DAS JÜNGSTE FAMILIENMITGLIED

AUS DEM HAUSE MORGAN

Super3

Motor:	Ford Dragon 1.5 Reihenmotor
Getriebe:	5-Gang manuell
Plattform:	Aluminium-Monocoque
Leistung:	118 PS (87KW)
Drehmoment:	150 Nm
Gewicht:	635 kg
Geschwindigkeit:	über 200 km/h

LUNDGREN AG WISENTAL-GARAGE
Wisental 271, 9402 Mörschwil St. Gallen, 071 866 24 24

info@wisental-garage.ch, www.wisental-garage.ch

KESTENHOLZ AUTOMOBIL AG
Güterstrasse 80, 4133 Pratteln, 061 377 66 66

r.burget@kestenholzgruppe.com, www.classicandsportcars.com

GEGRÜNDET · FONDÉ 1977

MORGAN CLUB SCHWEIZ
SUISSE · SVIZZERA · SVIZRA

www.morgan-club.ch

KONTAKTE / CONTACTS

Präsident & Redaktor McsORGAN
président & rédacteur McsORGAN

Toni Weibel
Traubenweg 8, 7000 Chur
✆ +41 (0)79 610 43 45
toni.weibel@gmx.net

Technik
technique

Ralph Burget
Hardmattweg 13, 4912 Aarwangen
✆ +41 (0)79 830 80 27
r.burget@icloud.com

Vertreter Romandie
représentant Romandie

Yves Muller
42, av. Beauregard, 2036 Cormondrèche
✆ +41 (0)32 730 46 45
✆ +41 (0)79 473 42 37
mullery@bluewin.ch

Kasse / Sekretariat
caisse / secrétariat

Tamara Spuler-Berner
Rebstr. 15, 8156 Oberhasli, ✆ +41 (0)79 347 04 67
Jennifer Rüegg-Berner
Gässli 3, 8156 Oberhasli, ✆ +41 (0)79 637 30 54
mcs-schweiz@outlook.com

Webmaster
responsable Web

Wilhelm Staudt
Untereggweg 15, 4127 Aesch
✆ +41 (0)79 252 71 50
contact@morgan-club.ch

Gestaltung McsORGAN
graphiste McsORGAN

Martin Boesch
Leutschenstrasse 41, 8807 Freienbach
✆ +41 (0)79 577 61 67
grafik.boesch@bluemail.ch

INHALT / CONTENU

KONTAKTE / CONTACTS 3

EDITORIAL / ÉDITORIALE 6

EVENTS 2022 / ÉVÈNEMENTS 2022 10
Klassebrunch am Vierwaldstättersee 12
Kurvenschlängeln im Deutschschweizer Jura 16
Petit Tour en Bourgogne 24
TR- Club meets Morgan Club Schweiz 30
25. Internationales Morgan Treffen im Allgäu 34
Date mit Gleichgesinnten 36
MCS-Tour No 11: Phénoménal 40
Farten für das «KRISPI» 4 September 2022 52
British Car Metting Mollis 2022 58
50 Jahre Morgan Sports Car Car Club Holland aus neun Ländern 61
MCS-Tour Nr. 12: Eine Bilderbuchtour von A bis Z, Sonne, Regengüsse, Blitz und Donner 70
Herbstlicher Ausklang 85
Tour de Romandie octobre 2022 86
MCS - Saisonausklang im Südtirol 90
Archibald Titterington – The last real Morganeer 98

MORGAN TECHNIK / TECHNIQUE MORGAN 102
What a Launch: Plus Four CX-T 106
Morgan gewinnt in Le Mans 1962 110
Veternenfahrzeuge in der Schweiz 118
Mitgliederfoto des Jahres 128

MORGAN SPORTS TEAM 131
Historic regularity Rally 132
Schnitzeljagd durch den Kanton Schwyz 136
Classico Nauders 2. – 5. Juni 142
Monster im Waadtland 146
Sommerplausch & Pirouetten 148
Mehr an lebendigem Auto-Museum geht kaum! 152

MORGAN VERANSTALTUNGEN 2023 / ÉVÈNEMENTS 2023 158

IMPRESSUM / IMPRESSION

Herausgeber / éditeur: MCS Morgan Club Schweiz / Suisse

Präsident / président: Toni Weibel, CH-7000 Chur
✆ +41 (0)79 610 43 45, toni.weibel@gmx.net

Redaktion / rédaction: Toni Weibel, CH-7000 Chur
Georges Guggenheim, CH-5200 Brugg

Lektorat / lecteur: Peter Berthelé, CH-5300 Turgi
✆ +41 (0)56 288 34 24, pietschberth@gmail.com

Gestaltung, Grafik / créateur, graphique : Martin Boesch, CH-8807 Freienbach
✆ +41 (0)79 577 61 67, grafik.boesch@bluemail.ch

Druck / impression: Köpflipartners AG, CH-5432 Neuenhof AG
Auflage / édition: 500 Exemplare

Liebe MCS Freundinnen und Freunde

Nach einem fulminanten Start in die MCS-Saison mit sportlich-geselligen Aktivitäten im April/Mai 2022 ging's anfangs Juni Richtung Nauders. Dort war ein Zusammentreffen mit der Nauderser Clique für stimmungsvolle Pfingsttage innerhalb der Morganfamilie geplant.

Auf dem Weg nach Nauders – auf halber Strecke – ereignete sich in meinem Morgan leider ein Aquaplaning mit bockartigem Verharren auf der Strasse und einem anschliessenden Satz die Böschung hinunter. Nach fünf oder zehn Sekunden kam ich unverhofft zum Stehen. Unerklärlich, wie ich mit dem Dach weg und ohne Sicherheitsgurte das Ganze unbeschadet überstehen konnte. Auf jeden Fall erinnere ich mich nach rund zehn Minuten an eine liebevolle Hilfestellung durch einen Radfahrer, der in der Folge den Weitertransport in das Gemeindespital von Scuol organisierte.

Im dortigen Bezirksspital behielten sie mich 24 Stunden bevor sie mich weiter entliessen. Die Ärztin stellte nach dem ersten MRI bereits fest, dass ich an einem langen Schatten litt. Dieser hatte mit dem sich seit über einem Jahr wuchernden Krebs der Spezies Tumor malignus in meinem Kopf gütlich getan.

Martin Boesch kam so gegen 14.30 h ins Regionalspital, wo wir um 16.00 h Richtung Chur weiterfuhren. Alsdann fingen ab Dienstag, 6. Juni 2022, die weiterführenden Behandlungen durch Herrn Dr. Zweifel, Chef der neurochirurgischen Abteilung des Kantonsspitals Chur, an. In der Folge wurde ich am Unispital in Basel am Freitag, dem 17. Juni 22, bereits operiert, wohlwissend dass 15 % des Tumors noch «einzufrieren» waren.

Für das nächste Jahr in Meisterschwanden entscheiden wir am 25. März 2023 wie's weitergehen soll. Auf jeden Fall stehe ich nicht mehr zur Verfügung und danke vielmals für das mir entgegengebrachte Vertrauen in all den Jahren.

Mit herzlichem MCS-Gruss

ÉDITORIAL 2022

Chères amies et chers amis du MCS

La saison MCS a démarré sur les chapeaux de roue avec des activités sportives et conviviales en mai-avril 2022, avant de prendre la direction de Nauders début juin. Là-bas, une rencontre avec la clique de Nauders était prévue pour des journées de Pentecôte pleines d'ambiance au sein de la famille Morgan.

Sur le chemin de Nauders - à mi-chemin - ma Morgan a malheureusement subi un aquaplaning, avec une immobilisation sur la route comme une proie, suivie d'une chute dans le talus. Après cinq ou dix secondes, je me suis arrêté à l'improviste. Je ne comprends pas comment j'ai pu m'en sortir sans dommage, le toit parti et sans ceinture de sécurité. En tout cas, au bout d'une dizaine de minutes, je me suis souvenu de l'aide affectueuse d'un cycliste, qui a ensuite organisé mon transport vers l'hôpital de Scuol.

A l'hôpital de district, ils m'ont gardé 24 heures avant de me laisser sortir. Après la première IRM, le médecin a déjà constaté que je souffrais d'une longue ombre. Celle-ci s'était nourrie du cancer de l'espèce tumor malignus qui proliférait dans ma tête depuis plus d'un an.

Martin Bösch est arrivé à l'hôpital vers 14h30, d'où nous sommes repartis à 16h00 en direction de Coire. Puis, à partir du mardi 6 juin 2022, le Dr Zweifel, chef du service de neurochirurgie de l'hôpital cantonal de Coire, a commencé les traitements complémentaires. Par la suite, j'ai déjà été opérée à l'hôpital universitaire de Bâle le vendredi 17 juin 2022, sachant que 15% de la tumeur devaient encore être « congelés ».

Pour l'année prochaine, nous déciderons de la suite des événements le 25 mars 2023 lors de l'AG à Meisterschwanden. En tout cas, je ne suis plus disponible et je vous remercie beaucoup pour la confiance que vous m'avez accordée pendant toutes ces années.

Avec mes cordiales salutations MCS

ZH·381913
1·MVH
FR·169176
I·230253

KLASSEBRUNCH AM VIERWALDSTÄTTERSEE

Text: Toni Weibel, Fotos Madeleine Boesch & Toni Weibel

Alleine schon der Blick vom Hotel Flora Alpina bei Vitznau auf den See und den Pilatus ist überwältigend, nicht zu sprechen vom mehr als üppigen Brunch-Buffet. Dieses liess absolut keine Wünsche offen, was wohl auch am effizienten Service des Nachschubs gelegen haben mag.

Vor dem Hotel fanden sich ab 9.30 h schon die ersten TeilnehmerInnen ein. Insgesamt 80 MCS-Mitglieder hatten sich zum ersten Grossanlass des Jahres eingefunden, und die Wiedersehensfreude war gross. Im Mittelpunkt standen die drei wunderschönen Morgan von Hannes Obermayer (rot, Jahrgang 1936), Peter Metz (rot, Jahrgang 1954) und Markus Tremp (DHC, hellblau, Jahrgang 1954).

Der Brunch selbst war dank seiner Qualität ein absoluter Selbstläufer, unterbrochen lediglich von Tonis kurzer Rede und dem Öffnen der **«Boutique»** durch **Fido** und **Syli**. Der Andrang und die Nachfrage nach den neuesten Artikeln - Fido hat noch keinen Brunch ohne Neuigkeit aufgelegt - waren gross.

Gutgenährt, wohlgelaunt und auf ein baldiges Wiedersehen hoffend, machten sich die Mitglieder auf den Nachhauseweg. Einige etwas früher, und die Letzten so gegen 14.00 h.

«Einen herzlichen Dank an dieser Stelle an Jennifer und Tamara für die Organisation, unterstützt von Mama Marlies.»

KURVENSCHLÄNGELN IM DEUTSCHSCHWEIZER JURA

Text: Georges Guggenheim, Fotos: Edith Strickler, Georges Guggenheim und Wilhelm Staudt

Kaum war die Einladung für den Jura-Ausflug an die Mitglieder versandt, war der Anlass vom 9.4.2022 bereits ausgebucht. Die Anmelderally ging weiter, als der gleiche Ausflug noch einmal für den 7.5.2022 ausgeschrieben wurde. So konnte der Anlass gleich zwei Mal «in Vollbesetzung» durchgeführt werden. Das Bedürfnis der Mitglieder, sich nach langer Abstinenz wieder zu Ausfahrten zu treffen, ist offensichtlich gross.

Dieser Artikel berichtet über beide Anlässe. Die Fotos wurden ebenfalls an beiden Tagen aufgenommen.
An beiden Tagen tat das Wetter dem Frühling kaum Ehre an: Es war teils kalt, teils lag auf den Feldern frisch gefallener Schnee oder es regnete. Aber: Der Wettergott war uns trotz allem günstig gestimmt: Die Dächer unserer Morgan konnten an beiden Tagen grösstenteils offen bleiben, ja, zeitweise schien sogar die Sonne!

Schon recht früh am Morgen, nämlich um 8.30 Uhr, trafen wir uns zum Aufwärmkaffee in Erlinsbach SO im Landhotel Hirschen. Von dort aus gings dann kreuz und quer über kleine Strassen, welche sich durch den Jura schlängeln. Die Fahrt führte uns durch die Kantone Aargau, Basel-Landschaft und Solothurn. Wir querten dabei schmucke Bauerndörfer, fuhren an blühenden Wiesen und Bäumen vorbei. Mal weitete sich die Landschaft, mal war sie hügelig und der Blick eingegrenzt, aber immer malerisch und sanft.

Für die meisten Teilnehmenden war der Deutschschweizer Jura **«terra incognita»**, eine unbekannte Gegend. Entsprechend gross war denn bei manchen die Erkenntnis, wie schön und vielgestaltig dieser Flecken Erde ist. Oder wie es ein Teilnehmer aus einem gebirgigen Kanton ausdrückte:

«Ich ha gar nid gwüsst, dass es bi eu im Flachland so schöni Höger git!»

Garage R. Bindy

Seit 1977

Spezielle Werkstätte für Morgan und British Classic Cars

Gross⊠ckerstrasse 23
8104 Weiningen

044 750 28 88
079 412 96 88
morgan_bindy@bluewin.ch

Verkauf und Vermittlung von Morgan Neuwagen und Occasionen!

Höhepunkt des Ausflugs war für die meisten von uns sicherlich der Besuch des Musikautomatenmuseums in Seewen SO. Die Sammlung ist ein wahrer Ohren- und Augenschmaus. Die Musikautomaten aus dem 19. Jahrhundert sind technisch rafiniert, tönen vielfältig und unterhaltsam und strömen ein Flair aus, welches heutigen, elektronischen Musikapparaten vollständig abgeht. Dank kundiger Führung wurden wir zurückversetzt in eine längst vergangene Zeit. Uns wurde aber auch bewusst, wie hoch die handwerklichen Anforderungen im 19. Jahrhundert an die Herstellung dieser damals hochmodernen und auch sehr teuren Prestige-Objekte gewesen waren. Der Besuch des Museum lohnt sich auf jeden Fall. Weitere Informationen gibts auf: *https://www.musikautomaten.ch.*

L'APPEL DE LA ROUTE - SERPENTER DANS LES VIRAGES DU JURA ALÉMANIQUE

Text: Georges Guggenheim, Fotos: Edith Strickler, Georges Guggenheim und Wilhelm Staudt

A peine l'invitation à l'excursion dans le Jura avait-elle été envoyée aux membres que l'événement du 9.4.22 affichait déjà complet. Le rallye des inscriptions s'est poursuivi lorsque la même excursion a été annoncée une nouvelle fois pour le 7.5.2022. L'événement a ainsi pu être organisé deux fois **« à guichets fermés »**. Le besoin des membres de se retrouver pour des sorties après une longue période d'absence est manifestement grand.

Les deux jours, le temps n'a guère fait honneur au printemps : Il faisait froid, il y avait de la neige fraîchement tombée sur les champs ou il pleuvait. Mais malgré tout, la météo nous a été favorable: Les toits de nos Morgan ont pu rester ouverts la plupart des deux jours, et le soleil a même brillé par moments !

Ehrenmitglied des Jaguar Drivers' Club Switzerland und Jurymitglied des jährlichen Concours d'Elegance 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. 2000.–

- Ford A Sedan 1930, Versicherungswert Fr. 40 000.– **Jahresprämie Fr. 238.35**
- Jaguar SS I Saloon 1935, Versicherungswert Fr. 85 000.– **Jahresprämie Fr. 506.50**
- Mercedes 190 SL 1960, Versicherungswert Fr. 120 000.– **Jahresprämie Fr. 1'149.75**
- Jaguar E-Type S1 1963, Versicherungswert Fr. 75 000.– **Jahresprämie Fr. 718.60**
- Peugeot 404 Cabrio 1965, Versicherungswert Fr. 45 000.– **Jahresprämie Fr. 431.20**

- Morgan +8 2003, Versicherungswert Fr. 90'000.00 **Jahresprämie Fr. 821.25**

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

Très tôt le matin, à 8h30, nous nous sommes retrouvés à Erlinsbach SO, au Landhotel Hirschen, pour un café de réchauffement. De là, nous avons emprunté les petites routes qui serpentent à travers le Jura. Le voyage nous a fait traverser les cantons d'Argovie, de Bâle-Campagne et de Soleure. Nous avons traversé de jolis villages agricoles et longé des prairies et des arbres en fleurs. Parfois le paysage s'étendait, parfois il était vallonné et la vue était limitée, mais toujours pittoresque et doux.

Pour la plupart des participants, le Jura suisse alémanique était une « terra incognita», une région inconnue. Certains ont donc découvert la beauté et la diversité de ce coin de terre. Ou comme l'a exprimé un participant d'un canton montagneux :

« Je n'ai pas du tout su qu'il y avait de si beaux sommets chez vous en plaine ! »

Le point culminant de l'excursion a certainement été pour la plupart d'entre nous la visite du musée des automates à musique à Seewen SO. La collection est un véritable régal pour les oreilles et les yeux. Les automates à musique du 19e siècle sont d'une grande finesse technique, produisent des sons variés et divertissants et dégagent un charme qui fait totalement défaut aux appareils de musique électroniques actuels. Grâce à une visite guidée compétente, nous avons été transportés dans une époque révolue. Nous avons également pris conscience des exigences artisanales élevées au 19e siècle pour la fabrication de ces objets de prestige très modernes et très chers à l'époque. La visite du musée vaut vraiment la peine. Pour plus d'informations, consultez le site en langue française:

https://www.musikautomaten.ch/mma/fr/home.html

PETIT TOUR EN BOURGOGNE

Text: Peter Bader, Fotos: Anna Aeberli, Madeleine & Martin Boesch

Ein stolzer Pfau, fünf Morgan und zehn erwartungsvolle Teilnehmende

Unsere Clubmitglieder **Anna & Jvan Aeberli** haben uns bei der ersten Frühlingsfahrt ins Nahe Burgund ein paar unvergessliche, genussvolle Tage im B&B Relais-du-Doubs in toller Umgebung beschert.

Bei schönstem Frühlingswetter sind wir aus den unterschiedlichen Richtungen unserer Wohnorte am frühen Nachmittag an unserem Ziel ausserhalb der Ortschaft Ciel (FR 71350) gelegenen Boutique B&B Relais-du-Doubs direkt am Unterlauf des in der Schweiz entspringenden Flusses Doubs eingetroffen. Die charmante Gastgeberin Ruth Stöckli hat uns herzlich begrüsst und wir durften unsere stilvollen individuell eingerichteten Gastzimmer für die nächsten drei Nächte beziehen. Nun ging es zur Erkundung der herrlichen Parkanlage rund ums Haus und Begrüssung der darin frei herumspazierenden Haustiere, angefangen vom dominierenden und radmachenden Pfau mit zwei scheuen Weibchen, Hirtenhund, Hängebauchschwein, Zwerghühnern und grösseren Artgenossen (unserer Früh-

Nachdem wir uns in gemütlicher Runde vor dem Haus niedergelassen haben, hat uns der freundliche Partner der Gastgeberin auch schon einen feinen Apéro mit lokalen Köstlichkeiten serviert – der feine Burgunder, ob weiss oder rot, durfte zum Anstossen auch nie fehlen. Jvan hatte für uns vorab der Reise Reservationen für exzellente Dinners in der «Hostellerie Bourguignonne» im Nachbarort Verdun-sûr-Doubs und am Folgetag im Szenelokal «Chez Jules» mit 100-jähriger Geschichte in Cormatin (F71460) getätigt.

Tagsüber haben wir gemeinsam aus seiner Auswahl von Vorschlägen Ausflüge in der Umgebung gemacht, malerische Orte und den berühmten Samstagsmarkt in Beaune besucht, aber auch gemütliche Stunden im Garten des Relais-du-Doubs verbracht und Freundschaften gepflegt. Bewusst wurde vorab kein festes Tagesprogramm festgelegt sondern wir haben uns nach Lust und Laune und natürlich Wetterglück auf kleinen verkehrsarmen Strassen durchs schöne Burgund bewegt. Ein tolles Erlebnis, das uns bestimmt unvergessen bleibt.

Nun ging es ans Abschied nehmen und wir haben unsere Rückfahrt in die Schweiz wieder je nach Zielort auf verschiedenen Wegen angetreten, nachdem wir uns bei unseren Gastgebern verabschiedet haben.

Jvan und seiner lieben Anna gebührt unser spezieller Dank. Als Kenner des Burgunds hat er uns seine guten Ortskenntnisse zur Verfügung gestellt und den Anlass mit grosser Sorgfalt vorbereitet.

www.le-relais-du-doubs.fr

TR-CLUB MEETS MORGAN CLUB SCHWEIZ

Text: Peter Nyffenegger, Fotos: Peter Nyffenegger

Sensationelles Wetter, spektakuläre Route und tolle Leute. So lässt sich die Sonntagsausfahrt mit dem Morgan Club Schweiz kurz zusammenfassen.

Schon ab halb neun am Sonntagmorgen trafen die ersten der für den Anlass gemeldeten 24 TR und 17 Morgan beim Restaurant Almendhuisli in Stans ein. Alle schönstens herausgeputzt und für den ersten Fototermin fast perfekt in Reihe aufgestellt.

Dafür hatte Olivier Borgeaud bereits im Vorfeld gesorgt. Nach dem ersten vorsichtigen Bewundern der zahlreichen Triumph und Morgan und der Begrüssung der Teilnehmer wurden die Roadbooks noch vor Kaffee und Gipfeli verteilt. Bereits ein kurzer Blick in das hervorragend aufbereitete Roadbook verriet, das wird ein sehr interessanter Tag. Und so kam es dann auch. So viel vorne weg.

Bevor es aber zu gemütlich wurde, wurde schon bald zum Aufbruch aufgerufen. Und das mit der klaren Anweisung, nicht vor 12 Uhr und nicht nach 13 Uhr zum Mittagsstopp anzubrummen. Also mathematisch so alle 1 ½ Minute einer. Zeitlich vorwärts oder rückwärts gerechnet, egal. Es stand ja alles im Roadbook. Das hat dann in der Theorie auch gut geklappt.

In voller Vorfreude ging es also los. Nach den ersten Bekanntschaften mit einigen Nidwaldner Kreiseln ging es ans Eingemachte. Nichts weniger als der **Ächerli-Pass** in Richtung Obwalden war zu bewältigen. So stand es im Roadbook.

Mittlerweile hatten sich die teilweise gestaffelt gestarteten Fahrzeuge zu einem veritablen Konvoi formiert, was sich in der Folge nicht als Nachteil erwies. Viele der entgegen kommenden Normal-Autos konnten so auf der mehrheitlich kreuzungsresistenten, engen Passstrasse in einem Zug passiert werden. Viele zeigten dann auch viel Freude und Geduld uns zu begegnen. Andere etwas weniger.

Nach der Passhöhe kam der ominöse Roadpunkt 10: **«Achtung, vor dem rechtsliegenden Holzhaus links abbiegen».** Da verlässt man sich im Konvoi schon mal auf den Vorausfahrenden. Nach dem lautstarken Hinweis einiger dort pausierender Naturliebhaber durften wir wenden, um die Fahrt auf der geplanten Strecke fortzusetzen. Wenig später hatten wir den Ächerlipass bewältigt. Flott ging es in Richtung Sarnen.

Nachdem einige Teilnehmer Sarnen wohl noch kurz individuell erkundigen wollten, traf sich eine etwas reduzierte Gruppe auf der Strecke Richtung Giswil wieder. Von dort ging es über die frisch asphaltierte Glaubenbielen-Panoramastrasse, jetzt mit erheblichem Motorrad-Gegenverkehr, auf die Mörlialp. Immerhin war das Kreuzen hier fast überall prob- lemlos möglich. Über Sörenberg ging die Fahrt dann rasant durchs schöne UNESCO Weltkulturerbe nach Schüpfheim. Dort fanden fast alle auf Anhieb die Abzweigung Richtung Heiligkreuz, unserem Mittagshalt.

Endlich angekommen ,durften wir unsere Fahrzeuge bei fantastischem Sonnenschein wieder in Reih und Glied aufstellen, was einige schöne Erinnerungsfotos ermöglichte.

Die Plätze auf der Restaurant-Terrasse waren für uns reserviert, die Tische schnell besetzt, das Personal difig und das Essen sehr fein.

Eigentlich hätten wir es schon noch eine Weile ausgehalten, aber wir hatten ja noch den zweiten Teil des Ausflugs vor uns.

Von Heiligkreuz ging die Fahrt in individuellen Gruppen nach Entlebuch, von wo aus wir die linke, unbekanntere Seite der kleinen Emme durchfahren durften. Offenbar fand ich mich in diesem Teilstück in der Sport-Gruppe der Morgan Fraktion wieder. Jedenfalls wurde der Fahrstil ziemlich zügig.

Danach sah das Roadbook nochmals eine Bergsträsschen-Route Richtung Kloster Werthenstein vor. Bei der entsprechenden Abzweigung verwechselten wohl einige Co-Piloten links mit rechts oder bevorzugten einfach den direkten Weg über die Kantonsstrasse Richtung Wolhusen. Ob absichtlich oder irrtümlich entzieht sich der Kenntnis des Schreibers.

Für die Unentwegten ging es jedenfalls zur Roadbook Abzweigung Nr. 55 weiter, wo wieder einmal gemeinsames und stimmungsvolles Wenden angesagt war. Das anvisierte Strässchen war aber wirklich fast nicht als solches zu erkennen.

Immerhin ging es jetzt wieder bergauf. Die engen Wege führten uns über einige Höfe und durch tolle Landschaften.

Gut, dass es kaum Gegenverkehr gab. Kreuzen wäre an vielen Orten ziemlich kritisch geworden. So konnten wir es etwas laufen lassen. Fahrspass inklusive. Glück im Unglück hatte ein Teilnehmer, der sein Fahrzeug mit versagenden Bremsen geistesgegenwärtig zu den Kühen auf die Wiese zu steuern wusste.

Zum Glück fast ohne Gegenverkehr erreichten wir mit Freude Werthenstein. Von nun an lockte das versprochene Dessert im Restaurant Schlacht in Hildisrieden. Nach Verlassen des bergigen Abschnittes ging's auf sanften Hügeln und immer noch auf Nebenstrassen weiter von Werthenstein nach Sigingen und durch weitere kleine Dörfer.

Hier hatte der Organisator nochmals letzte Herausforderungen für uns vorgesehen. Zwischen Wiesen und Kapellen und vielen vertrackten Abzweigungen führte er uns über Sempach schliesslich doch noch zum anvisierten Ziel. Bei geselligem Zusammensein liessen wir diesen anspruchsvollen, aber sehr schönen Tag ausklingen.

Von den insgesamt 41 gemeldeten Fahrzeugen haben wir bei der Anfahrt und im Verlaufe des Anlasses **vier TR** und **zwei Morgan «verloren»**. Die Anderen machten sich noch vor den angesagten Gewittern auf den Weg nach Hause.

Gemäss offiziellem Fahrplan waren für die ganze Route genau 125 km geplant. Ich hatte unzählige Höhenmeter erlebt und am Ziel seltsame 131 km auf dem Tacho.

Es war somit in allen Teilen ein gelungener Tag.
Peter Nyffenegger

Wir trafen die TR

Ein Sonntagmorgen wie's nicht besser sein könnte. Der Einladung des TR-Clubs folgten etwa 17 Teilnehmer mit ihren Morgan. Am Pistenanfang des Flugplatzes Buochs versammelte sich die ganze «Bande», richtig aufgestellt, sodass alle Fahrzeuge abfahrbereit dastanden.

Nach kurzer Ansprache ging's mit etwa 10 Minuten Verspätung auf die vom TR-Club super vorbereitete Strecke hinter dem Stanserhorn durch über die Mörlialp nach Schüpfheim – dann hinauf zum Restaurant Heiligkreuz. Die zusammengewürfelte Tischbelegung sorgte für unterhaltsame und interessante «Benzingespräche». Salat – Hauptspeise und Kaffee – und schon ging's weiter durchs Entlebuch, über Strassenabschnitte welche «Normalos» wohl kaum benutzen.

Die Verabschiedung erfolgte bei Kaffe und Dessert im Restaurant zur Schlacht oberhalb Sempach. Schön war's. Herzlichen Dank an die Organisatoren, super Wetter, perfektes Roadbook und eine tolle Strecke.

Peter Fenner
Morgan Club Schweiz

25. INTERNATIONALES MORGAN TREFFEN IM ALLGÄU

Text: Daniel Ruegg, Fotos: Daniel Ruegg und Werner Wehrli

Ende Juli haben Heinz Kandziora und sein Team zum letzten Morgan Treffen in Jungholz eingeladen – 121 Morgan folgten der Einladung, um das legendäre Treffen ein letztes Mal mit zu erleben.

Denn einige fast unmöglich erreichbar scheinende Orte konnten dank dem beherzten Einsatz von Heinz und seinem Team jedes Jahr besichtigt werden. Stets mit allen Morgan mitten in eine Fussgängerzone oder einen Schlosshof einzufahren, bescherte unvergessliche Bilder.

Dieses Jahr ging die Ausfahrt bei traumhaftem Sommerwetter nach **Memmingen** – Auf dem Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes durfte das modernste Fahrzeug Testzentrum Europas von **FAKT** besucht werden.

Wir durften auf dem Gelände **unsere Fahrkünste** in verschieden Disziplinen unter Beweis stellen sowie das Fliegermuseum auf dem Gelände bei freiem Eintritt besichtigen.

Anschliessend reihten sich alle Fahrzeuge vor der traumhaften Kulisse der Altstadt in Memmingen auf. Wir genossen kühle Getränke und Musik der legendären **R.E.D. GANG**. Während der Rückfahrt konnte das Allgäu nochmals beste Werbung für die schöne Region machen.

Zurück in Jungholz gab es nach einem üppigen Gaumenschmaus die würdigen Ehrungen. Die aufwändige Organisation war auch mit tatkräftiger Unterstützung des **grossartigen Allgäu-Teams** nicht ohne Sponsoren möglich.

Diese konnte Heinz jedes Jahr aufs Neue motivieren, sich fördernd zu beteiligen. Dank der Unterstützung gab es liebevolle Dekorationen, Rally-Plaketten, auf das eigene Fahrzeug abgestimmte Namensschilder sowie feine und nützliche Giveaways.

Geehrt wurden nebst den Organisatoren und Sponsoren auch einzelne Teilnehmer, welche z. B. beim jährlichen Wettbewerb gewannen, den schönsten Morgan gekürt bekamen oder die weiteste Anreise auf sich nahmen. Auch dieses Jahr waren die umfangreichen Regalien mit diverser Bekleidung und allem möglichen Morgan Zubehör beliebt. Zum Jubiläum gab es zudem ein Jubiläums-Badge.

Zum Schluss bleibt nur eines übrig – danke zu sagen dem Allgäu-Team um Heinz und Helga für die jahrelange Organisation des unvergesslichen Treffens.

DATE MIT GLEICHGESINNTEN

Text: Georges Guggenheim, Fotos: Martin Boesch

Am 28. des Wonnemonats Mai war es endlich wieder soweit: Apéro und Essen bei Mitglied Jürg Eder in seiner Eichmühle hoch ob Wädenswil. Ganz ohne Pandemie-Einschränkungen zusammen sein, lachen, Informationen und Gedanken austauschen oder einfach miteinander schwatzen – und dies mit prächtigem Blick über den Zürichsee.

Leider sind die Garagen und Dachböden unserer Mitglieder offenbar von allen **«überflüssigen»** Morgan-Teilen befreit: Der Jumble-Stand blieb gähnend leer. Schade. Hoffentlich bedeutet dies nicht den Tod des Jumbles, wechselten doch in der Vergangenheit manch praktische, interessante oder auch nur schöne Gegenstände den Besitzer oder die Besitzerin! Der von Jürg Eder offerierte Apéro tröstete die Gemüter aber augenblicklich. Der Wein war köstlich, die Häppchen nicht nur **eine Gaumenfreude,** sondern auch ein Augenschmaus! Und das anschliessende Essen zauberte beseeltes Lächeln auf die Gesichter.

Danke, Jürg, dass wir uns seit Jahren bei dir treffen können – es ist jedes Mal ein lukullischer Genuss in unvergleichlichem Ambiente.

MCS-TOUR No 11: PHÉNOMÉNAL

Text: Daniel Chappuis, Fotos: Martin Boesch

Du 15 au 18 juin 2022 a eu lieu le tour no 11 du MCS. La Côte Vaudoise - Le Jura - Lavaux- Les Musées Audemars & Chaplin: ainsi se présentait le programme. Ce tour était une belle occasion de découvrir la Suisse romande. Hugo Isler, assisté de Thierry Perrin, sans oublier leurs épouses, sont les organisateurs de ce tour.

17 équipages, 5 romands, 10 suisses allemands, 1 allemand et, 1 belge s'étaient inscrits et se retrouvèrent mercredi après-midi à 15.00 h au **Château de Vullierens** pour un goûter dans le parc, à l'ombre des arbres. Chacun put se désaltérer et déguster une pâtisserie. Ensuite une belle promenade dans l'immense parc du château nous permit d'admirer les sculptures monumentales qui décorent cet espace. Chaque équipage ayant reçu les documents : roadbook superbement réalisé par notre graphiste et photographe officiel, Martin Boesch, carte de la région et la plaquette à fixer sur son véhicule, nous pûmes partir dans le Jura vaudois pour une étape de 38,8 km. **Apples**, **Bière**, **Gimel**, **Tartegnin** et le vignoble de la **Côte** par les petites routes menà nous **St-Cergue, Begnins** bermirent d'arriver à **l'hôtel Barcarolle à Prangins** et lieu où nous allions résider durant trois nuits. L'hôtel est magnifiquement situé au bord du lac. Après nous être rafraîchis, l'apéritif fut servi au **Beach Bar**, au bord du lac. Le hasard a voulu que la serveuse, ravissante et très sympathique, avait pour prénom: Morgan. Même Hugo fut impressionné par la direction de l'hôtel qui avait eu la délicatesse d'engager Morgan pour notre plus grand plaisir. **Le dîner** fut servi sur la terrasse de l'hôtel. Entretemps nous apprîmes que notre président, **Toni Weibel**, avait été victime d'un accident au volant de sa Morgan quelques jours plus tôt, ce qui expliquait son absence. **Le jeudi 16 juin à 9.00h,** Margareta distribue deux bouteilles d'eau par équipage, puis les 16 voitures prennent le départ pour la découverte du Jura français: direction Divonne-les-Bains, Gex, col de la Faucille, Les Rousses. La pause-café eut lieu au golf du Mont-St-Jean. C'est à ce moment que notre ami belge Mark Verhasselt nous fit remarquer que sa fameuse Plus 6 faisait un bruit bizarre. Ni une ni deux Thierry Perrin fait jouer ses relations privilégiées avec un garage de Nyon et organise un dépannage pour l'après-midi même. Il s'avéra que sous la voiture une plaque vissée contenait des petits cailloux qui produisaient ces bruits à chaque secousse. Comment ces cailloux ont pu pénétrer à cet endroit restera un mystère que le garagiste ne put éclaircir. Après cette escapade française nous revenons en Suisse par **St-Cergue, Begnins** puis sur un chemin vicinal à travers les vignes et qui secoua particulièrement nos postérieurs jusqu'à Sarreaux-Dessus pour arriver au **Château de Luins.** Là nous fûmes reçus par le vigneron propriétaire des lieux, **M. Laurent Baechtold**, qui nous fit visiter les lieux. La salle des six anciens pressoirs verticaux à palanche dont l'un est encore utilisé pour une pressée exceptionnelle est l'une des plus grandes de Suisse. Ce fut l'occasion d'apprendre moult détails sur l'ébourbage des moûts par flottation qui est une technique judicieuse pour réduire les risques de transmission de mauvais goûts Puis il nous emmena dans la cave où trônaient de nombreux tonneaux en chêne de plus de **5000 litres**. Il nous impressionna particulièrement quand il nous expliqua comment on entre par la minuscule ouverture pour nettoyer l'intérieur des tonneaux. L'on a bien senti la passion qui anime ce vigneron. Toutes ces explications nous ayant donné soif. Il était temps de passer à la dégustation. La fille du propriétaire, la charmante **Bénédicte**, nous reçut sous les arbres du parc et ce fut l'occasion de goûter aux **Chasselas**, **Chardonnay**, **Pinot Noir**, **Diolinoir** qui accompagnèrent fort bien le repas de midi. Les **Malakoffs** provenant de l'auberge de Luins , par ailleurs renommée pour cette spécialité et située à quelques pas du Château, nous furent servis avec une salade par le maître des lieux et sa fille. Le **Malakoff** est **une spécialité vaudoise**, une sorte de beignet au fromage. La légende veut que ce sont des soldats vaudois ayant servi dans l'armée française et participé à la prise de la forteresse de Malakoff à Sébastopol, en 1855, qui inventèrent la recette du fromage à la friture. De retour dans leur pays, ils popularisèrent cette recette et la baptisèrent Malakoff, en souvenir de leur campagne victorieuse. La plupart des morganistes dégustèrent cette spécialités pour la première fois. Ce moment de partage chaleureux fut particulièrement apprécié de tous les participants.

HÔTEL LA BARCAROLLE

La participance **Evelyn Schwenk,** fêtant son anniversaire le jour même, avait eu la délicate attention de faire déposer dans chaque chambre **une bouteille de champagne** de sa propre production. Chacun eut l'occasion de lui présenter ses voeux de joyeux anniversaire.

L'après-midi étant libre, Hugo avait organisé un pass qui permettait de visiter **six musées de la région de Nyon**, dont le fameux **Musée National Suisse** au **château de Prangins**. Quelques rares participants profitèrent de cette opportunité. Il faut dire que la chaleur étouffante, plus de 30 degrés, invitait plutôt à une sieste en chambre climatisée.

Le soir le repas eut lieu au **club de golf « Domaine impérial »** à **Gland**. Ce Domaine Impérial fut acquis en **1859** par **le Prince Jérôme Napoléon**, fils de **Jérôme Bonaparte** et cousin germain de l'Empereur **Napoléon III**. Notre ami **Thierry** étant membre de ce club très sélect avait facilité notre venue, tout comme **Hugo**, ancien membre du club. Trois Morgan étaient parquées devant le club house où nous prîmes l'apéritif. Le repas délicieux fut servi sur la terrasse d'où une vue à couper le souffle permet d'admirer le lac Léman dans toute sa splendeur, sillonné par ses bateaux à vapeur. Le **Mont-Blanc** ne daigna pas se montrer, caché qu'il était par les nuages. Ainsi se termina cette deuxième journée dont l'étape comptait 87 km. Hugo avait pris la sage initiative de proposer que l'on se rende à **Gland** dans un petit bus et **Martine Dupré-Perrin** s'occupa d'organiser les allers et retours. Ainsi chacun put profiter des nectars proposés sans crainte pour son permis de conduire.

Vendredi matin, 17 juin à 9.15 h alors que nous allions prendre le départ, une curieuse animation régnait sur la place de parc. Un camion avec remorque déchargeait une Morgan puis embarquait une Morgan poussée par quelques participants. **Johannes Tribelhorn** avait constaté, la veille au soir et par bonheur alors qu'il venait de parquer sa voiture, qu'elle ne voulait plus redémarrer suite à une panne électrique qu'il n'avait pu réparer. Immédiatement il avait organisé le transport de la Morgan de sa femme, **Maria Thereza**, pour remplacer la voiture défectueuse. Le camion était parti à 6 heures du matin de **Bâle** et était là à l'heure pour le programme de la journée. Je tirai la morale suivante de cette histoire: chaque propriétaire d'une Morgan devrait en offrir une à son épouse, on ne sait jamais ce qui peut arriver. Nous nous dirigeâmes vers **Genolier**, **Bassins**. Puis **la route des Montagnes**, à travers les forêts dont la fraîcheur fut bienvenue, nous fit découvrir un aspect inconnu du Jura vaudois et nous emmena jusqu'au **Pré-aux-veaux**, une charmante **buvette** d'alpage. Là Hugo avait imaginé une compétition: le fameux **jeu de Cornhole**. Il s'agit pour le joueur de lancer un petit sachet de tissu rempli de grains de maïs d'environ 400 grammes sur un plan incliné percé d'un trou dans la partie supérieure, situé à 4 mètres devant le joueur. Le but est de faire passer le sachet dans le trou. **Hugo et Margareta** avaient patiemment confectionné à la machine à coudre les petits sachets et le matériel nécessaire à ce jeu. Les équipes composées de deux joueurs de sexe différent devait lancer en tout huit sachets. Le fait de passer dans le trou valait 3 points, le fait de rester sur la planche 1 point. Tous les participants encourageaient les joueurs par leurs cris: les réussites faisaient l'objet d'applaudissements alors que les échecs provoquaient les quolibets de la foule. Il y eut des quarts de finale, des **demi-finales** et enfin **la finale** qui sacra l'équipe **Catherine Cellier-Marcel Steiner**. Une dernière épreuve individuelle vit le triomphe de **Marcel Steiner**.

L'heure du repas approchant l'on dégusta un plat campagnard dans la grange du chalet avant de nous rendre au **Brassus** pour la visite **du Musée-Atelier Audemars-Piguet**.

Cette visite est un privilège car normalement ces visites n'ont lieu que le mardi mais grâce aux relations qu'entretient **Hugo** avec son ami plâtrier-peintre, **M. Mazreku**, nous pûmes faire la visite ce vendredi. Nous étions répartis en 2 groupes. Pendant que le groupe bleu faisait la visite le groupe rouge faisait le tour du Lac de Joux et montait à la Dent de Vaulion pour admirer un magnifique panorama. L'architecture du musée en soi est déjà une oeuvre d'art conçue par **l'architecte** danois **Bjarke Ingels** et réalisée par le bureau **d'architecture suisse CCHE**. La visite guidée par **une charmante horlogère** dura environ **1 h 45.** Ce fut l'occasion d'admirer des montres magnifiques révélant l'ingéniosité des horlogers des siècles passés. L'on reste sans voix devant autant de chefs d'oeuvres exposés qui racontent la longue histoire de cette manufacture.

Le retour se fit par **le col du Marchairuz**, **Longirod**, **Burtigny** et **Gland**. La distance parcourue durant cette journée fut de **113 km**. Le dîner eut lieu **au Buffet de la Gare** de **Gland**. La soirée fut animée par **deux musiciens talentueux** dont le chanteur de charme enchanta nos dames par des mélodies et des succès nous rappelant notre jeunesse.

A cette occasion Hugo remit à chaque équipage le badge métallique à fixer sur sa Morgan. Le badge était généreusement offert par notre ami belge Mark Verhasselt. **Merci Mark pour ta générosité.**

Pour la dernière journée du samedi 18 juin nous partîmes à 9.00h en direction de Lausanne par l'autoroute pour une petite étape de 66 km. A Lausanne nous longeâmes le quai d'Ouchy jusqu'à Lutry, où nous avons perdu quelques participants. Hugo nous emmena à **Grandvaux**, puis **Chexbres**, **Chardonne** pour arriver **au musée Chaplin** à **Corsier-sur-Vevey**. Ceux qui avaient perdu le contact nous retrouvèrent au parking du musée. Nous eûmes le plaisir de découvrir la magnifique demeure où séjour **Charlie Chaplin** durant les dernières années de son existence. Malheureusement le temps manqua pour visiter en détail le musée qui reproduit les décors de nombreux films mettant en scène Charlot. Ensuite l'on se rendit à **Chexbres** au restaurant Le Baron Tavernier pour le déjeuner qui fut servi sur **la terrasse le Deck** avec à nouveau une vue magnifique sur le lac Léman et les montagnes. Ce repas fut empreint de bonne humeur et malgré tout d'une certaine nostalgie que notre tour no 11 prenait ainsi fin. Il est à souligner que durant ces trois jours nous avons bénéficié d'une météo exceptionnelle avec des températures de plus de 30 degrés et qu'ainsi le programme a pu être tenu sans problème.

Hugo a eu l'idée de créer le groupe What's app **« MCS Tour no 11 »** où chaque participant était informé d'éventuelle modification de programme ou de toute autre nouvelle importante. À la fin du tour les nombreux messages de félicitations aux organisateurs et exprimant la satisfaction de la part des participants aura été une belle récompense pour Hugo et Thierry. Il faut une bonne dose d'inconscience pour accepter de prendre en charge l'organisation d'un tel tour. J'en parle par expérience. En effet il est difficile d'imaginer le travail que cela suppose de trouver le logement, les restaurants avec les places de parking pour 17 voitures, organiser des visites et surtout de satisfaire tout le monde.

Néanmoins il est heureux que des membres comme Hugo et Thierry aient fait preuve d'audace et aient entrepris l'organisation de ce tour pour notre plus grand plaisir. Qu'ils en soient ici chaleureusement remerciés.

MCS-TOUR Nr. 11

Text: Daniel Chappuis, Übersetzung Hugo Isler, Fotos: Martin Boesch

Vom 15. bis 18. Juni 2022 fand die TOUR 11 des MCS statt. La Côte Vaudoise – Le Jura – Lavaux – sowie die Museen Audemars-Piguet & Chaplin waren auf dem Programm.

Diese Tour war eine grossartige Gelegenheit, die französischsprachige Schweiz zu entdecken. **Hugo Isler**, unterstützt von **Thierry Perrin**, sind die Organisatoren dieser Tour. 17 Equipen, 5 Westschweizer, 10 Deutschschweizer, 1 Deutscher und 1 Belgier hatten sich angemeldet und trafen sich am Mittwochnachmittag im **Château de Vullierens** für eine Erfrischung und den Besuch der Gärten mit den eindrücklichen Pflanzen und Skulpturen. Über **Apple**, **Bière**, **Gimel**, **Tartegnin** und über kleine Strassen durch die Weinberge der **Côte** erreichten wir das Hotel Barcarolle in Prangin wo wir drei Nächte bleiben werden. Das Hotel liegt wunderschön am See. Nachdem wir uns erfrischt hatten, wurde der Aperitif in der Beach Bar am See serviert; Das Nachtessen wurde auf der Terrasse mit wunderschönem Blick auf den Genfersee eingenommen.

Donnerstag 16. Juni
Nachdem jedes Team von Margareta zwei Flaschen Wasser erhalten hatte, machten sich die 16 Autos auf den Weg zur Entdeckung des französischen Jura: Richtung **Divonne-les-Bains**, **Gex**, **Col de la Faucille**, **Les Rousses**. Die Kaffeepause fand auf dem Golfplatz **Mont-St-Jean** statt.

Nach dieser französischen Eskapade kehrten wir zurück in die Schweiz über **St-Cergue**, **Begnins**, dann auf einer lokalen Strasse durch die Weinberge, die unsere Hinterteile besonders erschüttert hat, bis Sarreaux-Dessus, um das **Château de Luins** zu erreichen. Dort wurden wir vom Winzer, dem das Anwesen gehört, Herrn **Laurent Baechtold**, empfangen und herumgeführt. Der Raum mit sechs alten Vertikaljochpressen, von denen eine noch für eine aussergewöhnliche Selektion genutzt wird, war sehr beeindruckend. Es war eine Gelegenheit, viele Details über das Absetzen des Mosts durch Flotation zu erfahren, eine Technik, um das Risiko der Übertragung von schlechtem Geschmack zu verringern. Dann führte er uns in den Keller, wo viele Eichenfässer mit mehr als 5000 Litern stehen.

Nach einer Degustation von Chasselas, Chardonnay, Pinot Noir, Diolinoir, durften wir unter einem riesigen Kastanienbaum Malakoffs, eine lokale Käsespezialität geniessen.

Der Nachmittag war frei, Hugo hatte einen Pass organisiert, der es erlaubte, 6 Museen in der Region Nyon zu besuchen, darunter das berühmte Schweizerische Nationalmuseum im Château de Prangins.

Am Abend fand das Essen im Golfclub **«Domaine Imperial»** in Gland statt. Dieses kaiserliche Anwesen wurde 1859 von Prinz Jérôme Napoléon, Sohn von Jérôme Bonaparte und Cousin ersten Grades von Kaiser Napoleon III., erworben.

Drei Morgan parkten vor dem Clubhaus, wo wir einen Aperitif hatten. Das köstliche Essen wurde auf der Terrasse serviert, von der aus der Besucher einen atemberaubenden Blick auf den Genfersee in seiner ganzen Pracht hat. Der Mont-Blanc hingegen liess sich nicht herab, sich zu zeigen, da er von den Wolken verdeckt war.

FRANKS
ORIGINALE

Ihr Spezialist für Classic Cars

Service | Reparaturen | Restaurationen | Handel

Franks AG, Werkstrasse 4, CH-6010 Kriens/Luzern, Telefon 041 310 15 15, www.franks-originale.ch

Freitag 17. Juni
Wir fuhren nach Genolier, Bassins. Dann lässt uns die Route des Montagnes durch die kühlen Wälder eine unbekannte Seite des Waadtländer Jura entdecken und führt uns nach Pré-aux-vaux, einem charmanten Alpwirtschaftslokal. Dort hatte sich Hugo einen Wettkampf ausgedacht: das berühmte Cornhole-Spiel. Der Spieler muss einen kleinen Stoffbeutel gefüllt mit Maiskörnern durch ein Loch in einem Brett werfen. Hugo und Margareta hatten die kleinen Tüten und das nötige Equipment für dieses Spiel geduldig mit einer Nähmaschine und einer Säge gefertigt.

Alle Teilnehmer feuerten die Spieler mit ihren Schreien an: Erfolge wurden mit Applaus belohnt, Misserfolge provozierten Hohn der Menge. Es gab Viertelfinale, Halbfinale und schliesslich das Finale, das das Team Catherine Cellier-Marcel Steiner krönte. In einem abschliessenden Einzeltest triumphierte Marcel Steiner.

Nach dem rustikalen Essen in der einfachen Scheune der Alphütte wechselten wir das Register und fuhren zum luxuriösen Museum der Uhrenmanufaktur Audemars-Piguet in Le Brassus.

Wir wurden in zwei Gruppen aufgeteilt. Während die blaue Gruppe den Besuch im Museum machte, fuhr die rote Gruppe um den Lac de Joux bis zum Dent de Vaulion hoch, um ein herrliches Panorama zu bewundern.

Schon die Architektur des Museums selbst ist ein Kunstwerk. Die von einem charmanten Uhrmacher geleitete Führung dauerte etwa 1 Stunde 45 Minuten und war eine Gelegenheit, prächtige Uhren zu bewundern, die den Einfallsreichtum der Uhrmacher vergangener Jahrhunderte widerspiegeln. Wir sind sprachlos vor so vielen ausgestellten Meisterwerken, die die lange Geschichte dieser Manufaktur erzählen. Das Abendessen fand im Buffet de la Gare de Gland statt. Der Abend wurde vonzwei talentierten Musikern belebt, deren charmante Sängerin unsere Damen mit Melodien und Hits verzauberte, die uns an unsere Jugend erinnern.

Bei dieser Gelegenheit übergab Hugo jeder Mannschaft einen Badge mit dem Emblem der Veranstaltung. Die Badges wurde grosszügigerweise von unserem belgischen Freund Mark Verhasselt offeriert. Danke Mark für deine Grosszügigkeit.

Samstag 18 Juni
Um 9.00 Uhr fuhren wir in Richtung Lausanne, entlang des Quai d'Ouchy nach **Lutry**, **Grandvaux**, **Chexbres**, Chardonne zum **Chaplin-Museum** in **Corsier-sur-Vevey**. Wir hatten das Vergnügen, die prächtige Residenz zu entdecken, in der Charlie Chaplin in den letzten Jahren seines Lebens wohnte. Leider reichte die Zeit nicht aus, um das Museum im Detail zu besichtigen, das die Kulissen vieler Filme mit Charlot wiedergibt.

Dann ging es nach **Chexbres** ins Restaurant **«Le Baron Tavernier»** zum Mittagessen, das auf der Dachterrasse serviert wurde, wieder mit einem herrlichen Blick auf die Rebberge, den Genfersee und die Berge. Dieses Essen war geprägt von guter Laune und trotz allem von einer gewissen Nostalgie, dass unsere Tour Nr. 11 damit endete.

Hugo hatte die Idee, die What's App Gruppe **«MCS Tour Nr. 11»** zu gründen, wo jeder Teilnehmer über Programmänderungen oder andere wichtige Neuigkeiten informiert wird. Am Ende der Tour werden die vielen Glückwünsche an die Organisatoren und die Zufriedenheit der Teilnehmer eine grosse Belohnung für **Hugo und Thierry** gewesen sein. Ihnen sei hier nochmals herzlich gedankt.

4. SEPTEMBER 2022 – FAHREN FÜR DAS «KISPI»

Text: Georges Guggenheim, Fotos: Ueli Böhlen

Bereits zum 20. Mal führte dieses Jahr der «Pelican Chapter Harley Davidson Club Zürich» den «Charity Ride» durch. Der gesamte Erlös dieses Wohltätigkeitsanlasses kommt dem Kispi, also dem Kinderspital Zürich, zu. Das Geld wird zugunsten der dort behandelten herzkranken Kinder eingesetzt.

Harley- und Morgan-Besitzer Bruno Walti hat die Initiative ergriffen und so haben sich dieses Jahr erstmals auch Mitglieder des MCS mit ihren Autos am Anlass beteiligt. Etwa sechs Morgan bildeten die Basis. Wilhelm Stauds knallroter 4/4 war für die anwesenden Presse- und TV-Vertreter eindeutig der Favorit. Einige von uns liessen den Morgan in der Garage und beteiligten sich stattdessen mit einem anderen Oldtimer: Hans Funk präsentierte seinen wunderschönen MG A, Markus Wehrli seinen 1934er US-Ford mit Schwiegermuttersitz. Ein bis ins Detail fein restaurierter Jaguar Mk VII und ein knallgelber Ford Mustang ergänzten die Flotte.

KISPI
Wir fahren für's Herz
CHARITY-RIDE ZÜRICH

Unsere Autos waren – wie auch die Töffs – heiss begehrt, die Passagiere hatten allesamt **«de Plausch»**, waren begeistert und genossen die Fahrt am Grossmünster vorbei, entlang der Flaniermeile Limmatquai bis zum Bahnhof Tiefenbrunnen. Das grossartige, sommerliche Wetter trug das seine zum Erfolg des Anlasses bei, tausende Menschen spazierten an diesem Tag über den Bürkli-Platz, wohl auch angezogen von der ebenfalls anwesenden Live-Band, welche mit fetzigem Hard-Rock die Menschen anlockte.

Für uns – die Fahrer – war der Tag ebenfalls einmalig. Wir durften eine Menge interessanter Menschen aus aller Welt chauffieren, junge und alte. Wir kamen mit Menschen in Kontakt, denen wir sonst nie begegnet wären, und während der Fahrt entstanden immer wieder kurze, aber interessante Gespräche.

ZUBEHÖR MADE BY MORGAN PARK

EUER ANSPRECHPARTNER FÜR INDIVIDUELLES ZUBEHÖR

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

HOLZLENKRADPAKET INKL. ADAPTER

LENKRADADAPTER
IN VERSCHIEDENEN AUSFÜHRUNGEN

MITTELKONSOLE AUS LEDER
MIT GETRÄNKEHALTER

EDELSTAHL LENKSTOCKHEBEL

EDELSTAHL GEPÄCKBRÜCKE

INDIVIDUELLER GEPÄCKBRÜCKEN-UMBAU
MIT HÖRNERN

GETRIEBETUNNEL JETZT AUCH
IN WURZELHOLZ PASSEND ZUM
ARMATURENBRETT

INSTRUMENTEN-
MITTELPLATTE

VERCHROMTE BLENDEN
SOWIE VERCHROMTER
HANDBREMSHEBEL

VERCHROMTE
FRONTSCHEIBENHALTER

ZUBEHÖR FÜR TRADITIONELLE MORGAN UND 3-WHEELER

EDELSTAHL
LENKSÄULEN
VERKLEIDUNG

EDELSTAHL
LENKSTOCKHEBEL

HOLZ LENKRÄDER
6-LOCH UND 9-LOCH

HOLZ LENKRÄDER
3-WHEELER

STEENS-LENKER FÜR
3-WHEELER

MORGAN
ACCESSOIRES

WWW.MORGANPARK.DE FÜR MEHR ZUBEHÖR UND INFORMATIONEN

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

MORGAN PARK
Leberfinger

Hanskampring 23 · 22885 Barsbuettel/Germany
instagram.com/morganpark.hamburg
facebook.com/MorganParkHamburg

+49 40 670 30 20
info@morganpark.de
www.morganpark.de

Es war ein schönes Gefühl, mit unseren Autos anderen Menschen Freude zu bereiten und dabei auch noch etwas beizutragen, damit herzkranke Kinder eine ihren Bedürfnissen angemessene Behandlung bekommen können.

BRITISH CAR MEETING MOLLIS 2022

Text: / Bilder: Daniel Rüegg

Nach zweijähriger Pause konnte am 28. August das traditionelle British Car Meeting in Mollis bei traumhaftem Wetter durchgeführt werden.

Dieses Jahr waren die Land Rovers of Switzerland als Special Guests geladen, welche den speziellen Auftritt zusammen mit dem für 2021 geplanten Jaguar E-Type 60 Jahre Jubiläum teilten (60+1 Jahre).

MORGAN wurde durch **Erik Lundgren** und seine Frau **Cecilia** von der **Wisental Garage** mit einem tollen Stand vertreten. Der **MCS** durfte mit Gastrecht den Stand mit Snacks und Wein unterstützen. Unzählige Club-Mitglieder haben sich beim Morgan-Stand begrüsst und miteinander angestossen.

Erik präsentierte einen **Plus-Four**, welcher grosses Interesse weckte bei bisherigen wie potenziell neuen Morganauten. **Highlight** des Standes war der **brandneue Super-3 Prototyp**. Das auffällig rot lackierte Fahrzeug hat entsprechend viele Blicke auf sich gezogen. Viele Fragen wurden gestellt und Erik konnte alle fachmännisch beantworten.

Wir bedanken uns herzlich bei **Erik** und **Cecilia** für die Gastfreundschaft und wünschen einen erfolgreichen Verkaufsstart mit dem neuen Modell.

Ein toller Anlass 2022 – wir freuen uns bereits aufs nächste Jahr.

Après une pause de deux ans, le traditionnel British Car Meeting a pu avoir lieu le 28 août à Mollis par un temps de rêve.

Cette année, les Land Rovers of Switzerland ont été invités en tant que Speciale Guests et ont partagé la présentation spéciale avec la Jaguar E-Type prévue pour 2021 à l'occasion de son 60e anniversaire (60+1 ans).

MORGAN était représenté par **Erik Lundgren** et sa femme **Cecilia** du **Wisental Garage** avec un superbe stand. Le **MCS** a eu le droit d'être invité à soutenir le stand avec des snacks et du vin. D'innombrables membres du club se sont salués au stand Morgan et ont trinqué ensemble.

Erik a présenté un Plus-Four qui a suscité un grand intérêt parmi les anciens et les nouveaux Morganautes potentiels. Le point fort du stand était le tout **nouveau prototype Super-3**. Le véhicule peint en rouge a attiré de nombreux regards. De nombreuses questions ont été posées et Erik a pu y répondre de manière professionnelle.

Nous remercions chaleureusement **Erik** et **Cecilia** pour leur hospitalité et leur souhaitons un bon début de vente avec ce nouveau modèle.

Un événement formidable en 2022 – nous attendons l'année prochaine.

50 JAHRE MORGAN SPORTS CAR CLUB HOLLAND – 250 AUS NEUN LÄNDERN

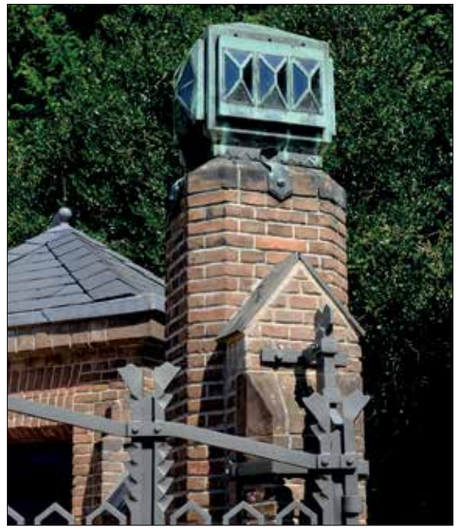
Text: Peter Bader, Fotos: Crew Team Holland

Drei Tage gute Stimmung im schönen Gelderland in und um das Hotel Mennorode in Elspeet NL, gelegen in einem Waldgebiet ausserhalb der Ortschaft

Sechs Morgan und ihre Crews aus unserem Schweizer Club haben die Reise nach Holland angetreten und dort eine perfekt organisierte Jubiläumsfeier zum 50. Geburtstag des holländischen Clubs mit vielen Highlights in der herrlichen waldreichen Gegend der Region Gelderland genossen. **Vier Crews** sind gemeinsam am Donnerstag nach Holland gestartet und haben unterwegs in einem schönen Landgasthof in Oberwesel an der Loreley, genächtigt.

Am späteren Freitag-Nachmittag hat uns **die internationale Morgan Gemeinde** herzlich empfangen. Für jedes Teilnehmerland war eine spezielle Willkommenssäule aus Ballonen mit der jeweiligen Flagge aufgestellt. Der neu zum Executive Chairman ernannte **Steve Morris** kam mit einer ganzen Auswahl Showcars vom Werk in Malvern angereist und der holländische Morgan Vertreter Louwman hat sowohl neue als auch historische Fahrzeuge sowie Morgan Artikel an seinem Stand präsentiert. Abends genossen wir dann ein fürstliches Barbecue unter grossen offenen Zeltdächern, begleitet von Boogie und Blues Live Music. Das Wetter war gnädig und ausser bei unserer Hotelankunft am Freitag immer sonnig und

warm. Es stand eine grosse Auswahl von Tagestouren zu Sehenswürdigkeiten in der Gegend allen Teilnehmern zur Verfügung – dokumentiert mit einem perfekten Road Book, welche individuell aber auch in Gruppen tagsüber gefahren werden konnten. Wir haben uns am Samstag für eine Tour in den **Nationalpark De Hoge Veluwe** entschlossen, sind dort um einen See gewandert und haben das architektonisch berühmte **Jagdhus Sint Hubertus** besucht. Das markante Gebäude wurde 1920 für die vermögende Familie Kröller-Müller als Sommersitz gebaut. Der 5500 Hektar grosse Nationalpark besteht hauptsächlich aus Waldgebiet, unterbrochen durch Heide- und Grasflächen, ist aber auch Standort des **Kröller-Müller Kunstmuseums,** als Stiftung der Familie mit einer beträchtlichen Kunstsammlung bestückt. Der Nationalpark kann sowohl mit dem eigenen Auto als auch mit kostenlos abgegebenen Fahrrädern auf getrennten Wegen befahren werden.



Samstagabend war die grosse Hauptparty wiederum mit Live Music und einem köstlichen Buffet mit vielen Überraschungen von frischen Austern bis zum italienischen Eisstand für uns bereit, und wir genossen das gemütliche Zusammensein der internationalen Morgan Gemeinde begleitet durch Live Music.

Am Sonntag stand dann unser Ausflug zur Besichtigung des 1684 erbauten ehemaligen königlichen Schlosses **«Palais Het Lo»** In der Nähe von Apeldoorn an. Sämtliche Räume mit stilvoller Ausstattung sind zugänglich. Die Dachterrasse eröffnet einen eindrucksvollen Blick auf die symmetrisch angelegten riesigen Gartenanlagen mit Springbrunnen und Orangerie. Zurück in Elspeet gings zur Farewell Party mit einem köstlichen High Tea Buffet und musikalischer Begleitung mit Swing Music.

Wir waren uns einig – es war ein toller Event und eine Reise mehr als wert, haben wir doch wiederum das gastfreundliche Holland bei dieser Gelegenheit besuchen dürfen und das Land noch aus weiteren Facetten kennengelernt.

Vier von uns haben eine zusammen vorgeplante Weiterreise an die **Nordseeküste Hollands** und eine grosse Runde durch Deutschlands **Lüneburger Heide, Mecklenburgische Seenplatte, Leipzig** und **Nürnberg** unternommen und sind eine Woche später mit vielen weiteren Eindrücken und Erlebnissen zu Hause eingetroffen.

50 ANS MORGAN SPORTS CAR CLUB HOLLAND - 250 MORGANS DE 9 PAYS

Text: Peter Bader, Übersetzung Extern, Fotos: Walti Labhard

Trois jours de bonnes vibrations dans la belle Gueldre dans et autour de l'hôtel Mennorode à Elspeet NL, situé dans une zone boisée à l'extérieur de la ville

Six Morgan et ses équipages de notre club suisse ont fait le voyage en Hollande et ont profité d'une célébration parfaitement organisée du 50e anniversaire du club néerlandais avec de nombreux temps forts dans la magnifique région boisée de la région de Gelderland. **Quatre équipages** sont partis ensemble pour la Hollande jeudi et ont passé la nuit dans une belle auberge de campagne à Oberwesel sur la Loreley.

Plus tard dans l'après-midi du vendredi, **la communauté internationale Morgan** nous a chaleureusement accueillis, une colonne de bienvenue composée de ballons avec le drapeau respectif a été spécialement mise en place pour chaque pays participant. Le président exécutif nouvellement nommé, **Steve Morris**, a apporté une sélection de voitures d'exposition de l'usine de Malvern et le représentant néerlandais de Morgan, Louwman, a présenté des véhicules neufs et historiques ainsi que des articles Morgan sur son stand. Le soir, nous avons profité d'un barbecue princier sous de grands toits de tente ouverts accompagné de musique live boogie et blues. Le temps était clément et, sauf quand nous sommes arrivés à l'hôtel le vendredi, il faisait toujours beau et chaud.

Il y avait un grand choix d'excursions d'une journée vers les sites de la région à la disposition de tous les participants - documentées avec un carnet de route parfait, qui pouvaient être conduites individuellement ou en groupe pendant la journée. Samedi, nous avons décidé de faire une excursion **au parc national De Hoge Veluwe**, nous nous sommes promenés autour d'un lac et avons visité le célèbre Jagdhus Sint Hubertus. Le bâtiment remarquable avec un a été construit pour la riche famille Kröller-Müller en 1920 comme résidence d'été. Le parc national de 5500 hectares se compose principalement d'une zone forestière interrompue par des zones de bruyère et d'herbe, mais est également le site du **Kröller-Müller Kunstmuseum**, une fondation familiale avec une collection d'art considérable. Le parc national est accessible à la fois avec votre propre voiture et avec des vélos fournis gratuitement sur des chemins séparés.

Le samedi soir, la grande fête principale était à nouveau prête pour nous avec de la musique live et un délicieux buffet avec de nombreuses surprises allant des huîtres fraîches à un stand de glaces italiennes, et nous avons apprécié la réunion détendue de la communauté internationale Morgan accompagnée de musique live.

Dimanche, nous sommes allés en excursion pour visiter l'ancien palais royal **« Palais Het Lo »** près d'Apeldoorn, construit en 1684. Toutes les chambres au mobilier élégant sont accessibles. La terrasse sur le toit ouvre une vue impressionnante sur les immenses jardins disposés symétriquement avec fontaine et orangerie. De retour à Elspeet, nous sommes allés à la fête d'adieu avec un délicieux buffet de thé, accompagné de musique swing.
Nous avons accepté - c'était un grand événement et un voyage qui en valait la peine, puisque nous avons pu visiter la Hollande hospitalière à cette occasion et avons appris à connaître le pays sous d'autres facettes.

Quatre d'entre nous ont fait un voyage conjoint préplanifié vers la côte hollandaise de la mer du **Nord et une longue tournée** à travers l'Allemagne **Lüneburg** Heath, la région des lacs du **Mecklembourg**, **Leipzig** et **Nürnberg** et sont arrivés à la maison une semaine plus tard avec beaucoup plus d'impressions et d'expériences.

TOUR 12 – EINE BILDERBUCHTOUR VON A BIS Z
SONNE, REGENGÜSSE, BLITZ UND DONNER

Text: Jvan Aeberli, Fotos: Daniel Ruegg, Martin Boesch

Wahrhaftig, die Wetterprognosen für die Tour 12 vom 6. bis 9. September 2022 waren nicht rosig. Nach einer sehr, sehr langen heissen Wetterperiode mit Tagen bis 40 Grad Celsius schien es nun, dass uns einige eher regnerische und kühle Tage beschieden sein würde.

Um ins Tessin zu gelangen, sind die meisten über irgendeinen romantischen Pass gefahren, denn Tunnelfahrten mit einem Morgan sind bekanntlich eine Tortur, zudem werden im September noch immer Wartezeiten an den Tunnelportalen gemeldet. Anna und ich wählten den «Passo del Lucomagno», eine tolle Fahrt durch schönste Alpengegenden, praktisch verkehrsfrei und bestens ausgebaut.

Am späteren Nachmittag treffen die beinahe vierzig Morganisten und Morganistinnen bei leicht sonnigem Wetter in Cannobio ein und beziehen Logis im Hotel. Wie schön lässt es sich auf der Seeterrasse des Hotels dinieren, typisch italienische Küche mit Wein geniessen und viele angeregte Gespräche führen. Einzig unser Präsident Toni fehlt in der Runde. Er musste aus gesundheitlichen Gründen seine Teilnahme an der Tour 12 annullieren. **Wir alle wünschen ihm aus der Ferne beste und baldige Genesung.**

Dann in der Nacht: Blitz und Donner und unglaublicher Starkregen. Glücklich kann sich schätzen, wer seinen Morgan an der Seepromenade mit einem zusätzlichen **«Pelerinchen»** gut abgedeckt hat. Das heftige Gewitter hält praktisch die ganze Nacht an. Aber welch ein Wunder, am Morgen scheint die Sonne – pünktlich zum Frühstück und zur bevorstehenden Ausfahrt. Auf dem Tagesprogramm stehen als kulturelle Höhepunkte die **«Basilica del Sangue»** in **Re** und die von **Mario Botta** entworfene futuristische Kirche **«San Giovanni Battista»** in **Mogno**. Natürlich werden wir auch in einem typischen Grotto verwöhnt – mein Gott – was für eine köstliche Polenta dürfen wir geniessen!

Am Mittwochabend stehen wir dann alle um halb acht am Hafen bereit, denn die Fahrt über den Lago Maggiore dürfen wir in einem **Taxi-Boot** aus den 1980er Jahren erleben. Im **Ristorante Magnolia** in Cannero geniessen wir wiederum allerbeste piemontesische Küche. Während wir drinnen im Restaurant vergnüglich dinieren, plaudern und lachen, braut sich draussen erneut ein **Mega-Gewitter** zusammen, um uns dann auf der Rückfahrt über den See zu begleiten. Ein etwas **mulmiges Gefühl** macht sich unter der vergnügten Gesellschaft breit, denn links und rechts und vorne und hinten nichts als **Blitze** und praktisch keine Sicht mehr nach draussen, so sehr peitscht der Regen auf die Frontscheibe. Glücklicherweise kein grosser Wellengang, aber doch **ordentlich unheimlich!** Nach einer halben Stunde dann die ersehnte Ankunft in **Cannobio**, nun schnell zum nahen Hotel springen, wo wir natürlich alle pudelnass ankommen. Wir sind unserem **«Capitano Marco»** sehr dankbar und zeigen alle viel Respekt, dass er sein Boot professionell und ohne Hektik **ans Ziel** geführt hat.

Nun also bereits die zweite Gewitternacht mit Blitz und Donnerschlag. Aber auch am Donnerstagmorgen wieder eine wärmende und trocknende Sonne. Nach **Kafi + Gipfeli** in **Ascona** steht uns ein weiteres Highlight bevor: die berühmte – ich würde sagen – die berüchtigte Bergstrasse nach Indemini hinauf und weiter zum Lago Maggiore hinunter. Nach tausend Kurven hören wir auf zu zählen, was für eine Bergstrecke! Belohnt werden wir dann mit einem umwerfenden Lunch im **Grotto Mazzardit** direkt am Lago! Zurück mit einem Fährschiff ins Hotel, wo uns wiederum auf der Terrasse ein feines Diner serviert wird.

Und wer bietet den musikalischen Rahmen an diesem Abend? Unser «Capitano Marco»! Er ist auch ein hervorragender Musikant – unterstützt durch seine Begleiterin. Bei fröhlicher, italienischer Musik wird dann auch noch ausgelassen getanzt!

Was für eine tolle Tour! Herzlichen Dank, liebe Beatrice und lieber Rolf, einfach hervorragend ausgewählte Locations und prima organisiert!

Mille grazie!

MCS 12 – UN PARCOURS MARQUÉ DE A à Z PAR SOLEIL, AVERSES, ÉCLAIRS ET TONNERRE

Text: Jvan Aeberli, Traduction M&H Isler, Fotos: Daniel Rüegg

A vrai dire, la météo du Tour 12 du 6 au 9 septembre 2022 n'était pas rose. Après une très, très longue période de temps chaud avec des journées jusqu'à 40 degrés Celsius, il semblait maintenant que nous étions destinés à des journées plutôt pluvieuses et fraîches.

Pour se rendre au Tessin, la plupart des participants ont emprunté un col romantique, car la conduite dans un tunnel avec une Morgan est connue pour être une épreuve, et les longs temps d'attente aux portails des tunnels sont toujours signalés en septembre. Anna et moi avons choisi le **«Passo del Lucomagno»**, une grande balade à travers les plus belles parties des Alpes, pratiquement sans circulation. En fin d'après-midi, la quarantaine de morganistes arrivent à **Cannobio** par un temps assez ensoleillé et s'installent à l'hôtel. Quel bonheur de dîner sur la terrasse de l'hôtel au bord du lac Maggiore, de déguster une cuisine italienne typique avec du vin et d'avoir de nombreuses conversations animées. **Seul notre président Toni manque au groupe.** Il a dû annuler sa participation au Tour 12 pour des raisons de santé. Nous lui souhaitons tous un prompt réta blissement.

Puis dans la nuit : tonnerre et éclairs et pluies diluviennes incroyables. Celui qui a couvert son Morgan sur la promenade du lac avec une pélerine supplémentaire peut s'estimer chanceux. Le violent orage a duré pratiquement toute la nuit. Mais quel miracle, le soleil brille le matin – juste à temps pour le petit-déjeuner et pour la prochaine sortie. Les points culminants culturels de la journée sont la **«Basilica del Sangue»** à **Re** et l'église futuriste **«San Giovanni Battista»** conçue par **Mario Botta** à **Mogno**. Bien sûr, nous serons également gâtés dans une grotte typique - mon Dieu - quelle délicieuse polenta nous avons pu déguster ! Le mercredi soir, nous sommes tous prêts à partir du port à sept heures et demie, car nous allons vivre le voyage sur le Lac Majeur dans un bateau-taxi des années 1980. Au **Ristorante Magnolia** de **Cannero**, nous savourons à nouveau la meilleure cuisine piémontaise. Pendant que nous dînons, discutons et rions joyeusement à l'intérieur du restaurant, un autre méga orage se prépare à l'extérieur et nous accompagnera ensuite lors du voyage de retour sur le lac. Un certain malaise se répand parmi l'heureuse compagnie, car à gauche et à droite et devant et derrière rien que des éclairs et pratiquement aucune vue vers l'extérieur, tant la pluie claque sur le pare-brise. Heureusement, il n'y avait pas de grosses vagues, mais elles étaient assez effrayantes ! Après une demi-heure, puis l'arrivée nous voilà arrivés à **Cannobio**. Bien sûr, nous arrivons tous trempés dans nos chambres. Nous sommes très reconnaissants à notre **«Capitaine Marco»** de nous avoir ramenés sains et saufs à destination de manière professionnelle et sans agitation. Alors maintenant, la deuxième nuit d'orage avec des éclairs et du tonnerre. Mais encore jeudi matin un soleil qui nous réchauffe. Après **le café** et **les croissants** à **Ascona**, un autre point culminant nous attend : la célèbre route de montagne jusqu'à Indemini et puis la descente vers le Lago Maggiore. Après mille virages on arrête de compter, quel parcours! Nous serons ensuite récompensés par un superbe déjeuner directement sur le Lago! Retour en ferry à l'hôtel, où on nous sert encore un superbe dîner en terrasse. Et qui assure l'encadrement musical de cette soirée? Notre **«Capitaine Marco»** ! C'est aussi un excellent musicien – soutenu par son accompagnatrice. Avec de la musique italienne joyeuse, il y a aussi de la danse endiablée !

Quelle belle sortie ! Un grand merci, chère Béatrice et cher Rolf! Des lieux tout simplement parfaitement sélectionnés et une organisation sans fautes !

Mille grazie !

HERBSTLICHER AUSKLANG

Text: Georges Guggenheim, Fotos: Madeleine Boesch und Bruno Walti

Der von **Markus Bolliger** und **Marianne Zwald** auch dieses Jahr organisierte Herbst-Brunch ist zu einer lieb gewordenen Tradition geworden. Während in den letzten Jahren der Wettergott uns immer hold gesinnt war, übernahm Regengott Tlaloc dieses Jahr das Szepter: Am 25.9.22 regnete es fast ohne Pause. Auch wenn es der Schreibende nicht glauben wollte und im offenen Morgan nach Hurden brauste. Er musste es büssen!

Der Brunch ist eine der letzten Gelegenheiten im Jahreslauf, sich zu sehen, miteinander zu plaudern – und dies alles bei vorzüglichem Speis und Trank im Restaurant Rössli. Und diese Chance ergriffen zahlreiche Club-Mitglieder, ungeachtet des Wetters.

Schön wars, wir freuen uns schon auf nächstes Jahr!

TOUR DE ROMANDIE OCTOBRE 2022

Text: / Fotos: Peter Bader

Notre membre du club et organisateur de voyages **Stéphane Kyburz**, épaulé par sa femme **Delphine**, nous accueille dans leur garage ultra-moderne **Sky Automobile** à **Bevaix** pour un café et des croissants. En plus des représentations de la marque **Jeep & Fiat / Alfa**, il nous montre également un certain nombre de grands classiques et bien sûr des Morgan qui sont soit à vendre, soit dans son atelier pour révision et réparation. Après avoir reçu la feuille de route, nous entamons les 500 m de dénivelé sur les hauteurs du Jura jusqu'à La Chaux-de-Fonds sur de belles routes secondaires. Là, la visite de **la manufacture horlogère Schneider & Co.** est prévue. L'entrepreneur Monsieur Schneider nous accueille chaleureusement et nous commençons par un apéritif que nous avons ramené de **la légendaire valise Morgan de Yves**, accompagné d'explications intéressantes de l'entrepreneur Schneider avec un bref aperçu de l'histoire de l'industrie horlogère suisse et de sa décision de créer la sienne marque malgré une énorme concurrence avec des budgets publicitaires gigantesques commencent. Il s'appuie sur tous les outils des médias sociaux pour faire connaître sa marque même avec un petit budget marketing. Sa petite usine est installée dans le bâtiment de style Belle Epoque de l'ancienne **centrale électrique de La Chaux-de-Fonds**, construite en 1909. M. Schneider nous a ensuite fait visiter le bâtiment à travers les couloirs et a donné des détails intéressants sur le bâtiment et son objectif.

Là, l'alimentation électrique de toute la ville industrielle a été produite avec d'énormes moteurs diesel Sulzer et des générateurs BBC jusqu'au début des années 1990. Malgré un démantèlement ultérieur, un **gigantesque** diesel marin **6 cylindres** construit en 1932 a été conservé au titre des monuments historiques (167 tours par minute/consommation 850 litres par heure). Le bâtiment appartenant à la ville a été vendu à **la microbrasserie Avenir** en 2019 après plusieurs années de à usage d'expositions et de culture, qui y brasse maintenant votre bière fine de différentes sortes, dont nous avons également pu déguster. Enfin, nous avons visité le showroom Schneider Manufaktur et nous sommes émerveillés devant **les belles créations horlogères**. Schneider Co. n'installe que des mouvements ETA à remontage manuel. Les boîtiers sont en **aluminium** et sont extrêmement légers à porter au poignet. Tous les modèles actuels peuvent être trouvés sur son site Web et les commandes peuvent être passées directement là-bas. Tous les modèles actuels peuvent être trouvés sur son site Web et les commandes peuvent être passées directement là-bas.

Maintenant, nous étions lentement affamés de toutes les impressions intéressantes et nous sommes partis sur les 32 km en direction de **Montfaucon**. Aux abords du village, sur les alpages du Jura, un bon déjeuner nous avait été commandé au **restaurant les Voyageurs**.

Malgré le temps pluvieux modeste (pas de problème pour nos Britanniques), nous avons passé un beau dimanche avec nos amis du club romand et avons même dégusté ensemble un rösti (sans Graben) au déjeuner. **Un grand merci à Stéphane & Delphine pour la parfaite organisation de cette visite intéressante.**

www.skyautomobiles.ch
www.schneiderandco.ch
www.restaurant-les-voyageurs.ch

TOUR DE ROMANDIE OKTOBER 2022

Text: / Fotos: Peter Bader

Unser Clubmitglied und Organisator der Tour **Stephane Kyburz,** unterstützt von seiner Frau **Delphine,** begrüssen uns in Ihrem topmodernen Garagenbetrieb **Sky Automobile** in Bevaix bei Kaffee & Gipfeli. Neben den Markenvertretungen **Jeep & Fiat / Alfa** zeigt er uns auch eine Anzahl toller Klassiker und natürlich Morgan, welche entweder zum Verkauf stehen oder sich für Service und Reparaturen in seinem Betrieb befinden. Nach Empfang der Roadmap starten wir auf schönen Nebenstrassen die 500 m Höhendifferenz auf die Jurahöhen nach La Chaux-de-Fonds. Dort steht der Besuch in der Uhrenmanufaktur **Schneider & Co.** an. Der Unternehmer Monsieur Schneider empfängt uns freundlich und wir starten mit einem mitgebrachten Apero aus dem **legendären Morgan Koffer von Yves** begleitet von interessanten Ausführungen vom Unternehmer Schneider mit kurzem Einblick auf die Geschichte der Schweizer Uhrenindustrie und seinen Entschluss trotz riesiger Konkurrenz mit gigantischen Werbebudgets einen eigenen Brand zu starten. Er setzt dabei auf sämtliche Tools der Socialmedia um auch mit kleinem Marketing Budget seine Marke bekannt zu machen. Seine kleine Manufaktur ist im 1909 im Belle Epoque Stil errichteten Gebäude des alten **Elektrizitätswerks** von **La Chaux de Fonds** untergebracht. Herrn Schneider hat uns dann auf eine Besichtigung des Gebäudes durch die Hallen geführt und interessante Details zum Bauwerk und dessen Zweck gegeben.

Dort wurde mit riesigen Diesel Sulzer Schiffsmotoren und BBC Generatoren bis anfangs der 90er Jahre die Stromversorgung der ganzen Industriestadt produziert. Trotz anschliessendem Abbau wurde als historisches Denkmal ein **gigantischer** 1932 gebauter **sechs Zylinder** Schiffsdiesel erhalten (167 Umdrehungen pro Minute/Verbrauch 850 Liter pro Stunde) Das Gebäude im Besitz der Stadt wurde nach mehrjähriger Nutzung für Ausstellungen und Kultur im Jahr 2019 an die **Kleinbrauerei Avenir** verkauft, welche nun dort Ihr feines Bier diverser Sorten braut von welchem wir ebenfalls eine Kostprobe geniessen durften.

Zum Abschluss haben wir den Showroom der Schneider Manufaktur besichtigt und **die schönen Kreationen der Horlogerie** bestaunt. Schneider Co. verbaut ausschliesslich Handaufzugswerke der ETA. Die Gehäuse sind aus **Aluminium** gefertigt und äusserst leicht am Handgelenk zu tragen. Alle aktuellen Modelle findet man auf seiner Webseite und kann dort direkt Bestellungen aufgeben.

Nun hatten wir vor lauter interessanten Eindrücken langsam Hunger bekommen und haben uns auf die 32 km Richtung **Montfaucon** gemacht. Ausserhalb der Ortschaft auf den Pferdeweiden der Jurahöhen gelegen, war ein feines Mittagessen im **Restaurant les Voyageurs** für uns bestellt.

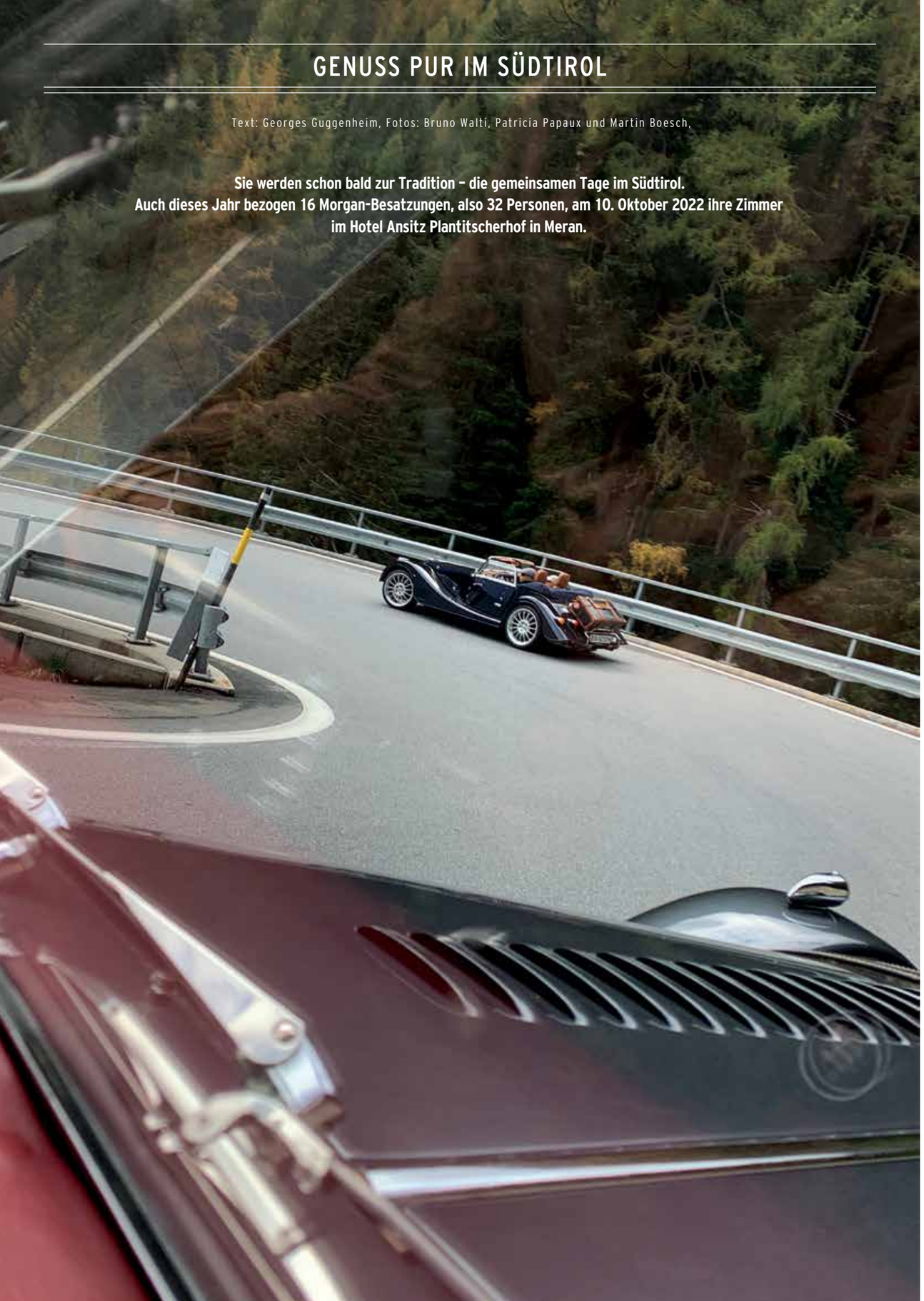
Trotz bescheidenem Regenwetter (kein Problem für unsere Engländer) haben wir einen schönen Sonntag mit unseren Clubfreunden aus der Romandie verbracht und sogar zusammen beim Mittagessen eine Rösti (ohne Graben) genossen. **Herzlichen Dank an Stephane & Delphine für die perfekte Organisation dieser interessanten Tour.**

www.skyautomobiles.ch
www.schneiderandco.ch
www.restaurant-les-voyageurs.ch

GENUSS PUR IM SÜDTIROL

Text: Georges Guggenheim, Fotos: Bruno Walti, Patricia Papaux und Martin Boesch,

Sie werden schon bald zur Tradition – die gemeinsamen Tage im Südtirol. Auch dieses Jahr bezogen 16 Morgan-Besatzungen, also 32 Personen, am 10. Oktober 2022 ihre Zimmer im Hotel Ansitz Plantitscherhof in Meran.



Der **Plantitscherhof** ist vielen Mitgliedern wohlbekannt. Wiederum waren alle Teilnehmenden begeistert vom Ambiente, von der Gastfreundschaft, von der Qualität von Speis und Trank und vom Charme dieses von der Eignerfamilie geführten Hotels.

Der in Oldtimerkreisen bestens bekannte Hotelier **Johannes Gufler** stand uns mit Rat und Tat bei der Planung der Ausflüge zur Seite. Er kannte die Routen und – wichtig – die schönsten und besten Möglichkeiten, um über Mittag das Südtirol auch von seiner kulinarischen Seite zu geniessen.

Er liess es sich auch nicht nehmen, den Morgan-Tross bei der ersten Tour anzuführen. Mit seinem historischen **Ferrari** legte er zur Freude einiger Teilnehmenden ein rasantes Tempo vor. Andere nahmen es ein wenig gemütlicher. Die Tour führte von **Meran** über **Hafling** – wo die berühmten Pferde herstammen – ins **Sarntal**, übers **Penserjoch** und den **Jaufenpass** zurück nach Meran. Einmalige Ausblicke in grossartiger Bergwelt und quasi leere Strassen prägten bei schönstem Wetter den Tag.

SONNENAUFGANGSTOUREN
Einzigartig auf Südtirols Pässe

OLDTIMER-PROGRAMM
VW-Bulli-Touren in den Weinbergen
Oldtimer-Aperitif in der Garage

ALLES F R IHREN MORGAN
Kostenlose, videoüberwachte Tiefgarage
Oldtimer-Werkstatt im Hotel

OLDTIMER-HOTEL
Traumhafte Suiten und Zimmer
Golden SPA und Body & Mind
Gartenoase im Villenviertel Merans

4

OLDTIMER ABENTEUER
Anders. Besonders. Liebevoll.

HOTEL ANSITZ PLANTITSCHERHOF
ERLEBNIS · GENUSSKULTUR · OLDTIMER

Meran | S dtirol | Italien
T: +39 0473 230 577
plantitscherhof.com

Die Tour am folgenden Tag führte die Teilnehmenden – es gab keinen Gruppenzwang, jede und jeder konnte auch selbst den Tag gestalten – über den Gampen- und den Mendelpass in die Gegend des Kalterersees. Landschaftlich ein markanter Unterschied zur ersten Tour, war diese geprägt durch eine bergige, aber grösstenteils sanfte und liebliche Landschaft und Rebberge.

Die Weintour mit den beiden historischen Bullis (VW-Bus) des Hotels unter Führung von Johannes Gufler war ein weiterer Höhepunkt. Die Fahrt durch die bereits herbstlich gefärbten Weinberge bis hoch über den Kalterersee war grandios. Und Johannes Gufler erwies sich als profunder Kenner des Südtirols, seiner Geologie, seiner Geschichte und – natürlich – auch des Weins. Letzteres erfuhren wir eindrücklich bei der Degustation von köstlichen und sehr unterschiedlichen Weinen unterwegs, welche Johannes, der gelernte Sommelier, für uns ausgewählt hatte.

Generalagentur Ren Wiederkehr
Badstrasse 48 I 5200 Brugg
ALLIANZ.CH/RENE.WIEDERKEHR

Ihr Versicherungsberater: Oliver Senn
M 079 393 58 58 I oliver.senn@allianz.ch

LE PLAISIR PUR DANS LE TYROL DU SUD

Text: Georges Guggenheim, Fotos: Bruno Walti

Elles deviendront bientôt une tradition - les journées communes dans le Tyrol du Sud. Cette année, 16 équipages Morgan, soit 32 personnes, ont pris possession de leurs chambres le 10.10.22 à l'hôtel Ansitz Plantitscherhof à Merano.

Le Plantitscherhof est bien connu de nombreux membres. Une fois de plus, tous les participants ont été enthousiasmés par l'ambiance, l'hospitalité, la qualité des repas et de la boisson et le charme de cet hôtel géré par la famille propriétaire.

La première sortie nous a mené de Merano par **la vallée de Sarn**, en passant par **Hafling** - d'où sont originaires les célèbres chevaux - au sommet du **Penserjoch** et le col de **Jaufen** pour revenir à **Merano**. La journée a été marquée par des vues uniques dans un paysage de montagne grandiose et des routes quasiment vides par un temps magnifique.

Le lendemain, l'excursion a conduit les participants - il n'y avait pas de pression de groupe, chacun pouvait organiser sa journée comme il l'entendait - dans la région du lac de Caldaro en passant par les cols de **Gampen** et de **Mendel**. Du point de vue du paysage, il s'agissait d'une différence notable par rapport au premier tour, le voyage se déroulant ici à travers un paysage montagneux, mais en grande partie doux et agréable, et des vignobles.

Le tour du vin avec les deux bus Volkswagen historiques de l'hôtel, sous la direction de l'hôtelier **Johannes Gufler**, a été un autre point fort. Le trajet à travers les vignobles déjà colorés par l'automne jusqu'en haut du **lac de Caldaro** était grandiose. Johannes Gufler s'est révélé être un fin connaisseur du Tyrol du Sud, de sa géologie, de son histoire et - bien sûr - de son vin.

Nous avons appris ce dernier point de manière impressionnante lors de la dégustation de vins délicieux et très différents que Johannes, aussi sommelier de formation, avait sélectionnés pour nous en cours de route.

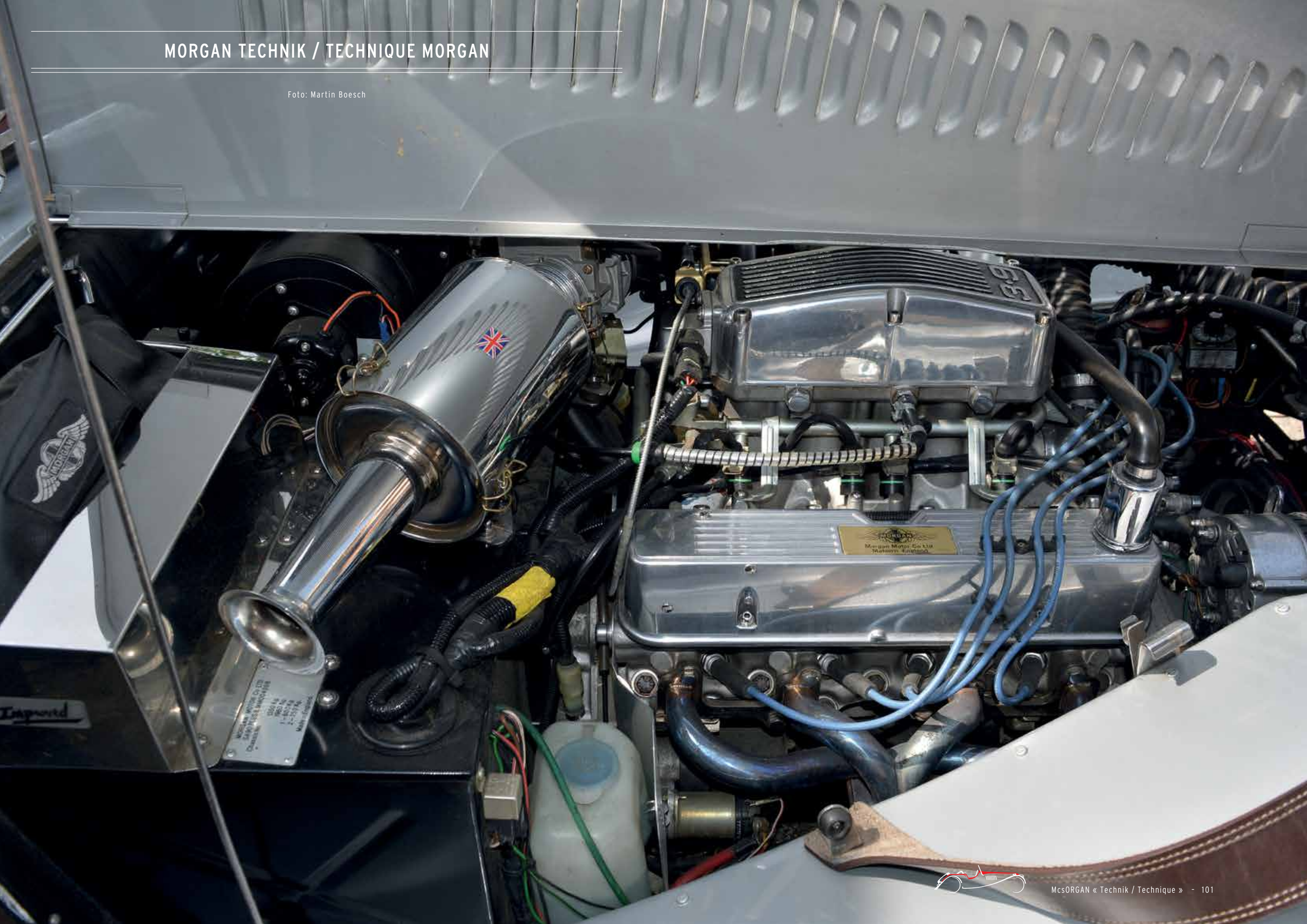
Archibald Titterington
The Last real Morganeer

"Die Regen-Rallye"
... oder: "Mein Mädel fährt immer mit!"

Zeichnungen: Lothar Krebs
Idee: Natascha & Lothar Krebs

www.krebsillustration.de

Foto: Martin Boesch



WHAT A LAUNCH: PLUS FOUR CX-T

Text: www.morgan-motor.com/media-centre

Alle haben wir gestaunt als Malvern Link im letzten Spätsommer den Plus Four CX-T vorgestellt hat. Lediglich 8 Exemplare zu je +/- £ 170 000.– ohne Steuern, die schon im Vorfeld verkauft waren. Ein echter Marketinggag in düsteren COVID-19 Zeiten. Absolut gelungen!

Nachstehend der Originaltext anlässlich der press release.

Nous étions tous étonnés lorsque le management MORGAN a présenté le Plus Four CX-T l'année dernière. Les 8 exemplaires à +/- £ 170 000.– sans impôts étaient déjà vendus en avance à des gens qui ne connaissent pas de soucis monétaires. C'était un vrai gag de marketing en temps de COVID-19. Bien réussi!

Ci-joint le texte original du communiqué de presse.

INTRODUCING THE MORGAN PLUS FOUR CX-T, THE MORGAN BUILT FOR OVERLAND ADVENTURE

- The Morgan Plus Four CX-T is a Morgan like you've never seen before, designed explicitly for overland adventure
- The inspirations behind the model are rooted in Morgan's historic durability trialling endeavours, and the adventures undertaken by Morgan owners through the decades
- The Plus Four CX-T is based on the CX-Generation platform, which was launched in 2019 and underpins the production-model Plus Four (and Plus Six)
- The designation CX-T is derived from the use of CX-Generation underpinnings coupled with Morgan's trialling provenance
- Morgan has partnered with Rally Raid UK, renowned creators of Dakar race vehicles, for the project
- The fitment of uprated suspension, underbody and occupant protection, and a raft of specialist equipment gives the CX-T a striking visual presence and genuine all-terrain capability
- Morgan products exist to provide an antidote to sanitised motoring, and the Plus Four CX-T epitomises this sense of purpose
- Just eight Plus Four CX-T models will be built, priced at £170,000 plus local taxes

Malvern, 5 August 2021
Morgan unveils the Plus Four CX-T, a car with adventure at its core. A vehicle with capability not yet witnessed on a Morgan sports car, it opens up the possibility of routes, landscapes and destinations inaccessible by Morgan cars until now.

The Morgan Plus Four CX-T is inspired by Morgan's well documented history of competing in all-terrain endurance trials. As early as 1911, Morgan sports cars were competing and winning in trials competitions, and this spirit of adventure has been key to shaping the Morgan brand ever since. The more adventurous journeys that are frequently undertaken by Morgan customers all over the world have further fuelled the desire for Morgan to imagine the Plus Four CX-T.

EMBARGO 9am GMT (10am UK) 05/08/2021
Following the launch of the Plus Four in 2020, Morgan partnered with Rally Raid UK, renowned creator of Dakar race cars, to jointly design and engineer the Plus Four CX-T. One of the aims of the project is to demonstrate the capability and durability of Morgan's new CX-Generation platform, along with the Plus Four upon which the CX-T is based.

Just eight vehicles will be built, priced at £170,000 plus local taxes and supplied in full overland specification, with each customer having the opportunity to work alongside Morgan's design team to specify their own CX-T. Every Plus Four CX-T is built at Morgan's factory in Malvern, Worcestershire, before undergoing the final preparation and setup at Rally Raid UK's own workshop facilities. Morgan's design and engineering team have worked alongside Rally Raid UK throughout the programme to define the concept, specification, technical attributes, and aesthetic of the model.

Technical details
The exterior of the Plus Four CX-T is designed to maximise luggage and equipment carrying capacity, and provide the occupant protection necessary for extreme environments. Simultaneously, Morgan has ensured that its visual design reflects this capability and purposefulness.

Most prominently, the rear panel of the vehicle has been replaced with an equipment rack, with unique side body panels designed to be reminiscent of the classic four-seater Morgan.

The rack houses two ruggedised and waterproof Pelican luggage cases, a Zarges aluminium tool/storage box, two Rotopax 11-litre containers and two spare wheel/tyre assemblies. Additionally, for those who venture further off the beaten track, recovery equipment is mounted on the exterior of the car within easy reach when required. All exterior mounting systems for all storage and equipment have been painstakingly engineered to be tough and easy to access when needed.

The external protective exoskeleton can also be adapted to carry leisure equipment such as bikes and surf boards, to compliment the lifestyle activities of the owner, while the removable side screens can be mounted onto the roof of the vehicle, allowing them to be carried unobtrusively in case of a change in weather conditions.

Rally Raid UK undertook a complete study of the standard Plus Four vehicle to determine the possibilities for the conversion. This study included durability assessments of the platform, drivetrain, and suspension systems.

The suspension has been designed to be expedition ready: tough and fit for purpose. Durability, and a drive-over obstacle clearance of 230 mm, has been achieved using modified Plus Six wishbones. These widen the track and allow for the extra arc of movement required to achieve the desired suspension performance.

The wheel arch apertures have also been modified, allowing the suspension to compress deep into the wheel well, providing maximum traction and stability.

EMBARGO 9am GMT (10am UK) 05/08/2021
EXE-TC coilover assemblies with internal bump stops are used, these have been developed by EXE-TC specifically for the vehicle. These assemblies are born from off-road competition, and are calibrated to provide the ideal balance of compliance and durability.

In addition to the main suspension hardware, the lower suspension arms contain bespoke bushes which further increase durability. The combined suspension package is optimised to undertake journeys never before attempted in a Morgan sports car, while ensuring composure and comfort during any excursion into the back country.

A five-piece underbody protection system – comprising an engine guard, rear chassis guard, mid-section shield and rear undertray – helps to protect the chassis and important components from damage when driving in extreme conditions. The car is also fitted with a full bespoke exhaust system with rear side-exit that improves the departure angle and contributes to 230 mm of ground clearance.

The **Plus Four CX-T** uses a BMW X-Drive electronic differential with bespoke software, calibrated and tested specifically for the application. Switches inside the cabin allow a choice of three modes to be selected depending upon the driving conditions; each mode varies the degree of differential lock that is applied.

Selecting 'Road' mode fully opens the differential, while mode applies approximately 45 % lock to the rear differential, allowing some variation torque distribution between the rear wheels. **'All-Terrain – Extreme'** mode fully locks the rear differential, providing equal torque to both rear wheels. The two All-Terrain modes are designed to be used when tackling rough surfaces and low-traction conditions. The final drive ratio has also been shortened to account for the larger diameter tyres and suit all-terrain usage.

Inside the cabin of **the Plus Four CX-T** features have been added to improve occupant comfort and usability in remote environments. A RAM mount track is built into to the dashboard to allow the secure fixing of a variety of devices such as phones or cameras. A flexible map light, pencil and notebook holder have also been integrated, all designed to withstand operation in harsh driving environments. Cabin stowage has also been optimised with the addition of a removable map/document holder and insulated cool bag, both located in the passenger footwell. A custom-made first aid kit is mounted to the internal roll cage behind the seats. Just like the exterior equipment, every interior feature has been designed with accessibility and convenience in mind, whether this is for use in remote conditions or the leisure pursuits of the owner. The cabin is enclosed within a composite hard top which is unique to the Plus Four CX-T and has been intricately engineered to fit between the internal and external roll cages.

The Morgan **Plus Four CX-T** is the second of two special projects being produced by Morgan in 2021, with the first being the Plus 8 GTR. The introduction of the Plus Four CX-T also coincides with the announcement of Model Year 22 updates to the Plus Four and Plus Six, and helps to inform technical and aesthetic advancements for Morgan's current and future range of vehicles. The Plus Four CX-T is on sale immediately, with all vehicles due to be built before the end of 2021.

EMBARGO 9am GMT (10am UK) 05/08/2021

Jonathan Wells, Head of Design, Morgan Motor Company, said: «The Morgan design team has been conceptualising modern day trialling vehicles for many years. Around 18 months ago, our investors and CEO, Steve Morris, were in the studio and remarked how incredible it would be to bring one of these drawings to life. The project was unrestrained and born entirely from a desire to create an exciting British adventure vehicle. The CX-T, like many recent Morgan vehicles, demonstrates the flexibility of the Morgan design. For me, it's a complete package: historical integrity, legitimate capability, and a brand-new adventure-lead aesthetic.»

Mike Jones, Rally Raid UK, said: «Applying my experience of 13 Dakar Rallies, 60 Dakar vehicle builds and a lifetime of overland adventuring to an unconventional sports car such as a Morgan has been an interesting and rewarding project. Having the opportunity to design a car for such a prestigious marque has been a responsibility that I never imagined I would have. Rally Raid UK and Morgan have engaged with industry-leading suppliers to source the highest quality components, as well as designing a range of bespoke parts that will remain unique to the model. The Morgan Plus Four CX-T is a genuine overland adventure vehicle and I look forward to seeing the incredible destinations that owners will find themselves in.»

About Morgan Motor Company

Morgan Motor Company is a British manufacturer of handcrafted sports cars. Located in Malvern Link, UK. The world-famous Morgan vehicles offer a unique blend of charisma, quality materials, craftsmanship and performance. Morgan has been handcrafting coach built traditional British sports cars that are thrilling to drive and unique within the marketplace since 1909. In March 2019, Investindustrial purchased a majority share of the company, and by doing so invested in the long-term future of the Morgan Motor Company building cars in Britain. The Morgan family retain a shareholding of the company and work alongside Investindustrial at board level. Morgan produces around 850 models annually, of which over 70% are exported. Its model range – comprising the Plus Four and Plus Six – is sold through 70 official dealerships in 30 countries.

For further information, please contact:
James Gilbert
PR and Communications Manager,
Morgan Motor Company

Text / Quellenhinweise: Werner Poscharnigg MCD

MORGAN GEWINNT IN LE MANS 1962

Vom Morgan Club Deutschland haben wir die Erlaubnis bekommen, die dazu passende Reminiszenz von Werner Poscharnigg aus der MORGAN POST 2020 wiederzugeben, was wir hier mit dem besten Dank an den MCD tun.

Die Morgan Factory in Malvern nimmt den Erfolg von vor 60 Jahren im Jahre 1962 im 24-Stundenrennen in Le Mans zum Anlass, den legendären Plus 4 Super Sports mit 62 Exemplaren neu aufzulegen. Dies als LM62 auf der Basis des derzeitigen Plus 4.

Morgans gelten als eleganter Inbegriff klassischen, britischen Sportwagenbaus, der seine Tradition mit dieser Marke nun schon seit über 100 Jahren unbeirrt fortsetzt. Doch dass man mit so einem Wägelchen das knallharte 24-Stunden-Ausdauer-Rennen von Le Mans gewinnen kann, flösst doch gesteigerte Hochachtung ein. Im Wettbewerb waren 1962 Marken wie Ferrari, Maserati, Jaguar, Aston Martin, Porsche, Alfa, Lotus & al. Von 62 Startern konnten nur 18 (!!!) das Rennen beenden. Der Rest fiel aus.

Der Morgan +4 gewann die GT-2-Liter-Klasse und schaffte 270 Runden bei einer Streckenlänge von 13,461 km mit damals noch zwei (heute drei) sich abwechselnden Fahrern. Gefahren wurden insgesamt 3634,47 km. Durchschnittsgeschwindigkeit daher: 151,43 km/h.

Schnell und haltbar.

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

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

«Legendär war der 1925 eingeführte Le-Mans-Start, bei dem die Fahrer über die Fahrbahn zu ihren vor der Boxengasse aufgestellten Fahrzeugen sprinten mussten.»*
Chris Lawrence hatte das trainiert und war 1962 als einer der ersten unterwegs, zum Verdruss der Konkurrenz.

«1955 kam es bei diesem Rennen zur grössten Katastrophe des Motorsports, als Teile des Mercedes Benz 300 SLR des Franzosen Pierre Levegh nach einer Kollision auf der Zielgeraden in die dortige Zuschauertribüne flogen.»*
84 Leute starben.

Chris Lawrence
Der Vater des Morgan-Sieges von Le Mans 1962 heisst Chris Lawrence, ein Benzinbruder der Sonderklasse: Kühner, gewiefter Rennfahrer, genial im Frisieren, Umbauen, Neuerfinden von Autos und Motoren. Als zweiten Fahrer für den Wechsel im Drei-Stunden-Takt heuerte er den tüchtigen Richard Shepherd-Barron an.

Wer die alten Fotos betrachtet, wird bemerken, dass dieser Morgan +4 für einen +4 ziemlich schmal und geduckt aussieht. Was daran liegt, dass Lawrence, um den Wagen leichter und schnittiger zu machen, aus Morgan 4/4-Ersatzteilen eine neue Karosserie mit Hardtop baute. Die Morgan Motor Co. wollte ihm die nötigen Teile für einen solchen Umbau nicht als Ganzes liefern. Derartige Veränderung widersprach der Firmenpolitik. Der hartnäckige Lawrence, von der Wichtigkeit leichterer Teile überzeugt, orderte diese schließlich bei verschiedenen Händlern einzeln.

Aufgemotzter Vorkriegswagen
Für Le Mans wurde bei TOK 258 eine Lackierung in British Racing Green verlangt. Lawrence befürchtete, dass Peter Morgan seine 4/4-Adaptierungen nicht goutieren könnte und ließ daher das Auto unauffällig direkt in die Morgan-Lackiererei bringen. Ausserdem war er nicht liquid genug, um die Neulackierung anderswo selbst zu finanzieren.

Lawrence sah sich betreffend der Startgenehmigung in Le Mans auf die Morgan Motor Co. angewiesen. Denn schon 1961 hatte er versucht, einen Morgan unter Lawrencetune Engines Ltd. in Le Mans anzumelden. Doch im letzten Augenblick kam die Ablehnung. Denn Triumph startete damals drei Autos und wollte nicht, dass ein Konkurrent mit einem älteren, frisierten Triumph-Motor u. U. besser sein könnte. Lawrence wurde daher ausgebremst: Sein Auto sei ein unsicherer, aufgemotzter Vorkriegswagen. 1962 aber meldete sich Lawrence unter der Marke Morgan Motor Co. Ltd. mit seinem TOK 258 in Le Mans an. Und plötzlich war für die Gutachter dort alles formidabel. Baujahr des Fahrzeugs: 1956(!!!), was die Solidität der Markenkonstruktion unterstreicht. Wer ginge heute mit einem sechs Jahre alten Auto nach Le Mans?

Renn-Tuning & Boots-Ölkühler
Chris Lawrence allerdings hatte ein bisschen was getan, um dem Wägelchen auf die Sprünge zu helfen: Dem +4 wurde ein leichterer Alu-4/4-Aufbau mit glatterem Unterboden verpasst. Mit Koni-Stoßdämpfern, auf 45 Grad eingebaut, minimierte er das Trampeln der starren Hinterachse. Verstärkte Achsschenkel verbesserten die ohnehin gute Morgan-Kurvengängigkeit. Der Motor, Triumph TR3, 4-Zylinder, wurde Lawrence-frisiert und bekam eine spezielle Nockenwelle, die Le Mans hoffentlich überdauern sollte, sodass man mit relativ niedriger Drehzahl geschwind unterwegs sein konnte, ohne das Aggregat zu überlasten. Ein Faktum, das viele ausgeschiedene Konkurrenten außer Acht ließen. Hubraum: 1,991 Liter. Motorleistung bei 5700 rpm: 139, 9 PS. – Max. Drehmoment bei 3800 rpm: 189,81 Nm.(!) Weber 42 DCOE Doppelvergaser wurden verwendet und die spezielle Auspuffanlage von Lawrence. Ausserdem ein Boots-Ölkühler und ein 100-Liter-Tank, abgestimmt auf 3-stündigen Fahrerwechsel. Leergewicht: 800 kg. Die Mintex-Bremsbeläge hielten durch. Ebenso die Dunlop-Reifen. Nur vier Stunden vor Schluss gab es einen Riss beim Auspuffkrümmer und damit viel Lärm und weniger Leistung.
Für Reparatur war keine Zeit. Von den insgesamt 24 Stunden verbrachte der Morgan nur 28 Minuten beim Boxenstopp: feiner Beweis für die Verlässlichkeit der Morgan-Lawrence-Konstruktion. Benzinverbrauch: sparsame 9,74 l/100 km.

Ob **TOK 258** im adaptierten Wohnanhänger nach Le Mans transportiert oder selbst hingefahren wurde, bleibt unbekannt. Ein zweiter Morgan jedenfalls war als Ersatzteillieferant mit von der Partie. Die Crew, unterstützt von der Morgan Motor Co., lagerte in Le Mans praktisch und knapp bei den Toiletten. CEO Peter Morgan schaute sich die Sache am Samstag mit melancholischem Gesichtsausdruck an.

Darauf Lawrence zu ihm: **«Es wird schön sein, das alte Auto am Sonntag um 4 Uhr daherkommen zu sehen, nicht wahr?»** Und tatsächlich erlebten Chris Lawrence und Peter Morgan den grossartigen Moment, als Richard Shepherd-Barron nach 24 Stunden mit dem Morgan +4 (oder 4/4?) erfolgreich durch das Ziel fuhr und die karierte Flagge geschwenkt bekam.

David & Goliath
Das Rennen selbst verlief für die Fahrer relativ unspektakulär bei trockenem Wetter. Das Auto ging gut. Man vermied Überdrehungen und war beim Überholen langsamerer Wagen auf der langen Geraden wachsam, ob kleine Punkte im Rückspiegel sich nicht als heranrasende Ferraris etc. entpuppten. Nebelbänke abends und morgens bauten sich als undurchsichtige Hindernisse auf, und man konnte nur hoffen, dass darin kein havariertes Fahrzeug stand. Gegen Ende des Rennens fiel den Fahrern auf, dass sie ziemlich allein auf der Strecke waren, und in der Tat sieht man auf den Fotos TOK 258 weitgehend einsam unterwegs. Denn nicht einmal ein Drittel des Starterfelds kam durch das Ziel. Der Rest versagte.

Charmant an der Geschichte ist die David – Goliath – Situation: Ein Team von Enthusiasten mit ein bisschen Firmenhilfe gewann in seiner Klasse im Wettstreit mit finanziell potenten Auto-Konzernen, die technisch weit voraus schienen. Das Sieger-Fahrzeug, traditionell gebaut, mit Leiterrahmen, Holzbodenplatten und Holzaufbau in Leichtbauweise, bewies seine Überlegenheit. Radaufhängung, Motorisierung, Minimalgewicht sowie gescheiteTaktik führten zum Sieg. **Sehr schön.**

© werner.poscharnigg@gmx.at

**Wikipedia.*
Weitere Quellen:
Ronnie Price, Richard Shepherd-Barron: Morgan, Winner at Le Mans. The Story of TOK 258. 50th Anniversary Edition. London: MX Publishing 2.
Gregory H. Bowden: Morgan, First and Last of the Real Sports Cars. London: Gentry 1974.
Ken Hill: The Morgan. Oxford: Shire 1996

AVUS: DEUTSCHLANDS ÄLTESTE RENNSTRECKE

Text / Fotos: Hans Weiss

Die Rennbegeisterung hat Hans Weiss dazu gebracht, seine Garage in Kägiswil wie die berühmteste Rennstrecke Deutschlands zu nennen: AVUS (Automobil-, Verkehrs- und Übungsstrasse), vor den Toren Berlins.

Während den Jahren 1921 bis zum Ende im Jahre 1999 wurden auf dieser 8.3 km langen Strecke legendäre Rennen durchgeführt. Zu Weltruhm brachten es die beiden Steilkurven mit 12 Metern Höhe und 43.6 Grad Neigungswinkel. Ansonsten alles pfeilgerade, gemacht für gefährliche Höchstgeschwindigkeiten.

AVUS: LE PLUS ANCIEN CIRCUIT D'ALLEMAGNE

L'enthousiasme pour les courses a poussé Hans Weiss à appeler son garage de Kägiswil comme le circuit le plus célèbre en Allemagne: AVUS (Automobil-, Verkehrs- und Übungsstrasse), aux portes de Berlin.

Pendant des années 1921 jusqu'à la fin en 1999 des courses légendaires ont été organisées sur ce circuit de 8.3 km. Les deux virages relevés de 12 metres de haut et d'un angle d'inclinaison de 43.6 degrés ont acquis une renommée mondiale. Pour le reste tout est en ligne droite, fait pour atteindres des vitesses maximales super dangereuses. En raison de l'emplacement du garage à Kägiswil nous renonçons à la traduction du texte suivant en français).

Philosophie
AVUS ist mehr als bloss ein Garagenbetrieb. AVUS ist eine Marke. Das vielfältige Leistungsangebot, sowie das Gefühl, welche unsere Fahrzeuge vermitteln, machen klar: Das ist wahre Leidenschaft. A**VUS** ist eine Philosophie, ein Lebensgefühl, eine Mentalität, die jeder Mitarbeiter, aber auch jeder unserer Kunden lebt. Alles, was unsere Hallen verlässt, hat einen starken Charakter. Jeder **AVUS** vermittelt pure Passion.

History
Wir begannen Mitte der 90er-Jahren als einer der ersten Direktimporteure von Audi- und VW- Modellen. Damals waren wir speziell für Audi S und RS Modelle bekannt. Zunehmend gewann auch die Veredelung von Porsche an Bedeutung. Tuning und Veredelung waren seit je her ein festes Standbein des Unternehmens. Mit den Jahren wurde der Autohandel reduziert und die Kerntätigkeit auf den Werkstatt- und Tuningbereich, sowie auf den Bau von Spezialfahrzeugen verlagert. Heute verfolgen wir das Ziel, für jeden Kunden das richtige Fahrzeug nach Wunsch zu finden, zu bauen und zu unterhalten.

Alles, was Freude macht.
AVUS ist die Traumfabrik für den Auto-Enthusiasten. Vom Bau einzigartiger und exklusiver Spezialfahrzeuge, über das Restaurieren stilvoller Oldtimer, bis hin zum Veranstalten von Erlebnis-Events – wir stehen für alles, was Freude macht.

Das **AVUS-Team** kümmert sich gerne darum, Ihr Fahrzeug regelmässig in Stand zu halten und allfällige Kampfspuren sofort ungeschehen zu machen. Ein AVUS bedeutet Freiheit und Unabhängigkeit – wir stellen sicher, dass dies über Jahre so bleibt.

Wahre Liebe benötigt Pflege, Zeit und Hingabe.
Vermeiden Sie Liebeskummer und überlassen Sie den Routine-Unterhalt uns, kümmern Sie sich bloss um Ihre Leidenschaft.

Sei es ein Defender, eine G-Klasse, ein Suzuki Jimny oder ein Morgan – mit eigenen Custom-Parts und Entwicklungen machen wir aus Ihrem Wagen ein **AVUS** Spezialfahrzeug.

AVUS Defender
Der AVUS Defender ist Ihr idealer Begleiter für alle Einsatzbereiche. Mit AVUS-Tuning wird Ihr „Landie" sowohl im On- als auch Offroad-Bereich massiv verbessert. Egal ob tiefer, höher breiter, länger, luxurioöser, alltagstauglicher, geländegängiger. Ihre Träume und Wünsche sind unser Antrieb.

AVUS G-Klasse
Eine AVUS G-Klasse – Ihre ganz persönliche Interpretation einer Legende. Ob für Strasse oder fürs Gelände, mit AVUS kann Ihr G all das, was Sie sich schon immer von ihm gewünscht haben.

AVUS Morgan
AVUS bringt die raren Fahrzeuge des britischen Traditionsunternehmens in die Schweiz – und macht sie sogar noch besser. Ob Motorrevision oder Optik-Individualisierung: AVUS setzt neue Massstäbe in Sachen Liebe zum Detail.

MORGAN THREEWHEELER AVUS Autone Edition:
Aussen: Alu Natur ohne Lack mit Patinierung / Innen: Leder schwarz abgesteppt / Cowl vorne Edelstahl schwarz patiniert / Motorpaket in Nickeloptik patiniert / Ansaugrohre zum Luftfilter patiniert / Scheinwerfergehäuse in schwarz patiniert / Überrollbügel patiniert / Kotflügel vorne in Vintageoptik patiniert.

AVUS Jimny
Manch einer verkennt das Potential eines Suzuki-Jimny, wir nicht. AVUS wagt als erster den Portalachs-Umbau des brandneuen Jimny. Damit wird die AVUS-Offroad-Familie weiterentwickelt und ein neu, frisch Art Geländefahrzeug präsentiert.

Nicht jedes Fahrzeug hat das Glück, ausschliesslich von leidenschaftlichen Enthusiasten instand gehalten zu werden. Da leisten wir Hilfe. Mit einer AVUS-Restauration wird so mancher Oldtimer noch schöner, als am Tag der Auslieferung.

Insbesondere Oldtimer sind oftmals Fahrzeuge mit ausserordentlich interessantem Charakter. Eine AVUS-Restauration legt viel Wert auf Erhaltung dieses Spirits und frischt alte Emotionen neu auf.

Erfüllen Sie sich Träume, stöbern Sie in den Angeboten unseres Hauses. In Ihrem Auftrag sind wir bestrebt, das ideale Fahrzeug für Sie zu finden. Sei es ein Neuwagen, Gebrauchtfahrzeug, Oldtimer oder Spezialfahrzeug. Gerne begrüssen wir Sie bei uns auf ein Beratungsgespräch oder eine Testfahrt.

Webseite: www.avus-auto.ch

VETERANENFAHRZEUGE IN DER SCHWEIZ

Text / Quellenhinweise: Toni Weibel und «SHV-Veteranenfahrzeuge in der Schweiz»

SHVF
SWISS HISTORIC VEHICLE FEDERATION

Unser Dachverband, die Swiss Historic Vehicle Federation, SHVF, hat im Jahre 2020 bei rund 3600 Schweizerinnen und Schweizern eine umfangreiche Befragung mit dem Thema "Veteranenfahrzeuge in der Schweiz" durchgeführt. Die Kernaussagen sind mehr als interessant und widerspiegeln die Bedeutung der Veteranenfahrzeuge als rollendes Kulturgut in der Schweiz.

Ein besonderer Dank ergeht hiermit an den SHVF für die Erlaubnis, die nachstehenden Erkenntnisse an unsere Mitglieder zu kommunizieren.

KERNERGEBNISSE DER STUDIE

VETERANENFAHRZEUGE SIND ROLLENDES KULTURGUT

Veteranenfahrzeuge sind rollendes Kulturgut und als solches für viele Menschen mit starken Emotionen verbunden. Das eine oder andere prägende Erlebnis aus der Vergangenheit tritt im Zuge der leidenschaftlichen Beschäftigung mit Veteranenfahrzeugen wieder in die Gegenwart. Die Schweizer haben ein gutes Gefühl, gemischt aus Sympathie und Freude, wenn sie ein Veteranenfahrzeug sehen. 15 Prozent, das entspricht rund einer Million Schweizerinnen und Schweizer, geben an, sich intensiver mit dem Thema Veteranenfahrzeuge auseinanderzusetzen oder sich dafür zumindest zu interessieren.

In der Schweiz hat die Veteranen- und New-Classics-Szene eine feste Basis. Hunderte gut organisierte Clubs, Zehntausende Enthusiasten, ein breites Spektrum an Veranstaltungen – von der Clubausfahrt über Messen bis hin zu Events von internationaler Bedeutung – tragen dazu bei, dass sich 44 Prozent aller Schweizerinnen und Schweizer (2,8 Mio.) freuen, wenn sie Veteranenfahrzeugen auf der Strasse begegnen. Die Hälfte der Bevölkerung (3,2 Mio.) ist der Meinung, dass Veteranenfahrzeuge als Kulturgut auf Schweizer Strassen erhalten werden sollen und dass dies auch vom Staat zu unterstützen wäre (15% oder 1 Mio.).

PRIVATE BESITZER VON VETERANEN- FAHRZEUGEN TRAGEN DIE HAUPLAST DER ERHALTUNG HISTORISCHER FAHRZEUGE IM BESTANDSWERT VON RUND 7,7 MILLIARDEN FRANKEN

Auf den Schultern derer, die Veteranenfahrzeuge zu ihrem Hobby oder Beruf gemacht haben, ruhen die Verantwortung und Last der Erhaltung – verbunden mit viel Freude – dieses rollenden Kulturguts, damit es auch künftigen Generationen vergönnt bleibt, die Geschichte der Mobilität nicht nur im Museum oder medial zu erleben, sondern auch «in echt» auf Schweizer Strassen zu begegnen.

Etwa 53'000 Schweizer besitzen mindestens ein Veteranenfahrzeug (PKW, Motorrad, LKW). Laut dem Register IVZ-Fahrzeuge, Stand 11/2019, gibt es in der Schweiz 156'209 angemeldete Veteranenfahrzeuge (älter als 30 Jahre). Hinzu kommen noch «Garagenbestände» in der Grössenordnung von 22'500 Fahrzeugen. Der Gesamtwert aller in der Schweiz vorhandenen Veteranenfahrzeuge wird von den Besitzern auf etwa 7,7 Milliarden Franken geschätzt. Alle diese Zahlen beziehen sich primär auf PKW und Motorräder.

Im aus der Studie ermittelten Gesamtwert sind private Grosssammlungen oder museale Bestände nicht enthalten. Ein Besitzer verfügt im Durchschnitt über 3,2 Fahrzeuge. 96 Prozent der Besitzer sind männlich, 40 Prozent angestellt; der Durchschnittsbesitzer verfügt über ein Nettoeinkommen von monatlich über 6'000 Franken pro Haushalt. Der durchschnittliche Wert liegt bei einem historischen Automobil in der Schweiz bei rund 63'000 Franken, bei einem historischen Motorrad bei 20'500 Franken. Die direkten Ausgaben pro Fahrzeug liegen bei etwa 5'000 (PKW) und 2'500 Franken (Motorrad) pro Jahr. Hinzu kommen noch diverse indirekte Ausgaben.

Mehr als zwei Drittel aller Besitzer (77%) sind in einem Club organisiert. Die Clubs sind das Fundament für soziale Kontakte, Benzingespräche, Hilfestellungen und Aktivitäten im Rahmen der gemeinsamen Leidenschaft.

Betrachtet man nun im Detail, wofür das Herz der Schweizer Liebhaber in Bezug auf Veteranen-Marken schlägt, so zeigt sich eine grosse Vielfalt, das Interesse ist relativ breit gestreut. Gesamthaft überwiegen laut Befragung englische Marken (MG, Jaguar, Triumph usw.) gegenüber deutschen Marken leicht. In der Zulassungsstatistik für Automobile mit Veteranenstatus haben aber die deutschen Marken gegenüber den englischen mehr Gewicht. Dies unterstreicht, dass es hier keine klare und eindeutige Gewichtung und Aussage gibt. Fakt ist, dass das Veteranenfahrzeug als solches und als spezifisches Kulturgut im Vordergrund steht und weniger die markenrelevanten Zugänge.

NUR 0,1 PROZENT ALLER GEFAHRENEN KILOMETER IN DER SCHWEIZ ENTFALLEN AUF HISTORISCHE AUTOMOBILE

Setzt man die Verwendungsintensität in Relation zu den in der Schweiz gefahrenen Gesamtkilometern aller Fahrzeuge, ergibt dies kaum nennenswerte Laufleistungen, wie das folgende Beispiel für Automobile deutlich zeigt.

Der Anteil der in der Schweiz zugelassenen PKW, die älter sind als 30 Jahre (87'797, Quelle: Register IVZ-Fahrzeuge, 11/2019), beträgt in Relation zum Gesamtbestand von 4'658'730 zugelassenen PKW in der Schweiz (Quelle: Register IVZ-Fahrzeuge, 11/2019) lediglich knapp 1,9 Prozent. 54'967 Fahrzeuge haben Veteranenstatus, das sind 1,2 Prozent aller zugelassenen PKW.

Der Anteil der Motorräder, die älter sind als 30 Jahre (66'836), am Gesamtbestand (660'343) beträgt 10,1 Prozent, der Anteil Motorräder mit Veteranenstatus 5,1 Prozent (33'922) (Quelle: Register IVZ-Fahrzeuge 11/2019). Geht man nun davon aus, dass der durchschnittliche Besitzer eines PKW mit Veteranenstatus um die 790 Kilometer pro Jahr zurücklegt, ergibt dies eine Gesamtleistung von rund 43 Millionen Kilometer. In Relation zur Kilometerleistung aller in der Schweiz zugelassenen Personenwagen von jährlich 59 Milliarden Kilometer (Quelle: Bundesamt für Statistik, Fahrleistungen Personenwagen 2018) ergibt dies einen Anteil von lediglich rund 0,1 Prozent.

Argumente zur Umweltbelastung, die in Bezug auf Veteranenfahrzeuge vorgebracht werden, gehen vor dem Hintergrund dieser zu vernachlässigenden Fahrleistung und geringen Verwendungshäufigkeit völlig ins Leere. Demgegenüber ist der immense Mehrwert der Erhaltung des rollenden automobilen Kulturguts zu bewerten, um den Stellenwert und die Bedeutung der Geschichte der Mobilität «erfahrbar» zu erhalten.

HISTORISCHE FAHRZEUGE WERDEN SELTEN, ACHTSAM UND VORSICHTIG BENUTZT

91 Prozent der historischen Automobile sind für den Strassenverkehr zugelassen. Bei den Motorrädern sind es 83 Prozent. Mit sonstigen historischen Fahrzeugen (LKW, Busse, Traktoren) können 76 Prozent der Besitzer auf öffentlichen Strassen fahren.

Der sogenannten «Zulassung als Veteranenfahrzeug» kommt dabei vor allem bei den historischen Automobilen mit 63 Prozent und Motorrädern mit 51 Prozent eine bedeutende Rolle zu (Quelle: Register IVZ-Fahrzeuge, 11/2019). Die in der Befragung genannten Anteile sind etwas höher.

836 MILLIONEN FRANKEN PRO JAHR WIRTSCHAFTSLEISTUNG DES WIRTSCHAFTSSEGMENTS FÜR VETERANENFAHRZEUGE IN DER SCHWEIZ

Die Wirtschaftsleistung, die mit Veteranenfahrzeugen in direktem Zusammenhang steht, lässt sich für die Schweiz auf etwa 836 Millionen Franken pro Jahr beziffern.

Diese Zahl umfasst direkte Betriebs- und Erhaltungsausgaben wie Reparaturen, Betriebsstoffe, Versicherung, Garagierung, Restaurationen, Reifen usw. sowie indirekte Ausgaben wie Übernachtungen, Startgelder, Magazine usw. und relevante Inlandumsätze von Verkäufen bzw. Käufen von Veteranenfahrzeugen.

Die direkten Ausgaben fliessen überwiegend Handwerks-, Klein- und Mittelbetrieben zu, die oft schon vom Aussterben bedroht sind, wie Sattler, Karosseriebauer, Holzbearbeiter, Motorenbauer, Zylinderschleifer u.v.m.

Der durchschnittliche Oldtimerbesitzer gibt allein für Veranstaltungen jährlich etwa 670 Franken aus. Übernachtungskosten schlagen pro Jahr noch einmal mit etwa 1'200 Franken im Durchschnitt zu Buche. Gerade für die Touris- musregionen und Kommunen sind Veteranentreffen und -veranstaltungen eine interessante Einnahmenquelle. 36 Prozent oder 2,3 Millionen Schweizer geben an, im letzten Jahr eine Ausstellung oder ein Event für Veteranenfahrzeuge besucht zu haben.

UNTERNEHMEN SEHEN DIE ZUKUNFT AMBIVALENT

Die grössten Schwierigkeiten sehen die Unternehmen darin, geeignetes Personal zu finden (61 %). Aber auch Gesetzesänderungen in Richtung Fahrbeschränkungen oder unternehmensspezifische Richtlinien bereiten den Firmen Kopfzerbrechen.

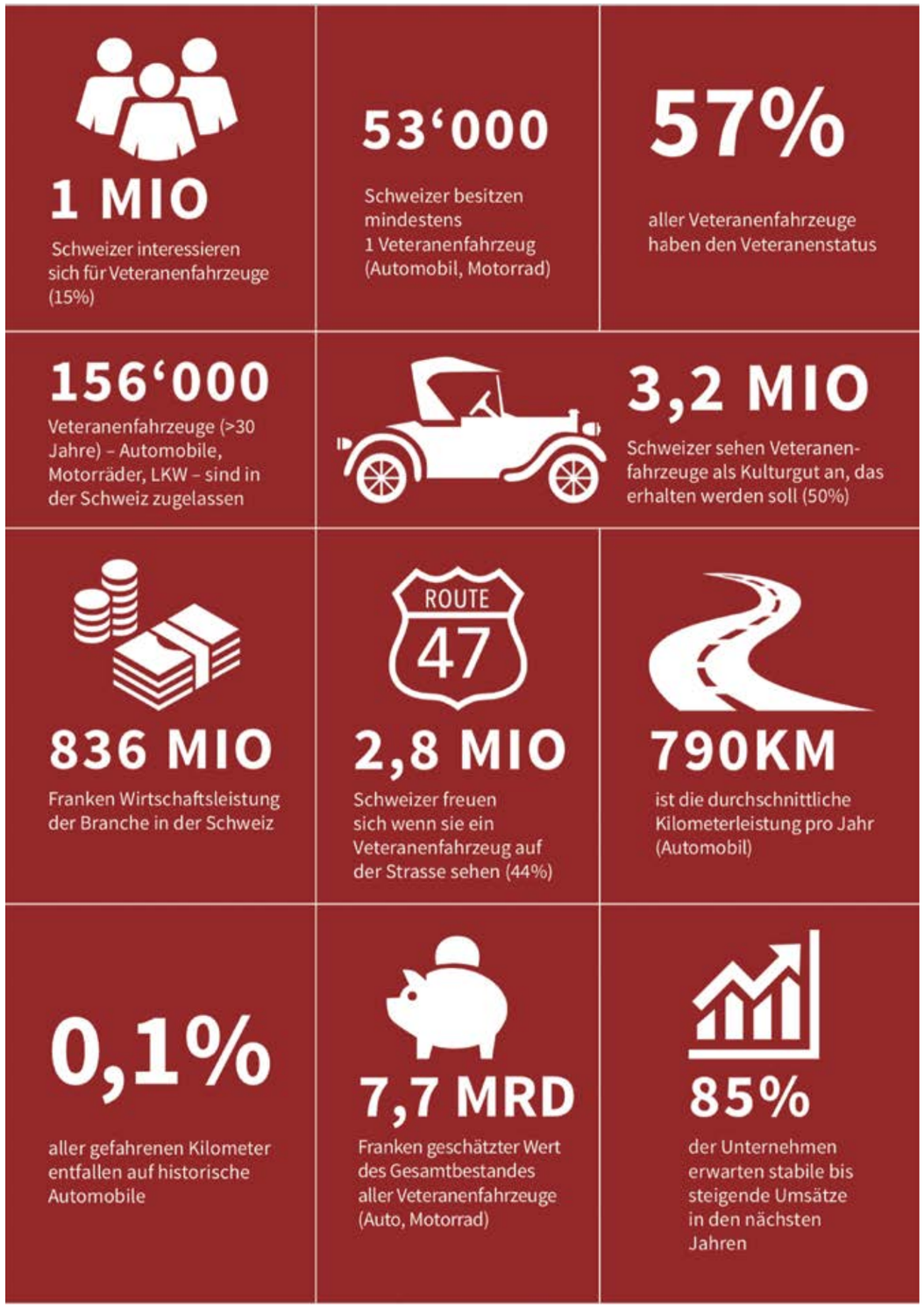
An der Bereitschaft von Unternehmen, Lehrlinge auszubilden und damit für den eigenen Nachwuchs zu sorgen, muss noch gearbeitet werden. 82 Prozent geben an, in Zukunft keine Lehrlinge ausbilden zu wollen, obwohl 97 Prozent der Befragten bereit wären, ihr Fachwissen an die junge Generation weiterzugeben.

Für 75 % ist daher die Ausbildung zum «Fahrzeugrestaurator mit Fachausweis» der «Interessengemeinschaft Fahrzeugrestauratoren Schweiz» wichtig bis sehr wichtig. Die Zukunftsaussichten der Branche werden ambivalent eingeschätzt: Einerseits erwarten 92 % leichte bis starke Veränderungen, andererseits überwiegt der Optimismus, da 85 Prozent der Betriebe gleichbleibende bis steigende Umsätze erwartet.

VETERANENFAHRZEUGE SIND ZEITZEUGEN DER GESCHICHTE DER MOBILITÄT UND ALS SOLCHE AUCH IN ZUKUNFT AUF SCHWEIZER STRASSEN ZU ERHALTEN

Die Kernergebnisse zeigen recht deutlich, welche Kraft das historische Fahrzeug als rollendes Kulturgut in der Schweiz in emotionaler, wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und historischer Hinsicht entwickelt.

Umso klarer sind damit die zukünftige Richtung und der Auftrag an alle Interessengruppen, das Veteranenfahrzeug als Zeitzeuge der Geschichte der Mobilität und als wirksame Kraft gesellschaftlicher Entwicklungen für die junge Generation erlebbar, sichtbar und «erfahrbar» auf den Schweizer Strassen zu erhalten. Wichtig ist im Grunde immer, dass die Leidenschaft in der Beschäftigung mit historischen Fahrzeugen eine starke Basis bildet.



VÉHICULES ANCIENS EN SUISSE

Text / Source: Toni Weibel und «SHV-Veteranenfahrzeuge in der Schweiz»

Notre association faîtière, la Swiss Historic Vehicle Federation, SHVF, a réalisé une enquêteavec le théma « véhicules anciens en Suisse » auprès 3600 Suisses. Les principaux résultats de l'étude sont très intéressants et reflètent l'importance des véhicules vétérans en Suisse comme bien culturel. Nous tenons à remercier chaleureusement le SHVF pour la permission de communiquer les points clé suivants à nos chers membres.

PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

LES VÉHICULES VÉTÉRANS SONT UN BIEN CULTUREL MOBILE

Les véhicules vétérans sont un bien culturel mobile et, en tant que tels, sont une puissante source d'émotions. L'ex- périence du passé, multiple, forte et intense, se conjugue au présent grâce aux passionnés de véhicules vétérans. Les Suisses éprouvent de la sympathie et du plaisir en voyant un véhicule vétéran sur leurs routes. 15%, c'est-à-dire un million de Suisses se passionnent pour les véhicules vétérans ou, au minimum, s'y intéressent.

En Suisse, la branche des véhicules vétérans et new classics repose sur une base solide. Grâce aux centaines de clubs bien organisés, des dizaines de milliers d'amateurs, un vaste programme d'évènements – de la sortie en club aux évènements de renommée internationale, en passant par les salons – 44% des Suisses (2,8 millions) aiment voir les véhicules vétérans sur leurs routes. Selon la moitié de la population (3,2 millions), les véhicules vétérans, en tant que bien culturel, doivent continuer à circuler sur les routes suisses, et l'État devrait même encourager leur circulation (15%, soit 1 million).

LES PROPRIÉTAIRES PRIVÉS ONT LA CHARGE, MAIS AUSSI LA JOIE DE PRÉSERVER LES VÉHICULES HISTORIQUES, DONT LA VALEUR SE MONTE À ENVIRON 7,7 MILLIARDS DE FRANCS

La responsabilité et la charge de la préservation de ce bien culturel mobile incombent à tous les passionnés de véhicules vétérans dont c'est le hobby ou le métier, afin que les générations futures n'apprennent pas l'histoire de la mobilité dans les musées ou dans les médias, mais la voient en réalité et en mouvement sur les routes suisses.

Environ 53 000 Suisses possèdent au moins un véhicule vétéran (voiture, moto, camion). Selon le registre SIAC Véhicules (au 11/2019), la Suisse compte 156 209 véhicules vétérans immatriculés (>30 ans). S'y ajoutent les frais de stockages et d'entreposages d'environ 22 500 véhicules. Les propriétaires estiment la valeur totale de tous les véhicules anciens existants en Suisse à environ 7,7 milliards de francs. Il s'agit principalement de voitures et de motos.

La valeur totale calculée à partir de l'étude ne comprend pas les grandes collections privées ni les musées.

Un propriétaire possède en moyenne 3,2 véhicules. Ce sont des hommes (96 %), employés (40 %), disposant d'un revenu de plus de 6 000 CHF nets par ménage et par mois. En Suisse, la valeur moyenne d'une automobile historique se monte à environ 63 000 francs, et d'une moto historique, à environ 20 500 francs. Les dépenses directes par véhicule se chiffrent à environ 5 000 francs (voiture) et 2 500 francs (moto) par an. S'y ajoutent diverses dépenses indirectes.

Deux tiers des propriétaires (77 %) sont inscrits dans un club. Les clubs fondent les relations sociales, les échanges, les aides et les activités liées à la passion commune de leurs adhérents.

En examinant en détail les marques de véhicules qui font battre le cœur des passionnés suisses, on remarque une grande diversité et un large spectre. Dans l'ensemble, et selon l'enquête, les marques anglaises (MG, Jaguar, Triumph, etc.) dominent de peu les marques allemandes. Cependant, selon les statistiques d'immatriculation d'au- tomobiles ayant le statut de véhicule vétéran, les marques allemandes ont nettement l'avantage sur les constructeurs anglais. Mais force est de constater que le véhicule vétéran en tant que tel et en tant que bien culturel spécifique précè- de toutes les considérations dues à telle ou telle marque.

MORGAN
ZH · 54230
MORGAN

LES AUTOMOBILES HISTORIQUES NE PARCOURENT QUE 0,1% KILOMÈTRE SUR LA TOTALITÉ DES KILOMÈTRES PARCOURUS EN SUISSE

Si on met en relation la fréquence d'utilisation avec le nom- bre total de kilomètres parcourus en Suisse par l'ensemble des véhicules, on note que le kilométrage des automobiles historiques est modeste, comme l'illustre clairement l'ex- emple suivant.
La proportion de voitures de plus de 30 ans immatriculées en Suisse (source : registre SIAC Véhicules 11/2019, 87 797) est de 1,9 % par rapport au nombre total de voitures imma- triculées en Suisse, c'est-à-dire, 4 658 730 au total (source : registre SIAC Véhicules 11/2019). 54 967 véhicules ont le statut de véhicule vétéran, ce qui représente 1,2 % de toutes les voitures immatriculées.

Le pourcentage de motos de plus de 30 ans (66 836) de l'ensemble du parc (660 343) est de 10,1 %, et celles ayant le statut de vétéran représentent 5,1 % (33 922), (source : registre SIAC Véhicules, 11/2019) Si un propriétaire moyen d'une voiture avec le statut de vétéran parcourt environ 790 kilomètres par an, on obtient, pour l'ensemble de ces véhicules, un total d'environ 43 millions de kilomètres. Par comparaison avec le nombre de kilomètres parcourus chaque année par l'ensemble des voi- tures particulières immatriculées en Suisse, qui atteint un total de 59 milliards, le pourcentage de kilomètres parcou- rus par les véhicules vétérans se monte seulement à 0,1 % par an (source : Office fédéral de la statistique, prestations de transport voitures particulières 2018).

Les arguments concernant l'impact environnemental négatif des véhicules vétérans ne sont pas recevables vu le nombre négligeable de kilomètres qu'ils parcourent et leur faible fréquence d'utilisation. En revanche, l'immense valeur ajoutée à la préservation du bien culturel automobile doit être évaluée afin de maintenir l'importance et la signifi- cation de la mobilité « qui se vit ».

LES VÉHICULES HISTORIQUES SONT RAREMENT UTILISÉS ET LE CAS ÉCHÉANT, LE SONT AVEC SOIN ET PRÉCAUTION

91% des automobiles historiques sont autorisées à circuler. 83% des motos sont autorisées à circuler. 76% des proprié- taires sont autorisés à rouler sur les routes avec d'autres véhicules historiques (camions, bus, tracteurs). L'immatriculation comme véhicule vétéran joue un rôle particulièrement important dans les automobiles (63%) et les motos (51 %) historiques (source : registre SIAC Véhicu- les, 11/2019). Les pourcentages mentionnés dans l'enquête sont plus élevés.

LE SEGMENT DES VÉHICULES VÉTÉRANS EN SUISSE RAPPORTE CHAQUE ANNÉE 836 MILLIONS DE FRANCS

En Suisse, les véhicules vétérans rapportent chaque année environ 836 millions de francs. Ce montant comprend les coûts directs d'exploitation et de maintenance, tels que les réparations, les matériaux, l'as- surance, le gardiennage, les restaurations, les pneus, etc. ainsi que les coûts indirects générés par les évènements, comme les frais d'hébergement, les prix d'entrée et billets, les magazines, etc., et les chiffres d'affaires réalisés en Suis- se grâce aux ventes ou achats de véhicules vétérans.

Les dépenses directes profitent majoritairement aux entre- prises artisanales ainsi qu'aux petites et moyennes entrepri- ses, souvent menacées de disparition, comme c'est le cas pour les entreprises des secteurs de la sellerie-garnissage, de la carrosserie, du travail du bois, de la construction de moteur, du microbillage et du sablage, etc.

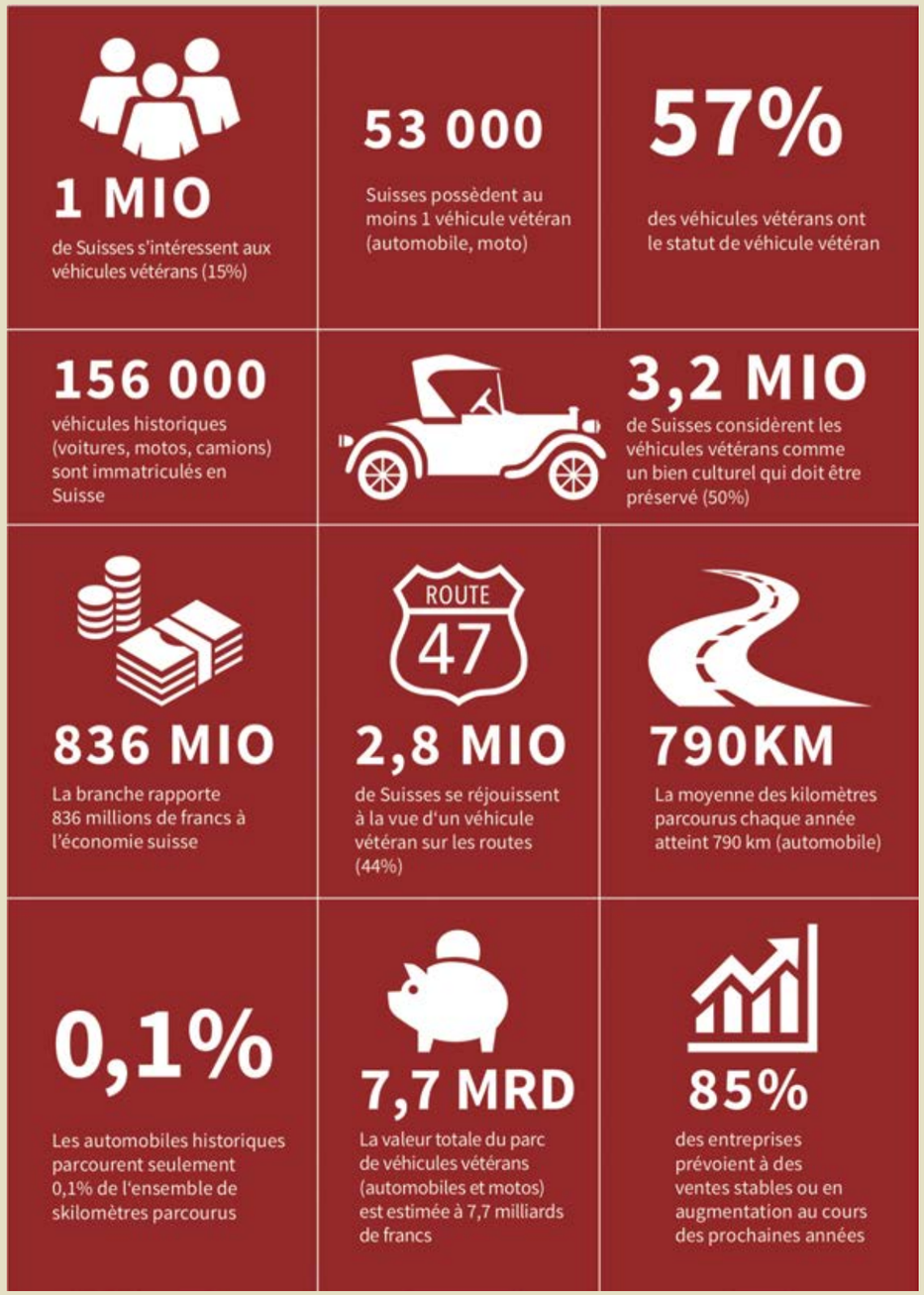
Chaque année, le propriétaire d'oldtimers dépense en moyenne à lui seul près de 670 francs dans les évènements. Les frais de nuitée s'élèvent en moyenne à environ 1 200 CHF par an. Les rencontres et évènements liés aux véhicules vétérans représentent une source de revenus intéressante pour les régions touristiques et les communes organisat- rices. 36% ou 2,3 millions de Suisses se sont rendus à une exposition ou à un évènement lié aux véhicules vétérans au cours de l'année dernière.

LES ENTREPRISES ONT UNE VISION AMBIVALENTE DE L'AVENIR

Toutefois selon les professionnels du secteur, le plus diffici- le, c'est de trouver le personnel adéquat (61%). Toutefois, les changements législatifs condui sant à de futures restric- tions de circulation ou les directives propres aux entreprises constituent un vrai casse-tête pour les entreprises.

Il y a encore beaucoup d'efforts à faire pour que les entre- prises forment des apprentis afin d'assurer la relève. 82 % refusent désormais de former des apprentis, et pourtant, 97 % des personnes interrogées seraient prêtes à transmett- re leur savoir-faire à la jeune génération.

LES VÉHICULES VÉTÉRANS SONT DES TÉMOINS DE L'HISTOIRE DE LA MOBILITÉ ET DOIVENT DÉSORMAIS ÊTRE PRÉSERVÉS EN TANT QUE TELS SUR LES ROUTES DE SUISSE



Les résultats principaux montrent clairement le pouvoir émotionnel, économique, social et historique du véhicule vétéran en tant que bien culturel mobile en Suisse.

Les axes futurs et la mission de tous les groupes d'intérêts sont sans ambiguïté : préserver le véhicule vétéran en tant que témoin contemporain de l'histoire de la mobilité, en tant que moteur efficace de développements sociétaux pour que la jeune génération en ait une image tangible, « qui se vit » sur les routes suisses. Le plus important au fond ? La passion pour toutes les activités liées aux véhicules vétérans. C'est la base. Le fondement.

MITGLIEDFOTO DES JAHRES

Text & Fotodokument: Hannes Obermayr, Meggen

**«Matto Rosso» nach 86 Jahren immer noch flott unterwegs.
Eine Morgan Zeitreise auf vier Rädern.**

Rallye Chablais 2022, Copyright Rudolf Menzi-motorsportfotos.ch

HISTORIC REGULARITY RALLY

Einführungskurs vom 23. April 2022

Text: Toni Weibel, Fotos Toni Weibel

Unser Sportsteamchef, Franz Xaver NAGER, hat mit viel Zeit und Umsicht den vorerwähnten Einführungskurs vorbereitet. Falls Ihr nicht wusstet, dass HRR für Historic Regularity Rally steht, dann wisst Ihr es jetzt.

Hunderte von Tipps, Erklärungen und Fakten ergingen durch den Kursleiter an die 12 Teilnehmerteams. Es ginge natürlich zu weit, hier eine Auflistung all der am Kurs vermittelten Punkte vorzunehmen. Auf jeden Fall nahm die Bewältigung des Stoffes den ganzen Vormittag in Anspruch, sodass der Nachmittag dem zweimaligen praktischen Abfahren des Parcours gehörte. Dies wurde von allen TN bravourös in der von ihnen vorgängig selbst berechneten Zeit gemeistert (die Kunst bestand ja darin, in der berechneten Zeit am Ziel auf die Sekunde genau einzutreffen).

Insgesamt ein grossartiger Anlass, der nur dank dem uneingeschränkten Einsatz von **FX** und seiner Partnerin **Regula** möglich war.

SCHNITZELJAGD DURCH DEN KANTON SCHWYZ

Text: Markus Wehrli, Fotos: Edith Strickler, Markus Wehrli, David Boesch

Am Muttertag wurde fortgeführt, was schon beinahe zur Tradition geworden ist: Nach der Urner und Luzerner Schnitzeljagd lud Markus Wehrli zur Schnitzeljagd durch den Kanton Schwyz ein. Erstmals stand der Event, der ursprünglich vom Sportsteam ins Leben gerufen worden war, für alle Mitglieder des Morgan Clubs zur Teilnahme offen. 12 Morganfahrer hatten sich mit ihren Copiloten für diesen Event angemeldet.

Als die Teilnehmer am Treffpunkt ankamen, waren die Hügel und Berge noch wolkenverhangen. Aber das Wetter besserte sich glücklicherweise im Verlauf des Tages, sodass die ganze Tour mit offenem Verdeck absolviert werden konnte.

Den Einstieg machte ein lockeres Zusammensein mit Kaffee und Gipfeli. Nach einem kurzen Briefing folgte die erste Herausforderung für die Teams: Diese mussten zur Vorbereitung die Zielorte auf der Karte mit Kartenwinkelmesser und Lineal ausfindig machen und sich eine Strategie zurechtlegen: so viele Ziele wie möglich anfahren oder aber etwas gemütlicher die schönsten Orte erkunden. Die anzufahrenden Punkte waren so gewählt, dass für jeden etwas dabei war: von berühmten Sehenswürdigkeiten bis zu Geheimtipps, über Hauptstrassen, aber auch engere Strässchen zu erreichen.

Gut vorbereitet, machten sich die Teams dann individuell auf, den Kanton Schwyz zu erkunden.

Wer keine Strafpunkte kassieren wollte, musste nach vier Stunden am Ziel eintreffen. Dieses war die Milchmanufaktur in Einsiedeln. Dort gab es die wohlverdiente Stärkung: Serviert wurden Blattsalat, Älpler- Makronen mit Apfelmus und ein Ovo Mousse.

Leider musste ein Team pannenbedingt aufgeben. Am Ziel wurde rege diskutiert, wer welche Punkte besucht hatte, welche Route gewählt wurde, was unterwegs alles passiert war und vieles mehr…

Nach der Rangverkündigung für die drei Teams, die die meisten Punkte gesammelt hatten, ging ein gelungener Event zu Ende.

CLASSICO NAUDERS 2. – 5. JUNI 2022

Text: Giovanni Weber, Fotos: Doris Fenner, Martin Boesch

Am 15. Januar trommelte uns FX nach Zürich-Höngg zusammen zur traditionellen Programmbesprechung der Sportgruppe. Nachdem sich gleich eine stattliche Anzahl von Interessenten gemeldet hatte, übernahm ich die Rolle des GO (Gentil Organisateur) für den Classico Nauders Ausgabe 2022. So trafen wir uns am Donnerstagnachmittag am gewohnten Treffpunkt im Hotel Alpina in Schiers: Rolf und Esther, Martin, Serge, Oliver und Andrea. Die Familie Schmid sollte erst am Abend zur Gruppe stossen. Der Wettergott war dieses Jahr auf unserer Seite. Nur für den Freitag waren zum Teil heftige Gewitter angesagt. Der Renntag sollte aber dieses Jahr für alle Teilnehmer die gleichen Bedingungen offerieren.

So starteten wir gestärkt mit Cola und Mineral das Prättigau hinauf und über den Flüela-Pass. Der Verkehr hielt sich sehr in Grenzen und wir konnten endlich einmal beschwingt das Unterengadin befahren, ohne Wohnwagen oder Camper vor uns. Natürlich alles innerhalb der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten ...

So starteten wir gestärkt mit Cola und Mineral das Prättigau hinauf und über den Flüela-Pass. Der Verkehr hielt sich sehr in Grenzen und wir konnten endlich einmal beschwingt das Unterengadin befahren, ohne Wohnwagen oder Camper vor uns. Natürlich alles inner halb der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten ...

Nach einem Tankstopp in Martina ging es ein erstes Mal die Rennstrecke hinauf bis zur Norbertshöhe, wo am Samstag die Zielankunft sein würde und wir ebenfalls einen ersten Blick auf das schöne Nauders werfen konnten. **Marlies** vom Aparthotel Piz Lad erwartete uns schon mit Freude. Unser Aufenthalt in diesem schönen Garni hat schon Tradition, und die Herzlichkeit des Willkommens bestätigte die Richtigkeit unserer Unterkunftswahl. Die Zimmer liegen zwar nicht unbedingt im Ortszentrum, dafür bieten sie eine wunderschöne Aussicht und gepflegte Absacker!

Am Freitagvormittag konnten wir unsere Startnummer abholen und erfreut stellten wir fest, dass alle Morgan für das Rennen am Vormittag eingeteilt wurden. Für den Nachmittag hatten die Organisatoren des Classico einen kleinen Ausflug zum Benediktiner **Kloster Marienberg** in Mals geplant. Das Kloster liegt auf eine Höhe von 1350 m ü.M. und ist ein imposanter Gebäudekomplex. Nach einer kurzen Ansprache eines Mönches mit Erklärungen zur Entstehungsgeschichte, waren wir frei uns im Museum zu bewegen. Allerdings waren die Exponate nicht so begeisternd und einige von uns haben dann den Aufenthalt gekürzt und vorzeitig die Weindegustation im Hotel Naudererhof besucht, auch weil das Wetter nicht mehr so gütig war und es in Kübeln goss!

wurden. Für den Nachmittag hatten die Organisatoren des Classico einen kleinen Ausflug zum Benediktiner **Kloster Marienberg** in Mals geplant. Das Kloster liegt auf eine Höhe von 1350 m ü. M. und ist ein imposanter Gebäudekomplex. Nach einer kurzen Ansprache eines Mönchs mit Erklärungen zur Entstehungsgeschichte waren wir frei, uns im Museum zu bewegen. Allerdings waren die Exponate nicht so begeisternd und einige von uns haben dann den Aufenthalt gekürzt und vorzeitig die Weindegustation im Hotel Naudererhof besucht, auch weil das Wetter nicht mehr so gütig war und es in Kübeln goss!

Dafür begrüsste uns eine strahlende Sonne am Renntag, was auf beste Bedingungen für alle Teilnehmenden hoffen liess. Im Vorjahr wurden ja die Teilnehmer am Nachmittag von Hagel und Gewitter überrascht. In der Gruppe hatten wir verschiedene Rookies, die besonders gespannt waren auf das Rennen, und natürlich fühlten sich di «alten» Hasen verpflichtet sie mit Ratschlägen und sonstigen Tipps einzudecken.
Das Rennen startete mit den üblichen starken und überzüchteten Boliden. So war auch dieses Mal der Lancia Delta Turbo an der Spitze der Startkolonne, gefolgt von einem Mitsubishi Evo 5 mit 550 PS (kein Witz!). Diese Fahrzeuge waren nicht auf regelmässige Läufe aus, sondern auf eine möglichst schnelle Fahrt den Berg hinauf.

Unsere Morgans haben sich einmal mehr sehr gut geschlagen und eine Tradition fortgeführt: Markus und Cornelia platzierten sich auf Rang 15 (von 71) als bester Morgan und Rooky! Mit knapp vier Minuten Aufstiegszeit gehörte der Aero auch zu den schnellsten Fahrzeugen.

Aber auch die anderen Rookies, Serge und Benjamin schlugen sich tapfer und versprachen im nächsten Jahr noch besser zu fahren. Wir **«alten»** Hasen sollten uns also schon jetzt warm anziehen. Mit einem leckeren Abendessen bei Niklas beendeten wir den diesjährigen Classico.

Am nächsten Tag verabschiedeten wir uns in alle Richtungen unter einer ungewissen Wetterentwicklung. Mir hat es jedenfalls noch knapp gereicht, trocken nach Hause zu kommen.

MONSTER IM WAADTLAND

Text: Franz Xaver Nager, Fotos: Franz Xaver Nager

Kann ein Morgan Rallye? Ich meine nicht Promenadenfahrten, sondern wirklichen Motorsport? Theoretisch ja, praktisch aber nur mit Einschränkungen, die sich vor allem aus einem Fahrgestell ergeben, das ja seit seiner Erfindung vor gut hundert Jahren kaum verändert wurde. Hätte es dafür noch eine Bestätigung gebraucht – das 18. Rallye du Chablais lieferte dafür den definitiven Nachweis!

Da der rund um Aigle (VD) angesiedelte Holterdipolter-Anlass heuer erstmals als Lauf zur FIA European Historic Rally Championship zählte, hatten sich ganze 20 ausländische Teams aus neun Ländern eingeschrieben, darunter mehrere amtierende oder frühere Europameister auf Quattro, BMW M3, Lancia 037, Escort RS, Porsche 911 etc. Dazu starteten 19 weitere Teams in der nationalen Wertung, ferner ein Dutzend Equipen in der Kategorie **«Regularity»**. Ja, der historische Rallye-Sport boomt offensichtlich auch in der Schweiz: Rund 50 Veteranen bedeutete einen eindrücklichen neuen Rekord in der Schweizer Oldie-Szene!

Der Parcours von 530 km über zwei Tage mit 14 Vollgas-Prüfungen (total 172 km) erwies sich umgehend als äusserst anspruchsvoll mit einem Mix von engen Berggässchen bis zu sehr schnellen Rennpisten mit Spitzentempi bis an die 200 km/h. Nun denn, die Strassen waren zwar fast durchwegs asphaltiert,

grösstenteils aber dermassen holprig und Schlagloch-verziert, dass unser Malvern-Geschoss seine sozusagen inexistenten Federweg fast pausenlos ausschöpfte.

Letztlich liessen sich die Flugphasen lediglich durch wiederkehrende Entlastung des rechten Pedals minimieren, was sich selbstredend in eher blamablen Zeiten niederschlug. Ein unerwarteter Regenguss warf uns überdies schon am ersten Morgen weit zurück; spätestens nach einem glimpflich verlaufenen Dreher in der zweiten Prüfung mussten wir einsehen, dass mit den montierten Trockenreifen kein Topf zu gewinnen war. Immerhin, eine Ausnahme gab es:

Auf der einzigen geeigneten Prüfung nahm unser V8er dem anderen Exoten, einem wunderschönen Marinello-Produkt, doch gleich mal 24 Sekunden ab …

Item das Mitmachen kommt vor dem Rang, wie eh und je hatte das hehre Publikum seine helle Freude an unserem altertümlichen Gefährt, und schliesslich brachte der Sprecherkommentar bei unserer Zieldurchfahrt die Sache doch so ziemlich auf den Punkt: **«Das Rallye du Chablais mit einem historischen Fahrzeug zu bewältigen, ist ja schon eine ziemliche Herausforderung. Aber erst noch mit einem Monster wie diesem…»**

Monster auf der Zielrampe

SOMMERPLAUSCH & PIROUETTEN

Text: Franz Xaver Nager, Fotos: Franz Xaver Nager

Einst angedacht als sportlicher Fahrkurs, hat sich unser Weekend am Jura-Südfuss, binnen kurzem zu einem vielfältigen Sommer-Highlight gemausert - nicht zuletzt dank der Gastfreundschafts-Offensive der lokalen Schmid-Sippe. Waren wir letztes Jahr noch im prächtigen, derzeit leider immer noch Hochwassergeschädigten Strandhaus von Irene Schaad zu Gast, sprangen heuer Cornelia und Markus mit einem spontanen Samstag-Vollprogramm ein.

Ab 14 Uhr trudelten die ersten Morgan-Aficionados im **Beach House** in Murten ein. Kurz darauf buckelte Markus zwei prall gefüllte Kühltaschen herbei die er umgehend auf dem von **Filius Tobias** gesteuerten Party-Boot verstaute. In zwei Schichten ging es dann auf zu eher feuchten Rundfahrten auf dem Murtensee, wobei sich die Feuchtigkeit - mit einer Ausnahme - weniger extern als intern ausbreitete. Im Übrigen sprudelte das übliche Morgan-Getratsche, wo man sich gegenseitig in freudiger Erregung mit den jüngsten Pannen und Unzulänglichkeiten der Malvern-Sprösslinge zu überbieten trachtete.

Für den Apero dislozierte das Trüppchen ins **Heprolino** an der Bernstrasse, wo Cornelia erfolgreich eine vorbildliche Privatschule betreibt - samt einer Grossküche, aus der für den Rest des Abends laufend neue Leckereien herbeigekarrt wurden. Ich verzichte hier auf eine Aufzählung und sage nur: **Schweinebauch, gegart über 42 Stunden – wow!**

Mit **Lust** und **Mumm** auf Genüsse anderer Art tuckerten am Samstagmorgen **16** hochmotivierte **MCS-Piloten** auf das Trainingsgelände des TCS in Lignières. Nach Erledigung der Formalitäten und einer ersten Kaffeetasse folgte die Besammlung im Theorieraum, wo uns die beiden Kursleiter **Bruno Knecht** und **Jean-Léon Andrey** speditiv mit dem Tagesprogramm und den wichtigsten Grundlagen des **«sportlichen Fahrens»** vertraut machten.

Dann jedoch ab auf die Piste!

Für reichlich **Spass & Grinsen** führten schon die ersten Übungen auf bewässerten Streckenabschnitten, wo sich natürlich die Haft-Grenzen auch bei langsamer Fahrt erspüren liessen: Muntere Pirouetten und verbissene Bestrebungen, die Morgan-Hinterteile zum Ausbrechen zu zwingen, waren die Folge. Aber sicher doch, das geht sogar mit einem **Threewheeler**, gell Eugen? Obwohl es eigentlich nie um Zeitenjagden ging, weckten gerade jene Übungen den Sportgeist, die einen objektiven Vergleich ermöglichten, also wenn z.B. die erreichten Geschwindigkeiten am Ein- und Ausgang einer langgezogenen Kurve gemessen wurden. Beim abschliessenden freien Fahren auf dem ganzen Rundkurs schöpften guten Endes auch noch die Eifrigsten ihre letzten Energie-Reserven aus.

Beim Schlussgespräch zeigten sich erneut alle Teilnehmenden rundum zufrieden – mit den souveränen Kursleitern ebenso wie mit den eigenen Fortschritten. Klar, dazulernen lässt sich immer etwas, aber alle machten sich mit dem Wohlgefühl auf den Heimweg, das Kursziel erreicht zu haben: das eigene Fahrzeug besser kennenzulernen und somit auch im Alltag sicherer bewegen zu können.

HEIKAT

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

MEHR AN LEBENDIGEM AUTO-MUSEUM GEHT KAUM!

Text: Franz Xaver Nager, Fotos: Franz Xaver Nager

200'000 Zuschauer, 150 Auto-Clubs mit 10'000 Oldies, davon 650 im Aktiveinsatz auf der wohl längsten Rennstrecke (13,9 km), dazu ein etwa drei Quadratkilometer grosses Festgelände – die Le Mans Classic ist als historischer Motorsport-Event kaum zu überbieten.

Bereits zum vierten Mal nahm dieses Jahr wieder eine MCS-Delegation die ziemlich genau 1000 km lange Reise unter die Räder: Je zwei Tage Hin- und Rückreise, natürlich alles über Land, dazwischen drei Tage Rennatmosphäre pur – und dies, dank der Verbindung zur Association Vinmog, tatsächlich rund um die Uhr! Erneut standen uns nämlich fünf Zimmer im Hotel Arbor zur Verfügung, das traditionell und exklusive von der Morgan-Community belegt wird – mitsamt mehreren Rennfahrern und Mechanikern. Überdies stehen die Gebäulichkeiten direkt an der Rennstrecke: Also einfach mal an der Bar ein Bier fassen, 30 Schritte gehen, und schon steht man an der Leitplanke der berüchtigten Hunaudières-Geraden…

Natürlich verbrachten die vier Duos **Elsbeth & Peter**, **Cornelia & Markus**, **Andrea & Oliver**, **Regula & FX** sowie der Solist **Wilhelm** die Renntage vornehmlich im Event-Zentrum, wo ihnen reservierte Sitzplätze auf der Goodyear-Tribüne, Eintrittspässe zu den Fahrerlagern und sonnenbeschirmte Tische beim Vinmog-Zelt zur Verfügung standen. Je nach eigenem Gusto verbrachte man also die Tage mit Besichtigungen der Rennboliden, Fachsimpeln mit Fahrern, Mechanikern und Moggie-Kollegen aus halb Europa, Spaziergängen entlang dutzender Verkaufsstände, körperlicher Ertüchtigung an Bars und Imbissbuden, oder eben im Schatten der Tribünenplätze zwecks Begutachtung der vorgeführten Fahrkünste.

Auf den Startlisten war Malvern mit dreizehn Autos erneut gut vertreten: Drei 4/4er hatten sich im Feld der Vorkriegswagen mit Bugattis, Bentleys, Maseratis und dergleichen zu messen, zwei Flatties stritten sich im zweiten Startfeld (1949-56) mit 356er Porsches, 250er Ferraris oder 300er Mercedes, sieben Plusvierer (1957-61) jagten D- und E-Type-Jags, Healeys, Giuliettas oder diverse Lotusblüten, und in der Gruppe «Endurance Racing Legends» zog der blaue Ex-Charles-Morgan Plus 8 GTR (1996) erwartungsgemäss eher unauffällige Runden im Rückenwind heissatmender Ferraris, Porsches oder Aston Martins aus den frühen 2000er Jahren.

Arnaud DUPIN
Jean DUPIN
Philippe QUIRIERE
23
KUEHNE+NAGEL
RICHARD MILLE
27
25
15
BUGATTI

Zum Apero fuhren wir unsere hübsche Swiss Collection (+4 Flat Rad, +8 1984, Plus Four 2022, und – hoppla! – Toyota Yaris 2021) zurück zum Hotel, wo uns eine infolge Personalmangels arg dezimierte **Hotel-Crew** mit bewundernswertem Einsatz allabendlich ein exquisites 4-Gang-Menü auftischte. Danach der eine oder andere **Schlummertrunk,** und schliesslich ein die ganze Nacht andauerndes **Wiegenlied:** die quasi vor dem Fenster vorbeidröhnenden Rennwagen nämlich…

KÖPFLI PARTNERS

F r alle Marketing und Kommunikations bed rfnisse von KMU

MANUFAKTUR
FÜR KOMMUNIKATION

K p ipartners AG
Industriestrasse 9 | 5432 Neuenhof | 056 416 26 66 | koep ipartners.ch

BROGLI
Ernst Brogli
Zylinderschleifwerk
Mech. Werkstatt
Aumattstrasse 5
5210 Windisch
Tel. 056 441 15 20
Fax 056 441 20 26
www.zylinderschleifwerk-brogli.ch

MORGAN VERANSTALTUNGEN 2023 / ÉVÈNEMENTS 2023

Die aktuellen Morgan Veranstaltungen findest du auf unserer Website unter https//www.morgan-club.ch/de/events

Tu trouveras les évènements Morgan actuels sur notre site web à l'adresse https//www.morgan-club.ch/fr/evenements