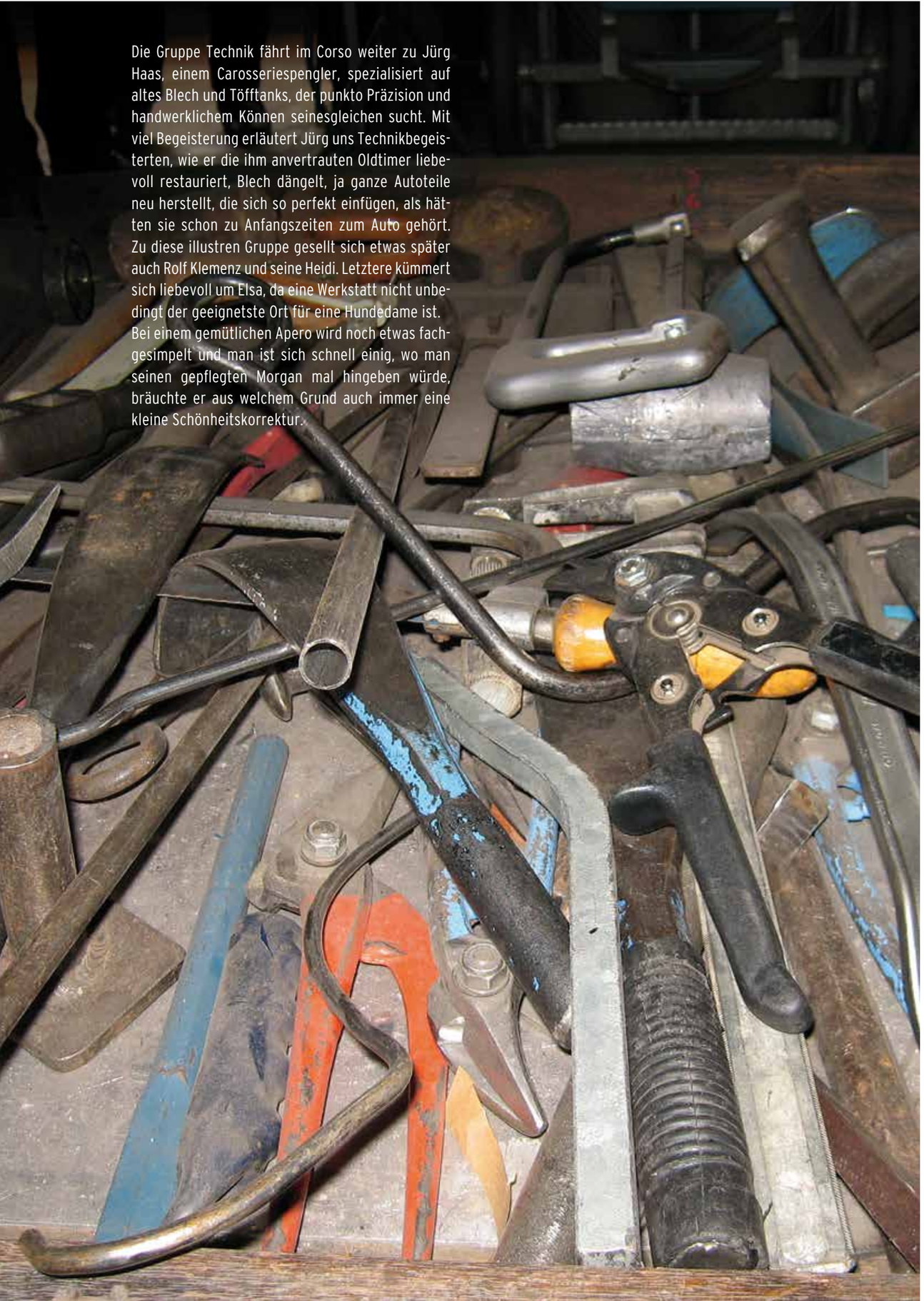
Aber das ist ja gerade recht für uns Morganer. Schliesslich haben wir ja an diesem Tag noch einiges vor.

Pünktlich um 10.30 Uhr wird aufs Gaspedal gedrückt und weiter geht's in Richtung Schloss Hallwyl. Dort teilen wir uns in zwei Gruppen auf.



Die Gruppe Kultur erkundet das Schloss Hallwyl. Es bietet eine reichlich interessante Geschichte auf dessen Spuren wir während zwei Stunden wandeln. Pünktlich um 12.30 Uhr werden dann alle Teilnehmer zur bespielten Führung durch die Räumlichkeiten von Schloss Hallwyl abgeholt. Eine Schauspielerin spielt fiktive Szenen aus dem Leben von Wilhelmina von Hallwyl-Kempe (1844-1930) nach. Sie war die schwedische Ehefrau von Walter von Hallwyl. Ihrer Leidenschaft für Geschichte verdanken wir es, dass das Schloss Hallwyl heute ein Museum ist. Mit Tatendrang und Neugier liess sie das Schloss umbauen und den Schlossgraben nach archäologischen Fundstücken absuchen.

Die Gruppe Technik fährt im Corso weiter zu Jürg Haas, einem Carosseriespengler, spezialisiert auf altes Blech und Töfftanks, der punkto Präzision und handwerklichem Können seinesgleichen sucht. Mit viel Begeisterung erläutert Jürg uns Technikbegeisterten, wie er die ihm anvertrauten Oldtimer liebevoll restauriert, Blech dängelt, ja ganze Autoteile neu herstellt, die sich so perfekt einfügen, als hätten sie schon zu Anfangszeiten zum Auto gehört. Zu diese illustren Gruppe gesellt sich etwas später auch Rolf Klemenz und seine Heidi. Letztere kümmert sich liebevoll um Elsa, da eine Werkstatt nicht unbedingt der geeignetste Ort für eine Hundedame ist. Bei einem gemütlichen Apero wird noch etwas fachgesimpelt und man ist sich schnell einig, wo man seinen gepflegten Morgan mal hingeben würde, bräuchte er aus welchem Grund auch immer eine kleine Schönheitskorrektur.



Bei einem kleinen Apero warten wir auf die Gruppe Technik. Schliesslich sind wir alle wiedervereint. Auf dem Parkplatz, mit Schloss Hallwyl samt Burggraben als Kulisse, schiessen wir die letzten Erinnerungsfotos, bevor wir bei strömendem Regen weiterfahren. Aber wir lassen uns nicht beirren und fahren nach unseren Pfeilangaben dem Mittagessen entgegen.

Wo uns das Roadbook diesmal wohl hinführen wird? Bald ist klar. Wir fahren zu einem der schönsten Aussichtspunkte im Kanton Argau. Bei Sonnenschein kommen wir gutgelaunt gegen 15 Uhr im Guggibad an, einer Güggelibeiz, wo uns Gastgeber, Adrian Lauber, kulinarisch verwöhnt.

In einem liebevoll dekorierten Sääli lassen wir es uns bei einem Fleischspiess, Salat und einem feinen Dessert schmecken. Auch Freundschaften und Gespräche kommen an diesem Tag nicht zu kurz. Gegen 17.00 Uhr treten die ersten Gäste den Heimweg an. **Wir sind uns alle einig, wir blicken auf einen spannenden und gelungenen MCS Tag 2016 zurück.**

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930

SWISSVAX™
HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND

LESERWAHL
BEST BRAND 2015
KATEGORIE Lack& Chrompflege
Motor Klassik

SO PFLEGT MAN TRÄUME™

Swissvax ist ein komplettes Pflegesystem für Automobile. In der Schweiz von Hand gefertigt und Dose für Dose abgefüllt. Das Erfolgsgeheimnis liegt in den beiden Komponenten Reinigungsöl und Wachs, die keine Schleifmittel enthalten. Im Unterschied zu herkömmlichen Polituren – die Lackoberflächen lediglich glänzend polieren – geben unsere aufwändigen, mit öligen Extrakten von Avocados, Passionsfrüchten, Orangen und Walnüssen angereicherten Wachs-Rezepturen der Lackierung verloren gegangene Feuchtigkeit zurück. Die Basis bildet dabei reines Carnauba, das härteste und transparenteste Naturwachs der Welt. Der Glanzgrad steigt, je mehr Carnauba in einer Rezeptur steckt. Und während herkömmliche Autowachse ca. 3–5 Vol.% Carnaubawachs aufweisen, enthalten Swissvax-Rezepturen mit 30 bis 76 Vol.% eine der höchsten Konzentrationen auf dem Markt. **Das Resultat ist der tiefe, einzigartige Swissvax-Glanz,** der weltweit enthusiastische Kundenreaktionen auslöst. Gleichzeitig schützen Swissvax-Wachse hervorragend vor Umwelteinflüssen wie Vogel- und Insektenkot, Baumharzen, Flugrost oder saurem Regen und sind äusserst bequem und absolut wolkenfrei zu verarbeiten. Kein Wunder also, dass Swissvax als Hersteller für einige der angesehensten Automobilhersteller tätig ist. Gute Gründe, sich selbst davon zu überzeugen.

Swissvax «Onyx»
Standardwachs mit 30 Vol.% reinem brasilianischen Carnaubawachs. Erzeugt auf allen Lacken einen wolkenfreien Glanz und abperlenden Schutz.
Preis: CHF 89.00

Swissvax «Mirage»
Premiumwachs mit 40% rarem weissen und reinem gelben brasilianischen Carnaubawachs. Intensiver Tiefenglanz und hohe Standfestigkeit.
Preis: CHF 146.00

Swissvax «Concorso»
Concourswachs der preisgekrönten Klassiker für tief spiegelnde und satt glänzende Oberflächen mit 50 Vol.% reinem gelben brasilianischen Carnaubawachs.
Preis: CHF 246.00

Swissvax «Mystery»
Ursprüngliche Geheimrezeptur des Firmengründers mit 55 Vol.% reinem Grade-One-Carnaubawachs für extremen Glanzeffekt auf von Hand gewaschenen Lacken. **Preis: CHF 599.00**

Swissvax «Shield»
mit PTFE für Antihaftung
Durch den «Bratpfannen-Effekt» bleiben Schmutz und Insekten nur schwer haften. (inkl. Paint Rubber und Quick Finish)
Preis: CHF 215.00

FÜR NITRO LACKE

Swissvax «Nitro»
Standardwachs für alte Nitrolackierungen. Erzeugt einen wolkenfreien Glanz und verhindert das bei Nitrolacken übliche Nachkreiden erfolgreich. Dazu beraten wir Sie gerne. **Preis: CHF 118.00**

Eine Swissvax-Wachsdose (200 ml) reicht für ca. 10–15 Lackversiegelungen. Bei Erstanwendung des Wachses ist eine **Vorbehandlung** mit Swissvax Cleaner Fluid Regular notwendig! Preis: CHF 39.00
Bei Erstanwendung Mattlackwachs Swissvax «Opaque» ist eine **Vorbehandlung** mit Swissvax «Pre-Cleaner Opaque» notwendig! Preis: CHF 39.00

Swissvax «Master Collection»
Unser gesamtes Know-how, damit Ihr Fahrzeug immer so aussieht, wie Sie es sich wünschen: Perfekt! Für Lack, Leder, Holz, Kunststoffe, Vinyl, Glas, Speichen- und Leichtmetallräder. **Preis: zzgl. CHF 599.00 zum Wachs Ihrer Wahl** (s.o.)

Swissvax «Entry Collection»
Ihr perfekter Einstieg für die ersten 10 Swissvax-Erlebnisse, die an Ihrem Fahrzeug eine Sensation auslösen werden. **Preis: zzgl. CHF 149.00 zum Wachs Ihrer Wahl** (siehe oben)

ENTDECKE SWISSVAX

Swissvax «Discovery Kit»
inkl. 50 ml Swissvax Wachs «Onyx», Cleaner Fluid und Cleaner Fluid Medium zur Lackvorbereitung und Oberflächenkratzerentfernung sowie Nano Express für die schnelle Reinigung und Pflege in einem Arbeitsgang. **Preis: CHF 149.00**

LEDER-PFLEGE

Swissvax Lederpflege-Set
Swissvax Leather Cleaner zur effektiven Lederreinigung, ohne das Leder zu gefährden. Swissvax Leather Milk für die Erhaltung der natürlichen Feuchtigkeitsbalance des Leders. Mit UV-Schutz.
Preis: CHF 89.00

EXTREME
NEU
UNIVERSELLE SCHNELLVER-SIEGELUNG

«Swissvax Lotos Speed»
Hochmoderne Schnellversiegelung, basierend auf fortschrittlicher Polymer-Technologie. Ist materialübergreifend anwendbar und hinterlässt keine weissen Ränder. Versiegelt Lack, Felgen, Kunststoffe, Chrom und Glas. Der Clou: Durch die extreme Glätte der Lackoberfläche nach der Versiegelung wird der Reibungswiderstand massiv verringert und ein exzellentes Abperlverhalten erzeugt. Haltbarkeit je nach mechanischer Einwirkung: 1–3 Monate. **Preis: CHF 29.00** 500 ml

Felgenversiegelung

FELGENPFLEGE

Felgenreiniger

«Autobahn» Wheel Wax
mit PTFE für Antihaftung schützt Felgen zuverlässig vor Schmutz und lästigem Bremsstaub, was die Reinigung wesentlich erleichtert.
Preis: CHF 39.00 50 ml
Preis: CHF 140.00 200 ml

«Wheel Spray Forte»
Sehr effizientes und geruchsarmes Reinigungsgel zum Sprühen mit farbigem Wirkindikator. Säure- und phosphatfrei. Sicher für alle Felgenarten **(auch polierte Alufelgen).**
Preis: CHF 29.00 500 ml

Felgenreinigung leicht gemacht
NEU

«Speedmaster Felgenbürsten-Set»
Weiche, chemikalienfeste «Memory-Borsten» aus nicht kratzendem Nylex – lassen sich bei Bedarf VOR der Felgenreinigung so zurechtbiegen, dass auch schwer zugängliche Problemzonen mühelos gereinigt werden können (z.B. bei Speichenrädern oder komplizierten Felgenformen). Erreicht mühelos das hintere Felgenbett und passt durch enge Zwischenräume. **3er-Set: CHF 59.00**

ONLINESHOP
SWISSVAX.CH

KOSTENLOS **SWISSVAX HANDBUCH** BESTELLEN

SWISSVAX SCHWEIZ

SWISSVAX AG · CH-8117 FÄLLANDEN · TEL 0840 850 850 · SALES@SWISSVAX.CH · WWW.SWISSVAX.CH

Mirage 015.DE.CH

ENTDECKEN.GENIESSEN.TREFFEN. EPTINGEN 2016

Text /Fotos: Gian Clavadetscher

Das Baselbiet hat einiges zu bieten, was meinen Mitmenschen «ännet» dem Jura entgeht, z.B. die grösste Sauternes-Sammlung Europas, einige schöne Jura-Pässe für einmaligen Fahrspass, die Kunstgalerie im ältesten Kloster des Kantons u.v.m.. Wissen über einen Rand-Kanton wurde ebenfalls in diesen Anlass verpackt, sodass es niemandem langweilig werden konnte. Mehrere Telefonate und E-Mails später stand das Programm. Die «Feinarbeit» konnte begonnen werden; das Erstellen der Doku-Mappe mit sämtlichen Informationen, inkl. Strassenkarte und Streckenbeschreibung. Zu diesen Themen wurden Informationen für alle Teilnehmer zusammen getragen: Sauternes (franz. Süsswein), Mineral-Quelle Eptingen, Chilchzimmersattel und Balmberg, ein Kurzabriss über General Motors Swiss SA (Biel) und das Kloster Schönthal. Alle TeilnehmerInnen sollen zusätzlich ihr Namensschild erhalten, das bekanntlich «Berührungsängste» abbaut.

Die Anmeldungen tröpfelten langsam ein. Eine illustre Schar aus total 15 Personen fand sich zu diesem Anlass ein. Allen voran der Präsident des MCS, Toni Weibel mit Gemahlin. Mit Marita Löschmann und Uli Fritz fand sich eine Delegation des MCD Sektion Ländle und natürlich Mitglieder aus dem MCS und Programm-TeilnehmerInnen von Morgan & Friends ein. Im «Vorfeld» besprach ich mich mit Toni und erfuhr, dass er bereits am Samstag anreisen würde. Schnell war ein «Zusatzprogramm» mit einer Weinprobe in Maisprach organisiert. In Rheinfelden wurde diniert. Das war ein aussergewöhnlich schöner Auftakt, bei dem – last but not least – die Morgan Ausflugprojekte (Schweizer Morgan-Treffen, Puschlav, 2017

und Internationales Morgan-Treffen, Titisee-Neustadt/Schwarzwald, 2017) zur Diskussion kamen. Beide Anlässe sollen ins Jahresprogramm 2017 des MCS aufgenommen werden.

Der offizielle Start erfolgte im Hofgut Farnsburg, Ormalingen. In diesem Hause gab es ein feines Frühstück mit Bio-Produkten vom Hofgut. Mit den Weideschweinen werden mehrmals in ihrem kurzen Leben Verlade-Übungen durchgeführt, damit keine Stresshormone ins Fleisch eindringen können. Diese exzellenten Produkte waren schon eine Reise wert. Im Keller dieses Hauses befindet sich die grösste Sauternes-Sammlung Europas (www.sauternes.ch). Jeder fand ausnahmslos eine Flasche mit seinem Jahrgang. Einige Flaschen stammen sogar aus dem 18. Jahrhundert. Herr Weissbach, Sommelier des Hauses, hatte einiges zu dieser Sammlung zu erzählen.

Danach sind wir durch das Oberbaselbiet nach Eptingen gefahren. Motto: Immer wieder rauf und runter! Im Vorfeld wurden die TeilnehmerInnen mit der Geschichte der Firma General Motors Suisse SA, Biel, vertraut gemacht. Wir gingen in Eptingen der Frage nach, an welchem Merkmal diese Fahrzeuge erkannt werden können und wie viele gezählt werden konnten. Anhand der Fotos kann man sie nachzählen.

Unser Tagesausflug führte uns über den Chilchzimmer-Sattel, einem Jura-Übergang, der ursprünglich als Militärstrasse während des 1. Weltkrieges gebaut wurde. Dieser Übergang ist dementsprechend mit viel militärhistorisch interessanten Bauten und Zeitzeugen gespickt. In Langenbruck machten wir einen Halt im ältesten Kloster des Kantons Baselland. Natürlich war es eine Basler Gründung aus dem Jahr 1145. Dieses ehemalige Kloster birgt eine interessante und wechselnde Kunstausstellung

die wir besichtigten. (www.schoenthal.ch)
In einem «grossen Rechteck» fuhren wir über den Scheltenpass Richtung Delsberg, Moutier nach Welschenrohr. Den Balmberg, einer der steilsten Schweizer Strassenabschnitte, diente GM Suisse SA als «Teststrecke». Mit Bravour schafften es auch alle Morgans. Unseren Tagesschlusspunkt setzten wir in der Bergwirtschaft Tiefmatt, Holderbank.

In Vorfreude auf eine weitere gemeinsame Tour,

Euer Gian Clavadetscher

EINLADUNG ZUR JUBILÄUMSFEIER

Man schreibt das Jahr 1976 als der begeisterte Schweizer MORGAN-Fahrer Linus Flüeli in der «Automobil Revue» einen Aufruf an Interessierte für die Gründung eines Morgan Clubs startet. Ein Team von 4 Gleichgesinnten traf die Vorbereitungen, und am 17. Juni 1977 fand die Gründungsversammlung auf dem Balmberg bei Solothurn statt. Insgesamt 53 Mitglieder schrieben sich ein, eine Zahl die sich bis dato auf über 200 Mitglieder entwickelt hat.

1977 war in der Automobilszene auch das Jahr des ROVER SD1, welcher zum Auto des Jahres 77 gekürt wurde. Porsche lancierte mit dem Spitzenmodell 928 erstmalig einen Sportwagen mit Frontmotor und knapp 240 PS. Der VW – Golf , als Nachfolger zum Käfer produziert, entwickelte sich zum meistverkauften Auto in Europa.

In der Politik dominierte die RAF die Schlagzeilen im sogenannten deutschen Herbst. Erinnert sei an die gescheiterte Entführung der Lufthansa Maschine «Landshut» & die subsequenten Selbstmorde der Baader/Ensslin & Raspe – Terroristen. In den USA trat Jimmy Carter seine Präsidentschaft an.

Im Kino schaute man sich den neusten Bond Film «der Spion, der mich liebte» an. Damals noch mit dem Protagonisten Roger Moore. Auch die Kinofassung des Musicals «The Rocky Horror Picture Show» war ein Riesenerfolg.

Bei MORGAN in Malvern Link erhielt der Verkaufsschlager **+ 8** im Jahre 1977 erstmalig ein Fünfganggetriebe. Ferner erhielt der **+8 den neuesten 155 PS-Motor**, was dem Auto phantastische Beschleunigungs- und Höchstgeschwindigkeitswerte bescherte. Getriebe und Motor waren identisch mit dem Innenleben des ROVER 3500 Fliessheck / hatchback.

Im Jahre 2017 feiert der MCS sein 40-jähriges Bestehen, und der Club kann auf spannende Jahrzehnte mit stetig wachsenden Mitgliederzahlen zurückschauen. Myriaden von Vereinsanlässen, Ausflügen und Treffen, stets geprägt von Geselligkeit & Freundschaftlichkeit, sind in den schönsten Gegenden der Schweiz und in den Nachbarländern durchgeführt worden. Die 10-, 25- und 30-Jahr Jubiläen waren wunderbare Feste und so wird sich auch der bevorstehende 40. Geburtstag würdig in die Erfolgsgalerie einreihen. Der Termin und der Austragungsort gemäss beigefügtem Flyer stehen schon fest, eine internationale Teilnehmerschaft ist gewiss:

22. – 25. Juni, 2017

Hotel Regina Palace,
Stresa / Lago Maggiore / Italia
(Nähe Ascona / Schweizer Grenze)

Wir freuen uns auf ein Wiedersehen in der grossen **MORGAN-Familie**, stets vereint in der Faszination für ein Auto, das so ausschaut, als wäre es vor 60 Jahren gebaut worden, in Wirklichkeit aber immer noch wie zu Grossvaters Zeiten gebaut wird.

RALLY TROIS EPIS, ODER DIE JAGD NACH CALBERSON

Text: Oliver Däschlerl / Fotos: Andreea Däschler

Freitagnachmittag, wir fahren über Colmar, Turkheim nach Trois Epis zur Wagenabnahme. Nach Entgegennahme des Messgerätes wird die Funktion der Blinklichter und das Vorhandensein der Helme sowie des Feuerlöschers geprüft …

Und nun geht's ab zur Barbecue Partie wo wir uns vom Rally Team verwöhnen lassen.

Samstagmorgen 8.30 Uhr, Entgegennahme des Roadbooks. Wir haben uns für die Variante **«Soft»** entschieden. Hier warten 3 Etappen, 175 km und 44 Seiten Wegbeschrieb auf uns (die Variante **«Hard»** ist wirklich nur was für Vollprofis oder solche die es werden wollen).

Pünktlich ab 9.00 Uhr wird gestartet und bald sind wir auch schon dran.

1. Nach 130m rechts

2. 540m Start Regelmässigkeitsprüfung (47.00Km im Schnitt)

3. 7.37 km Ende der Regelmässigkeitsprüfung

4. 7.64 km links, ups schon vorbei, und los geht der Stress … und die Nummern am Strassenrand haben wir auch vergessen aufzuschreiben … gleich hängen wir uns an die blaue Alpine und sind wieder drin. So geht es weiter bis zum Mittagshalt. Abfahrt 11.45 Uhr zur 2. Etappe, mit Ziel Rennstrecke Anneau du Rhin. **12.45 Uhr sind wir am Ziel.** Doch als wir auf die Piste wollen ist diese gesperrt. Wir sind zu spät, **«Scheisse»**, sagte doch der Rennleiter am Morgen, die Rennstrecke sei für uns von 12.00 – 13.00 Uhr geöffnet (Nächstes Jahr sind wir schlauer und kürzen ab). Nun geht's zum wohlverdienten Mittagessen, worauf wir die letzte Etappe in Angriff nehmen.

Sonntagmorgen 8.30 Uhr Fahrerbriefing zum Bergrennen. 9.00 Uhr Engine Start und ab nach Turkheim zum Start. Vor mir eine Alpine A310 Carberson (Französischer Rallymeister 1977), die Rücklichter werde ich wohl nur beim Start sehen, hinter mir nochmals eine Alpine A310 in blau (wir sind in Frankreich).

Nach 5 Rennläufen ist Schluss. Doch wer will kann noch ein sechstes Mal starten, dem Rally Team sei Dank. Schön wars, einigen Regenschauern zum Trotz.

Oliver

ZWEI MCS-ACHTER MIT STEUERMANN AM CLASSICO NAUDERS

Text / Fotos FX Nager

Das Tiroler Dörfchen Nauders, wo man ansonsten vornehmlich auf 2 Latten (Winter) und 2 Rädern (Sommer) vorwärts kommt, beherbergt am ersten Juni-Weekend eine bunte Riege von Motorkraftwagen, die zumeist auf vier Rädern bewegt werden. Zwei der vier PlusAchter, die sich unter den 60 Teilnehmenden am 2. Classico Nauders aufreihen, bekommen dabei die Sporen der MCS-Ier Francis Sigrist und FX Nager zu spüren – allerdings erst beim Bergsteigen am Samstag. Da die Österreicher uns zwar bei den Skirennen, nicht aber in

Sachen Schönwetter voraus sind, verzichten die beiden MCS-Achter nämlich auf die freitäglichen Ruderpartie ins Bündnerland und üben sich statt dessen in Sitz- und Liegepositionen an feuchtigkeitssicheren Destinationen (resp. Degustationen).

Die Geduld der Schweizer Malvern-Adepten wird insofern belohnt, als sie der Samstagmorgen von Wässrigem verschont. Also dürfen sie die Räder im Trockenen zum Quietschen bringen, während am Nachmittag die zweite Hälfte des Starterfelds bereits wieder mit Pfützen-Slalom vorlieb nehmen muss. Die gut 6 Kilometer lange Bergstrecke vom Schweizer Grenzort Martina nach Nauders bietet mit 10 Haarnadeln und reichlich Morgan-freundlichem Kurvengeschlängel einen recht anmächeligen Fitness-Parcours, der insgesamt vier mal abzudriften ist.

Das Ganze ist angelegt als «Gleichmässigkeitsprüfung», will sagen: Sieger wird, wer die Läufe in jeweils möglichst identischer Zeit abspult. Die simple Strategie von Sigrist und Nager besteht nun darin, jedes Mal möglichst schnell zu fahren – in der Hoffnung natürlich, auf diese Weise das Übungsziel einigermassen befriedigend zu erfüllen. Denkste, der oberschlaue Schlachtplan reicht knapp fürs öde Mittelfeld mit den Rängen 26 für die Zürcher Alu-Haube und 31 für den Urner Dunkelgrünschnabel. Immerhin sollte nur ein knappes Dutzend Oldies die Strecke in kürzerer Zeit schaffen – darunter solch minderwertiges Zeug wie ein Mitsubishi Evo und Nissan 350Z oder speziell für Rennen aufgemotzte Pörschels und Beämwehs. Oh du liebes Underdog-Rülpsen…

Wohlklingendes Schlusswort:
Das Classico Nauders erweist sich als fröhlich-friedliches Benzinnebel-Treffen in familiärer Atmosphäre, bestens geeignet für Morganisten jeglicher Couleur, da es die «Gleichmässigkeits-Regel» allen erlaubt, das Tempo nach eigenem Gutdünken zu gestalten. Im Übrigen wissen die Ostnachbarn mit ansprechenden Konsumationsangebot, (sehr) kostengünstigen Bettstätten und einem hübschen (im 2017 womöglich auch nebelfreien) Bergpanorama bestimmt auch sportlich weniger beduselte Morgan-Klübler zu bezirzen.

LE MANS CLASSIC 2016

Texte / Fotos: FX Nager

Les 24 Heures du Mans – seit 1923 das berühmteste Langstreckenrennen auf diesem Planeten. Seit 2002 auch in der Version für historische Vierrad-Gragöler. Als Ort des grössten Erfolgs (1962) auch ein Mekka der Automarke Morgan. Das MCS Sports Team lud deshalb zur Besichtigung. Hier exklusiv der stenografische Rechenschaftsbericht:

Mercredi à l'église

Am 6. Juli melden sich zum Appell oberhalb Nyon 3 Pärchen (Metz, Zimmerli, Pfründer) plus 2 Solisten (Weibel, Nager). Entschuldigt sind Sigrist Francis (festgefahrene Hüfte) und Zgraggen Trudi (Schwindel). Alsbald gemäss Tagesbefehl rauf zum Col de la Givrine und längs durch den Jura hinunter ins Burgund. Himmel blau, Strassen leer, Stimmung hoch - die Kraftfahrzeuge jubeln ganztäglich oben ohne. Schluss-Pirsch via Wald & Rebberge zur Zieldestination Cluny samt Ehrenrunde auf verkehrsfreiem Kopfsteinpflaster: Die Schweizer schwitzen & werweissen, die Franzosen witzeln & wegweisen.

Quartierbezug im «Potin Gourmand» (empfehlenswert!) mit sehr vielfältigem Schlafkammer-Angebot, u.a. Moyen-Age-Suite mit freistehender Badzuber-Dusche für den semi-jugendlichen Ritter Rolf von der Pfrund und seine holde Esther. Apero downtown mit einer francokubanischen Zigeuner-Kapelle live. Vorab jedoch Blick auf die jämmerlichen Überreste der gloriosen Abtei-Kirche: einstmals mit 184 Metern Länge das grösste Bauwerk des Christentums, nach der Revolution zum Steinbruch umfunktioniert.

Retour à l'auberge, exquisite Fütterung & Tränkung im Innenhof, nach genüsslichem Wein- «Krampf» Lichterlöschen gegen Mitternacht.

Morgan +4 (1959) im Startfeld 3

Morgan auch 2016 gut in Form

Seit 2002 gibt es das berühmte 24-Stunden-Rennen alle zwei Jahre auch als Variante für historische Fahrzeuge mit etwa 120'000 Zuschauern. Startberechtigt sind lediglich Autos, wie sie an Austragungen von 1923 – 1979 teilnahmen. Aufgeteilt in sechs Altersgruppen absolvieren die rund 500 Rennwagen zwei Qualifikationsläufe und 3 Rennläufe à 40 Minuten.

Neben dem Gesamtklassement nach reiner Fahrzeit («Scratch») gibt es eine zweite Wertung, bei der das Resultat in Relation zur Motorengrösse gesetzt wird («Performance-Index»). Hier verpassten die Morgan-Piloten van der Koft / Plant den Gesamtsieg gerade mal um 10 Sekunden. Ferner gelang es Keith Ahlers (Startfeld 4), im Originalfahrzeug TOK 258 den berühmten Klassensieg von 1962 zu wiederholen.

Die 10 Malvern-Sprösslinge haben sich dank ihrer Zuverlässigkeit zumeist in der ersten Hälfte des Klassements platziert – und das gegen erheblich leistungsstärkere Konkurrenz. So trat unser TOK 258 u.a. gegen acht Ford GT40, neun Jaguar E, acht Shelby Cobra und sechs Ferrari 275 GTB an.

Startfeld 1 (1923-39): 68 Autos am Start
Van der Kroft / Plant: Morgan 4-4 TT (1937 / 2200ccm): Rang 15 / Index Rang 2
King / St. Clair: Morgan 4-4 (1937 / 1100ccm): Rang 27 / Index Rang 7
Sebba / Cole: Morgan 4-4 (1937 / 1100ccm): Rang 33 / Index Rang 22

Startfeld 2 (1949-56): 71 Autos am Start
Sebba / Cole Morgan +4 (1953): Rang 28 / Index Rang 35
Thorne Morgan +4 (1954): Rang 38 / Index Rang 40 (Ausfall im 3. Lauf auf Platz 20)

Startfeld 3 (1957-61): 74 Autos am Start
Van der Kroft / Plant: Morgan +4 (1959): Rang 12 / Index Rang 5
Shears / Coles / Gurney : Morgan +4 Super Sports (1961): Rang 21 / Index Rang 37

Startfeld 4 (1962-65): 76 Autos am Start
Ahlers: Morgan +4 Super Sports (1962); Rang 19 / Index Rang 8
Emberson: Morgan +4 Super Sports (1961): Rang 23 / Index Rang 12
Kremer / Kremer: Morgan +4 Super Sports (1963): Rang 34 / Index Rang 27

Jeudi au château

Nicht allzu früh zum Morgen-Buffet. Gerüchte bezüglich nächtlichen Unfugs eines Luzerner Ehepaars mit einer Rüstung / einem Keuschheitsgürtel erweisen sich als unbegründet. Querfeldein mit autobähnlichem Zwischenspurt zum «Château Chenonceau» (Platz 2 hinter Versailles in der Tourismus-Hitparade). Die MCS-Delegation betätigt ihre Gliedmassen und Fotoapparate. Momoll, Kultur darf sein, auch jenseits des holzbasierten Automobilbaus.

Der letzte Tageskilometer wird in Le Mans auf der berüchtigten Hunaudière-Geraden abgespult. Abbiegen rechts zum Hotel Arbor. Juppiii, unsere Malvern-Rösslein freuen sich schon, morgen ihre Stallgespänli in 15 Meter Entfernung vorbeigaloppieren zu sehen.

Beim abendlichen Viergänger kündet der hochwohllöbliche MCS-Präsident an, sich wegen schweisselnder Geruchsentwicklung in einer Zimmerecke bei der Hoteldirektion beklagen zu müssen. Für ihn nochmals ein harter Schlag, nachdem ihn bereits der Sigrist als eingeplanter Zimmer-Partner (hört, hört!) hängen liess. Zum Trost zwei Botteln St. Emilion - es werden schliesslich 4. Fortsetzung folgt.

Auch schon gute 60 Jahre alt – ein legendärer Jaguar D Type auf der Mulsanne-Geraden

Der Schweizer Christian Traber siegt im Startfeld 1 (1923-39).

Quer durch den Rummelplatz zum Morgan-Camp

Vendredi aux stands

Über Nacht wurde die Hotelzufahrt zugegittert. Somit Morgenessen schon mal akustisch passend unterlegt durch das erste Trainingsgedröhn von der Rennstrecke her. Also dann ab durch den Wald ins Rennzentrum. Exklusiver Morgan-Parkplatz bei der berühmten Dunlop-Brücke. Erreichbar nur quer durch das bereits mit Fans vollgepropfte Vergnügungsviertel. MCS-Flagge hissen.

Kaffee & Bier zum Ersten. Spaziergang durch das Festgelände und die andern Markenareale (total 8500 Oldies vor Ort!). Dank limitierter Sonder-Tickets folgt der Besuch des Fahrerlagers. Daselbst verteilt auf vier Areale sämtliche 10 Race-Mörgelis (siehe Kasten). Glänzende Äuglein & geschwellte Brust bei der MCS-Delegation.

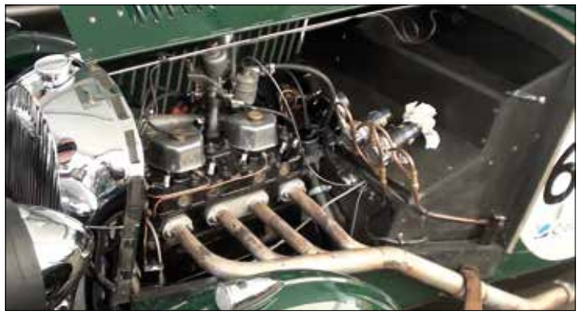
Gegen 7 p.m. im Hotel Arbor Fütterung der acht Schweizer Raubtiere - nebst drei Dutzend britischen Morganisten – vermittels obligaten vier Gängen und ebenso vielen Gebinden aus St. Emilion. Zum Schlafengehen rohren tierisch die Motoren nebenan auf der Strecke. Kaum zu glauben: Wir schlafen alle prächtig, obwohl (oder weil?) die Corvettes, Lolas und Alfas uns die Leintücher aus dem Bett blasen.

Samedi à la course

Morgenessen, Lektüre, Swimming Pool und dergleichen mehr. Am Mittag neuerliche Exkursion ins Auge des Taifuns. Eine volle Stunde Anstehen à l'anglaise für ein paar läppische Burger & Pizzen.

Um 17 Uhr Start der Vorkriegswagen in alter Le Mans-Manier: Die Piloten sollen über die Piste galoppieren, in die Sättel hüpfen und ihren Rösslein die Sporen geben. Na ja, manche sind halt fast so alt wie ihre Autos. Und/oder haben nicht gerade das optimale Leistungsgewicht vorzuweisen.

Durchzogene Startbilanz unserer 3 Moggies. Die beiden etwas schmalbrüstigen 1100er eher hinten. Wen wundert's, wo Bentley, Talbot, Lagonda und Konsorten mit 4,5-Litern antreten. Ziemlich weit vorne aber der Holländer Adrian von der Kroft im «4-4 TT» – ein Sondermodell, dem man schon 1937 für die Tourist Trophy einen 2,2-Liter-Mocken ins Eschenholzgerippe pflanzte.



Rennmotor im Morgen 4-4 von 1937

Back at the hotel. Unterhaltung am Rennstreckenzaun mit Bierchen & Aston-Jaguar-Maserati-Healey-Mercedes-Lotus sowie drei munteren Endfünfzigern aus Malvern. Abendmahl siehe oben. Mitternächtlicher Waldspaziergang zur Michelin-Schikane zwecks audiovisuellen Live-Genusses des 6. Startfelds (Jg. 1972-1979). Auf der Speisekarte unter anderem Ferrari 512 BBLM, BMW M1, Gulf Mirage, Lola, Porsche 935 sowie die Schweizer Autolegenden Cheetah & Sauber C5.

Dimanche à la fête

Gefühlte 30° Celsius, gottseidank schattige Tribünenplätze. Selbst unser Damen-Trio lässt sich mitreissen von Keith Ahlers rundenlangem Rad-an-Rad-Kampf gegen einen saumässig schnellen Porsche 901. Rennschluss 17 Uhr.

Gratulation für Keith Ahlers & TOK258 im Morgan Camp

Im Morgan-Geviert tischen unsere Engländer 350 kg Camembert samt einem adäquaten Volumen schön gegärten Traubensafts auf. Ahlers fährt seinen TOK 258 auf, wird gebührlich gefeiert und vom MCS-Präsidenten persönlich abgelichtet.

Riesenstau auf der Rückfahrt zum Hotel. Auf der Gegenfahrbahn zwei Schwyzer Saurer-Oldie- Busse, scheint's stets dabei am Le Mans Classic. Vor uns ein Bentley, der anno 1925 mit Benzinmangel liegen blieb, weil er mit dem geschlossenen Verdeck zu viel soff. Die beiden Englishmen haben ihn heuer auf der Strasse hergefahren, 91 Jahre später die alte Geschichte mit einer Zielankunft zum guten Ende gebracht und brummen nun auf Achse wieder nach London zurück.

Ein Wiedersehen nach 55 Jahren gibt's auf unserem Hotel-Parkplatz: TOK 258 trifft Peters roten Flatrad, den der Mechaniker und Rennfahrer Chris Lawrence 1961 als Experimentierfahrzeug für eben diesen TOK 258 verwendete. Anschliessend Festgelage samt Schweizer Toast auf die Helden der Rennstrecke und unsere liebenswürdigen englischen Freunde.

Peter & Elsbeth mit TOK 258 und ihrem Flatrad – beide Autos wurden von Chris Lawrence getunt.

Der MCS zeigt Flagge – hinten die berühmte Dunlop-Bridge.

Letzter Abend in Pontaubert (Moulin des Templier)

Lundi à la promenade

Au revoir Le Mans. Flüssig dem Loire-Fluss entlang im Dichtestress der französischen Schlösser-Hochburg. Fahrspass pur auf verkehrsarmen Nebenstrassen. Letzter Quartierbezug im lauschigen Moulin des Templiers in Pontaubert. Speisezettel na ja, Whisky-Runde oh-la-la. Spätes Geständnis des MCS-Obmanns: Die unangenehme Geruchsentwicklung in seiner Le Mans-Loge verdankte er dem Umstand, dass er in Chur versehentlich ein paar Abfall-trächtige Jogging-Schuhe eingepackt hatte. Bonne nuit.

Mardi au théâtre romain

Kirchenbesichtigung in Vézelay unter präsidialer Führung. Alsdann weiter rauf und runter durch den fantastischen Mauvran-Naturpark. Mittagsrast in Autun mit anschliessender Foto-Session im römischen Amphitheater.

Später dann das eigentliche Theater: Erste Regentropfen, der Bündner ergreift die Flucht nach vorn (Chur einfach). Alsdann Verlust von Metz-Gretener im Verkehrspuff um Besançon. Als wir endlich dem Natel-Loch entkommen, meldet Peter, er rodle bereits durch die Regenpfützen vor Belfort. Der Tourleiter macht sich mit seinen Turmix vergeblich auf die Verfolgung. Einsammlung des Restbestands zur Bratwurst in der Raststätte Pratteln. Um Himmels Willen wird der Staub der letzten sieben Tage ab unseren Karossen geflutet. Ansonsten rundum rückblickende Begeisterung. **Auf ein Wiedersehen 2018?**

Freie Fahrt zur Genüge auf Frankreichs Landstrassen

MMC4 – DER PORSCHE-SCHRECK 1982

Text und Fotos: FX Nager

MCS-Mitglied Jo Kaufmann und die „grosse Klappe“ des MMC4

Klar, jeder Morgan ist eigentlich ein Special. Das ist ja der Clou: Keiner wie der andere. Aber es gibt halt welche, die sind noch etwas mehr **«special»**. Auch solche, die von MCS-Fahrern pilotiert werden. In loser Folge sollen solche Preziosen im McsORGAN vorgestellt werden. Den Anfang macht hier ein Auto, das anfangs der achtziger Jahre auf englischen Rundstrecken für Furore sorgte und seit 1985 in der Schweiz zuhause ist.

MMC4 im Kurzporträt

- Aufgebaut vonRob Wells anno 1979
- Gewinner der englischen ProdSports Meisterschaft 1981
- Motor: Rover V8, 5,2 Liter Hubraum, ca. 400 PS
- Räder / Bereifung: analog Rennwagen der Formel 2
- Gewicht: 700 kg

MCS-Mitglied Jo Kaufmann und die „grosse Klappe“

Gestatten, Morgan. Bekannt als MMC3 respektive MMC4. Die ersten drei Buchstaben stehen für Morgan Motor Company, aber im Gegensatz zu meiner älteren Schwester MMC II bin ich kein offizieller Werks-Rennwagen. Meine Mutter war zwar eine waschechte Morgan, die 1968 geborene Plusachterin nämlich, mein Vater aber ein autoverrückter Ingenieur und Rennfahrer namens Rob Wells. Geboren wurde ich 1980, und das kam so:

Vorgeschichte

Meinen Grossvater Peter Morgan, der unseren Handwerksbetrieb zu dem machte, was er heute noch ist, darf man sich als eine echt knorrige Britenwurzel vorstellen. Getreu dem Konzept **«Einfache Technik – starke Motoren – geringes Gewicht»** hatte er auch mit dem Achtzylinder nicht zuletzt rennsportinteressierte Kunden im Auge. Ein Auto eben für die tägliche Fahrt zum Bäcker, das am Wochenende auch bei aller Art Motorsport eine gute Falle machen sollte. Oder wie der Engländer sagt: **«Drive on Monday, race on Sunday.»**

MMC II, der zweite Werks-Prototyp des Plus 8, wurde werksseitig über Jahre hinweg als eine Art Entwicklungslabor in verschiedenen Rennsportserien eingesetzt und gewann 1980 in den Händen von Peters Sohn Charles und Rob Wells gleich zwei englische Meisterschaften für Seriensportwagen («ProdSports»-Serie).

Zum Fürchten – das nur 700kg schwere Ungetüm mit rund 400 PS

Porsche-Schreck

Damit allerdings wollte sich das Duo nicht zufrieden geben und lancierte die Entwicklung eines Spezialwagens für die anspruchsvollere **«ModSports»** Meisterschaft (modifizierte Sportwagen). Das Resultat war dann eben ich. Blau gespritzt wurde ich in Anlehnung an MMCII auf den Namen MMC3 getauft. Bei den **«ModSports»** sollte ich zum Wadenbeisser für den Erzfeind Porsche werden, der die Malvern-Jünger schon seit Beginn der 60er Jahre immer wieder ärgerte.

Zugegeben, ich bin ein ziemliches Ungetüm: eigentlich eher ein Formel 2-Renner mit Rover-Herz und übergestülpter Morgan-Karosse. Nach einjährigen Pröbeleien schubste ich aber tatsächlich bereits 1981 die Porsche- und TVR-Konkurrenz auf die Ehrenplätze und gewann die Meisterschaft. Im Folgejahr hoffte man, mich mittels einer Präzisierung des Reglements schachmatt zu setzen, doch der findige Rob Wells baute mich flugs entsprechend um und brachte mich als nunmehr gelb gespritzten MMC4 auch 1983 erfolgreich an den Start.

Jo auf Demo-Fahrt im Brugger Schachen 2015
(hinten Bruder Georges im Maserati)

Das abgespeckte Interieur mit spartanischem Cockpit – man beachte die Getriebe-Position!

Ein heisser Mix aus Morgan-Original & Rennauto – hier am Beispiel Chassis / Vorderachse gut zu erkennen

Neue Heimat in der Schweiz

Als mich mein Schöpfer zu veräussern gedachte, schlug die Stunde des Schweizer Morganisten Hannes Obermayr, dessen Bekanntschaft ich schon ein paar Jahre zuvor in Silverstone gemacht hatte. Der Giswiler Transportunternehmer André Koch, der immer mal wieder einen Morgan aus England importierte, brachte mich 1985 in die Schweiz, wo ich umgehend eine neue Heimat bei Hannes und seinem technischen Betreuer Dany Saredi in Küssnacht fand.

Inzwischen trug ich echt eidgenössisch einen knallroten Anzug. Ich finde, der steht mir auch heute noch gut, wenn mich mein jetziger Besitzer Georges Kaufmann aus seinem Stall holt. In den Sattel schwingt sich dann zumeist sein Bruder Jo, den ihr ja als Mitglied des MCS kennt.

Altersresidenz im Aargau

Ja, ich bin nun auch schon etwas ins Alter gekommen – nach einem Infarkt habe ich vor ein paar Jahren sogar eine neues Herz benötigt. Es ist mir also ganz recht, wenn mir die Kaufmänner nur noch gelegentlich die Sporen geben. Ich bin ja hier auf dem Festland zuvor schon reichlich herumgekommen und habe meine grosse Klappe in manch neuem Renngeviert aufgesperrt.

An «Hannes Zügel» galoppierte ich vor allem auf italienischen und französischen Rundstrecken. Brenzlig wurde es dabei nur einmal, als in Monza die Benzinzufuhr floppte und Hannes ein hochbrennbares Fussbad spendiert bekam.

Mit Jo habe ich neben den Kreisläufen (Hockenheim, Anneau du Rhin) auch die Bergwanderungen schätzen gelernt (Arosa, Reitnau, Mutschellen, Eggberg). Rückblickend darf ich sagen, dass ich mich in der Schweiz sehr wohl fühle – trotz gelegentlichem Heimweh nach den alten Kumpeln auf der Insel.

TOUR EMMENTAL VOM 13. / 14. AUGUST 2016

Texte: Giovanni / Fotos: Pia Aemisegger

Mein Blick ruht auf unserem Gartentisch auf dem Balkon. Eine grosse Pfütze hat sich darauf gebildet und es tröpfelt vom Himmel herunter. Es scheint, dass der Herbst gekommen ist. Zeit also für einen Rückblick auf den soeben vergangenen Sommer und die erste Ausgabe der Emmental-Tour.

Roland Binz und Christoph Schneeberger luden am Samstag 13. August um 08:00 Uhr zum frühen Treffpunkt in Bützberg ein. Für einigen von uns war das entschieden zu früh und so sind wir schon am Vorabend losgefahren, um im Parkhotel Langental zu übernachten. Es war auch eine gute Gelegenheit, längst vergessene Routen zu befahren. So sind wir zwar von Männedorf bis Luzern auf den normalen Strassen gefahren, aber nach Rothenburg haben wir das Luzerner Hinterland erkundigt. Dorfnamen wie Buttisholz, Ettiswil oder Ebersecken begegneten uns auf der Fahrt. Nicht einmal während des Militärdienstes, wo man sonst überall hingekommen ist, habe ich diese Region besucht. Abseits von den grossen Achsen bot die Landschaft grandiose Hügel und gepflegte Felder und – ausser in Sursee – auch keinen nennenswerter Verkehr. So haben wir uns über Huttu an unsere erste Destination herangeschlichen und sind wohlbehalten im Parkhotel Langental zum richtigen Zeitpunkt angekommen.

Einige Morganisten hatten die gleiche Idee und so genossen wir im wunderschönen Garten unser erstes Bier unter Freunden. Weil das Hotel etwas ausserhalb vom Zentrum lag, verzichteten wir auf einen Spaziergang und blieben zum Nachtessen im Hause.

Am nächsten Morgen hiess es frühzeitig «Tagwach». Ein rasches Morgenessen (es gab ja noch Kaffee und Gipfeli bei Christoph!), ein kurzer Besuch an der Tankstelle und schon waren wir mit den 25 Morgans auf dem Garagenplatz versammelt. Zwischen Volvos und Kias haben wir unsere Fahrzeuge im Halbmond aufgestellt. Der Three Wheeler von Marlies Berner stiess dabei markant heraus und zog das Interesse aller Teilnehmer an. Auch ein alter Volvo 1800 Coupé stand auf dem Garagenhof, zwar nicht das Auto von Simon Templar aber trotzdem ein schönes Beispiel von vergangener automobiler Kunst. Schade, dass es solche Fahrzeuge nicht mehr gibt. Roland und Christoph begrüssten die Teilnehmer sehr herzlich und nachdem wir unsere Roadbooks gefasst hatten ging es gegen 09:00 Uhr los.
Über das Roadbook muss ich noch einige Worte verlieren. Die ganze Tour wurde abfotografiert und die Angaben auf dem Roadbook waren jeweils auf einem Foto ersichtlich samt einer Beschreibung dazu.

Das Roadbook war zudem auf einem wasserfesten Material gedruckt, sodass alles immer noch gut lesbar gewesen wäre, falls es geregnet hätte. Dieses Roadbook zeigt eindrücklich, mit welch enormem Aufwand die Organisatoren diese Tour vorbereitet hatten, und die folgenden Tage bestätigten den ausgezeichneten Eindruck. Es wurde eine glanzvolle Fahrt durch das Emmental.

Von Bützberg über Thörigen, Leimiswil, Mühleweg und Wasen ging es auf die Lüderenalp. Wir haben ausschliesslich kleine Strassen benutzt, die zwar alle asphaltiert waren, aber darum nicht weniger malerisch und romantisch. An jeder Ecke erwarteten wir entweder Ueli der Knecht zu sehen oder ds' Anne-Bäbi Jowäger! Teilweise fuhren wir Strassen wo auch unsere Tour-Organisatoren erst zum zweiten Mal fuhren (das erste Mal natürlich bei der Besichtigung...). Auf der Lüderenalp genossen wir zuerst den herrlichen Blick auf die Berner Alpen und die Freiburger Voralpen. Als ehemaliger Panzeroffizier erkannte ich natürlich die Silhouetten des Gantrisch, Nünenen und Bürglen. Auf diese Berge schoss ich vor bald 40 Jahren vom Schiessplatz Gurnigel aus mit den 10.5 mm Kanonen. Ich muss sagen, dass mich der Anblick der Berge von der Lüderenalp aus mehr erfreute als damals. Bevor das Mittagessen serviert wurde, sassen wir alle auf dem längsten je in der Schweiz gefällten Baumstamm. Die ganze Gruppe Morganisten fand bequem darauf Platz. Die Sonne schien unverdrossen und wir alle suchten die Stühle und Tische unter den Schirmen.

Nach einem saftigen Voressen mit Safran Stock fuhren wir los Richtung Langnau auf die Moosegg, wo es eine Kaffeepause gab. Die letzten Kurven vor der Moosegg waren besonders dynamisch und gefällig zu fahren.

Als die Motoren etwas kühler waren und wir uns über das Theaterspektakel auf der Moosegg informieren konnten, ging es weiter nach Hämlismatt, Lützelflüh und Wynigen zu unserem Übernachtungsort; die Gartenschule Oeschberg, wo Roland Binz beruflich als Lehrer tätig war. Eine imposante Kolonne von Morgans fuhr die wunderschöne, von stattlichen Bäumen gesäumte Allee hinauf bis zum Hoteltrakt. Dort angekommen bezogen wir die Zimmer, die die Besonderheit eines Studentenwohnheims hatten. Gemütlich eingerichtet um zu lernen, und das Bad wird mit dem Nachbarzimmer geteilt. Vor dem Nachtessen organisierten Roland und Christoph noch einen Überraschungsapero, offeriert von Sbrinz; natürlich mit Käse und Äpfel-Schaumwein. Roland offerierte dann noch eine Führung durch die Gartenschule. Während die Einen sich der Pflege der Fahrzeuge widmeten und die Anderen auf den Rundgang gingen gab es noch eine Gruppe, die die Sbrinz-Reste wegputzte und sich ausruhte bis zum Grill-Nachtessen. Der laue Abend war perfekt und wir genossen die Leckereien vom Grill und die feinen Salate, die dazu serviert wurden. Begleitet wurde unser gemütliches Zusammensein mit Live-Musik eines Trios mit einer Mischung aus Ländler und modernen Interpretationen.

Nach einer geruhsamen Nacht fuhren wir am nächsten Morgen ohne Frühstück weg. Es war geplant, dieses im Restaurant zum Wilden Mann in Ferrenberg nachzuholen. In diesem 500-Jährigem Gasthaus wurden wir beglückt mit typischer Berner Züpfe, feiner hausgemachten Marmelade und Butter sowie Käse. Ein kleiner Spaziergang auf den in der Nähe gelegenen Aussichtspunkt half der Verdauung. Angekommen auf dem Hügel bot sich uns ein grossartiger Blick auf das Mittelland, von unserem Ausgangsort Bützberg bis nach Bern.

In der Zwischenzeit war's schon recht warm geworden und wir fuhren los nach Signau über den Schallenberg und hinunter nach Steffisburg, Uetendorf, Tierachern, Blumenstein und Pohlern. Auch diese Region erkannte ich wieder nur zu gut. Ich weiss nicht wie oft ich hier Patrouillen-Läufe, Märsche oder Rad Cross absolviert hatte während meiner Dienstzeit in Thun. Unser Ziel, den Landgasthof Rohrmoos am Fusse des Stockhorns, erreichten wir kurz nach Mittag. Der Schreibende verabschiedete sich kurz nach dem Apéro aber Nachfragen haben ergeben, dass das Essen ebenso hervorragend war wie die gesamte Organisation der ersten Emmental-Tour. Unser herzlichster Dank an die Tätschmeister Roland Binz und Christoph Schneeberger; wir freuen uns schon auf die zweite Ausgabe...

Nur in einem Punkt haben die Organisatoren kläglich versagt. Roland und Christoph hatten uns Sonnenschein mit Cumulus Wolken versprochen, aber wir haben während der ganzen Tour keine einzige Wolke gesehen!!

GESAMTSCHWEIZERISCHES MORGAN TREFFEN IN FAOUG AM MURTENSEE

Text: Toni Weibel / Fotos: Diverse

Von langer Hand vorbereitet, ist den «gentils organisateurs» Barbara und Koni Feller an ihrem bezaubernden Wohnort in Faoug ein grandioses gesamtschweizerisches MORGAN-Treffen gelungen.

Geladen waren sämtliche MORGAN – Begeisterten der Schweiz. Darüber hinaus kamen MORGAN-Freunde aus England (Keith Jackson von Brands Hatch Morgan), Italien (Gloria Wild Lazzari & Carlo Ceva vom 4S Morgan Drivers), Deutschland und Holland. Neben mir dabei waren auch Hugo Isler vom Swissmog , Gian Clavadetscher von Morgan & friends und natürlich viele MCS-ler.

Unter den insgesamt 35 Morgans waren auch echte Raritäten wie der 3-wheeler, Jg. 1932 mit J.A.P. (J.A. Prestwich & Co. Ltd.) V-twin engine mit dem damalig neuen 60 ° Winkel, um ein ruhigeres Laufen des Motors zu bewerkstelligen, wie mir Sepp Keller, 3-wheeler Experte & Restaurator aus Hildisrieden bei Sempach, vor Ort erklärte.

Die Gastgeber hatten mehr als Vollgas gegeben, um die über 80 Gäste nach Strich und Faden zu verwöhnen: Zelte als Sonnenschutz oder gegen den Regen – Letzterer sollte sich noch von seiner nassesten Seite zeigen - , blau-weiss festlich eingedeckte Tische, Apero-Stände mit den Longdrinks **«Hugo»** und **«Toni»** in kreativer Anlehnung an die Präsidenten des Swissmog & des MCS, und - last but not least - ein üppiges Buffet samt lokalen Weinen.

Kulinarisch wurde alles geboten: wunderbare Vorspeisen, Knusperli vom Murtensee, tolle Grilladen, Käse & Desserts, alles **«homemade»**, also kein outside catering ! Ein Riesenkompliment an die Gastgeber, verbunden mit dem Wunsch nach Wiederholung in nicht allzu weiter Ferne. Das mehr als geglückte nationale MORGAN-Treffen mit internationalem Anstrich ruft förmlich nach einer Wiederauflage.

Un grand merci aux **«gentils organisateurs»** et au revoir pas si loin que ça !

BRITISH CAR MEETING IN MOLLIS 28. AUGUST 2016

Text / Fotos: Giovanni Weber

Ich bin sehr früh losgefahren. Der Wetterbericht kündigte einen weiteren Hitzetag an, und ich hatte wenig Lust den ganzen Tag an der prallen Sonne zu stehen, wenn auch der Anblick der vielen schönen Fahrzeuge durchaus zum Verweilen einlud. Um 9 Uhr waren die Parkplätze auf dem Asphalt schon recht gut belegt. Wie immer waren die Fahrzeuge des Triumph Club Schweiz gleich beim Eingang rechts aufgestellt, zusammen mit den Spielzeugständen. Das soll aber keine Anspielung sein. Einige wunderschöne TR5 und TR6 bewiesen eindrücklich, dass es schöne Formen ausserhalb von Malvern gab. Der Ehrengast, TVR Club Schweiz, stellte die Fahrzeuge gleich gegenüber dem Eingang auf. Es waren etwa 50 Fahrzeuge aufgestellt, schön beschrieben nach Typ und Jahrgang.

Gleich nachdem ich meinen Morgan parkiert hatte konnte ich Pia, Ronald und Philipp begrüssen. Sie waren ebenfalls aus dem Rheintal früh losgefahren und stellten ihre Moggies gleich gegenüber ab. So bildeten wir einen ersten Schwerpunkt an interessanten Ausstellungsobjekten.

Nach einem Kaffee mit Gipfeli ging ich auf die Pirsch nach aussergewöhnlichen British Cars. Im Gegensatz zu der Veranstaltung in Morges waren auch neuste Fahrzeuge zugelassen. So beispielsweise röhrende McLaren's und ein gigantischer neuer Phantom Convertible. Als ehemaliger Pänzeler würde ich mir sogar zutrauen ein solches Fahrzeug zu fahren. Interessant waren auch die Sonderfahrzeuge, die üblicherweise gleich beim Zelt aufgestellt werden. So stach ein rotes Feuerwehrauto der Marke Rolls Royce heraus. Vermutlich wird es nur eingesetzt, wenn ein Schloss brennt... Kurz bevor ich der steigenden Hitze entrann, konnte ich noch ein wunderschönen Alvis mit Graber Karosserie auf den Parkplatz einweisen. Natürlich war es Peter Metz, der einmal seinen Morgan Fuhrpark schonte, eben mit dem Alvis in Mollis erschien und sich so einen prominenten Platz ergatterte. Als ich dann wieder wegfuhr standen die Fahrzeuge in Zweier-Kolonne bis zur Strasse und warteten geduldig auf die Einweisung. Nächstes Jahr wird mit einer massiven Beteiligung von Morgan's gerechnet, denn unser Club wird zur Feier des 40-jährigen Jubiläums der Ehrengast sein. **Bitte das Datum vom 27. August 2017 schon jetzt dick in der Agenda einkreisen.**

MCS TRIFFT SwissMOG

Text: Text:Toni Weibel / Fotos: Martin Boesch

Bei wunderbarem Sommerwetter waren wir am 1. September von SwissMOG auf der festlichen Terrasse des Campus Hotel Hertenstein in Weggis zum Aperitif geladen. Grund für die Einladung war der Auftakt zur 20-Jahrfeier des SwissMOG, der im Jahre 1996 gegründet wurde. Insgesamt 15 MCS-MORGANs fanden sich ein und teilten mit den Jubilierenden die gemeinsame Begeisterung für unser geliebtes Fahrzeug.

Die beiden Präsidenten, Hugo Isler von SwissMOG und der Schreibende vom MCS, betonten in ihren Ansprachen das Bestreben beider Clubs, ausgesuchte Veranstaltungen sämtlichen MORGAN-Freunden in der Schweiz zugänglich zu machen. Ein Beispiel dieser Art wurde bereits Ende Juli durch Barbara & Koni Feller in Faoug am Murtensee mit durchschlagendem Erfolg durchgeführt und zeigte, dass die Begeisterung für die Marke MORGAN keine Clubzugehörigkeit kennt.

Im Namen des MCS-Vorstands und aller seiner Mitglieder habe ich Hugo Isler und den Anwesenden zu **«20 years SwissMOG»** herzlich gratuliert und dem Präsidenten ein seltenes Morgan +4 Super Sport – Modell überreicht. Das Geschenk ist ein Einzelstück aus der persönlichen Sammlung von Jvan Aeberli und mein ganz spezieller Dank geht an ihn für seine spontane Idee und Grosszügigkeit. Wie mir Hugo sagte, wird das Modell einen seiner Seltenheit wegen gebührenden Standplatz erhalten. Möge dies Jvan zum Trost gereichen.

An den SwissMOG an dieser Stelle nochmals **einen herzlichen Dank** für die schöne Einladung.

Merci beaucoup à Hugo Isler pour la gentille invitation au formidable apéritif du 1er septembre sur la terrasse de l'hôtel Campus à Hertenstein lors du 20ième jubilé. Le SwissMOG à été fondé en 1996. Plusieurs Morganistes du MCS se sont rendus à Hertenstein au bord du lac des «Vierwaldstätten» pour rencontrer les collègues du club jumelé et partager avec eux la passion pour la marque MORGAN.

Les deux présidents Hugo Isler & Toni Weibel ont exprimé dans leurs discours la volonté d'organiser plus souvent à l'avenir des rencontres pour promouvoir l'esprit commun Morgan Suisse. Hugo Isler a reçu comme cadeau d'anniversaire un modèle rare du MORGAN +4 Super Sport des années soixante. Ce cadeau a été rendu possible grace à la générosité de notre membre Jvan Aeberli qui a sorti cet exemplaire isolé de sa collection privée. En reconnaissance Hugo a bien promis d'accorder une place d'honneur à ce bijou .

Merci encore une fois pour cette rencontre sympathique.

MCS TOUR 3 VOM 2. BIS 4. SEPTEMBER 2016

Text: Giovanni Weber / Fotos: Toni Weibel, Jvan Aeberli und Martin Boesch

Der Sonnengott war der **MCS-Tour 3** gut gesinnt. Der Wetterbericht versprach ungetrübte Freuden bis am Sonntag. Eine ziemlich beruhigende Nachricht vor einer anspruchsvollen 6 Pässe-Fahrt in zwei Tagen. Wer möchte schon gerne im Morgan von Schnee überrascht werden. So fuhren wir gut gelaunt am Freitag **nach Risch** am Zuger See wo wir uns mit den restlichen Teilnehmern, insbesondere unsere **amis aus der Romandie** treffen sollten, die schon am Vortag im Hotel Waldheim übernachteten.

Jvan Aeberli und Martin Bösch, die beiden Organisatoren der Tour, waren schon hellwach und emsig besorgt, die ankommenden Teilnehmer mit den notwendigen Unterlagen für die Tour zu versorgen: **Badges, Karte, Mitbringsel und das Roadbook**.

Nach einem erfrischenden Kaffee auf der Terrasse des Hotels fuhren wir über **Küssnacht**, **Vitznau** und **Brunnen** ins **Muotatal** wo wir unseren ersten Pass in Angriff nahmen: der **Pragel-Pass**. Für diejenige unter den Lesern, die diesen Pass nicht kennen: er ist steil und hat eine sehr schmale Strasse bis zur Passhöhe hinauf. Darum ist der Verkehr auch wechselseitig geregelt um zu vermeiden, dass es zu unliebsamen Begegnungen kommt. Nun, dem Lastwagenchauffeur eines Holztransporters schien diese Regelung nicht bekannt zu sein oder er ignorierte sie als Einheimischer.

Die Folge davon war ein brüskes Bremsmanöver von Martin in einer Haarnadelkurve. Als Spitzenfahrzeug konnte er knapp vor dem Laster halten und was nun folgte war ein mühsames vorbeischlängeln von 23 Morgans an dem Holztransporter vorbei, wobei es teilweise bei den breiteren Plus 8 nicht mehr als wenige Millimeter Platz hatte. Wir Fahrer waren also ein erstes Mal gefordert und es dauerte seine Zeit bis alle heil durchkamen. Der Laster wartete geduldig in der Mitte der Haarnadelkurve und staunte vermutlich über das unerwartete Verkehrsaufkommen.

Kurz nach 11.00 Uhr erreichten wir mehr oder weniger entspannt das **Roggenloch**, wo wir unsere Znünipause einlegten und uns über diese wunderbare Passstrasse austauschten. Nach Berglersandwiches und Kaffee ging es weiter das **Klöntal** hinunter nach

Glarus und **Linthal** wo wir Pass Nr. 2 vor uns hatten, den **mythischen Klausen**. Leider konnten wir nicht in Rennmanier hinauffahren. Erstens gab es zu viel Verkehr und zweitens war schon ein Ferrari unterwegs, der unsere Kolonne bei jeder passenden sowie unpassenden Gelegenheit mit röhrenden Auspüffen überholte. Er war dann auch tatsächlich 1 Minute vor uns auf der Passhöhe und stieg zufrieden aus seinem gelben Fahrzeug. Wir interessierten uns nicht mehr sonderlich dafür, denn der Parkplatz der Gaststätte Klausenpass nahte und wir uns alle über ein richtiges Mittagessen freuten.

Die Berglandschaft und die Morgans boten einen grandiosen Anblick, **den Turi** allerdings nicht so richtig geniessen konnte. Irgendetwas mit der Zündung seines Morgans schien nicht in Ordnung zu sein. Rasch wurde nach dem Mittag klar, dass ein gröberer Defekt vorliegt. Als sogar **Peter Metz, der Chefmechaniker der Tour**, zum Garagenbesuch riet, verliessen wir Turi und Peter auf dem Parkplatz und fuhren Richtung **Altdorf** los. Wir sollten uns dann später wieder mit den Beiden treffen.

Nachdem wir mit einem kleinen Abstecher auf der Autobahn in Richtung Göschenen fuhren, gab mein Navi einen Stau vor den Baustellen auf der Schöllenen an. Was zuerst wegen eines Lichtsignals wie eine leichte Verspätung aussah, entpuppte sich später als eine Riesenkolonne. Weil wir von Göschenen Dorf herkamen, gestaltete sich das Einfädeln in die Autokolonne etwas schwierig. Die Touristen aus dem Norden schienen nicht gewillt zu sein, unsere Morgans rein zu lassen bis dann **Thomas und Manuela** ihren Morgan querstellten und wir so unter dem lauten Gehupe und nicht näher identifizierbaren Flüchen Richtung Andermatt fuhren.

Beim Aufstieg zur **Furka-Passhöhe** schwelgten wir in Erinnerungen an die Verfolgungsjagd zwischen James Bond mit seinem Aston Martin DB5 und Tilly Masterson mit ihrem weissen Mustang Cabriolet. Ohne Halt und mit nur ein paar wenigen Blicken auf den schwindenden Rhonegletscher ging es hinunter nach Gletsch und gleich wieder hinauf zum **Grimsel Hospiz**, unserem ersten Etappenort.

Bei der Ankunft stellten wir unsere Fahrzeuge auf dem für uns reservierten Parkplatz und bezogen die Zimmer. Zwischenzeitlich mussten wir einen Ferrari California aus Tschechien verscheuchen, weil er das harmonische Bild mit Morgans und Hospiz beeinträchtigte. Auch Turi und Peter Metz kamen an. Der Morgan lief wieder perfekt dank eines Subaru-Zündkabels, das in Altdorf kurz vor Betriebsschliessung gefunden werden konnte.

Für die Nacht parkten dann die meisten Teilnehmer ihr Fahrzeug in der grossen Tiefgarage des Hospizes, falls es zu feucht werden sollte. Der Apéro im imposanten Weinkeller und das anschliessende Dinner im grossen Arvensaal waren ein Erfolg und ein gastronomischer Höhepunkt.

Am nächsten Morgen begrüsste uns eine frische leichte Brise, aber mit Sonnenschein. Nach dem Morgenessen reihten wir unsere Fahrzeuge wieder auf und da fingen meine Probleme an... Obwohl die Batterie und die Benzinpumpe funktionierten, rührte sich sonst in meinem Morgan gar nichts. Etwas Rütteln und Drehen starteten dann den Anlasser, aber das Problem wiederholte sich als wir losfahren wollten. Vermutlich ein blöder Wackelkontakt aber was sollten wir machen. Wir konnten nur hoffen, dass der Kontakt dann richtig wackelte, wenn wir es brauchen würden.

Kurz hinauf zur **Grimsel-Passhöhe** und schon waren wir wieder unterwegs zum nächsten Anstieg; **der Nufenenpass** (2478 m). Zuerst mussten aber die meisten von uns in Ulrichen tanken, an der einzigen Tankstelle im Dorf. Das dauerte natürlich etwas Zeit aber dank guter Organisation waren wir rasch wieder **«on the road»**. Nach einem Blitzhalt auf dem Nufenen ging es hinunter ins Bedretto-Tal und weiter auf der rechten Seite des Ticino nach Lodrino und Sementina zur **Fattoria l'Amorosa**, einem schönen Winzerhaus, wo wir ein Tessiner

Mittagessen genossen. In der Zwischenzeit war es sehr heiss geworden und die Weiterfahrt nach **Domodossola** durch **das Centovalli** versprach eine Schweissangelegenheit zu werden.

Und so war es auch! Zuerst führte uns Toni durch die Stadt **Locarno** wo es doch etwas schwierig war die Kolonne zu halten. Bei Muralto gerade aus wäre die bessere Lösung gewesen... Und dann ging es nach Tegna mit den Kurven los. Links, rechts, wieder links, dann zweimal rechts und nochmals links usw.. Das bei stechender Sonne und sonstiger Hitze. Plötzlich versagten meine Bremsen. Ich konnte das Pedal bis nach vorn durchdrücken aber es erfolgte keine Reaktion. Instinktiv fing ich an, mit dem Pedal zu pumpen und nach einiger zeit waren die Bremsen wieder in Ordnung. Der Genuss an der Fahrt verflog aber und ich war jetzt auf der Hut. Kurz vor Domodossola das grosse Chaos. Die ganze Morgan Kolonne schien sich zu verselbständigen und jeder nahm seinen eigenen Weg zum **Hotel Corona.** Auch ich folgte dem «falschen» Vordermann und plötzlich waren wir auf der Strasse Richtung Simplon. Bei der nächsten Ausfahrt sind wir dann umgekehrt und folgten stur dem Navi, das unser sicher zum Hotel führte bzw. auf einen Innenhof, wo wir alle Morgans auf einem abgeschlossenen Parkplatz stellen konnten. Das Hotel, ein herziges 3-Sterne Etablissement, war gerade richtig nach den Strapazen der Fahrt. Leider waren die zwei (2) Wasserstrahlen der Dusche etwas überfordert unsere Körper abzukühlen aber was soll's; wir waren in Domodossola und nach der etwas längeren Dusche genossen wir in Gruppen die schöne Altstadt. Die Gelegenheit auch für mich und den Chefingenieur, meine Bremsflüssigkeit zu kontrollieren. Nach dem grünen Licht von Peter (es war vermutlich eine Luftblase in den Bremsleitungen) schritten wir ausgelassen zum zweiten Teil des vor Apéros.

Das Hotel Corona gab sich anschliessend sehr viel Mühe die motorisierte Gästeschar zu befriedigen. Im Voraus haben viele einen leckeren Fisch bestellt, der vom Chef höchstpersönlich präpariert wurde und so endete der zweite Teil unserer Tour.
Leider musste ich am nächsten Tag früh losfahren um frühzeitig in Männedorf zu sein. Am Abend musste ich noch geschäftlich nach Paris fahren und weil mein Anlasser spukte und ich nicht sicher war ob wir heil nach Zürich kämen, starteten wir schon um 06.45. Lunchpaket und Gutschein für den Lötschberg in der Tasche. Auf menschenleerer Strassen rasten wir den Simplon hinauf bis zum Rotlicht, wo wir etwa 15 Minuten warten mussten, bei laufendem Motor natürlich, weil ich nicht sicher war ob er wieder anspringen würde. Ging aber alles gut bis zum Lötschberg-Verlad, wo Fränzi sowohl beim Auffahren wie beim Hinunterfahren den Morgan anstossen musste. Zum Glück waren wir das letzte Fahrzeug auf dem Zug und so kein Hindernis.

Über die Pause am Blausee kann ich also nicht berichten ausser, dass ich als 8-Jähriger schon einmal dort war und Herr Hiltebrand Miteigentümer ist. Aufgrund der perfekten Organisation der Tour bin ich aber überzeugt, dass auch dieser Teil ein Erfolg war und somit danke ich Jvan und Martin ganz herzlich für die tollen drei Tage. Ihr habt das wirklich gut gemacht, und wir sind natürlich gespannt auf den nächsten Streich! **Vielen Dank!**

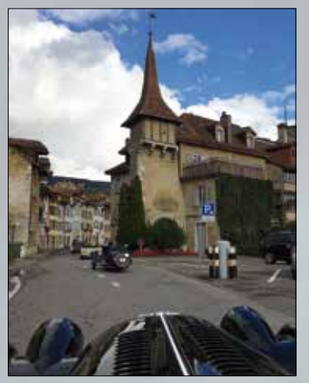
TOUR D'AUTOMNE EN ROMANDIE

texte: Daniel Chappuis / photos: Yves Muller, Toni Weibel

Le 2 octobre, comme à l'accoutumée le lendemain du British Car Meeting à Morges, Yves organisait le traditionnel tour en Romandie.

Dès 9.00 h. 12 équipages avaient rendez-vous au restaurant du Pont de la Thielle, entre les lacs de Neuchâtel et de Bienne. Lors de son briefing Yves nous annonçait une mauvaise nouvelle: Philippe et Anita Tallant étaient sortis de la route à Yverdon et Anita avait été transportée en ambulance au CHUV à Lausanne. Une autre mauvaise nouvelle: Gian Clavadetscher accompagné de son chien Axis était en panne avec sa Mog-3 roues et ne pouvait se joindre à nous. Décidément ça commençait mal.

C'est le coeur serré que nous prîmes le départ peu après 10.00 h. Les fidèles de Suisse allemande Elsbeth et Peter, Toni Weibel (qui encore mal réveillé de sa nuit à l'hôtel s'était rendu à Neuchâtel pour revenir en arrière à Thielle) étant au rendez-vous, 9 Morgan à 4 roues (dont la quatre places de la famille Kyburz au complet) et la Morgan à 3 roues, datant de 1951, de Koni et Barbara Feller, accompagnés de leur chienne Bora, prenaient la route en direction de la ravissante bourgade du Landeron. Un petit circuit à l'intérieur de la cité nous fit découvrir tout le charme de l'endroit. Ensuite direction La Neuveville et nous attaquâmes la montée du Chasseral qui nous permit d'admirer les 3 lacs au



programme. L'arrêt au sommet fut de courte durée car la vue n'était pas aussi dégagée que souhaitée et d'autre part la goutte au nez de certains participants n'encourageait pas à une halte prolongée. Nous descendîmes donc, toujours décapottés, en direction de St-Imier, alors qu'une petite bruine commençait à gâcher notre plaisir. Soudainement, en pleine descente, une sérieuse averse oblige Yves à emprunter un chemin forestier pour capotter. C'est à ce moment que les propriétaires de Morgan récentes ont pu apprécier le confort d'une capotte moderne mise en place en moins d'une minute. Bien à l'abri dans nos voitures nous pûmes admirer avec quelle dextérité et surtout comment,complètement

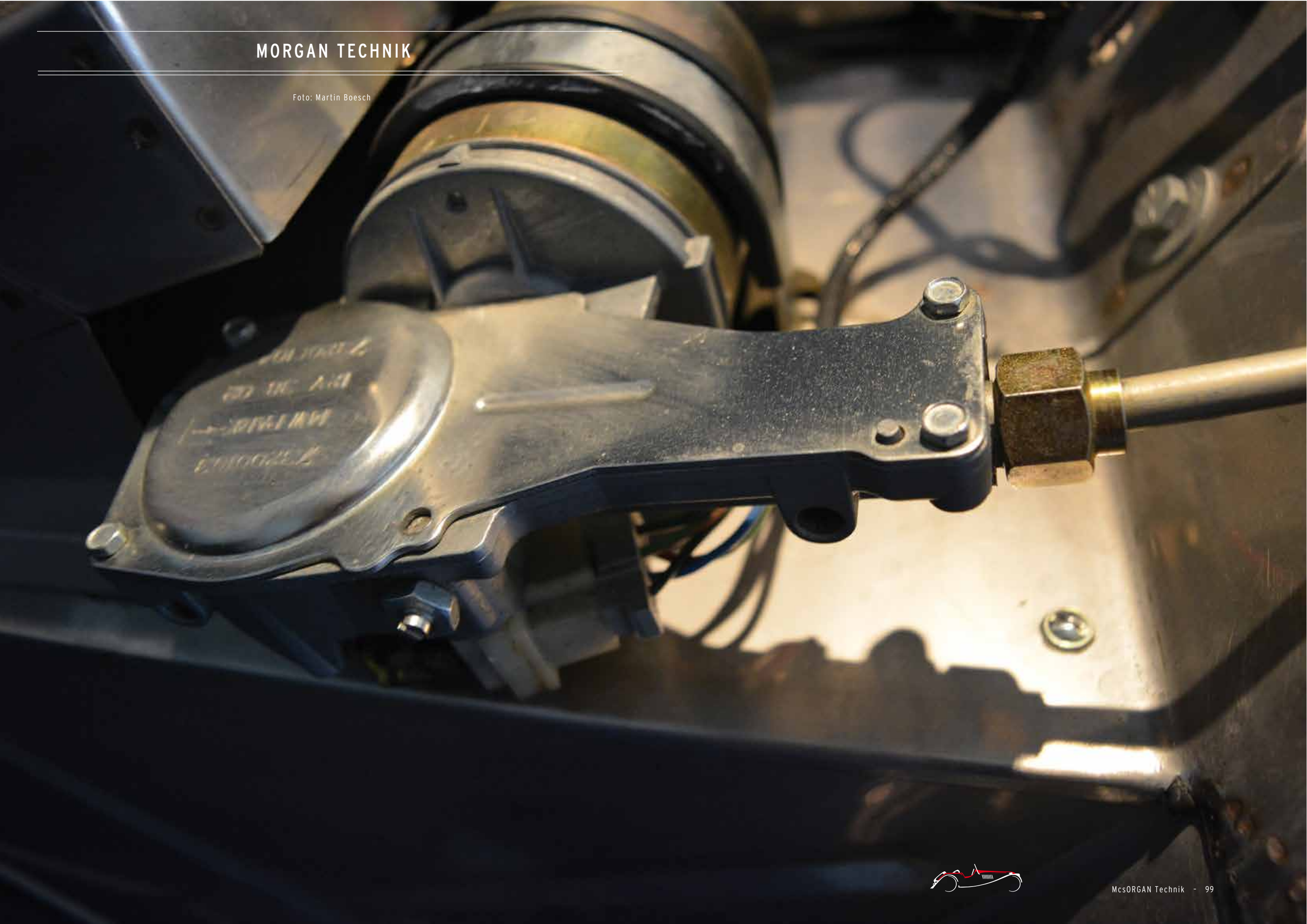
trempés, Yves et Paulette au bout de 10 minutes d'effort purent se mettre à l'abri. Alors que nous reprenions la route, 5 minutes plus tard l'averse avait cessé. Après St-Imier nous montâmes au Mont-Soleil, (ce mont n'a de soleil que le nom) car il y faisait vraiment froid et l'apéritif qui devait y avoir lieu fut programmé à un autre endroit où la météo serait plus clémente. Nous pûmes, tout de même, furtivement, admirer les 3 éoliennes récemment construites avant d'entamer la descente en direction de La Ferrière où la salle d'attente de la gare CFF permit à Yves et Paulette de nous servir.

L'apéritif: un excellent vin blanc de Cormondrèche accompagné de flûtes au sel et biscuits. Ce fut un bon moment de convivialité. Entre-temps Koni qui avait eu 3 pannes depuis le départ et qui chaque fois avec beaucoup de calme et de compétence avait pu réparer, par l'odeur du vin blanc alléché, parvenait à nous retrouver. Sa chienne Bora inspirait quelque souci à notre nouveau membre Sylvain Brugnard, vétérinaire de son état, qui craignant une conjonctivite prescrivait à Barbara de faire porter des lunettes de protection à l'animal. Barbara s'empressa d' exécuter la prescription de Sylvain. A propos de Sylvain, c'est lui qui avait généreusement prêtée sa Morgan pour le tour MCS 3 à Pierre-Alain Cellier dont la voiture était en panne à cette époque. En remerciement Pierre-Alain avait inscrit Sylvain au MCS et avait payé la cotisation pour la première année. A l'avenir il semblerait que la présence de Sylvain s'avère indispensable étant

donné le succès que rencontre nos tours auprès des chiens. Par ailleurs notre comité devrait sérieusement songer à créer une catégorie de membre pour chiens. Revigorés par le divin breuvage nous entreprîmes de nous rendre à l'auberge du Mont-Cornu, proche de La Chaux-de-Fonds. Une sympathique auberge, toute fleurie, nous attendait pour un délicieux repas: au menu carpaccio de cerf et de la chasse, servie copieusement, tout cela arrosé de pinot noir neuchâtelois. Un dessert et les cafés terminaient ce joyeux repas. Comme chaque fois ce fut l'occasion d'évoquer de bons souvenirs et nos épopées en Morgan. Il est vrai que nous sommes intarissables sur le sujet. Yves m'a confié qu'il a déjà quelques idées pour le tour romand du printemps et je ne peux que vous encourager à nous rejoindre: cela promet une belle journée. Vers 16.45h chacun reprit le volant pour regagner son domicile. Sur le chemin du retour, en passant à Yverdon, nous eûmes une pensée pour Philippe et Anita avec l'espoir que cela ne soit pas trop grave.

Daniel Chappuis

Foto: Martin Boesch



4/4 80th ANNIVERSARY EDITION

PR Artikel der MORGAN FACTORY

Übersetzung aus dem Originaltext der Morgan Motor Company, Malvern Link.

Konzipiert im Jahr 1935, signalisierte die Einführung des 4-4 Morgan's den Eintritt in den 4-rädrigen Fahrzeugbau und gleichzeitig der Beginn des nächsten Kapitels in der Morgan Geschichte. Am 15. Oktober 1936 debütierte der freudig erwartete 4-4 an der Londoner Motorshow im Olympia. Der bescheidene 4-4 war ein Leichtgewicht, ein erschwinglicher kleiner Flitzer, der sich in lokalen Probeläufen erfolgreich in Szene setzte.

Später offiziell in 4/4 umgetauft, ist dieses Modell ein treuer Dauerläufer in der Morgan Palette seit seiner ersten Produktion vor 80 Jahren, nur kurz unterbrochen während des zweiten Weltkrieges.

2016 markiert ein Meilenstein für diese Ikone und dieses am längsten produzierten Fahrzeug auf der Welt. Um dies gebührend zu feiern, hat die Morgan Motor Company eine limitierte Serie dieses Anniversary 4/4 produziert. Nur 80 Stück wurden gebaut, jedes Exemplar handgemacht und mit einer Vielzahl von Funktionen, die von den ersten Fahrzeugen inspiriert sind.

Spezielle Funktionen beinhalten solide Räder mit einer zentralen Messingradnabe, externe Messingteile und eine einzigartige Foliendekoration. Die 4/4 Anniversary Edition wird in 3 Farben angeboten; grün, graublau und dunkelrot. Ein diskret seitlich angebrachter Sportauspuff erhöht die Leistung und gibt den richtigen Ton. Vier Riemen an der Haube, ein Kühlergitter aus Messing, Mohair-Dach und Abdeckungsplane geben dem Fahrzeug ein distinguiertes Aussehen.

Kunden können ihr Fahrzeug noch weiter personalisieren mit verschiedenen Lederausstattungen, Bodenbelägen, Instrumenten und Nussholz-Armaturenbrett. Ledergriffe und Abdeckungen im Interieur sowie weitere Details ergänzen die elegante Erscheinung. Eine nummerierte Plakette erinnert jeden Besitzer, dass sein Fahrzeug eins von lediglich 80 hergestellten Fahrzeugen ist.

Wie der Standard 4/4 wird der 80th Anniversary Edition von einem Ford 1.6 Liter Sigma Motor angetrieben und wird links- oder rechtsgesteuert ausgeliefert

Wie der Standard 4/4 wird der 80th Anniversary Edition von einem Ford 1.6 Liter Sigma Motor angetrieben und wird links- oder rechtsgesteuert ausgeliefert.

MORGANISCHE GELENKGESCHICHTEN

Artikel von Roger Böhni

Im vergangenen Jahr war irgendwann der Moment gekommen, als mich das doch recht grosszügige Lenkspiel an meinem Morgan 4/4 (1971) gehörig zu nerven begann. Als dann meine liebe Partnerin fand, dass diese Lenkung so unerhört streng und mühsam sei, war der Entschluss gefasst: Das Lenkgetriebe wird revidiert!

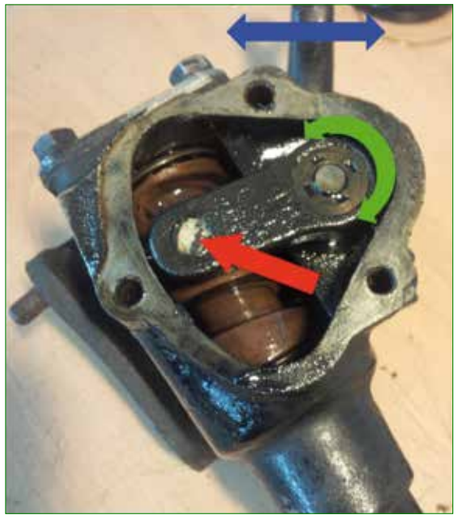
Ausbau des Lenkgetriebes

Und so begann das Ungemach. Ausgebaut war das Lenkgetriebe, wie auch die Lenksäule und das geknickte hintere Lenkgestänge im Nu. Nach kurzer äusserer Reinigungsaktion war der Moment da, endlich konnte ich mal wieder etwas auseinanderschrauben! Gesagt, getan und schon bald zeigte mir die Getriebebox ihre Innereien – nachdem mit dem honigartigen Lenkgetriebeöl natürlich auch ordentlich «götscht» und eine veritable Sauerei herbeigezaubert wurde.

Funktionsweise und etwas Physik

Damit zeigte sich auch rasch die Funktionsweise der Lenkung. Es handelt sich dabei um eine sogenannte Schrauben- resp. Zapfenlenkung. Bei dieser läuft ein Zapfen (roter Pfeil) auf einer Schneckenrolle, welche vom Lenkrad gedreht wird, womit dann die Rotation (grüner Pfeil) auf den Lenkhebel (blauer Pfeil) übertragen wird. Dieser Lenkhebel schiebt die vorderen Lenkstangen hin und her, mittels deren sich letztlich die Räder parallel hin und her bewegen. Eigentlich ein einfaches und simples Prinzip.

Der Verschleiss liegt nun bei den Reibungsstellen am Zapfen und den Führungsrillen der Lenkschnecken. Über die Zeit schleifen sich einerseits die Rillen ab, anderseits verliert der Zapfen an Form, da auch dieser abgeschliffen wird. Somit entsteht über Kurz oder Lang immer mehr Spiel, da das Lenkrad (und damit die Lenkschnecke) erst etwas bewegt werden muss, bis der Zapfen an der Seitenwand der Lenkschnecke ansteht und die Bewegung übertragen kann. Folgendes, schematisches Bild stellt einen Querschnitt von Zapfen und Lenkschnecke dar, welcher eben diese Verschleissproblematik illustriert:



Zurück zur Praxis. Nachdem ich das Lenkgetriebe noch komplett zerlegte, konnte das Spiel zwischen Zapfen und Rillen des Lenkschnecks deutlich erkannt – oder besser gespürt – werden. Da ich nicht das gesamte Lenkgetriebe ersetzen wollte, wandte ich mich mit meinem Sorgenkind an Raymond Bindy. Und tatsächlich, Raymond konnte mir zumindest mit einem frischen Zapfen aushelfen! Der neue Zapfen hatte (so reimte ich mir das zumindest zusammen) den Vorteil, dass er nicht vollständig in der Rille versank, sondern mit der gerundeten Kante sauber an der Rilleninnenwand anstand. Mit wagen Erinnerungen an die Physikstunden meines Studiums, war es ja nur logisch, dass die Reibung möglichst wenig respektive optimiert sein muss. Also alles bestens, so muss die Geschichte ja wohl passen:

Der Zusammenbau

Voller Freude begann ich danach wieder mit dem Zusammenbau der ganzen Geschichte, sortierte alle Kugellager wieder ein und wollte diese Büchse wieder zusammenschrauben. Doch der aufmerksame Leser mag sich vielleicht an meine spassigen Minuten mit dem synthetischen Honig beim Zerlegen erinnern... Genau, so eine Sauce muss natürlich auch wieder hinein, sonst ist der Verschleiss noch schneller wieder da, als ursprünglich erhofft. Die Sauce heisst im Fachjargon dann auch «Fliessfett» und ist von verschiedenen Herstellern beim gängigen Schrauber-Fachhandel erhältlich. Ich für meinen Teil habe mich für Penrite «Steering Box Lube» entschieden.

Nun kommt die Krux an der ganzen Sache. Das Lenkgetriebe, respektive der Zapfen, wird über eine Schraube adjustiert, welche sich am Gehäusedeckel befindet und entsprechend auf den Hebel des Zapfens drückt. Das heisst, dieses Feintuning kann erst erfolgen, wenn alles zusammengebaut und das Fliessfett eingeflösst wurde (was alleine bereits einem Geduldspiel gleichkommt). Als ich an diesem Punkt ankam, versuchte ich, den Zapfen entsprechend so zu justieren, dass kein Spiel vorhanden ist und trotzdem die gesamte Lenkbewegung mit gleicher Reibung bzw. Wiederstand zu bewältigen ist. Dabei stellte sich heraus (was ich ja eigentlich auch bereits im Vorfeld befürchtete), dass auch die Rille des Lenkschnecks sehr unterschiedlich abgeschliffen ist und in dieser Kombination (alter Lenkschneck / neuer Zapfen) kein absolut optimales Ergebnis zu erreichen ist.

Die Ernüchterung

Mit noch immer bestehendem, wenn zwischenzeitlich auch etwas verhaltenem Optimismus, baute ich die ganze Lenkung am Morgan wieder ein. An sich keine komplexe Übung, welche schnell abgeschlossen werden konnte. Dann kam die Stunde der Wahrheit...

Die gute Nachricht: **Es lenkt!**
Die schlechte Nachricht: **Noch schlechter als vor der «Revision»**

Tiefschlag. Strapazierte Nerven. Doch ein Lichtblick besteht: Die physikalischen Überlegungen mussten wohl oder übel stimmen. Aber weshalb um alles in der Welt verbaut die Morgan Motor Company noch in den 70er (und bis in die 80er !) überhaupt eine solche dermassen altbackene Vorkriegs-Technik (nicht etwa der zweite, nein der erste Weltkrieg) ein? Schliesslich gab es seit den späten 20er Jahren bereits solidere, leichtgängigere und verschleissärmere Lenksysteme!

Die Antwort konnte ich trotzt intensiven Recherchen nicht finden – es ist wohl einmal mehr so: Morgan ist halt Morgan. Was Henry F.S. Morgan in den frühen 10er Jahren verbaute, dass ändert man auch nach 60 Jahren nicht...

Lenkgetriebe in Morgans

Meine bereits erwähnten Recherchen waren mässig ergiebig. Bezogen auf die vierrädrigen Morgan Vehikel konnte ich folgende Fakten zusammentragen:

1936	Ganz kurz wurde eine simple Lenkung mit Untersetzungsgetriebe eingesetzt
1936 - ~ 1955 / 1956	Burman «Worm & Nut Box» (eine sehr einfach gehaltene Zapfenlenkung)
1956 - ~ Mitte 80er	Cam Gear Steering (die bekannte Zapfenlenkung, verschiedene Hersteller)
Ab Mitte 80er – 90er	Jack Night Rack & Pinion Steering (Zahnstangenlenkung)

In den späten 70er und frühen 80er wurde zeitweise die von Sagen umwobene Gemmer Lenkung installiert. Die 4/4er und Plus 4er bekamen diese Gemmer Lenkung im Jahre 1986 als Standard, just zu der Zeit, als bei den Plus 8er von der Gemmer auf die Zahnstangenlenkung umgestellt wurde. Die vierzylindrigen Artgenossen bekamen dieses «neuartige» Lenksystem dann irgendwann in den frühen 90ern als Standard spendiert. Ganz klare Jahreszahlen sind nicht auszumachen, nach bekannter Morgan Manier wurde wohl jeweils das eingebaut, was gerade herumlag.

Exkurs in die verschiedenen Lenksysteme

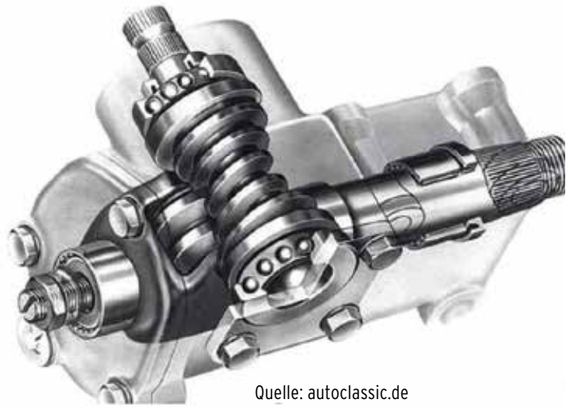
Wie bereits erläutert, konnte ich mit meinem Revisionsversuch nicht glücklich sein – ist die Lenkung nun ja noch strenger (selbst ich bekomme Muskelkater in den Oberarmen), ungenauer und mühsamer als vorher. Sicher könnte ich den Zauber nochmals auseinandernehmen und die Lenkschnecke überholen lassen. Aber inzwischen habe ich von diesem Zapfending wirklich genug, da muss eine vernünftigere Technik her. Was gibt es denn für nicht servo- resp. hydraulikunterstützte Lenksysteme? Es sind im Wesentlichen folgende:

Zapfen- / Schraubenlenkung

Funktionsweise ist im ersten Teil des Artikels erklärt. Als bekannte Lenkung gilt hier die Ross-Lenkung nach ihrem Erfinder David E. Ross, oder die Bishop-Lenkung welche Zeitweise auch von Morgan eingesetzt wurde. Einfaches Prinzip, justierbar, etwas hohe Reibung und insbesondere anfällig auf Verschleiss und somit Lenkungsspiel etc.

Schneckenrollen Lenkung

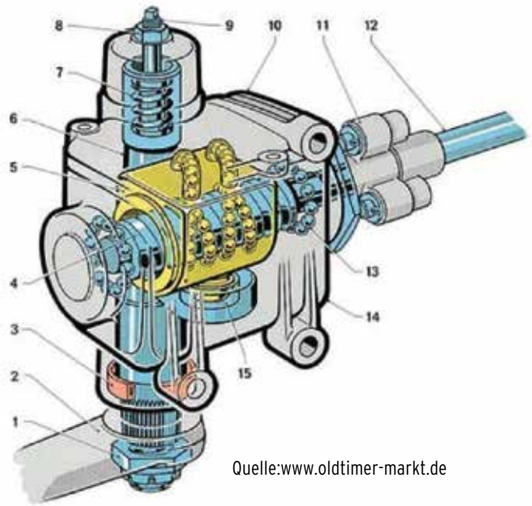
Dies ist eine Weiterentwicklung der Zapfen-Schneckenlenkung, jedoch nicht mit gleitender (Zapfen) sondern rollender Reibung. Hierbei greift anstatt eines einzelnen Zahns/Zapfens eine Rolle mit zwei bis drei umlaufenden Zähnen in die Lenkschnecke ein. Um eine durchgehende Lenkbewegung zu ermöglichen, nimmt der Durchmesser der Schnecke zu den Enden hin zu. Durch die optimale Lagerung der Rolle verringert sich der Verschleiss, wie auch die Lenkkräfte. Bekannteste Vertretung dieses Typs ist die Gemmer Box.



Quelle: autoclassic.de

Kugelumlauflenkung

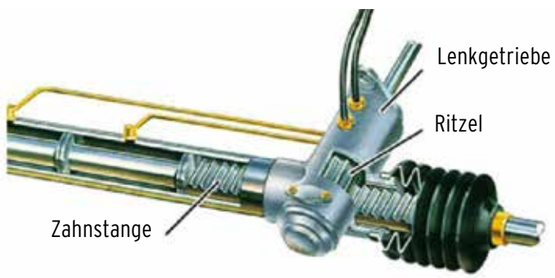
Die Kugelumlauflenkung ist quasi die höchste Weiterentwicklungsstufe der Spindel- / Schneckenlenkungen. In einer Lenkmutter befinden sich Kugeln, welche auf der Lenkschnecke, respektive in deren Rillen, laufen. Die Lenkmutter ist damit quasi das Gehäuse der Umlaufkugeln und bewegt dann wiederum den Lenkstockhebel. Reibung und Verschleiss ist bei diesem Prinzip entsprechend optimiert.



Quelle:www.oldtimer-markt.de

Zahnstangenlenkung

Bei diesem heute gängigen Lenksystem greift, vom Prinzip her, ein an der Lenksäule angebrachtes Zahnrad in eine Zahnstange ein, welche über Kugelgelenke direkt mit den Spurstangen verbunden ist und so die Achsverschiebung ausführt. Der äusserst geringe Verschleiss hat diesem System zum grossen Durchbruch verholfen. Zudem ist die Lenkung sehr direkt, da sie in der gleichen Ebene lenkt und damit ebenfalls ein sehr gutes Rückstellvermögen darstellt.



Quelle: www.pss-steering.com

Die richtige Alternative

Was ist nun die vernünftige Alternative? Eine Zahnstangenlenkung wäre ein sicherer Wert, doch hier müsste noch ein erheblicher Umbau in Angriff genommen werden, da auch die Spurstangen und eine Menge andere Achs- und Lenkungsteile getauscht werden müssten. Das wäre dann schliesslich doch auch ziemlich weit weg von «Originalität», sofern man daran einen Anspruch hat. Damit wurde nun eine Gemmer Lenkung, also eine Schneckenrollen-Lenkung, meine erste Wahl.
Allerdings wird von meiner «Wahl» bis zur Umsetzung noch ein weiter Weg sein... Die Firma Gemmer, respektive der englische Fabrikbetrieb, welcher Morgan belieferte, schloss 2010 endgültig ihre Tore zur Werkhalle, und die Lenkung wird seither nicht mehr produziert. Restbestände bei Ersatzteilhändlern sind ausserordentlich schwer zu finden und wenn, dann mit teils astronomischen Preisschildern versehen. Man könnte meinen, an den zum Verkauf angebotenen Lenkgetrieben hänge noch ein ganzes Auto dran... Meine Recherchen haben mich zwischenzeitlich zur Zahnradfabrik ZF Friedrichshafen AG geführt, welche offenbar schon früh das Gemmer Patent erstanden hatte und unter dem Produktnamen ZF-Gemmer in den 60er oder 70er entsprechende Getriebe produzierte. Bis Redaktionsschluss habe ich leider noch keine Antwort von ZF erhalten, ob noch Lagerbestände vorhanden und diese Lenkgetriebe zu einem erträglichen Preis zu erstehen sind...

Jedenfalls suche ich weiter, irgendeine Lösung wird sich finden lassen und im nächsten McsORGAN folgt (so hoffe ich) das Resultat meiner Odysee...

Wünsche weiterhin frohes Schrauben!

Euer Roger Böni

MORGAN SCHEIBENBREMSE AN DER VORDERACHSE DER KLASSISCHEN MODELLE

Artikel von Roger Böhni

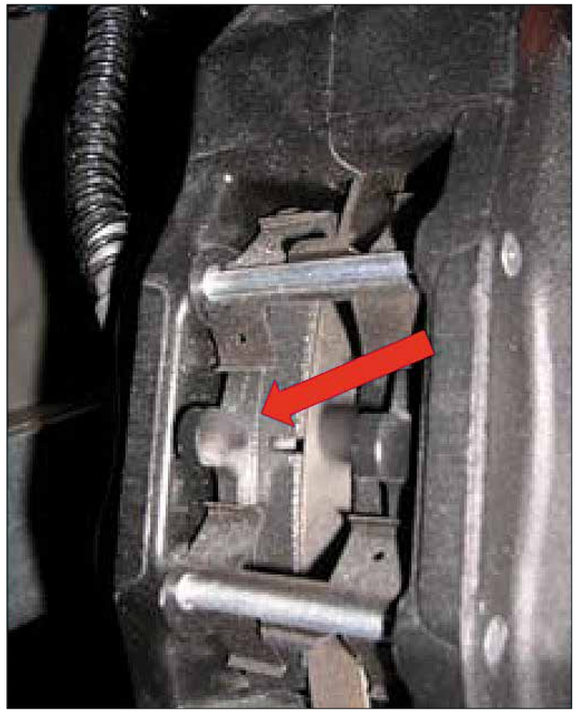
Unsere befreundeten Kollegen des Morgan Club Deutschland (MCD) haben vor einigen Jahren einen sehr interessanten Technik Artikel in ihrem Club Magazin **«Morgan POST»** publiziert, auf welchen ich aufgrund einer aktuellen Recherche gestossen bin. Die geschilderten Probleme treten immer wieder auf und die Behebung ist doch derart simpel. Auf Anfrage beim Verfasser, Frank Schauer, Werkstattleiter von Morgan Park Hamburg, haben wir die freundliche Zustimmung erhalten, seinen Artikel bei uns zu publizieren.

Artikel von **Frank Schauer** (Morgan Club Deutschland): Seit sehr vielen Jahren verbaut Morgan eine Scheibenbremsanlage an der Vorderachse. Das erörterte Thema betrifft in erster Linie alle Modelle ab ca. 1993 mit den Lockheed 4-Kolben Bremssätteln.

Diverse Versuche meinerseits, der Morgan Motor Company diesen Mangel zu verdeutlichen oder zu erklären, waren vergebens. Der im Folgenden beschriebene Konstruktionsmangel kann zu Vibrationen der Vorderachse beim Bremsen führen, viele Kundenfahrzeuge konnten wir bereits durch eine relativ einfache Massnahme von den Vibrationen befreien. Es geht konkret um die Positionierung der Bremsklötze auf der Bremsscheibe.

Wenn man zum Vergleich ein Fahrzeug eines beliebigen Fahrzeugherstellers auswählt und einen Blick auf die Scheibenbremsanlage wirft, so wird man schnell feststellen, dass man sowohl am inneren als auch am äusseren Rand der Bremsscheibe auf einen Blick den Verschleiss feststellen kann (Bild, Jaguar X300).

Am äusseren Rand der Bremsscheibe bleibt ein **«Streifen»** Material stehen, dieser **«Streifen»** zeigt die ursprüngliche Scheibenstärke an. Dies ist bei einem Morgan leider nicht der Fall (Bild Morgan +8).



Bei nahezu allen Modellen ist der Bremssattel derart positioniert, das der Bremsklotz über den Rand der Bremsscheibe hinausragt. Bei etwas stärker verschlissenen Bremsklötzen taucht daher der Effekt auf, dass die Bremsklötze auch aussen den Bremsscheibenumfang berühren.

Auch wenn die Bremsscheiben eigentlich gedrehte Teile sind, kann hieraus eine zum Teil heftige Vibration beim Bremsen entstehen. Abhilfe schafft eine Demontage der Bremsklötze, dabei bitte die Einbauposition des Bremsklotzes im Bremssattel markieren, damit die Klötze anschliessend an gleicher Stelle wieder eingesetzt werden können. Nun werden die Bremsklötze am äusseren Rand (die Kante die zum Rand der Bremsscheibe zeigt) mit einer grosszügigen Phase versehen.

Beim Abschleifen des Bremsklotzes bitte einen Mundschutz tragen da der Feinstaub nicht unbedingt gesund ist. Hierbei sollte die Phase so gross sein, dass der Bremsklotz auf jeden Fall nicht über den Rand der Bremsscheibe hinausragt. Klötze wieder einbauen und schon ist die Sache fertig. Bei genauer Betrachtung fällt auf, das der Bremsklotz – wäre der Bremssattel besser positioniert – auch einige Quadratmillimeter wenn nicht sogar Quadratzentimeter mehr Bremsfläche hätte, was in jedem Fall nicht negativ wäre.

Abt Automobile

Official Swiss Importeur, Liestal

www.abtautomobile.ch