GEGRÜNDET 1977

MORGAN CLUB SCHWEIZ
SUISSE · SVIZZERA · SVIZRA

www.morgan-club.ch

KONTAKTE / CONTACTS

Präsident
président

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

Vizepräsident / Technik
vice-président / technologie des moteurs et mécanique

Roger Böni
Hardeggstrasse 27, 8049 Zürich
Mobile 076 491 88 33
roger.boeni@swissonline.ch

Kasse / Sekretariat
caisse / secrétariat

Tamara Spuler
Rebstrasse 15, 8156 Oberhasli, Mobile 079 347 04 67
Jennifer Berner
Gässli 3, 8156 Oberhasli, Mobile 079 637 30 54
mcs-schweiz@outlook.com

Webmaster

Erika Seiler
Austrasse 12, 5300 Turgi
Mobile 079 487 53 54
contact@morgan-club.ch

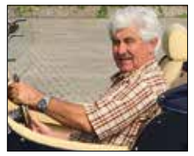
Vertreter Romandie
représentant en Romandie

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

McsORGAN Redaktor
rédacteur McsORGAN

Georges Guggenheim
Holderweg 9, 5200 Brugg
Telefon 056 441 49 06
Mobile 079 403 67 26
georges@guggenheim.gg

McsORGAN Gestaltung
création artistique McsORGAN



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

INHALT / CONTENU

KONTAKTE / CONTACTS	3
INHALT / CONTENU	4 - 5
EDITORIAL / ÉDITORIAL 2017	6 - 9
VERANSTALTUNGSKALENDER / ÉVÈNEMENTS 2018	10 - 11
40 Jahre MCS-Rückblick 1977 – 2017	12 - 17
EVENTS 2017	18 - 19
Tour en Romandie printemps 23 avril 2017	20 - 25
Morgan Brunch in Vitznau 7. Mai 2017	26 - 29
MCS-Morgan Tour nach Malvern Link / GB 14. – 26. Mai 2017	30 - 42
MCS-Ostschweizer Stamm, Besuch Saurer Museum 21.Mai 2017	44 - 49
MCS-Teile Markt Jürg Eder's Eichmühle in Wädenswil 27. Mai 2017	50 - 53
MCS 40-Jahrfeier in Stresa 22. – 25. Juni 2017	54 - 77
MCS Jubiläums Tour 1 «Isola Bella» 24. Juni 2017	78 - 79
MCS Jubiläums Tour 2 «Orta» 24. Juni 2017	80 - 83
MCS-Jubiläums Tour 3 «Oropa» 24. Juni 2017	84 - 87
MCS Jubiläums Tour 4 «Maggia» 24. Juni 2017	88 - 91
MCS-Tour 4, Gardasee / Südtirol / Timmelsjoch / Achensee, 25. – 29. Juni 2017	92 - 101
MCS-Ausflug Zentralschweiz 30. Juli 2017	102 - 106
British Car Meeting in Mollis 27. August 2017	107 - 111
Intern. Morgan Treffen Titisee / Neustadt, Schwarzwald 31. August – 3. September	112 - 117
MCS-Ausflug Ostschweiz, 23. September 2017	118 - 121
MCS Tour en Romandie, 1er octobre 2017	122 - 127
MCS-Herbst Brunch «Luegeten» in Pfäffikon Sz, 8. Oktober 2017	128 - 131
Totalschaden innert 8 Minuten	132 - 133
Besuch im Schlosshotel Thannegg	134 - 135
MORGAN Sports Team	136 - 138
Racing Morgans GB Sommer 2017 «Sports cars and more»	140 - 145
Morgan Technik	146 - 147
Besuch im «Atelier Furrer – Cars & More»	148 - 149
Oldtimer-Atelier – Die etwas andere Autosattlerei	150 - 151
Plus 4 DHC - Der Flat rad aus der Küche von Chris Lawrence	152 - 155
Wer war eigentlich Chris Lawrence ?	156 - 166
Morgan bij heet Meer, Achim Niemeyer	167 - 171
ABT Automobile AG	172 - 173
SKY Automobile	174 - 175
Eines Passiven Sicht der Dinge	176 - 177
Le point de vue d'un membre passif	178 - 180

IMPRESSUM

Herausgeber: MCS Morgan Club Schweiz

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

Redaktion / Inserate: Gerges Guggenheim, CH-5200 Brugg
Telefon 056 441 49 06, georges@guggenheim.gg

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

Gestaltung / Grafik: Martin Boesch, CH-8807 Freienbach
Telefon 079 577 61 67, grafik.boesch@bluemail.ch

Druck: Weiss Druck GmbH & Co. KG, D-52153 Monschau / Aachen
Auflage: 500 Exemplare

EDITORIAL 2017

Liebe MORGAN-Freunde

Das zu Ende gehende Clubjahr 2017 stand ganz im Zeichen zweier Grossanlässe: der 40-Jahrfeier des MCS in Stresa sowie unserer Teilnahme am **British Car Meeting** in Mollis als **«special guest»**. Beiden Veranstaltungen war ein grosser Erfolg beschieden, nicht zuletzt dank dem sonnigen Wetter und dem tollen Teamgeist der an der Organisation beteiligten MCS-Mitglieder.

In diesem Frühjahr durfte der **MCS** das **200ste** Mitglied, **Achim Niemeyer,** aus Altstätten/SG, begrüssen. Achim fährt mit seinem Morgan auch aktiv Rennen und berichtet uns hierüber in dieser Ausgabe (siehe Seite 167). A propos 200stes Mitglied: Der MCS zählt bei Drucklegung des Magazins **230 Mitglieder**, und wir freuen uns über die vielen neuen Gesichter, in denen sich die Begeisterung für die Marke unter Gleichgesinnten im Club widerspiegelt.

Wie angekündigt geben **Elsbeth Gretener & Peter Metz** zum Ende des Clubjahres ihr während langer Jahre mit Bravour ausgeübtes Amt **«Sekretariat/Kasse»** ab. An dieser Stelle gebührt ihnen einmal mehr ein grosser Dank für ihren stets ausserordentlichen und engagierten Einsatz. Mit den **«Berner»**-Schwestern **Jenny** und **Tamara** haben wir glücklicherweise eine ideale Nachfolge finden können, und der Gesamtvorstand freut sich auf die künftige Zusammenarbeit.

Auch unser Redaktor, **Giovanni Weber**, hat uns mitgeteilt, dass er aufgrund seiner verstärkten beruflichen Verpflichtungen, sein Amt nicht mehr wahrnehmen könne. Seine Nachfolge tritt unser Mitglied, **Georges Guggenheim**, an. Ein **«Grazie mille»** an Giovanni für seine exzellente Redaktionsarbeit der vergangenen 5 Jahre, und an Georges für seine spontane Bereitschaft, den Job zu übernehmen.

Mit **SwissMog** sind wir übereingekommen, Veranstaltungen gegenseitig vermehrt allen Mitgliedern der beiden Clubs zugänglich zu machen. Dies im Bestreben, den Kontakt zwischen dem MCS und SwissMog zu fördern. Also bei Interesse bitte teilnehmen. **«Save the dates»!**

Die Daten für gleich zwei **MCS-Touren** stehen bereits fest. Die **MCS-Tour Nr. 5** findet vom **22. bis 24. Juni 2018** in Davos-Wiesen statt, während uns die **MCS-Tour Nr. 6** vom **13./14. bis 16. September** ins Genferseegebiet führen wird. Daniel Chappuis und Pierre-Alain Cellier organisieren eine spannende Tour in den Savoyer Alpen mit Basis Chambéry, einer kunstreichen und geschichtsträchtigen Stadt in der Region **Rhônes-Alpes**.

Last but by far not least ein Riesendankeschön an Martin Boesch für die Gestaltung der vorliegenden Mammutausgabe des **McsORGANS** mit insgesamt 180 Seiten, die – so hoffen wir – Euch bestens unterhalten wird.

Geniesst einen milden Wintertag, Euren Morgan auszuführen. Er wird sich freuen und Euch erfreuen. In diesem Sinne.

Herzlich

ÉDITORIAL 2017

Chers amis de Morgan

La fin de l'année-Club 2017 s'est déroulée avec deux événements majeurs : la fête du quarantenaire du MCS à Stresa ainsi que notre participation au **«British Car Meeting»** à Mollis en qualité **«d'invité spécial»**. Ces deux rencontres ont connu un vif succès grâce au temps ensoleillé d'une part et au bel esprit d'équipe des membres du MCS qui ont participé à leur organisation.

Ce printemps, **le MCS a accueilli son 200ième membre Achim Niemeyer de Altstätten / SG**. Achim participe activement à des courses avec sa Morgan et nous en donne un compte-rendu dans la présente edition (cf. p.167). A propos 200iéme membre, le MCS en compte au moment de la parution du magazine **230** et nous nous réjouissons des nombreux nouveaux visages qui reflètent l'enthousiasme pour la marque entre les membres du Club.

Comme il a été annoncé, **Elsbeth Gretener et Peter Metz** abandonnent à la fin de l'année la fonction **«secretariat / caisse»** qu'ils ont remplie avec bravoure pendant de longues années. Qu'ils recoivent ici une fois de plus un grand merci pour leur remarquable engagement. Nous avons heureusement trouvé une succession idéale avec les soeurs **«Bernoises» Jenny et Tamara**; l'ensemble du directoire se réjouit à la perspective de cette nouvelle collaboration.

En outre **Giovanni Weber** nous a communiqué qu'il ne peut plus exercer sa fonction en qualité de rédacteur à cause de son travail professionnel. Par la suite **Georges Guggenheim** a gentiment offert d'assumer cette tâche importante. Un grand merci à Giovanni pour son excellent travail des dernières 5 années ainsi qu'à Georges pour sa disponibilité spontanée à pendre cette responsabilité.

Nous nous sommes entendus avec **SwissMog** pour préparer davantage d'événements communs aux membres des deux clubs. Cela pour promouvoir le contact entre le MCS et SwissMog. Donc, si vous êtes intéressés, participez! **«Save the dates»**.

Les dates des **deux tours MCS** sont d'ores et déjà fixées : **le tour 5** aura lieu du **22 au 24 juin 2018** à Davos-Wiesen et **le tour 6** se déroulera du **13/14 au 16 septembre 2018** dans la région du lac Léman. Daniel Chappuis et Pierre-Alain Cellier organisent un tour excitant dans les Alpes de Savoie avec base Chambéry, ville riche en art et histoire dans la Région **Rhônes-Alpes**.

Last but by far not least un immense merci à Martin Boesch pour la mise en page de l'édition mammouth du **McsORGAN** avec ses 180 pages qui, nous l'espérons, vous intéressera beaucoup.

Jouissez d'une douce journée d'hiver en conduisant votre Morgan. Prenez plaisir à la conduire, elle s'y plaira aussi avec vous!

Très cordialement

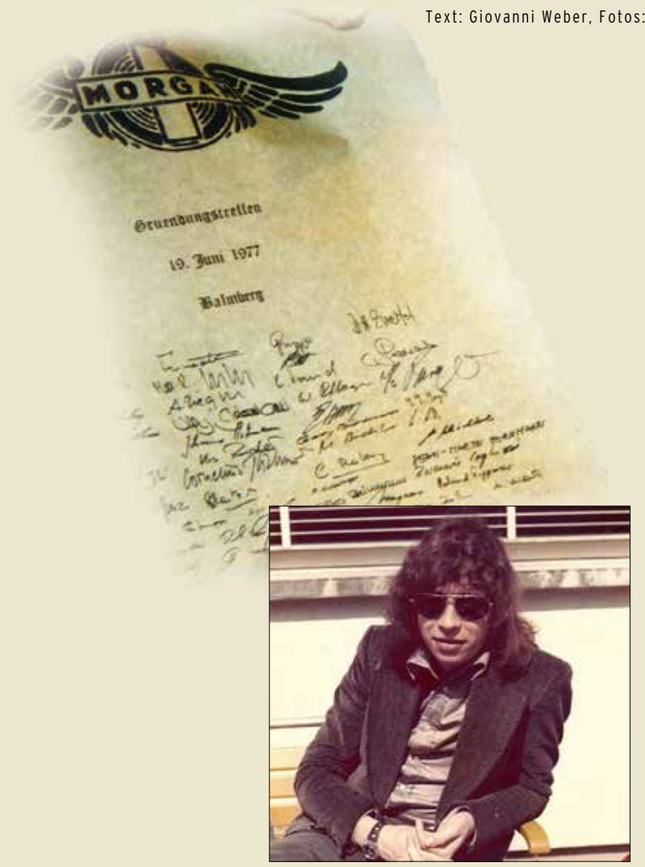
VERANSTALTUNGSKALENDER / ÉVÈNEMENTS 2018

April	So 29.	MCS-Tour Morgan en Romandie	Yves Muller	mullery@bluewin.ch
Mai	So 6.	MCS-Morgan Brunch in Vitznau	Tamara & Jennifer	mcs-schweiz@outlook.com
	Mi 10. – Sa 13.	MCD-Treffen in der Lüneberger Heide	Rolf Neumann	neumannrolf@online.de
	Fr 18. – Mo 21.	2. Morgantreffen in einem Weinanbaugebiet	Gian Clavadetscher	gian.clavadetscher@bluewin.ch
	Sa 26.	MCS-Tour «Schlösser & Orgelklänge»	Georges Guggenheim	georges@guggenheim.gg
	So 27.	MCS-Ostschweizer Treffen mit Besuch Autobau AG in Romanshorn	Pia & Ronald Aemisegger	pia.aemisegger@bluewin.ch
Juni	Sa 2.	MCS-Teilemarkt / Apéro in Eder's Eichmühle	Jennifer Berner	mcs-schweiz@outlook.com
		MCS-Zentralschweizer Ausflug	Andreea Däschler	a.daeschler@bluewin.ch
	Fr 22. – So 24.	MCS-Tour Nr. 5 in Davos-Wiesen	Toni Weibel	toni.weibel@gmx.net
August	Do 30. – So 2. Sep.	Int. Morgan-Treffen am Titisee	Gian Clavadetscher	gian.clavadetscher@bluewin.ch
September	Do 13. /14. – So 16.	MCS-Tour Nr. 6 in den Savoyer Alpen	Daniel Chappuis	danchappuis@gmail.com
	Sa 22.	MCS-Ostschweizer Treffen mit Besuch einer Sehenswürdigkeit im Appenzellerland	Toni Weibel	toni.weibel@gmx.net
Oktober	So 7.	MCS Morgan Tour en Romandie	Yves Muller	mullery@bluewin.ch
	So 14.	MCS-Herbstbrunch in Feusisberg	Markus Bolliger	mbolliger@bluewin.ch
November	Sa 10.	MCS-GV 2018 in Lenzburg	Tamara & Jennifer	mcs-schweiz@outlook.com

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

40 JAHRE MORGAN CLUB SCHWEIZ – EIN KLEINER RÜCKBLICK

Text: Giovanni Weber, Fotos: Bildarchiv Rolf Klemenz



Mit nur 10 Jahren Clubmitgliedschaft bin ich nicht die geeignetste Person um auf 40 Jahre Morgan Club zurück zu schauen, aber als Redaktor gibt es Pflichten zu erfüllen. So wage ich mich mit offenem Visier an diese Aufgabe und versuche, dank den Bildern, die mir von Rolf Klemenz geliefert wurden, meine Eindrücke über die Vergangenheit zu schildern.

Das Gründungsjahr

Natürlich konnte ich vor 40 Jahren noch nicht zum Kreis der Morganisten gehören. Erstens weil ich nur einen dunkelblauen Spitfire 1300 besass, also keinen richtiger Roadster, aber durchaus konkurrenzfähig mit den Morgan in Bezug auf Reparaturanfälligkeit. Zweitens weil ich mich am Gründungstag, 19. Juni 1977, gerade seelisch auf meine bevorstehende RS bei den Panzertruppen in Thun vorbereitete. Das Einzige was mich befähigt hätte an der Gründungsversammlung teilzunehmen, wären meine langen Haaren, gewesen wie sie Linus hatte – aber eben, wegen der RS wurde die Haarpracht am Gründungstag radikal gekürzt!

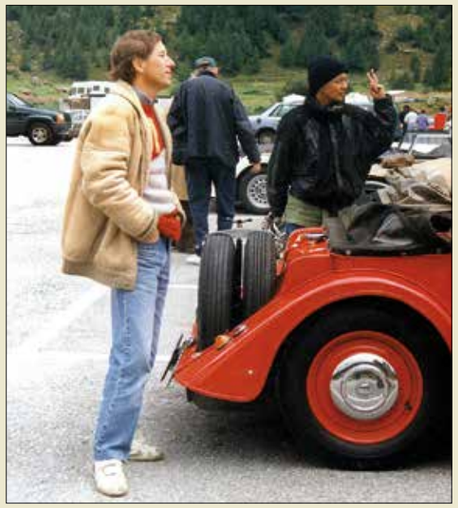
Die 70er Jahre waren die «kantigen» Jahre in der Automobilindustrie; die K70 von VW oder die eckigen und sperrigen US-Flagschiffe oder die Renaults 4, 6, 16 oder was es noch für Nummern gab. Da hob sich doch der Morgan wohltuend von der Masse ab wie er es auch heute noch tut.

Die ersten 10 Jahre

Wie die Bilder zeigen, stellte sich der Erfolg des Clubs rasch ein. Die Mitglieder wurden immer zahlreicher, denn in der Zwischenzeit senkte sich die Lieferfrist und es konnten in den 80er Jahre endlich auch Morganisten teilnehmen, die ihre Fahrzeuge noch vor dem Gründungsjahr bestellt hatten… ach die schönen 80er mit viel Glitzer und Schnickschnack. Disco Music, John Travolta und andere Ikonen. Lotus Esprit, Alfa GTV, Audi Quattro, Peugeot 205 oder Opel Monza, um nur einige Fahrzeuge zu nennen, die damals für Furore gesorgt hatten. Die Plastiklandschaften im Innenraum waren tonangebend und die japanischen Autos produzierten noch geklonte Schmalspurkopien von US-Kreuzern wie Toyota Crown oder Mitsubishi Galant, dafür vollständig ausgerüstet. Auch ich näherte mich langsam der Morgan-Welt indem ich einen orangen MGB kaufte und später einen neuen BMW Dreier Cabrio. Letzterer war dem Morgan sehr ähnlich, weil das neue Dach ebenfalls nicht dicht war…

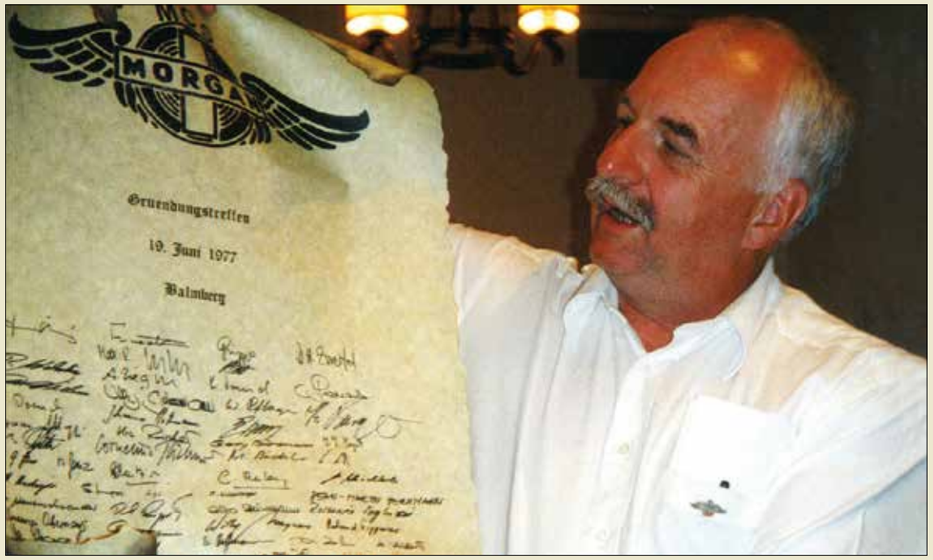
Die nächsten 10 Jahre

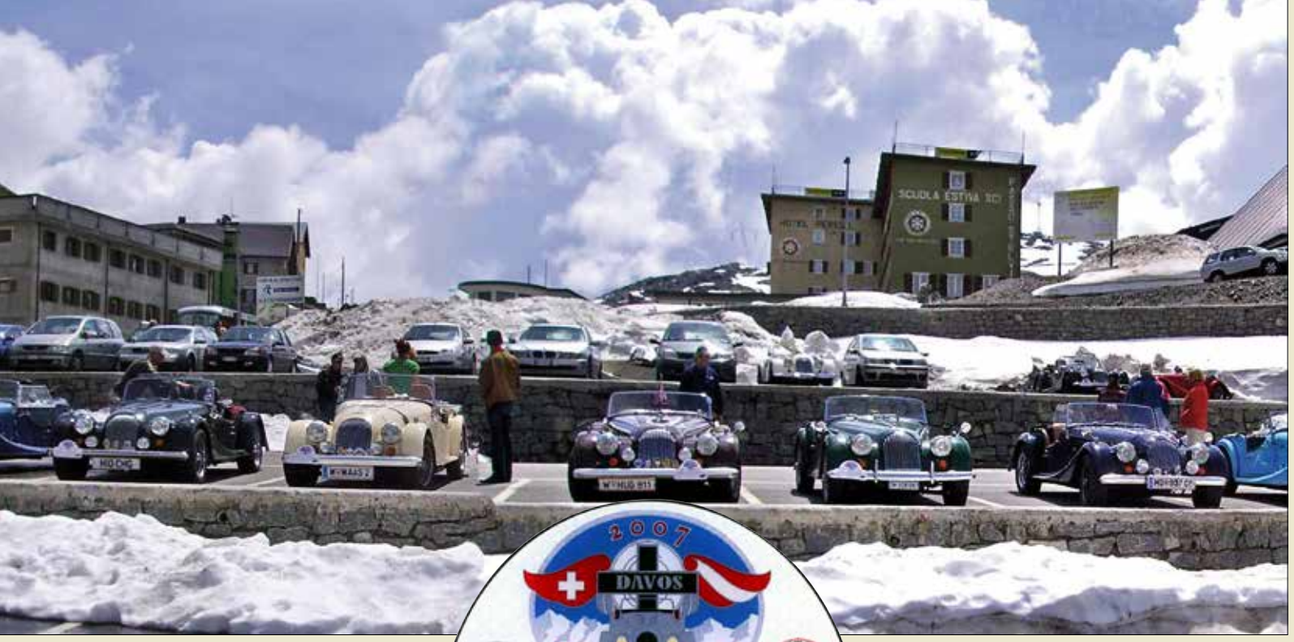
Sport ist angesagt, denn letztendlich fahren wir ja alle ein Sportauto, oder? Die goldenen Jahre in Lignières, wo sind sie geblieben? Vielleicht ist es Zeit nach 40 Jahren sich daran zu erinnern: das Driften, das Schleudern, quietschende Reifen und der Ölgeruch. Einst unsere treuen Begleiter, die unsere Herzen höher schlagen liessen. Was blieb uns denn auch anderes übrig? Morgan waren immer noch die schönsten Autos auf den Strassen, die unsere Leidenschaft für sportliches Fahren wecken konnten; nicht zu vergleichen mit den damaligen japanischen Kleinflitzern à la Celica. Es war aber auch die Zeit von Designerverbrechen wie der Ford Scorpio mit Glubschaugen oder der Renault Twingo.



25 Jahre Morgan Club

Kurz nach der Jahrtausendwende feierte der Club seine 25 Jahre in Solothurn. Das Club-Leben entwickelte sich weiter. Zu den traditionellen Stämmen im Aargau und in Zürich und verschiedenen Veranstaltungen gesellten sich die Raffi-Touren nach Italien. Ausgewählte Routen mit Halt in historischen Palästen, begleitet von Zwischenhalten um Land und Leute besser kennenzulernen. Ein Trupp von jeweils bis zu 25 Fahrzeugen, immer schön in Einerkolonne, sorgte in diesen und späteren Jahren für ein Spektakel in vielen pittoresken Ortschaften zwischen Venedig, Turin, Elba und Rom. Die Morgan waren immer gern gesehene Gäste und entsprechend freudig wurden sie bei der Durchfahrt von den Einwohnern begrüsst. Ein weiterer fester Bestandteil des Veranstaltungskalenders sah ebenfalls seine Geburt nach dem Vierteljahrhundert-Jubiläum: Aus dem Stamm Suisse Romande entwickelte sich rasch die historische und landschaftlich wunderschöne **«Tour de Romandie»**, die bis heute alle Teilnehmer begeistert.





Auf zu 30 Jahren Morgan Club

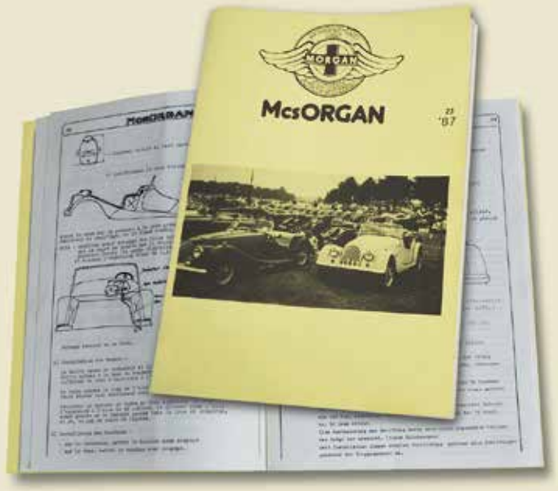
Die Jahre bis zum nächsten Jubiläum verflogen rasch, wobei sie nicht geräuschlos vergingen. Einem Teil der Mitglieder gefiel die Ausrichtung des Clubs nicht mehr, und es kam leider – was in der Privatwirtschaft mit «unterschiedliche Meinung über die strategische Ausrichtung» umschrieben wird – zu einer Trennung. Der Vorstand bildete sich neu, und die austretenden Mitglieder gründeten im Jahr 1996 den Club SwissMog. So feierte der Morgan Club Schweiz im Jahr 2007 sein 30-jähriges Bestehen in reduzierter Mitgliederzahl in Davos. Zusammen mit dem österreichischen Club wurde das Jubiläum würdig gefeiert; Flüela, Albula und Julier boten genügend Gelegenheiten, die Moggies so richtig auszufahren. Das Jahr 2007 war aber auch für mich ein besonderes. Ich habe mir zur Feier eines runden Geburtstages einen Morgan geleistet und um Aufnahme im MCS gebeten. Freuden soll man doch teilen, und was gibt es Schöneres als mit netten Morganistinnen und Morganisten der gleichen Leidenschaft zu frönen. An meinen ersten Brunch in Immensee kann ich mich noch gut erinnern, weil ich erstaunt feststellen musste, dass mein Morgan wiedererkannt wurde. Anscheinend gehörte er einem früheren Mitglied. Da wusste ich, dass Morgan nicht gleich Morgan ist und jedes Fahrzeug seine eigene Geschichte hat, die im Club geteilt wird.

Stillleben mit Morgans (v.l.): Der Aero 8, das Dropheat Coupé und der Plus 8 mit Dennis und Alla Vollenweider links daneben. Zwischen dem Aero 8 und dem Dropheat Elsbeth Gretener Metz, Jan Bilek und Jürg Zürcher. Foto fe.

Die letzten 10 Jahre

Die stets gut besuchten Brunches in Immensee (bis zum Rausschmiss), danach im Maiengrün/Hägglingen mitten im Wald und in den letzten Jahren in Vitznau, sind das beste Beispiel für die hohe Verbundenheit der Mitglieder. In Vitznau sind regelmässig bis zu 50 Morgan anwesend und obwohl das Wetter uns nicht immer gut gesinnt ist, sind die Anlässe immer ein Erfolg. Die traditionellen Tours de Romandie im Frühling und im Herbst erfreuen sich einer stetig wachsenden Zahl von Fans aus der Deutschschweiz. Wer noch nicht die lieblichen Routen im Jura genossen hat oder den Inhalt von Yves Mullers Koffer kennt, sollte sich dies in der Zukunft nicht entgehen lassen. Die legendären Raffi-Touren fanden ihren Höhepunkt mit dem Ausflug nach Sardinien. Der Beginn war zwar sehr feucht; der Regen prasselte unablässig während zwei Stunden auf unsere Morgan nieder. Die Fähre in Livorno hatte Verspätung. Über den Zustand des Innenraums möchte ich nicht berichten, und wie der Kofferinhalt ausgesehen hat, überlasse ich der Phantasie der Leser.

Die Clubzeitung, anfänglich ein Stapel zusammengehefteter A4-Blätter, entwickelte sich über die Jahre zu dem was ihr heute in den Händen habt. Die stetig steigende Zahl Mitglieder zeugt von der ungebrochenen Freude an unseren Fahrzeugen. Diese sind zwar technisch besser geworden, aber damit hat sich auch die Vielfalt der Unzulänglichkeiten vermehrt. Der typische englische Charakter ist eben geblieben.



MCS Morgan Club Schweiz

Jahr	GV	Datum	Ort	Vorstand
1976	1.Treffen	27/06/1976	Kriegstetten SO	Linus Füeli, Carmelo Pizzo
1977	Gründung 01. o. GV	19/05/1977	Balmberg SO	Linus Füeli (P), Frank Friedli, Carmelo Pizzo, Paul Sommer, Max Weber, Rolf Wehrlin, Dominik Zweifel
1978	02. o. GV	30/09/1978	Feusisberg SZ	Frank Friedli (P Vize), Carmelo Pizzo, Erika Steinmann (neu), Max Weber, Rolf Wehrlin
1979	03. o. GV	20/10/1979	Egerkingen SO	Carmelo Pizzo (P neu), Rolf Feuz (neu), Frank Friedli, Erika Steinmann, Max Weber, Rolf Wenrlin
1980	04. o. GV	18/10/1980	Solothurn SO	Carmelo Pizzo (P), Rolf Feuz, Frank Friedli, Bernd Hoffmann (neu), Ulli Lutz (neu), Rolf Wehrlin,
1981	05. o. GV	10.11.1981 (1)	Agno Ti	Daniel Zoller (P neu), Carmelo Pizzo, Frank Friedli, Bernd Hoffmann, Werner Kolb (neu), Ulli Lutz, Rolf Wehrlin
1982	06. o. GV	16/10/1982	Kriegstetten SO	Daniel Zoller (P), Carmelo Pizzo, Frank Friedli, Bernd Hoffmann, Werner Kolb, Ulli Lutz, Rolf Wehrlin
1983	07. o. GV	28/05/1983	Mellingen AG	unverändert
1984	08. o. GV	13.10.1984	Solothurn SO	Daniel Zoller (P), Carmelo Pizzo, Werner Kolb, Ulli Lutz
1985	09. o. GV	22/09/1985	Lenzburg AG	unverändert
1986	10. o. GV	15/10/1986	Büttikon AG	unverändert
1987	11. o. GV	26/09/1987	Mezzovico Ti	unverändert
1988	12. o. GV	25/09/1988	Widen AG	unverändert
1989	13. o. GV	04/11/1989	Oensingen SO	Daniel Zoller (P), Carmelo Pizzo, Werner Kolb, Peter Metz (neu), Jean-Paul Raynoud (neu)
1990	14. o. GV	27/10/1990	Bissone Ti	unverändert
1991	15. o. GV	05/05/1991	Vitznau LU	Daniel Zoller (P), Carmelo Pizzo, Peter Metz, Jean-Paul Raynoud, Markus Tremp (neu)
1992	16. o. GV	03/05/1992	Vitznau LU	unverändert
1993	17. o. GV	02/05/1993	Vitznau LU	unverändert
1994	18. o. GV	01/05/1994	Vitznau LU	unverändert
1995	19. o. GV	07/05/1995	Vitznau LU	Markus Tremp (P neu), Daniel Zoller, Hugo Meier (neu), Marcel Kamm (neu), Peter Metz, Heinz Weber (neu)
1996	20. o. GV	05/05/1996	Vitznau LU	Markus Tremp (P), Marcel Kamm, Peter Metz, Heinz Weber, Kurt Nussbaum (neu)
1997	21. o. GV	04.05.1997 (2)	Weggis LU	Markus Tremp (P), Marcel Kamm, Peter Metz, Heinz Weber, Dennis Vollenweider (neu)
1997	22. o. GV	15.11.1997 (3)	Widen AG	Dennis Vollenweider (P neu), Markus Tremp, Marcel Kamm, Peter Metz
1998	23. o. GV	14/11/1998	Widen AG	unverändert
1999	24. o. GV	20/11/1999	Widen AG	unverändert
2000	25. o. GV	18/11/2000	Widen AG	unverändert
2001	26. o. GV	17/11/2001	Widen AG	unverändert
2002	27. o. GV	16/11/2002	Berikon AG	Ruth Schmid (P neu), Markus Tremp, Marcel Kamm, Hans-Jürg Bosshard (neu)
2003	28. o. GV	15/11/2003	Dübendorf ZH	Ruth Schmid (P), Markus Imhof (neu), Bruno Ammon (neu), Hans-Jürg Bosshard,
2004	29. o. GV	20/11/2004	Grenchen SO	Ruth Schmid (P), Rich Lutz (neu) Bruno Ammon, Hans-Jürg Bosshard, Yves Muller (neu),
2005	30. o. GV	22/10/2005	Meggen LU	Rolf Klemenz (P neu), Ruedi Brütsch (neu), Elsbeth Gretener Metz (neu), Yves Muller, Dennis Vollenweider (neu)
2006	31. o. GV	11/11/2006	Bettlach SO	unverändert
2007	32. o. GV	10/11/2007	Wildegg AG	unverändert
2008	33. o. GV	08/11/2008	Widen AG	Rolf Klemenz (P), Elsbeth Gretener Metz, Yves Muller, Dennis Vollenweider, Rich Lutz (neu)
2009	34. o. GV	07/11/2009	Widen AG	unverändert
2010	35. o. GV	20/11/2010	Obermöhrdorf AG	Rolf Klemenz (P), Elsbeth Gretener Metz, Richard Lutz, Yves Muller, Roger Böni (neu)
2011	36. o. GV	05/11/2011	Fällebach AG	Rolf Klemenz (P), Elsbeth Gretener Metz, Giovanni Weber (neu), Yves Muller, Roger Böni
2012	37. o. GV	03/11/2012	Fällebach AG	unverändert
2013	38. o. GV	02/11/2013	Fällebach AG	Toni Weibel (P neu) Elsbeth Gretener Metz, Rolf Klemenz, Giovanni Weber, Yves Muller, Roger Böni
2014	39. o. GV	08/11/2014	Fällebach AG	unverändert
2015	40. o. GV	07.11.2015 (4)	Fällebach AG	unverändert + Martin Boesch (neu)
2016	41. o. GV	05/11/2016	Lenzburg AG	unverändert - Rolf Klemenz + Erika Seiler

1981	1) Statutenänderung Vorstand. Art. 10 neu: Präsident, Vizepräsident & mind. 2 Mitglieder			
1997	2) Beschluss: a.o. GV, Traktandum: GV neu im Herbst, Finanzjahr per September			
	3) Statutenänderung GV, Art. 10, Abs.			

Wir haben also 40 Jahre Geschichte geschrieben und freuen uns auf die nächsten Ereignisse. Ich möchte an dieser Stelle allen Menschen ganz herzlich danken, die irgendwie und irgendwo am Erfolg unseres Clubs beigetragen habe. Ohne deren Unterstützung stünden wir nicht hier und ohne deren Hilfe wäre auch die wunderbare Feier in Stresa nicht möglich gewesen.

TOUR EN ROMANDIE PRINTEMPS 2017

Text: Yves Muller / Fotos: Yves, Madeleine & Martin Boesch

Thème: Du pied du Jura à la Gruyère, par monts et vaux.

C'est le privilège de l'organisateur d'indiquer, avec le bras droit, la direction que prendra la caravane. Cette fois-ci, pour une fois, ce sera plein sud. Vu de Neuchâtel, pour ne pas tomber dans l'eau, il faut contourner le lac soit à l'Est par Gampelen, soit à l'Ouest par Yverdon. On se retrouve donc à Onnens, non loin d'Yverdon, à l'Hôtel-Restaurant Bellevue qui devient peu à peu un Stamm apprécié.

Je n'oublie jamais de remercier vivement nos amis Suisses alémaniques qui n'hésitent pas à faire plus de deux heures de route pour nous rejoindre!
Et notre Toni président qui figure maintenant parmi les fidèles. Et notre fidèle secrétaire Elsbeth & Peter. Et Philippe + Anita, maintenant remis de leur accident, qui ont réactivé leur Lotus, en attendant la livraison de leur prochaine Morgan neuve ...

Le cap au Sud depuis Yverdon implique les Préalpes fribourgeoises au loin et une suite de collines et de vallons à franchir par des routes secondaires à peu près exemptes de trafic. Un paradis pour Morganistes! S'il y a un Tour où le beau temps était nécessaire, c'était celui-là. Et nous avons été exaucés! J'ai toujours pensé que Dieu avait de la sympathie pour les Morganistes ...

Ce fut magnifique, du vert printanier partout, et les fameux damiers vert/jaune des champs de colza. On passe la (rivière) Menthue, un détour par Villars-le-Comte, et atteignons le château de Lucens où nous faisons halte . Ce château, dont la tour remonte au 13e siècle (époque de la création de la Confédération !), domine le village et constitue une construction imposante qui mérite un arrêt.

SKY automobiles

STÉPHANE KYBURZ

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

SPÉCIALISTE MORGAN

Rue Eugène-de-Coulon 13
2022 Bevaix

tél. 032 846 11 66
fax 032 846 32 88

info@skyautomobiles.ch
www.skyauto.ch

C'est une propriété privée depuis longtemps. On passe la rivière Orbe, traversons Romont , franchissons la (rivière) Glâne et attaquons la face nord du Gibloux via le Châtelard. Vers le sommet, dans un endroit dominant connu du seul organisateur, nous faisons halte en lisière d'une forêt pour le traditionnel apéro-valise. Le vin blanc de Cormondrèche, frais et un rien pétillant, est de rigueur! **cinq bouteilles... santé à tous!**

Ensuite, c'est la descente en direction du lac de Gruyère, par Echarlens, et nous atteignons le restaurant **«Le Gruyérien»** à Morlon sous Bulle où nous avons été fort bien accueillis et servis.

Ce tour est le 22e organisé sous l'égide du MCS, sans interruption depuis 2005.

Nous étions cette fois-ci 30 participants à bord de 16 Morgan. Malheureusement Giovanni et Fränzi ont dû nous quitter à Lucens à cause d'un bête problème de ventilateur. Ils nous ont manqué...

Yves Muller, organisateur

MCS BRUNCH IN VITZNAU 2017

Text: Toni Weibel / Fotos: Martin Boesch

Von wegen Wonnemonat Mai. Entgegen den sonnigen Saisonauftaktserwartungen am schönen Vierwaldstättersee, wollte sich die Sonne partout nicht zeigen. Rund 80 MCS-ler liessen sich durch den bleiernen Himmel und die dichten Regenwolken jedoch nicht davon abhalten, die Strecke zum traditionellen Brunch unter die Räder zu nehmen, wenngleich auch einige «normale» PKW darunter waren …

Der Präsident nutzte die Gelegenheit, um über aktuelle Programmneuigkeiten zu berichten, unter anderem auch mit dem Hinweis auf die Einladung von **SwissMOG**, an deren GV in Ulmiz samt Ausflugsprogramm teilzunehmen. **MCS & SwissMOG** haben sich dahingehend verständigt, die eigenen Veranstaltungen vermehrt allen Mitgliedern der beiden Clubs zugänglich zu machen, um den gegenseitigen Kontakt zu fördern.

Der reichhaltige Brunch im Hotel FloraAlpina wusste alle MCS-ler zu begeistern und ein grosser Dank erging einmal mehr an Elsbeth und Peter für die hervorragende Organisation.

Das MCS Sports Team versammelte sich um Franz-Xaver Nager, um das sportliche Aktivitätenprogramm der bevorstehenden Saison zu «stricken», Georges Guggenheim gab die letzten Hinweise an die anwesenden Teilnehmer für die Jubiläumstour zur Morgan Car Factory nach Malvern, und überall wurden angeregt Gespräche geführt. Summa summarum: ein höchst lebendiger Anlass.

Last but not least konnten **Fido und Syli Zimmerli** zum ersten Mal ihren Regalienstand mit den – unter anderem – neuen T-Shirts zelebrieren. Sie taten dies in der ihnen eigenen souverän-kompetenten Art, und wir dürfen uns auf eine Dynamisierung der MCS-Boutique freuen. Die Ideen dazu haben sie.

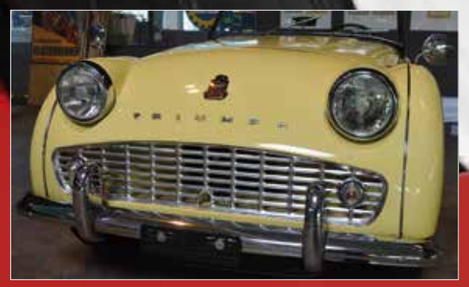
So gegen 14 Uhr ging's wieder in alle Himmelsrichtungen nach Hause, mit dem wonnigen Bauchgefühl von einem tollen Brunch und der Wiedersehensfreude mit der MORGAN-Familie.

FORWARD TO THE ROOTS – JUBILÄUMSREISE DES MORGAN CLUB SCHWEIZ NACH ENGLAND

Text: Georges Guggenheim / Fotos: Madeleine & Martin Boesch

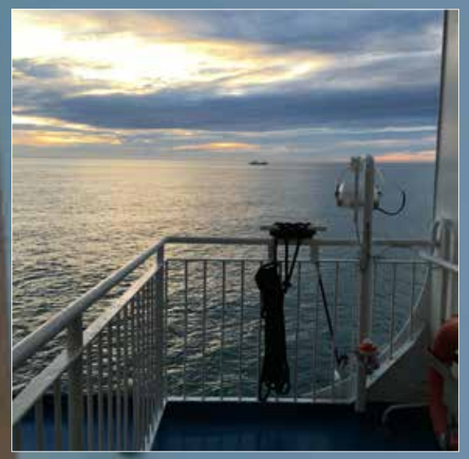
2017 feiert der Morgan Club Schweiz sein 40-Jahre-Jubiläum. Grund genug, um nach Jahren dem «Geburtsland» unserer geliebten Marke einen Besuch abzustatten. So trafen sich denn 12 Morgan, resp. 23 Mitglieder des MCS am 14. Mai im Pantheon in Basel, um von dort aus die lange Reise anzutreten. Unsere Autos trugen Nummernschilder aus der ganzen Schweiz. Der älteste MORGAN war dabei das 1953er knallrote DHC von Peter und Elsbeth Metz. Alle Modelle waren vertreten: 4/4, +4, Roadster und +8. Tamara und Marcel Spuler – (noch) besser bekannt unter dem Namen «Berner» – nahmen mit ihrem wunderschönen 4-seater an der Reise teil. Es war quasi ihre Hochzeitsreise, hatten sie doch einige Tage zuvor geheiratet!

Nach dem ersten gegenseitigen Beschnuppern (viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer kannten sich noch nicht) bei Kaffee und Gipfeli starteten wir bei schönstem Wetter zu unserem grossen Abenteuer. In genussvoller Fahrt fuhren wir rund 400 km durch das Sundgau und die Champagne zu unserem Tagesziel, dem Hotel Golden Tulipe am Stadtrand von Troyes. Einige von uns nahmen die Gelegenheit war und besuchten die von Corbusier geschaffene Kapelle in Ronchamps oder das General de Gaulle-Memorial in Colombey-les-deux-Eglises.



Am zweiten Tag führte uns der Weg an Chartres vorbei durch das landschaftlich und fahrerisch eher monotone flache Land nach Ouistreham bei Caen. Felder, so weit das Auge reicht. Für unsere Augen eher ungewohnt. So wie auch der äusserst geringe Verkehr, was ein entspanntes und flüssiges Vorankommen ermöglichte.

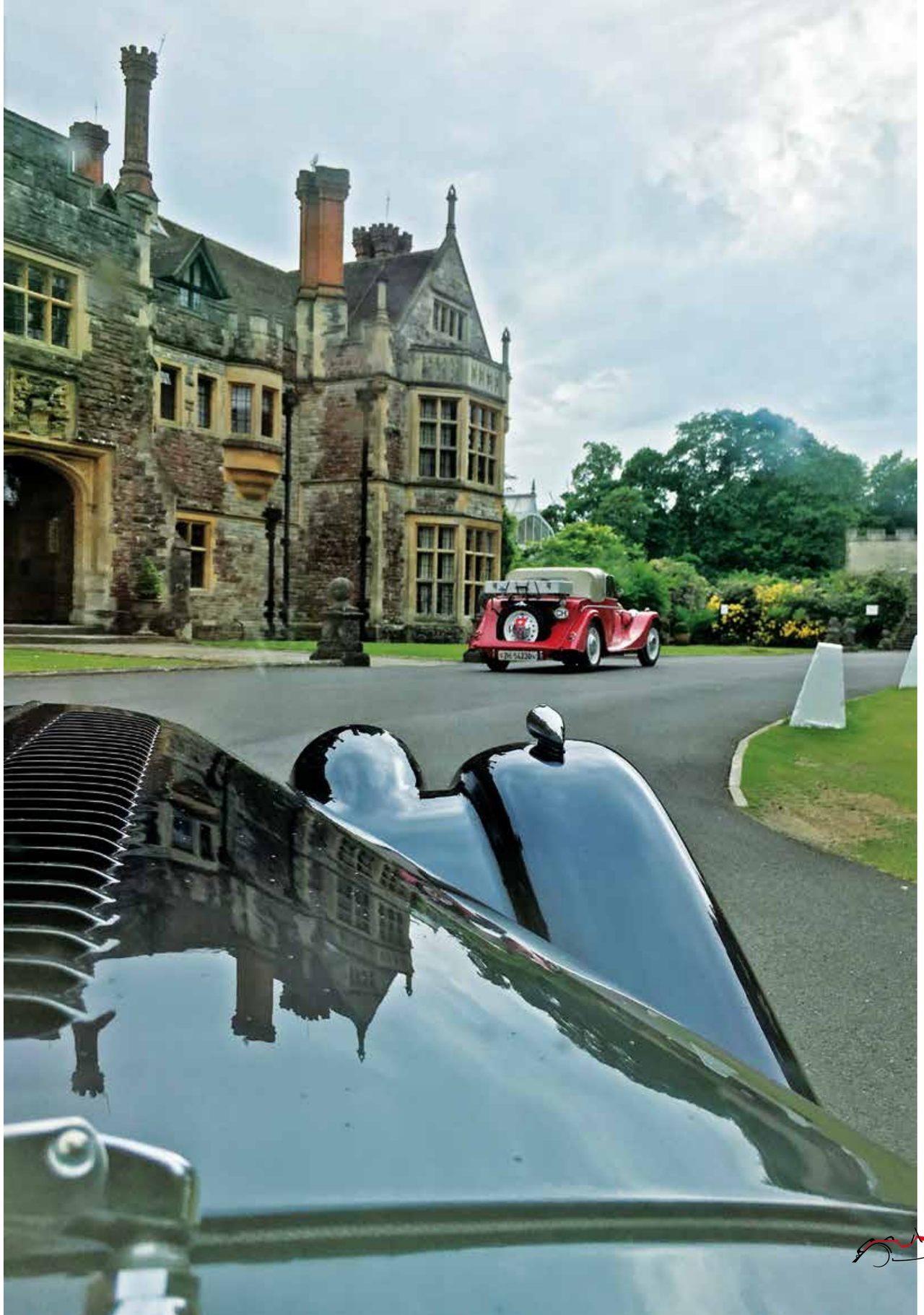
Nach dem gemeinsamen Nachtessen in der Nähe des Fährhafens enterten wir die Fähre. Falsch, wer dabei an eine schnelle Aktion denkt! Die Passkontrolle, das Einchecken, die Sicherheitskontrolle und das Verladen dauerte Stunden! Zeit genug, um die vielen Fragen der Mitreisenden zu unseren MOGs und unseren Reisezielen zu beantworten.



Nach einer sehr ruhigen nächtlichen Überfahrt trafen wir am dritten Reisetag im gelobten Land der Morgan ein. Für viele von uns gleich ein kleiner Schock: Nicht nur der Linksverkehr ist ungewohnt, auch dass man sich nach dem Verlassen des Fährhafens in Portsmouth sofort auf der Autobahn im dichten Morgenverkehr wiederfindet, kann durchaus für Adrenalinstösse sorgen! So war es denn nicht verwunderlich, dass es doch einige Zeit dauerte, bis auch der letzte der Morgan auf dem Parkplatz des Restaurants stand, wo wir erst Mal ein kräftigendes Frühstück einnahmen (wenn auch die meisten ein gewohnt «kontinentales» dem «english breakfast» mit weissen Bohnen, Blutwurst usw. vorzogen).

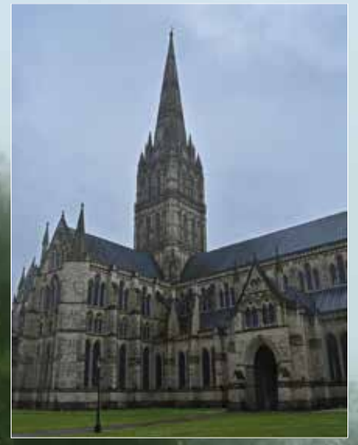
Wir blieben an diesem Tag in der Region. Im Jumble-Mekka Beaulieu wurden wir als Morgan fahrende Gruppe herzlich empfangen und durften unsere Fahrzeuge sogar im Innenhof des Museumsgeländes abstellen.

Die Gegend des Naturschutzparkes **«New Forest»** war für viele von uns eine Entdeckung: Pferde und Kühe sind freilaufend und haben Vortritt, eine weite Heidelandschaft und naturbelassene Wälder mit uralten Bäumen prägen das Bild. Das Hotel **«Rhinefield»**, mitten im Wald gelegen, war eine Wucht: Ein neugotisches Schloss mit allen Annehmlichkeiten und wunderschöner Parklandschaft. Die ersten von uns verfielen bereits zum ersten Mal den süssen Verlockungen eines ausgedehnten afternoon teas, bei dem der Tee eigentlich nur die Begleitung ist. Ein (milder) Dresscode liess uns ein äusserst gepflegtes Nachtessen am grossen ovalen Tisch erwarten, das Frühstück am nächsten Morgen wurde im Rittersaal serviert. König Artus Tafelrunde lässt grüssen.



Bei strömendem, alle Vorurteile gegenüber englischem Wetter bestätigendem Regen ging die Reise am vierten Tag in die Gegend der Cotswolds weiter. In Broadway (der Name verpflichtet!) quartierten wir uns im **«Fish-Hotel»** für die nächsten sieben Tage ein. Dies ist ein ehemaliges Landgut, welches erst vor zwei Jahren in ein modernes Hotel in skandinavischem Stil umgewandelt wurde. Es liegt am Ende einer gefühlt unendlich langen, mit «bumps» gespickten Einfahrt mitten in der Natur. Am Morgen weckten uns nur die krächzenden Rufe der Fasane, auch eine Premiere …

Auch die Nachtessen waren bemerkenswert: Je drei leckere Vor- und Hauptspeisen sowie ebenfalls drei Desserts wurden in Schüsseln auf die Tische gestellt. Jeder bediente sich nach seinem Gusto. Es soll am Ende der Reise Teilnehmerinnen und Teilnehmer gegeben haben, welche sich über eingelaufene Kleider beklagt haben …

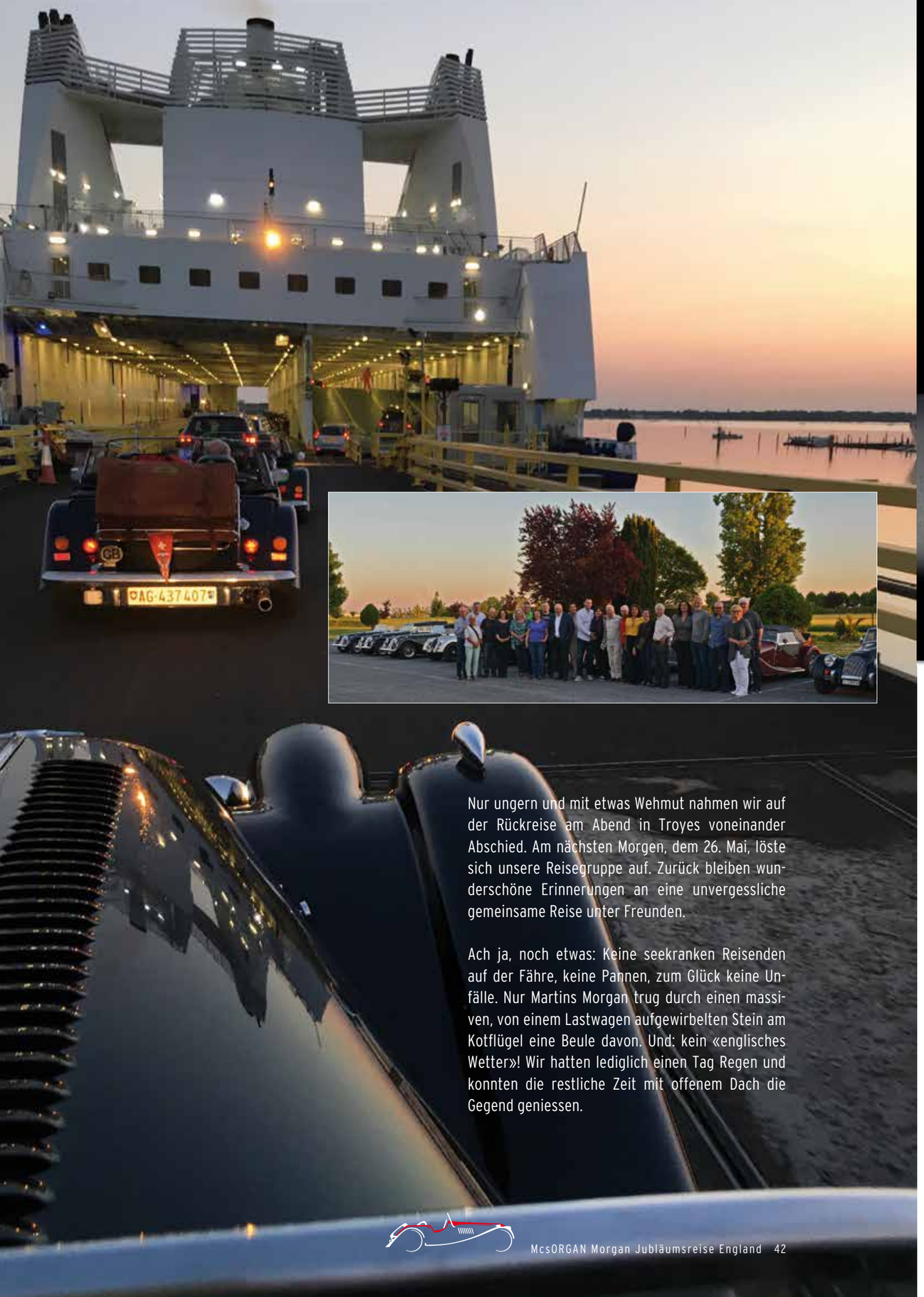


Das Konzept der Reise sah vor, dass sich die Teilnehmer ihr eigenes Tagesprogramm zusammenstellen konnten. Die Reiseleiter, Georges und Katharina Guggenheim, stellten in abendlichen **«Briefings»** jeweils lohnende Besuchsziele und Tagesausflüge vor, aus denen sich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ein eigenes Programm zusammenstellen konnten. So teilte sich die Reisegruppe jeweils in kleinere Einheiten auf, welche zusammen Land und Leute erkundeten. Spätestens am Abend traf man sich wieder zum Nachtessen.

Einer der Höhepunkte der Reise war das Picknick mit englischen Morgan-Fahrern auf dem Rasen des **Blenheim-Palace** bei Oxford. Robin Hill, überzeugter Morganist aus Südengland, hatte dieses auf unseren Wunsch hin perfekt organisiert. An diesem Tag standen schliesslich rund 50 Morgan in Reih und Glied vor dem **Blenheim-Palace**. Sogar der Präsident des MSCC, Peter Chapman, und der Redaktor der **«Miscellany»**, Charles Neal, sowie Gill Beven, membership secretary des SMMC, waren mit ihren Morgan angereist. Unvergesslich die Scharen von Selfiestick-bewehrten asiatischen Touristinnen und Touristen, welche aufgeregt unsere Morgan umschwärmten und sich gegenseitig vor, hinter, neben und sogar in den Moggies fotografierten und sich auch nicht scheuten, auf den Boden zu liegen, um die Morgan von unten zu bestaunen

Auch der wiederum von Robin Hill umsichtig eingefädelte Besuch der Factory in Malvern Link war ein tolles Erlebnis. Einige von uns waren zum ersten Mal im Werk, einige kannten es schon. Aber für alle war es irgendwie aufregend. Steve Morris, der CEO der Factory, und Graham Chapman, der technische Direktor, hatten Zeit für uns und standen für technische Fragen zur Verfügung. Keine Selbstverständlichkeit! Auch der neu gestaltete Shop fand unsere ungeteilte Zustimmung. Das Auffüllen der Regale nach unserer Abfahrt nahm bestimmt einige Zeit in Anspruch.

Die **Cotswolds** sind eine anmutige, hügelige, sehr grüne Gegend zwischen den Zentren Oxford und Bath. Sie bieten eine Menge von Sehenswürdigkeiten: typisch englische Dörfer mit alten Häusern (wir fühlten uns immer wieder in die Welt der englischen Krimireihe **«Inspector Barnaby»** versetzt), Schlösser, Landhäuser, Gärten, Museen, dampfbetriebene Nostalgie-Eisenbahnen usw. Zudem ist Wandern in den Cotswolds eine nur wenig anstrengende Lust. Bemerkenswert auch die Führung durch das mittelalterliche Städtchen **Chipping Campden**. Roger und Glyn Johnson, englische Morgan-Fahrer/in, empfingen uns herzlich zu Tee und Guetzli und erklärten uns auf einem Stadtrundgang die typische Struktur einer durch den Woll-Handel im Mittelalter reich gewordenen Stadt. So vergingen die Tage im Flug. Wir alle hatten wundervolle Erlebnisse und genügend Zeit für interessante Gespräche untereinander.



Nur ungern und mit etwas Wehmut nahmen wir auf der Rückreise am Abend in Troyes voneinander Abschied. Am nächsten Morgen, dem 26. Mai, löste sich unsere Reisegruppe auf. Zurück bleiben wunderschöne Erinnerungen an eine unvergessliche gemeinsame Reise unter Freunden.

Ach ja, noch etwas: Keine seekranken Reisenden auf der Fähre, keine Pannen, zum Glück keine Unfälle. Nur Martins Morgan trug durch einen massiven, von einem Lastwagen aufgewirbelten Stein am Kotflügel eine Beule davon. Und: kein «englisches Wetter»! Wir hatten lediglich einen Tag Regen und konnten die restliche Zeit mit offenem Dach die Gegend geniessen.

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930

SWISSVAX™

HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND

SO PFLEGT MAN TRÄUME™

Swissvax ist ein komplettes Pflegesystem für Automobile. In der Schweiz von Hand gefertigt und Dose für Dose abgefüllt. Das Erfolgsgeheimnis liegt in den beiden Komponenten Reinigungsöl und Wachs, die keine Schleifmittel enthalten. Die Basis bildet reines Carnauba, das härteste Naturwachs der Welt. Der Glanzgrad steigt, je mehr Carnauba in einer Rezeptur steckt. Während herkömmliche Autowachse ca. 3–5 Vol.% Carnaubawachs aufweisen, enthalten Swissvax-Rezepturen mit 30–76 Vol.% eine der höchsten Konzentrationen auf dem Markt. **Das Resultat ist der einzigartige Swissvax-Glanz, hohe Standfestigkeit und zuverlässiger Schutz.** Swissvax-Wachse sind sehr leicht und wolkenfrei zu verarbeiten. Überzeugen Sie sich selbst.

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

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

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

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

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

FÜR NITRO LACKE

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

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

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

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

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

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

EXTREME

UNIVERSELLE SCHNELLVER-SIEGELUNG

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

Felgenversiegelung

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

FELGENPFLEGE

Felgenreiniger

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

Felgenreinigung leicht gemacht

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

ONLINESHOP

SWISSVAX.CH

KOSTENLOS **SWISSVAX HANDBUCH** BESTELLEN

SWISSVAX SCHWEIZ

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

Morgan-017-V2.0E-CH

21. MAI 2017 – BESUCH «SAURER MUSEUM ARBON» DES MCS OSTSCHWEIZ

Text und Fotos Pia Aemisegger

Imposant und einzigartig – die über 150-jährige Saurer Geschichte

Eine echte Faszination und gleichzeitig ein unwahrscheinlicher Augen- und Ohrenschmaus – der unvergessliche Besuch des Saurer Museums in Arbon.

Kühl, aber sonnig präsentiert sich der Sonntagmorgen des 21. Mai. Zwölf bestens gelaunte Morganisten treffen gegen 10 Uhr auf dem Parkplatz der Markthalle **«Hundertwasser»** ein, und unterhalten sich prima bei Kaffee und Gipfeli unter den vier goldenen Kuppeln von Altenrhein.

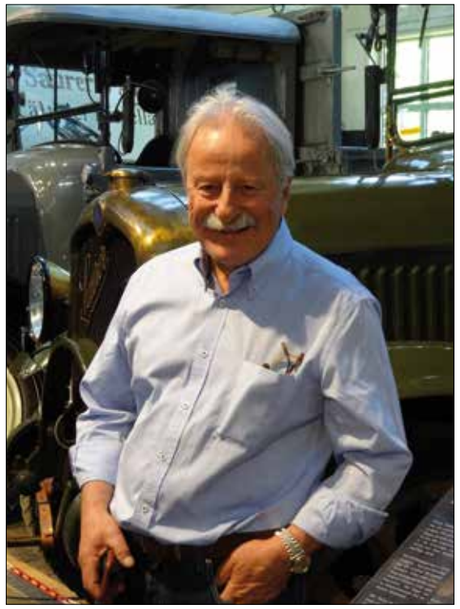
Frisch gestärkt peilen sie dem Bodensee entlang die malerische Stadt Arbon an und parkieren ihre **«englischen Lieblinge»** unmittelbar neben dem Saurer Museum an der Seeuferpromenade. Kaum eingetroffen, richten sich auch die Blicke der Schaulustigen und Passanten auf die sechs **«Schmuckstücke»**.

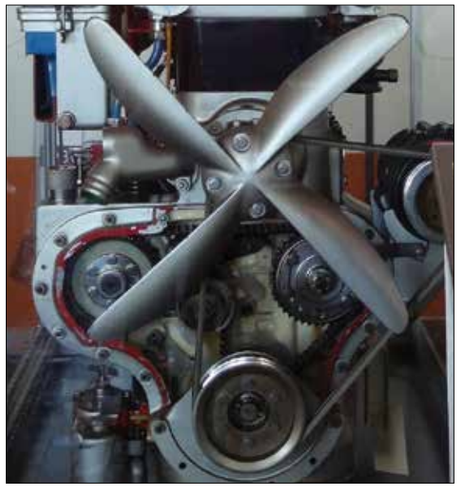
Zur grossen Überraschung und Freude aller besteht heute gar die Möglichkeit, nebst der Fahrzeugausstellung auch den nicht weniger berühmten und interessanten Bereich der Stick- und Webmaschinen zu bestaunen, einem äusserst passionierten Sticker über die Schultern zu schauen, mehr zu den vielfältigen Stickarten zu erfahren.

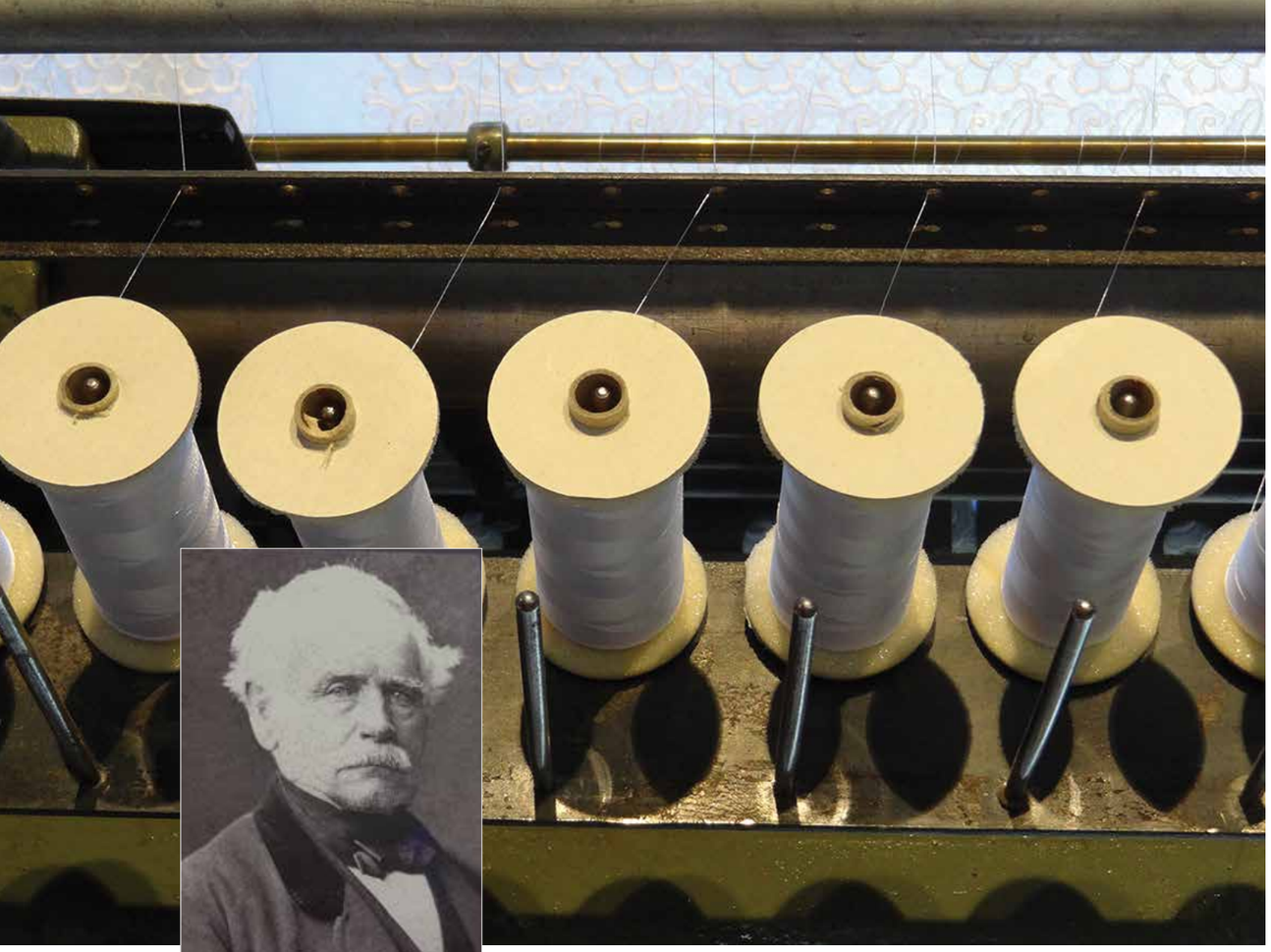
Nur dank grossem Enthusiasmus und freiwilligem Einsatz unzähliger Helfer und ehemaliger Saurer-Mitarbeiter ist es möglich, der Nachwelt eine solch imposante Sammlung von Zeitzeugen schweizerischer Industrie zu erhalten.

Kaum eingetreten, steht vor uns die mächtige, 1860 gebaute **«Chlüpperlimaschine»**. Nicht wenig erstaunt uns, dass Herr Albert Brunner, ein ehemaliger Saurer-Monteur, die noch immer voll intakte Stickmaschine heute für uns spontan in Gang setzt und uns minutiös die sehr komplexe Technik erklärt. Ein Augen- und Ohrenschmaus der nun wirklich niemanden vorbeiziehen lässt. Herzlichen Dank Herr Brunner – auch für die sehr kompetenten Antworten zu unseren vielen Fragen.

Herr **Ruedi Baer**, Präsident des Oldtimer Club Saurer erwartet die kleine Gruppe bereits, heisst alle ganz herzlich willkommen und führt die Wissensbegierigen am Hotel **«Wunderbar»** vorbei zu den Museumshallen.







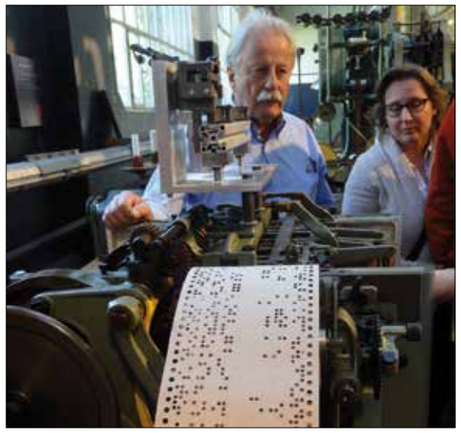
Aufmerksam lauschen wir nun der von Ruedi Baer ausführlich und unheimlich interessant geschilderten 150-jährigen Saurer-Geschichte, die mit dem Pionier und Gründer Franz Saurer ihren Anfang nahm. Unser äusserst beeindruckender Rundgang führt uns nun durch verschiedene Epochen, d. h. von der hand- über die lochkartengesteuerten, automatischen Schiffli-Stickmaschinen bis hin zu den verschiedenen Generationen hochkomplexer Saurer-Webstühle. Unzählige Erfindungen von Ingenieuren , aber auch «Tüftlern», führten anfangs des 20. Jahrhunderts zum Erfolg. Produkte wurden in die ganze Welt exportiert und brachten der Ostschweiz Wohlstand.

Natürlich zieht uns als Autoliebhaber der zweite Teil der fesselnden Museumsführung nicht weniger in den Bann. Die Vielfalt der Exponate lässt unschwer erraten, dass Saurer sowohl Fahrzeuge für den Lasten- und Personentransport, das Militär als auch für den Kommunalbereich herstellte und als Fahrzeughersteller von Weltruf galt.

So wurden Saurer-Lastwagen auch in Österreich, Jugoslawien, Frankreich und den USA in Lizenz hergestellt. Revolutionäre Erfindungen auf dem Dieselmotorensektor führten folglich bereits in den 1920er-Jahren zu Lizenzvergaben.

Nicht zu vergessen ist der Besitz einer eigenen Büchsenmacherei in der anfangs des 20. Jahrhunderts gar mehrere Gewehrtypen gebaut wurden.

Ein doch sehr eindrückliches Exponat zeigt uns den auf den Bildern festgehaltenen, 1911 aus Holz gefertigten Kleinlaster **«Caminhao»**, der einst in Brasilien seinen Dienst verrichtete. Er galt als verschollen, wurde glücklicherweise von einem Journalisten entdeckt und fand den Weg in seine Heimat zurück, wo er nun liebevoll restauriert wird.



Als Erinnerung an die unvergesslichen Stunden mit den Saurer-Enthusiasten Ruedi Baer und Albert Brunner verpassen wir es nicht, uns mit diversen, auf den soeben bestaunten Sauer-Webstühlen gewobenen **«Saurer-Fanartikeln»** einzudecken.

Ein inniges Dankeschön und freundliche, «morganistische Grüsse».

MORGAN TEILE-JUMBLE BEI JÜRG EDER
MIT APÉRO, 27. MAI 2017

Endlich strahlte die Sonne auf der Eichmühle. Es sei zwar nicht das erste Mal gewesen, aber meine Teilnahmen am Teile-Jumble und anschliessendem Apéro bei Jürg Eder waren bis anhin immer von Nässe und Kälte begleitet. Nicht dass dies den Erfolg des Anlasses getrübt hätte, aber der Samstag, 27. Mai, präsentierte sich ganz anders: Sonne pur und 26 Grad. Etwas komplizierter war der Anmeldungsprozess. Die Einladung wurde wie üblich von Elsbeth versandt, allerdings musste man sich bei Toni für den Anlass anmelden und da fingen die Probleme an. Toni konnte in Wädenswil leider nicht anwesend sein, weil er ein privates Fest in der Toscana feierte. Einige Tage vor dem Anlass beklagte er noch die tiefe Zahl an Anmeldungen; nur vier Fahrzeuge seien auf seiner Liste angemeldet. Weil ich von Hasi wusste, dass er sich auch angemeldet hatte aber seltsamerweise nicht auf der Liste von Toni erschien, beschlich mich ein fürchterlicher Verdacht. Gab es vielleicht mehrere Anmeldungen die Tonis Mailbox gar nie erreichten und sich irgendwo im Internet-Nirvana aufhielten? Bestätigt wurde mein Verdacht als Toni mir die Absage von Rolf und Esther weiterleitete mit der Bemerkung, sie hätten sich gar nicht angemeldet …

Nun, am Samstag hatten wir die Bestätigung. Die vier Anmeldungen vermehrten sich auf 20 Fahrzeuge, inklusive eines wunderschönen Three Wheelers und einem ebenso gepflegten 4-Plätzer. Dazu gesellten sich ein MG A und ein Peugeot 504 Cabriolet. Letztere hatte Jürg organisiert, weil er nicht wollte, dass sein Parkplatz nur mit 4 Morgan besetzt wird. Ihr hättet seine Augen sehen sollen als plötzlich 20 Morgan auftauchten (inklusive Rolf und Esther aus Weggis). Und nur 10 Menus waren vorbestellt. Einen Moment lang überlegte sich Jürg ob er jetzt in den Stall gehen sollte um ein zusätzliches Kalb für seine Kalbsröllchen zu schlachten, aber zum Glück wollten die unangemeldeten – aber trotzdem sehr willkommenen – Gäste auch à la carte bestellen. Das schonte zwar das Kälbchen, aber Jürg hatte doch mit zusätzlicher Belastung in der Küche zu rechnen, was er natürlich meisterlich löste.

Der Teile-Jumble war leider ein «Teilchen-Jumble»; ausser einer Jacke und einigen Miniatur Morgan war nicht viel auf dem Tisch. Wir werden uns im nächsten Jahr bemühen, diesen Teil des Anlasses besser zu vermarkten.

Die gute Stimmung war trotzdem vorhanden und beim anschliessenden Mittagessen im Garten konnten wir die ganze Schönheit der Eichmühle geniessen. Im Schatten von sehr alten Kastanienbäumen (Hasi dixit!) genossen wir die bestellten Kalbsröllchen oder andere Köstlichkeiten aus Jürgs Küche, die uns zuvor schon mit feinen Apéro-Häppchen verwöhnt hatte.

Vielen Dank, Jürg und Doris, für diesen gelungenen Tag, und wir freuen uns, hoffentlich auch im nächsten Jahr euren Parkplatz auffüllen zu dürfen.

40 JAHRE
MORGAN CLUB SCHWEIZ IN STRESA

Texte: Giovanni Weber / Fotos: Martin Boesch & Pietro Gatti

Mittwoch, 21. Juni 2017

Für einige Vorstandsmitglieder begann der Event zum 40-Jährigen schon am Mittwoch. Toni wünschte unsere Präsenz am Vortag um letzte Vorbereitungen zu überprüfen sowie auch eine Testfahrt zur Rocca dei Borromei in Angera durchzuführen. Für mich und insbesondere Fränzi eine besondere Herausforderung. Mein Morgan hatte einige Tage zuvor eine neue Lüftung erhalten, etwas, was wegen der angesagten Hitze von besonderer Bedeutung war. Konnte sie den Härtetest bestehen? Einen besonderen Härtetest hatte Fränzi zu bewältigen. Damit wir pünktlich um 15 Uhr in Stresa ankommen konnten, hiess es gleich nach der Nachtwache in den Morgan zu sitzen und los zu fahren. Da der Morgan bekanntlich über keine Liegesitze verfügt war das Schlafen während der Fahrt etwas umständlich. Zumindest ging es gemächljch voran, weil die ganze San-Bernardino-Route jetzt praktisch keine Überholmöglichkeiten mehr auf der Nordseite hat, und wir so die Rückseite eines holländischen Wohnwagens intensiv betrachten konnten beim üblich gemächlichen Tempo der zu schwachen Zugfahrzeuge ... Nach einem kurzen Stopp in San Bernardino ging es wieder hinunter in die brütende Hitze. Die Lüftung des Moggie hielt sich sehr tapfer und ausser dem Düsengeräusch gab sie zu keinen Klagen Anlass, trotz tropischen Temperaturen.

Flott ging unsere Fahrt weiter bis zur Galleria della Morettina, dieses fünf Kilometer langen Tunnels, derLocarno umfährt. Zu unserer Überraschung waren die Temperaturen im Tunnel sogar noch tropischer und, gepaart mit dem süssen Duft der Abgase von Diesel- und Benzinmotoren, war es eine besondere Freude hinter einem der wiederum schleichenden Holländer zu fahren. Natürlich habe ich mich darüber überhaupt nicht aufgeregt, und dieses kleine Malheur mit meiner angeborenen Gelassenheit mit Würde ertragen. Trotzdem konnte man mein Fluchen beidseits des Tunneleingangs noch hören ...

Endlich aus dem Gestank heraus erwatete uns die SS 34 nach Verbania und Stresa; eine Strasse, auf der die Italiener (und Italienerinnen) zwei Fahrweisen kennen: entweder fahren sie so schnell bis sich das Gefühl einstellt man müsste aussteigen um zu sehen ob das Auto noch fährt, oder man kann mit dem Morgan die Bodenhaftung mit 80 km/h um die zahlreichen Kurven herum testen. Der aufmerksame Leser ahnt es schon; wir wurden mit der ersten Fahrweise beglückt! Trotzdem sind wir pünktlich und sogar noch etwas vor der Zeit im Regina Palace angekommen. Wir waren sogar die Ersten!

Der Rest der Fahrt war dann weniger aufregend, aber doch etwas nervig. Die vielen Kreisel durch Arona und Sesto Calende waren mühsam und die Hitze unerträglich. Endlich in Angera angekommen, besuchten wir kurz das Spielzeugmuseum mit der Absicht, den Weg durch das Museum zu erkunden, um am nächsten Tag unsere Gruppen richtig zu führen. Insbesondere an einem Punkt war es ganz wichtig nicht nach rechts abzuzweigen, sondern gerade aus zu gehen um das ganze Museum zu sehen. Rechts ging es zur Terrasse, wo am nächsten Tag der Apéro serviert wurde, also auf keinen Fall frühzeitig abzweigen. Nach einer weiteren Besprechung gab es endlich das ersehnte Bier auf der Schlossterrasse wo eine wunderschöne Aussicht die Mühen des Tages vergessen liess.

So warteten wir mit einem kühlen Mineralwasser auf die Ankunft der restlichen Vorstandsmeute, angereichert mit Georges Guggenheim und Gattin, wobei genau genommen, wartete ich alleine, weil Fränzi sich endlich zur Ruhe legte, um die Nachtwache zu verdauen.

Kaum waren alle angekommen, ging es gleich weiter nach Angera zur Rocca dei Borromei. Fünf schon reichlich aufgewärmte Morgan starteten Richtung Arona und Sesto Calende, um auf die andere Seeseite zu kommen. Zuerst ging alles gut, aber kurz vor Arona hatte eine Schildkröte (!) die unglückliche Idee, die Strasse zu überqueren. Toni als vorderster Morganist in der Kolonne konnte noch mehr oder weniger gekonnt ausweichen. Weil ich gleich dahinter fuhr, blieb mir aber nichts anderes übrig als zu beten und über die Schildkröte zu fahren. Das ging zwar gut, aber nachdem Peter hinter mir ebenfalls noch ausweichen konnte blieb die unglückliche Schildkröte an Georges' Ölwanne hängen ... aus die Maus!

Um 19 Uhr erwartete uns ein tolles Nachtessen in der Taverna del Pittore in Arona. Zuerst hiess es aber wieder, die Kreisel zu bewältigen und am See einen Parkplatz zu finden. Natürlich waren wir nach endgültig getaner Arbeit wieder durstig, und als wir auf dem Platz vor dem Restaurant das zweite Bier bestellten, gesellte sich plötzlich und ungefragt ein bärtiger Mann zu unserer Gesellschaft. Erst als der Alpöhi sprach und ich den freundlichen Ürner Dialekt erkennen konnte, merkte ich, dass FX vor mir stand! Hatte ihn schon eine Weile nicht mehr gesehen ... Kurz vor dem Nachtessen stiess auch Fränzi wieder zu uns, ausgeruht und mit dem klimatisierten Taxi herangeführt. Das Essen war übrigens hervorragend, und so gingen wir beschwingt zurück zum Regina Palace und genossen die frische Nachtluft ohne weitere Zwischenfälle.

Donnerstag, 22. Juni 2017

Nach einem üppigen Frühstück im grossen Saal und inmitten amerikanischer Busreisenden ging es zu einer kurzen Besichtigung zum Hafen, wo wir am Abend die Boote zur Isola dei Pescatori nehmen würden. Danach mussten wir alle Goody Bags vorbereiten sowie den Empfang der Morganisten. Es wurden ja gegen 100 Morgan erwartet, und das Einchecken sowie das Verteilen der Goody Bags mussten sorgfältig geplant und durchgeführt werden, sonst würde es ein **«Gnosch»** geben. Die Geschenke unseres Sponsors Swissvax wurden direkt aus Desenzano del Garda angeliefert. Herr Mantovani stand um 5 Uhr auf und füllte seinen Wagen mit 100 Säckchen und Swissvax-Produkten. Seine kleine Tochter Emma war dabei eine emsige kleine Helferin beim Auspacken. Kaum hatten wir alles für den Empfang der Gäste vorbereitet, trudelten die ersten schon rein. Bis um 19 Uhr wechselten sich zwei Teams am Empfang ab, wobei die meisten Gäste am späteren Nachmittag ankamen. Es war ein besonderes Erlebnis, neue und alte Gesichter zu sehen. Erinnerungen wurden ausgetauscht, solche die an die Gründungsjahre erinnerten und solche die nur bis zur kürzlich erfolgten Anmeldung als Neumitglied reichten.

Um 19 Uhr stiessen wir alle auf ein glückliches Wiedersehen im Garten an. Ein riesiger Apéro unter brütender Hitze **«erwärmte»** unsere Gemüter, begleitet von den Grussworten von unserem Präsidenten und Herrn Andrea Padulazzi, Eigentümer des Regina Palace, und selber begeisterter Oldtimer-Fahrer! Als erster Höhepunkt des 40-Jahr-Jubiläum wurde um 17 Uhr eine Kurzfassung des Jubiläums-Films gezeigt; eine Meisterleistung des Regisseurs Rolf Klemenz und schon für eine Oscar-Nominierung im nächsten Jahr vorgeschlagen. Danach ging es zum Liberty Saal, wo wir uns den Genüssen des kalten und warmen Buffets hingaben.

HAPPY - HÄPPCHEN

Freitag, 23. Juni 2017

Erster offizieller Tag des Events. Opulentes Frühstück und gestaffelter Start von fast 100 Fahrzeugen, wobei gestaffelt wirklich so zu verstehen ist. Die erste Kolonne von 15 Morgan verliess das Hotel um 10.15 Uhr. So ging es alle 15 Minuten weiter bis ich mit meiner Mini-Gruppe um 11 Uhr die Strasse unter die Räder nahm. Die örtliche Polizei war ausnahmsweise unser Freund und Helfer (mehr darüber später), und sorgte für einen reibungslosen Start der röhrenden Morganisten. Leider kamen nicht alle Fahrzeuge in Angera an. Kurz vor dem Dorf stand ein Trupp von etwa fünf Fahrzeugen am Strassenrand. Ein Defekt an einem sechs Zylinder verhinderte die Weiterfahrt. Roger und Rolf Böni waren besonders hilfreich bei der Suche nach dem Defekt, wobei auch gleich entdeckt wurde, dass der Motor, entgegen der Annahme seines Besitzers, nicht aus England stammte, sondern aus den USA, was für die Beschaffung des Ersatzteils fatal war. Es gab keine verfügbaren Teile. Bei der Ankunft in der Rocca dei Borromei erwartete mich, als letzte Kolonne, ein besonderer Anblick. Auf dem Schlossparkplatz bot sich mir die Sicht auf 80 in Reih und Glied geparkte Morgan, in allen Farben und Gattungen.
Ein imposanter Anblick!

Natürlich herrschte das Chaos bei der Ankunft. Diejenige, die schon im Museum hätten sein sollen, waren immer noch dabei miteinander zu plaudern. Die neuen Ankömmlinge gesellten sich natürlich noch so gerne dazu, man hatte sich ja schon lange nicht mehr gesehen. So geriet sowohl der Zeitplan als auch die beabsichtigte gestaffelte Führung durch das Spielzeugmuseum zur Makulatur. Aber letztendlich verantwortlich für die Programmänderung war eine geschlossene Tür.

Am Mittwoch war diese noch offen um zu vermeiden, dass nach rechts abgebogen wird zum frühzeitigen Apéro. Dadurch, dass die Türe verschlossen war, konnten die Morganisten gar nicht anders als nach rechts abbiegen, und natürlich war kein Halten mehr möglich als sie die Leckerbissen und Getränke sahen. Sofort wurden die besten Plätze am Schatten belegt und alsbald verbreitete sich eine fröhliche Stimmung. Der Apéro bot eben eine bessere Unterhaltung als die Spielzeuge im Museum. Es sei aber an dieser Stelle erwähnt; das Museum ist absolut sehenswert und sollte bei der nächsten Gelegenheit besser gewürdigt werden.

Gestaffelt ging es dann wieder zurück nach Stresa, wo um 17 Uhr die volle Länge des Films **40 Jahre MCS** und ein Dia-Rückblick auf 12 Jahre Tour de Romandie gezeigt wurden.

Danach konnten sich alle erfrischen und sich auf die Bootsfahrt am Abend vorbereiten. Eine kurze Bootsfahrt zur Isola dei Pescatori, wo wir im Ristorante Verbano ein hervorragendes Menu genossen. Küche und Service waren jederzeit auf der Höhe um 200 Mäuler aufs Vorzüglichste zu verwöhnen. Direkt am See auf einer schönen Terrasse genossen wir einen besonderen Abend unter Freunden, natürlich begleitet vom obligaten Night Cap nach der Rückkehr ins Hotel.

VBN2072

TEL. 336 406179
WWW.STRESATOURS.IT

Samstag, 24. Juni 2017

Der Samstag war den 4 Touren gewidmet und natürlich dem Gala-Abend. Über die Touren geben die separaten Berichte Auskunft, aber es sei doch auf ein absolut historisches Ereignis hingewiesen, das vermutlich sogar in Rom noch für Schlagzeilen sorgen wird. Bei der Tour zum Orta See bewies der italienische Staat seine besondere Effizienz und strafte somit alle Lügen, die denken, Italien sei nicht so ordnungslieb und gesetzestreu. Obwohl der örtliche Comandante della Polizia, Dott. Fugazzotto, unserem Präsidenten in jedem Fall 35 Parkplätze in Orta San Giulio zusicherte (wörtlich: «Im Juni gibt es wenige Besucher in Orta. Im Parkhaus gibt es sicher Platz für 35 Morgan») gab es in der Tat keinen Platz im Parkhaus, und es warteten bereits mehrere Autos vor der Schranke auf einen frei werdenden Platz. Erstaunlicherweise waren es doch mehr als nur 10 Leute die den gleichen Gedanken hatten Orta San Giulio zu besuchen. Das Wetter war ja schlecht (Sonne) und die Leute arbeiteten (Samstag) und auch die Schulferien hatten erst seit einer Woche begonnen. Was nun? Das Essen ist bestellt, kein Parkplatz im Dorf und eine Meute von hungernden Fahrerinnen und Fahrern. Da erinnerte sich unser Präsident seiner bündnerischen Wurzeln und startete, wie Anno dazumal Jürg Jenatsch, eine Revolution. Die Morgan wurden einfach dort parkiert wo es eben Platz gab. Das war natürlich ohne die Rechnung mit dem fleissigen und dienstbeflissenen Dottore Fugazzotto zu machen. Schnurstracks beorderte er sein Heer von Bullen und Bullinnen auf den Platz und verteilte mit Wonne und Inbrunst 35 Strafzettel für total 980 Euro. Weder Proteste noch Interventionen von unserem Generalimporteur in Mailand Luigi Borghi nützten etwas. Gesetz ist Gesetz und weil Herr Dottore Fugazzotto von der Anzahl Juni-Besucher überrascht wurde, war er sich keiner Schuld bewusst, und obwohl ich nicht dabei war, gehe ich davon aus, dass er seine Haltung mit einer für Italiener typischen Handbewegung oder Achselzucken zum Ausdruck brachte.

Ich habe allerdings noch eine andere Erklärung für das eigenartig gesetzestreue Verhalten des Dottore. Als mit den italienischen Gegebenheiten vertrauter Morganist möchte ich auf den Namen des Herrn Dottore hinweisen; er weist auf eine Herkunft des guten Mannes hin, die sehr südlich von Rom liegt. Und somit wäre auch der Raubzug auf unsere Geldbeutel erklärt!!! Zum Abschluss meines Berichtes über unseren 40-Jahr-Event möchte ich es aber nicht versäumen, auf weitere Höhepunkte hinzuweisen.

Der **Gala-Abend** wurde übrigens ganz speziell eröffnet. Vier Alphornbläser aus dem Tessin (!), **«il Gruppo Corno delle Alpi»**, überzeugten mit ihren Klängen und gaben dem Anlass im italienischen Stresa den Schweizer Anstrich.

Am Anlass nahmen rund 100 Morgan aus zehn Ländern teil. Unser Anlass wurde zudem beehrt durch die Anwesenheit von **Steve Morris**, Managing Director der Morgan Motor Company. Seine Ansprache wie auch die Worte und Geschenke von **Rolf Neumann**, Präsident des Morgan Club Deutschland, haben uns besondere Freude bereitet.

Zum gelungenen Gala-Abend haben die **Heritage Boys** beigetragen mit ihrem musikalischen Potpourri durch die Sechziger Jahre. Herzlichen Dank an die Boys! Dabei wurden auch über CHF 2000.– von den Anwesenden für die Yorkshire Air Ambulance gesammelt.

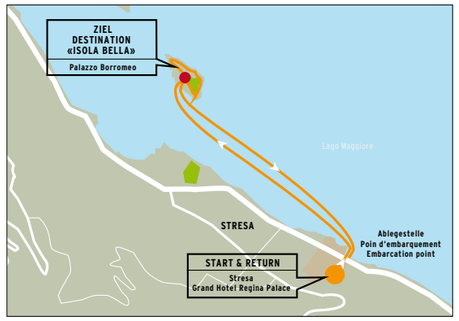
Wie es sich an einem solchen Anlass gehört, erfolgten durch Toni auch diverse Ehrungen:

- **Elsbeth** und **Peter Metz-Gretener** für die gewaltigen administrativen und finanziellen Arbeiten im Zusammenhang mit der Geburtstagsfeier.
- **Martin Boesch** für die herausragende Erarbeitung der Ausschreibung, des Prgrammes sowie der Goody Bags samt Inhalt.
- **Rolf Klemenz** für den filmischen Höhepunkt «40 Jahre MCS».
- **Franz-Xaver Nager** für seine Tätigkeit im «MCS-Sportsteam».
- **Yves Muller** für 12 Jahre «Tour de Romandie»

Alles in allem ein mehr als gelungener Anlass, der in der Folge zu zahlreichen Dankesschreiben führte und lebhaft in Erinnerung bleiben wird.

JUBILÄUMSTOUR 1 «ISOLA BELLA» 24. JUNI 2017

Texte: Toni Weibel / Fotos: Arminelle Häfliger



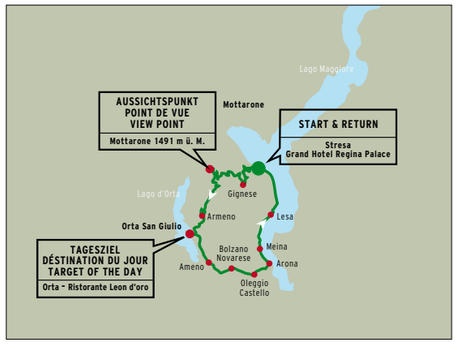
Rund 30 Personen hatten sich für diese Alternative ohne Morganfahren entschieden. Darunter auch die **«Heritage Boys»** rund um den **«past president of MSCC»** Peter Johnson, die eigens aus Yorkshire/GB angereist waren, um das Music Entertainment am Abschlussabend zu gestalten. Damit sie für das Einrichten und Testing der Verstärkeranlage der Band genügend Zeit haben würden, entschlossen sie sich für diese 3-stündige Kulturvariante. Katharina Guggenheim und Janni Weibel agierten zusammen mit einer 2-sprachigen Fremdenführerin als Guides zum geschichtsträchtigen Palast der mächtigen Herrscherfamilie der Borromei. Mit dem Schiff ging es dann in einer beschaulichen Fahrt Richtung Isola

Bella, die mit der imposanten Front der barocken Stufengärten seit über 300 Jahren ein herrliches Bild abgibt. Der **«Palazzo»** und die **«Giardini»** Borromei erinnern an ein fest verankertes Schiff und wurden ab 1682 über mehrere Jahre gebaut. Selbst Napoleon war mit einer Entourage von Offizieren und Höflingen auf der Insel zu Gast. Die Familie Borromei soll nach der Abreise glücklich darüber gewesen sein, denn die Herrschaften hinterliessen eine ziemliche Verwüstung und sollen ausserdem **«gestunken»** haben.

Nach der Besichtigung des Palastes und der barocken Gärten mit ihrem mit mythischen Steinfiguren geschmückten Theater, umherstolzierenden weissen Pfauen und Fasanen, wartete das Schiff auf die Rückfahrt nach Stresa, wo inmitten der Altstadt in kleinen Gruppen ein **«Light Lunch»** eingenommen wurde. Der Nachmittag stand dann unter dem Motto **«Relaxation»**, um für den Galaabend fit zu sein.

JUBILÄUMSTOUR 2 «ORTA» 24. JUNI 2017

Texte: Georges Guggenheim / Fotos: Toni Weibel und Martin Boesch



Es ist 10.30 Uhr und die Temperatur steigt bereits steil an, als die 35 an der Tour teilnehmenden Morgan die Motoren starten und die Hotelvorfahrt verlassen. Von nun an geht es vorerst nur aufwärts in Richtung **Monte Mottarone**. Die Strecke bietet herrliche Ausblicke auf den Lago Maggiore, führt durch pittoreske Dörfer und lauschige, Schatten spendende Wälder in engen Kehren und schwungvollen Kurven zum Monte Mottarone auf fast 1500m ü.M.. Wir sind nicht die einzigen Besucher, es herrscht reger Betrieb rings um den Berg. Die Aussicht vom Gipfel auf die sieben oberitalienischen und Schweizer Seen ist atemberaubend - oder besser: wäre. Aber leider ist die Sicht durch den vorherrschenden Dunst sehr eingeschränkt. Ist das der Grund oder ist es die einsetzende Hitze, welche die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Scharen auf die schattige Terrasse des Berggasthauses «treibt»?

Der zweite Teil der Tour führt uns nach Orta San Giulio am Ortasee. Beim Eintreffen erleben wir die Überraschung **Nr. 1**: Es gibt zwar eine Unmenge an Parkplätzen - aber alle, wirklich alle sind bereits besetzt. Dies trotz der vorgängigen Beteuerungen der Verantwortlichen der Stadtpolizei, dass es **«jederzeit und immer genügend Parkplätze gibt»** und daher eine Reservation von Plätzen im Parkhaus weder nötig noch notwendig noch möglich sei. Was bleibt uns da anderes übrig, als unsere 35 Morgan in Einerkolonne am Strassenrand zu parkieren ...

Zu Fuss erreichen wir dann das Städtchen Orta. Es ist pittoresk mit seinen engen, verwinkelten Gässchen, den Bars, kleinen Läden, Restaurants und seinem schönen Stadtplatz am See. Ein Besuch lohnt sich. Das haben nicht nur wir erkannt – sondern ein paar Tausend andere Touristen aus aller Welt auch. Entsprechend viele **«Touristenfallen»** gibt es in diesem ehemaligen Fischerdorf, welches wahrscheinlich nur Dank der vielen Besucherinnen und Besucher wirtschaftlich überleben konnte.

Beim – übrigens hervorragenden – Lunch im Ristorante **Leon D'Oro** (zum goldenen Löwen) folgt dann die Überraschung **Nr. 2**: Tourleiter Toni Weibel wird von der Stadtpolizei ultimativ «gebeten», sofort zu den Fahrzeugen zu kommen. Sie seien alle falsch parkiert, wird ihm bekundet, und deshalb seien alle mit **41 Euro** zu büssen (28 Euro, falls innert 5 Tagen bezahlt wird). Diskussionen nützen nichts, entscheiden könne nur der Kommandant der Stadtpolizei und der sei heute abwesend. Am Samstag seien halt sehr viele Leute da, man könne nicht davon ausgehen, dass es so viele freie Parkplätze gäbe. In der Welt des Theaters würde man hier von einer Tragikomödie sprechen – oder vielleicht auch von einer Seifenoper.

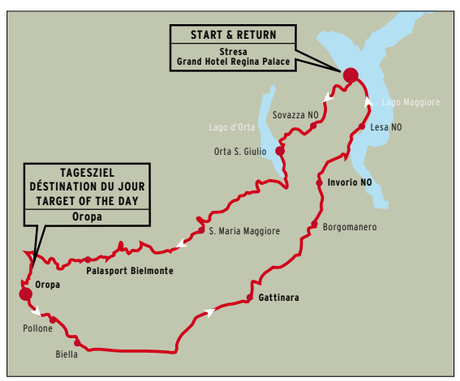
35 Morgan mit je einem Strafzettel zur gleichen Zeit – das ist einmalig und wahrscheinlich ein Weltrekord! Wer hätte gedacht, dass das Morgan-Jubiläum dazu führen würde? (Übrigens: Bezahlen kann der Schreibende die Busse beim besten Willen nicht: Auf dem Strafzettel fehlen jegliche Bank- und Kontodaten für die Überweisung!).

JUBILÄUMSTOUR 3 «OROPA» 24. JUNI 2017

Texte: FX Franz Xaver / Fotos: Rolf Klemenz & FX

116 Räder, verteilt auf **29 malvern-linkische Reisevehikel**, rollten am 29. Juni durch das Ausgangstor des **«Regina Palace»**. Auf dass denn ja niemand verloren ginge, war die breite Fahrzeugpalette mit acht Viervierern, sechs Plusvierern, sieben Rover-Plusachtern, einem Roadster, fünf BMW-Plusachtern und zwei Aeroachtern auf sechs Teams mit je eigenem Guide aufgeteilt worden. Auf dem Fahrplan stand ein fahrerisch anspruchsvoller Parcours zum Naturreservat **«Sacro Monte»** im bergigen Hinterland von Biella.

Nach einem zügigen Warmfahren und einem nicht zu knapp bestückten Kaffeehalt bei Trivero erstürmten die Teilnehmer die kurvenreiche Hochstrasse der **«Panoramica Zegna»**, deren Scheitelpunkt **«Bielmonte»** einen wunderbaren Ausblick in die Weiten der Po-Ebene bot. Es folgten gut 15 Kilometer **«downhill»**, wonach das **«pièce de resistance»** in Angriff genommen wurde: eine enge Strasse mit mehreren Furten und Haarnadelkurven, die selbst die dünneren Autos nicht ohne Zurücksetzen schafften. Der Ausgang aus der Galleria Rosazza, einem vor 120 Jahren von Hand erbauten, 400 Meter langen Scheiteltunnel, gab den Blick frei auf die imposante Wallfahrtsanlage von Oropa.



An dieser Stelle fragte mich der Morgan-Chef Steve Morris, ob er einen Blick unter die Motorhaube meines 1983 erbauten Kraftfahrzeugs werfen könnte. Seine Suche nach der eingestanzten Teilenummer kommentierte er dahingehend, dass er 1983 als Sechzehnjähriger in der Morgan-Fabrik anheuerte und daselbst mit dem Einbau von Motorhauben beschäftigt war. Erkenntnis eins: Nein, nicht er, sondern ein Kollege hatte die Motorraumdeckel von UR 80 montiert. Erkenntnis zwei: Jaguar ist heute indisch, Bentley und Aston Martin deutsch, Lotus chinesisch; um eine britische Autofabrik, in welcher der heutige CEO seine Karriere als einfacher Schrauber startete, braucht man sich um derartige Perspektiven kaum zu sorgen, nicht wahr?

In Oropa, unmittelbar neben dem riesigen Pilgerdom, stand im Ristorante Valfré ein sogenannt leichtes Mittagessen an. In Anbetracht des abendlichen Gala-Dinners hatte das Erkundungsteam Nager-Metz vereinbart, dass dafür ein gemischter Hors-d'Œuvre-Teller, die ortstypische **«Polenta Concia»** und ein kleines Frucht-Dessert zu servieren wäre.

Aufgetragen wurden nun sieben separate Vorspeisen, mit denen bereits eine ansehnliche Gästegruppe überfordert schien. Statt Polenta ODER Teigwaren, wurde nacheinander beides serviert. Nach Ersterem kapitulierten auch die tapfersten Esser, derweil nun als Schlusspunkt der zweistündigen Schlemmerei auch noch drei Desserts folgten … – der definitive Beweis, dass die Tourleitung sich für einen Nachhilfekurs in italienischer Gastronomie einschreiben sollte!

Glücklicherweise führte die Strasse nach dem Essen talwärts, so dass auch die bescheidener motorisierten Autos nicht überfordert wurden. Nach einem lockeren Ausrollen inklusive einiger flüssiger Autobahn-Abschnitte trudelte die ganze Truppe nach 200 abwechslungsreichen Kilometern wohlbehalten in Stresa ein. Die sechs Tourführer wurden mit Komplimenten für einen wunderbaren Ausritt belohnt.

Vier Wochen später, anlässlich meines aktuellen England-Besuchs, meinte Paul Voakes, der das Trüppchen um Steve Morris nach unseren Festivitäten inselwärts lotste: **«Wir waren uns schon auf der Rückreise einig, dass dies unter all den vielen Touren die beste war, die wir bisher erlebten.»** Oh, my pleasure – thanks a lot!

JUBILÄUMSTOUR 4 «MAGGIA» 24. JUNI 2017

Texte / Fotos: Giovanni Weber

Ursprünglich hatten sich lediglich 8 Morgan angemeldet für meine Tour. Es war natürlich schon etwas gewagt 225 Kilometer anzubieten für den Besuch einer Kirche, aber die Tour wurde mir anvertraut, weil es in meine Heimat ging, das Tessin, und insbesondere weil die Tour in mein Lieblingstal führte: das Vallemaggia. So freute ich mich auf eine gemütliche Tour ohne einen grossen Tross bis, ja bis zum Vortag, als Toni mir noch fünf Fahrzeuge aus Rumänien auf den Weg gab. Nicht dass es weniger gemütlich wurde; unsere rumänischen Freunde waren eine lustige Truppe und eine Bereicherung

für die Tour, aber es waren ausgerechnet 13 Fahrzeuge … Der aufmerksame Leser ahnt es schon: Graf Dracula, Vampire usw. und dann noch 13 Morgan, es fehlte nur noch eine die Strasse überquerende schwarze Katze. So fuhr ich doch vom Regina Palace mit gemischten Gefühlen los und einem starren Blick nach vorne, um rechtzeitig die Katze zu sehen.

Die Abfahrt gelang reibungslos auch dank der Hilfe vom Hoteldirektor, der es sich nicht nehmen liess die erste Gruppe an diesem Tag persönlich auf die Seestrasse zu lotsen. Als ich im März die Tour abfuhr, gab es etliche Reisecars, die unsere Geschwindigkeit beeinflussten. Erstaunlicherweise verlief die Fahrt Richtung Schweizer Grenze viel flüssiger als erwartet und so kamen wir ohne Zwischenfälle und immer noch in Einerkolonne in Ascona an. Dort galt es die grösste Hürde des Tages zu nehmen: drei Doppelkreisel. Irgendwie blieben wir auch nach dem dritten Kreisel in Sichtweite und verloren bis zur ersten Rast keine Teilnehmer.

Ponte Brolla, so heisst der Ort wo wir die Wirtin des Restaurants **«Orrido»** (heisst «Schlucht») mit der Bestellung von 26 Caffés, Espressi lisci e crema sowie einem Cappuccino (ohne Schokopulver) überraschten. Die Temperatur war schon recht hoch, aber im Schatten der Bäume im Garten gefiel es uns sehr gut. Die Morgan waren auf dem Parkplatz in

Reih und Glied parkiert, sodass alle Touristen sie am Eingang der Vallemaggia bewundern konnten. Vor der Weiterfahrt nach Mogno warfen wir noch einen Blick in die Schlucht. Die Maggia hatte sich in mühsamer Arbeit durch die Felsen gefressen und bot den mutigen Schwimmern eine willkommene Gelegenheit sich zu erfrischen.

Ja, man kann tatsächlich in die Schlucht schwimmen; habe ich selbst getan in meinen Jugendjahren. Ungefährlich ist es aber nicht; seit dem Bau der Staumauer des Sambuco kann das Wasser plötzlich steigen und wilder werden. Da heisst es **«nichts wie weg»** oder sich an den ersten Felsen klammern.

Nach der Kaffeepause ging es weiter ins Tal hinein und wir gewannen langsam an Höhe. Die Temperatur wurde angenehmer und wir konnten die Landschaft und die schönen Tessiner Dörfer richtig geniessen. In Peccia erwarteten uns die bekannten Serpentinen, die uns bis nach Mogno begleiten sollten. Das war natürlich ein besonderer Spass in die Links- und Rechtskurven hinein zu **«sliden»**, auch wenn der Belag manchmal doch stark beschädigt war. Auf dem Parkplatz angekommen hiess es wieder **«Fahrzeuge aufstellen»** und dann etwa zehn Minuten bis zur Kirche spazieren. Die Kirche von Mogno ist weltbekannt, weil sie eine Schöpfung des bekannten Tessiner Architekten Mario Botta ist.

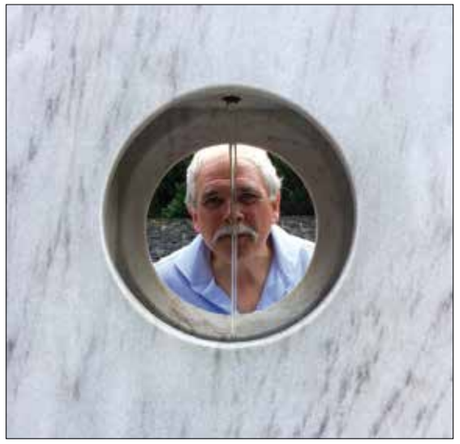
Am 25. April 1986, morgens um 7.15 Uhr, geht eine Lawine nieder und zerstört die kleine Kirche des Johannes der Täufer aus dem 17. Jahrhundert. Es wurde sofort ein Komitee zum Wiederaufbau der Kirche einberufen, und dem Architekten Mario Botta der entsprechende Auftrag erteilt. Das Projekt und seine Realisierung wurden von zahlreichen Polemiken begleitet. Das Tessin als katholischer Kanton kennt einen starken kirchlichen Einfluss des Bistums, wenn es um Fragen des gesellschaftlichen Lebens oder eben des Kirchenbaus geht. Trotzdem konnte Mario Botta hier eines seiner wichtigsten Werke schaffen. Die Kirche die wir heute sehen ist eine Antwort, die den **«positiven Charakter des menschlichen Bemühens zum Wiederaufbau»** unterstreicht, indem man der zerstörerischen Natur entgegentritt, wie Botta sagt.

Die Arbeiten begannen 1992 und dauerten 4 Jahre. Die neue Kirche steht auf demselben Platz wie die alte und hat dieselbe Ausrichtung. Die Höhe (17 m) entspricht der des alten Glockenturms. Der Vorplatz ersetzt die Fläche des Friedhofs. Das Ossarium wurde exakt an der früheren Stelle wiedererrichtet. Die beiden Glocken, die das Jahresdatum 1746 tragen, sind die einzigen Elemente die von der zerstörten Kirche gerettet werden konnten.

Die verwendeten Steine stammen aus dem Maggiatal; der Gneis, auch beola genannt, aus dem Steinbruch von Riveo, der Marmor hingegen aus dem Tagbau Cristallina im Pecciatal.

Mario Botta hat eine weitere sehr interessante Kirche auf der Alpe Foppa (Tamaro) gebaut. Diese ist allerdings nicht im Morgan zu erreichen, sondern lediglich per Gondelbahn und zu Fuss.

Wie nicht anders zu erwarten, war gefiel es den Tour-Teilnehmern sehr gut. Insbesondere die Stille des Tales und die Ruhe im inneren der Kirche verschafften uns einen Moment der Besinnung. Was haben doch früher die Bewohner für Mühen bewältigen müssen um zu überlebenn, und wie wichtig doch die Kirche für das Dorf war!



Und schon ging es die Serpentinen hinunter bis nach Maggia, wo wir bei der Casa Martinelli ein typisches Tessiner Mittagessen genossen. Im Schatten der Pergola servierte uns Monika Gmür Spezialitäten aus dem Dorf und der Region: weicher Ziegenkäse, Salametti di cinghiale, Speck, Brot und feinen Weiss- und Rotwein, direkt von den Reben hinter dem Haus. Natürlich hielten wir uns mit dem Wein zurück, denn es erwartete uns noch der mühsamste Teil der Tour: die Fahrt durch das Centovalli. Wobei, es sollte eigentlich nicht **«Centovalli»** heissen (Hundert Täler) sondern **«Centocurve»** (also Hundert Kurven). Bis nach Domodossola hat der Fahrer (oder die Fahrerin) nämlich keine Ruhe. Ständig muss das Steuerrad bewegt werden um der Strasse zu folgen. Bei einer Temperatur von 34 Grad Celsius und einer Strassenbreite, die das Kreuzen mit anderen Fahrzeugen jedes Mal zum Lottospiel machte, eine besondere Herausforderung, die aber alle Teilnehmer mustergültig bewältigten, so dass wir in Domodossola in kompakter Einerkolonne auf die Autobahn in Richtung Stresa fuhren, wo uns die ersehnte Abkühlung am Pool und natürlich der Gala-Abend erwartete. Besten Dank an alle Teilnehmer für die disziplinierte Fahrweise und allen schwarzen Katzen dafür, dass sie zu Hause blieben.

MCS-TOUR Nr. 4
STRESA – BRESCIA – GARDA- TIMMELSJOCH & ACHENSEE

Texte: Toni Weibel / Fotos: Madeleine & Martin Boesch

Sonntagvormittag, 25. Juni, Punkt 9.45 Uhr, startklar auf der Hotelvorfahrt des Hotels Regina Palace versammelt, waren insgesamt 45 TeilnehmerInnen an der diesjährigen MCS-Tour Nr. 4, die an das Jubiläumsgeschehen anknüpfte. Organisiert wurde die Tour vor dem Hintergrund der langen Anreisen für manche Jubiläumsgäste, um den Besuch der Geburtstagsfeier durch das Anhängen von 4 Tagen lohnenswerter zu machen.

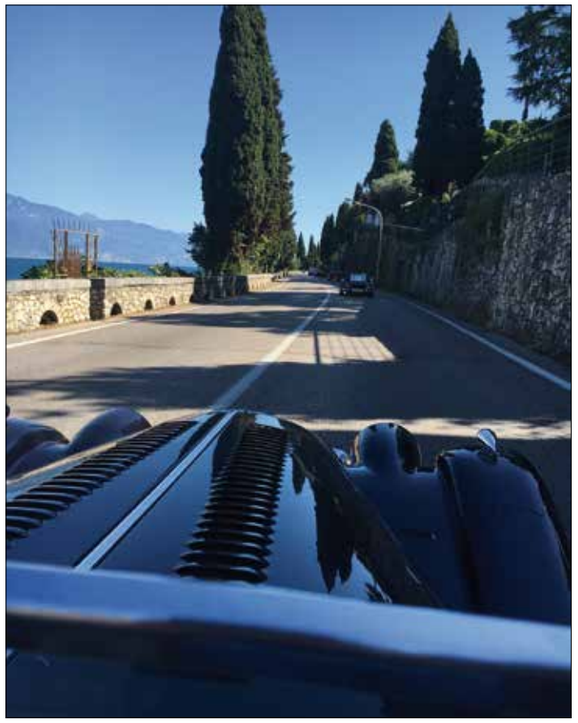
Spontan dazu gesellten sich Wolfgang und Anny Hartmann sowie Peter und Marion Bader, um mit dem MCS Nr. 4 Tross gemeinsam zum Mittagessen und nach Brescia ins Museum **«Mille miglia»** zu fahren.

Bei herrlichem Sommerwetter fuhren wir auf der attraktiven Seestrasse bis nach Arona an die Südspitze des Langensees, um von dort aus die **«Direttissima»** auf der Autostrada Richtung Bergamo zu nehmen. Inmitten der satten Rebberge der Franciacorta tafelten wir dann im renommierten Ristorante **«Le due colombe»** im mittelalterlichen Borgonato.

Anschliessend ging's ins nahe gelegene Brescia zum Besuch des spannenden **«Museo mille miglia»**, benannt nach der wohl prestige- und geschichtsträchtigsten Veteranenrallye Europas. Ein lohnenswerter Abstecher für alle, die das Museum noch nicht kennen

Dank modernen Navigationsgeräten fanden alle Morgan das in einem ehemaligen Dominikanerkloster untergebrachte Hotel **«Cervo di San Vergilio»** in Pozzolengo, wo wir ausgezeichnet gegessen und geschlafen haben (abgesehen von einiger Check-in-Hektik beim Finden der zugeteilten Zimmer und Tiefgaragenplätze ☺).

Der Montag bedeutete mit rund 350 km Strecke für alle Fahrer einen echten Marathon. Die Fahrt entlang des Gardasees von Peschiera Richtung Trient eröffnete wunderbare Perspektiven und Bilder, wenngleich die Verkehrsdichte aufgrund der Hochsaison etwas nerven konnte.



Nach Trient ging's in die herrliche Weinlandschaft des Alto Adige an den Kalterersee ins Hotel Seegarten direkt am Wasser. Es war schlicht toll: Sommerteller und kleine Süssspeisen mit Espresso. **Perfekt.**

In St. Leonhard im Passeiertal trafen wir den Sohn des Hotelbesitzers der **«Alpenrose»** am Achensee, Wolfgang Kostenzer jun., der uns mit den Vignetten (Pickerl) ausstattete und uns über die atemberaubend schöne Hochstrasse des Timmelsjochs (passo del rombo, 2474 m ü.M.) ins Ötztal und dann nach Maurach in die **«Alpenrose»** führte.

Dort bezogen wir die luxuriösen 40 bis 50 m² schönen Zimmer, wurden beim Champagnerapéro durch Wolfgang senior – selbst Morganfahrer – begrüsst und speisten im Freien auf der grosszügigen Terrasse.

Ein herrlicher Tag ging zu Ende.

HEI KAT

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

Ist Ihr Morgan optimal versichert? Gutachten / Wertgutachtenerstellung.

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

«Wir wollen keine zufriedenen, sondern glückliche Morganfahrer!»

Wann kommen Sie vorbei?
Heinz Kandziora, 87700 Memmingen, Postfach 1529
Morgan-Service Süd, Tel. 08331 - 89022 oder 0172 - 8300931, www.hei-kat.de

Das 22. Internationale Allgäuer Morgantreffen findet statt vom 22. Juni bis 24. Juni 2018

Am nächsten Morgen ging's nach einem kaiserlich tollen Frühstück durch abwechslungsreiche Landschaften zum fjordartigen Sylvensteinsee im Isarwinkel, wo wir in Eng inmitten des Tiroler Karwendelnaturschutzgebiets rasteten und tafelten. Peter und Elsbeth rotes **Drop-Head Coupé** hatte sich derweilen mit lauten Knackgeräuschen von einem Zylinder verabschiedet (gebrochener Kolbenbolzen). **Sie konnten die Tour wie auch die Heimreise auf 3 Zylindern jedoch erfolgreich zu Ende führen!**

Abends gemütlichste Atomosphäre bei Zittermusik und lokaler Küche in einer der stimmungsvollen Tiroler Stuben der Alpenrose, gefolgt von **«Absackern»** für den harten Kern an der Bar.

Am Mittwoch wurde es auf der Fahrt nach Kitzbühel in den urigen Berggasthof Hagstein zum ersten Mal seit Tagen etwas nass. Hat aber richtig Spass gemacht. Die Chefin des Gasthofs, Rosi, liess es sich beim Kaiserschmarrn nicht nehmen, ein paar herrliche Jodellieder zu singen, darunter auch Vico Torrianis Hit **«Wenn wir twisten auf den Pisten, dann ...»**. Prima Reminiszenzen an junge Zeiten ☺.

Nach der Rückkehr wunderbare Entspannung in der 8000 m² grossen Wellnessanlage mit riesigem Bioteich im Garten. Abends dann Farewell-Apéro mit Wolfgang Kostenzer, gefolgt von einem geselligem Dinner in der würzigen Almluft auf der Terrasse.

Peter Johnson von den Heritage Boys liess es sich nicht nehmen drei Songs zur besten Unterhaltung beizusteuern, darunter **«those were the days, my friend, we thought they'd never end»**, ein Klassiker, dessen Refrain alle lautstark mitsangen. Es war schlicht **«hilarious»** & grossartig.

Alle waren vom höchst aufmerksamen Team der Alpenrose begeistert, ganz abgesehen von der echt spitzenmässigen Infrastruktur des Hotels ****S.

Die Rückfahrt am Donnerstag erfolgte Richtung Innsbruck / Imst, dann über den Arlbergpass – Lech – Warth – Schwarzenberg aufs Bödele in den Berghof Fetz, wo wir wiederum prima tafelten und uns anschliessend in alle Himmelsrichtungen verabschiedeten. **Die MCS-Touren Nr. 5 & 6 sind schon in der Pipeline ...**

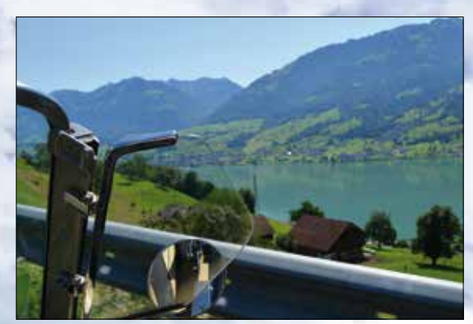
MCS AUSFLUG ZENTRALSCHWEIZ 30. JULI 2017

Manch einer war erstaunt, hier in Obwalden eine Morgan Verkaufsausstellung anzutreffen. Treffpunkt war dieses Jahr die AVUS Auto AG in Kägiswil.

Text: Oliver Däschler / Fotos: Edith Wehrli, Oliver Däschler & Martin Boesch

Porsche grün, taubenblau, rohes Aluminium, gealtertes Leder, Messingteile und vieles wurde an den drei- und vierrädrigen Ungetümen bestaunt. Die Benzingespräche liessen bei diesem Augenschmaus nicht lange auf sich warten.

Eifrig wurde hin und her diskutiert und gefachsimpelt. Herr Weiss von der Avus Auto AG hat uns nicht ohne Stolz seine liebevoll, zum Teil selbst aufgebauten und auf alt getrimmten Morgan gezeigt, von denen er eine stattliche Anzahl besitzt. Veredelte & getunte Morgan vom 3-Wheeler über Plus 4-er bis hin zu flamboyanten Plus 8 Speedstern wussten zu begeistern. Der Kunde ist hier in jeder Beziehung König. Denn nach der Betriebsbesichtigung wurden wir Teilnehmer mit Speckzopf, Gipfeli und Kaffee verköstigt. Gestärkt und voller Eindrücke verabschiedeten wir uns gegen halb elf von unserem aufmerksamen Gastgeber und seinem Team von 10 Mitarbeitern.



Und weiter ging es mit Wegbeschrieb dem Sarner See entlang, über den Glaubenberg, die Rengg, nach Entlebuch, bis zum Bramboden. Nach gut einer Stunde Fahrzeit trafen die ersten Morgan beim Köhler **Willi Renggli** ein. Köhler? Wer nicht wusste was das für eine altehrenwerte Berufsgattung ist, wurde nach einem kurzen Fussmarsch von Willi Renggli ins Handwerk des Köhlers eingewiesen.

Staunend stehen wir vor den Haufen aus Holz und Kohle und uns wird klar, wie viel Mühe und Schweiss mit dem Aufstapeln und der Pflege dieser Haufen verbunden ist. Die Gute Alte Zeit hatte es wirklich in sich, nicht nur was unsere Morgan betrifft.

Nach einem Apéro mit Most und eigenem Käse, der uns vom Club spendiert wurde, ging es weiter nach Romoos ins Restaurant Kreuz, wo ein feines und nahrhaftes Menu auf uns wartete. Drohenden Gewitterwolken zum Trotz nahmen wir im Garten Platz und liessen die Eindrücke des Tages bei Speis und Trank Revue passieren.

Petrus meinte es gut mit uns. Kein Tropfen Regen fiel an unserem wunderschönen MCS-Ausflug. Gegen halb fünf verabschiedeten wir uns voneinander mit einem **«Bis zum nächsten Mal,und gute Fahrt»**.

Oliver & Andreea

Avus Auto AG
Brünigstrasse 34, 6056 Kägiswil, Tel. 0041 41 672 72 00
hweiss@avus-auto.ch

Morgan-Spezialist für Verkauf Neu- und Occasionswagen
Import und Export von Fahrzeugen
Reparaturen und Restauration
Spezialanfertigungen und individuelle Umbauten
Tuning und Verbesserungen

BRITISH CAR MEETING IN MOLLIS 2017

Morgan Club Schweiz als «Special Guest» am British Car Meeting in Mollis

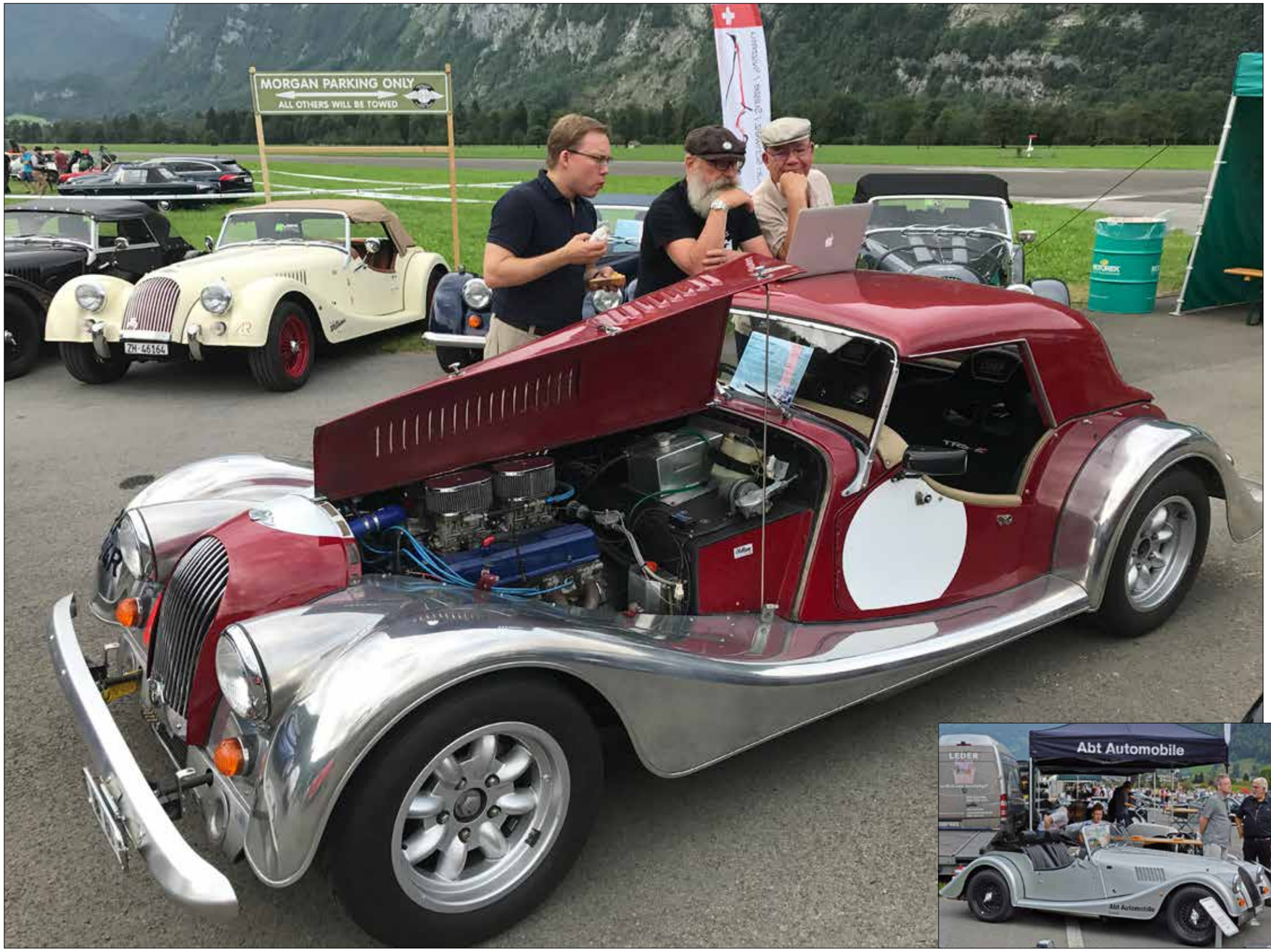
Text: Roger Böni / Fotos: Toni Weibel & Martin Boesch

Es war Sonntag, der 27. August 2017. Früh morgens, die Sonne war kaum aus den Federn gekrochen, standen sie schon voller Tatendrang auf dem Flugfeld des Kleinflugplatzes in Mollis: Die Helfer des Morgan Club Schweiz für den Aufbau Ihres Standes als Special Guest am diesjährigen British Car Meeting (BCM). Bereits nach kurzer Zeit standen die beiden Zelte, zusammen mit immer mehr eintreffenden Club Freunden wurde mit etwas Kreativität und handwerklichen Geschick die wunderbare neue Werbeblache aufgespannt, die Tische verteilt, Club Fahnen gehisst und die Regalia vorbereitet.

Ab 9 Uhr trafen immer mehr Morgans ein, sodass die Präsentationsfläche direkt vor dem Stand im Nu gefüllt war. Neben einigen älteren Morgans aus den 50er Jahren, darunter das schöne und seltene **«Plus 4 Drop Head Coupe»** von Peter Metz, fanden sich auch zwei hervorragend gepflegte **Three Wheelers** aus den 30er Jahren ein. Besondere Beachtung fanden auch unsere **«Rennboliden»** vom Club, der 76er **«+8 Sports Lightwight»** in Renn- und Rallye Ausführung, sowie einer der sehr raren **«Plus 4 Super Sports»** aus der legendären Tuning-Schmiede von Chris Lawrence. Aber selbstverständlich waren auch die neueren Morgans sehr gut und umfangreich vertreten. Unter ihnen duften wir auch drei schöne und ebenso seltene **Aeromax** (limitierte Herstellung von 100 Stück) begrüssen, wie auch einige neue **Three-wheelers**, viele **4/4er**, **Plus 4er, Roadsters**, **Aero 8** und **neue Plus 8er**.

Schon gegen 10 Uhr mussten – oder besser durften – wir mit dem Trappieren unserer Morgans von unserem Hauptbereich das Rollfeld hinunter ausweichen. Man mochte meinen, es bestünde in diesem Mollis eine magische Anziehungskraft für Morgans. Unablässig fuhr ein Morgan nach dem anderen durch die Eingangspforten des BCMs und reihte sich in unserer exklusiven Ausstellung der Karossen aus dem fernen Malvern Link auf. Bis zum Mittag hin konnten wir bereits über **120 Morgans** zählen, bis zum späteren Nachmittag kletterte diese Zahl auf **gute 180 Morgans**, die uns und dem BCM die Ehre erwiesen.

Bei meist herrlichem Wetter durften wir mit unseren wunderbaren Morgans einen gleichwohl wunderbaren Tag in Mitten von zahllosen anderen spektakulären und einzigartigen Engländern verbringen. Unser Club-Stand erhielt viel Besuch von Clubmitgliedern, aber ebenso viel von anderen interessierten Morgan Fahrern oder vielleicht zukünftigen Morganisten, bei welchem das Virus übergesprungen ist.



INTERNATIONALES MORGAN TREFFEN TITISEE 2017

Text / Fotos: Gian Clavatecher

Die Sache war schnell klar, zwischen Ralph Burget und mir, als das OK Jungholz 2014 verkündete, dass 2016 das letzte Internationale Morgan-Treffen stattfinden würde. Wir zwei organisieren ein neues Treffen 2017, im Schwarzwald. Gegackert wird viel, aber legen ...

Ziel war es, unseren Gästen ein unvergessliches Erlebnis im Schwarzwald zu bieten. Besuch der Sponsoren vor Ort. Zwei Tagestouren sollten durch typische Schwarzwälder Orte führen und Sehenswürdigkeiten zeigen. Genuss und Spass sollten dabei nicht zu kurz kommen.

Bei der Suche nach einem geeigneten Hotel stiessen wir schnell an unsere Grenzen. Erst durch die grosszügige Unterstützung durch Tourismus Hochschwarzwald kam **«der Karren wieder aus dem Dreck»**. Eine weitere Unterstützung erhielten wir von Martin Bösch, Graphiker und Moggi-Fahrer. Er gestaltete das Einladungs-Schreiben und das Rallyeschild. Nun galt es die Ärmel hoch zu krempeln. Einladungen versenden, bei zwei Banken jeweils ein Konto einrichten, Hotelvertrag besprechen und siegeln, die Sponsoren besuchen und die Tagesabläufe koordinieren, das Roadbook und die Spiele-Fragen erstellen und dementsprechend die Strecken abfahren, uvm.. Nach eineinhalb Jahren füllten sich so zwei dicke Ringordner.

Am **Nachmittag des 31. Augusts 2017**, konnten wir die ersten Gäste empfangen. Facebook-Freunde, die wir zum ersten Mal im realen Leben begrüssen konnten. Ein ehemaliger Militärdienst-Kamerad, den ich mehr als 35 Jahre nicht mehr gesehen hatte, und Ralph's Morgan-Freunde, die er mehr als 30 Jahre nicht mehr getroffen hatte, fanden sich ein. Fahrzeuge mit den Jahrgängen 1970 – 2017 konnten wir erspähen, darunter zwei Aero Max. Den Morgan 3-Wheeler des Ehepaares Hüttermann stach dabei ebenso heraus. Die Freude konnte nicht grösser sein. Vertieft wurden unsere Apéro-Gespräche beim anschliessenden Nachtessen, abgerundet mit Faude-Bränden. Am Freitag hob sich die Startflagge zur ersten Tagestour. Erstes Ziel war die Firma Duravit, mit Mittagessen und Spiel. Es galt, die Füllmenge einer Badewanne zu schätzen und Bade-Enten zu angeln. Lustig war es! Danach erfolgte der Besuch bei der Firma Hanhart. Ein spezielles Erlebnis, mit Begrüssung des Gemeinde-Präsidenten von Gütenbach. Ein historischer Filmbericht führte uns in die Firmengeschichte ein, gefolgt vom Besuch des Firmenmuseums. Hanhart war unser Hauptsponsor, vertreten durch Herrn Felix Wallner. Er zeigte uns, auf Wunsch, einige schöne Exponate zum **«probetragen»**, nach dem Nachtessen. Danach trafen sich noch einige Unentwegte in der Bar, mit unserem Mog-Barpianist Peter Mühlhäuser. Er könne keine Noten lesen, meinte seine Lebenspartnerin, aber Flügel spielen war sein Ding. Unvergesslich!

Die **zweite Tages-Tour** führte uns zum Kaiserstuhl, einem ehemaligen Vulkan in der Rheinebene. Versteckt im Industrie-Quartier steht die **«Mikro-Destillerie»**, geführt von Florian Faude. Man könnte ihn als kreativen Chaoten bezeichnen, aber eben genau diese Art Mitmenschen bringen Erzeugnisse erlesener Güte auf den Markt. Florian mit seinen Geschwistern und Lebenspartnerin bewirteten uns hervorragend, und er zeigte uns einige Köstlichkeiten aus seiner Produktion. Er steuerte uns einige interessante **«Riechproben»** zum Thema **«Spiel & Spass»** bei. In Titisee durften unsere Gäste durch die ganze Fussgängerzone fahren und wurden von Ralph und der Presse zur Fahrzeug-Moderation erwartet.

Den **Gala-Abend** beendete den offiziellen Teil des **1. Int. Morgan-Treffens in Titisee**. Eine wirklich gute Zauberer-Darbietung und die Preisverleihung waren die Höhepunkte dieses Anlasses.

Ein herzliches Dankeschön galt **Tourismus Hochschwarzwald,** Carmen & Thorsten Rudolph. Der weitest angereiste Moggi, gefahren von Manfred Dombeck, gewann einen Skipass für 3 Tage im Hochschwarzwald. Den schönsten Morgan prämierten wir mit einem dreitägigen Aufenthalt im 4*-Hotel im Hochschwarzwald, gewonnen von Dieter & Marina Hippmann. Den Hauptgewinn einer Hanhart-Uhr im Wert von € 3500.– ging an Wilfried Gschneidinger.

Ralph und ich schauen auf eine gelungene und gesellig-interessante Veranstaltung zurück, und wir freuen uns schon heute auf das 2. internationale Morgan-Treffen am Titisee vom 30. August bis 2. September 2018. Save the date!

BESUCH IN DER SCHATZKAMMER

Text: Georges Guggenheiml / Fotos: Toni Weibel, Martin Boesch

23 Morgans parkten am 23.9.17 vor den Toren von **Classic Car Connection (CCC)** in Lichtensteig. Dessen Besitzer, Markus Tanner, ist MCS-Mitglied und hatte sich bereit erklärt, seinen Betrieb den Besuchern vorzustellen. Aus bescheidenen Anfängen als Hobby-Werkstatt ist ein hochspezialisierter Restaurations- und Reparaturbetrieb für alte Autos geworden.

10 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zählt **CCC** heute. Ausser Lackierarbeiten deckt CCC alle Arbeiten rund um die Oldtimer ab. Entsprechend reichhaltig und hochwertig ist die Werkstattausrüstung. Beim Rundgang offenbarte sich, was für eine Schatztruhe sich hier uns eröffnete: Wunderschön restaurierte Autos stehen zum Verkauf und automobile Preziosen warten auf ihre Wiedergeburt. So zum Beispiel der Morgan, welcher 1968 am Genfer Salon ausgestellt war. Sein Orange leuchtet noch heute, wenn auch unter einer gehörigen Schicht Patina. Ein Wiedersehen für Edy Häfliger, der auch dabei war. Denn er hat ihn nach dem Genfer Salon gekauft und lange gefahren. Und überall, fein geordnet, Ersatzteile, Ersatzteile ... Das Herz des Oldtimer-Schraubers lacht. **Markus Tanner und seine Crew** haben allen Grund, auf das Erreichte stolz zu sein.

Anschliessend bewegte sich die Wagenkolonne auf die **St. Iddaburg** bei Gähwil. Viele von uns kennen das Toggenburg nicht oder kaum. Entsprechend gross war die Verwunderung, dass eine so wunderbar ländliche und stille Gegend fast unmittelbar vor den Toren grosser Städte wie St. Gallen oder auch Zürich liegt. Wir haben die Fahrt über und entlang der Hügel sehr genossen. Das Wetter trug sehr dazu bei: Strahlender Sonnenschein und angenehme Temperatur bei deutlicher Herbststimmung. Die Bäume beginnen bereits, sich bunt zu färben.

St. Iddaburg, beliebtes Ausflugsziel mit Kirche und Gasthaus. Wir speisten im Garten, genossen die Sonne und anregende Gespräche. Gleich daneben eine feiernde Hochzeitsgesellschaft inmitten unserer aufgereihten Morgans. Es stimmte einfach alles!

Unser Dank geht an unseren Präsidenten **Toni Weibel,** welcher den Anlass organisiert hat. Vielen Dank auch an **Markus Tanner, seine Gattin** und seinen langjährigen Mitarbeiter **Matthäus**, welche alle unsere vielen Fragen geduldig beantwortet haben und uns einmal mehr gezeigt haben, was es braucht, damit uns die alten Autos wieder in voller Schönheit erfreuen können.

TOUR EN ROMANDIE DU 1 OCTOBRE 2017

Text: Daniel Chppuis / Photos: Toni Weibel, Yves Muller & Martin Boesch

Comme à l'accoutumée le tour d'automne en Romandie a été organisé de main de maître par Yves Müller le 1 octobre . Contrairement à l'habitude le tour n'avait pas lieu le dimanche suivant le British car meeting de Morges , suite à un malentendu et ceci fut peut-être la cause de la défection de certains habitués de cette rencontre. Malgré tout les fidèles étaient au rendez-vous entre 9 et 10 heures au restaurant du Lac et Gare de Concise. En effet 12 Morgan et 21 personnes étaient annoncées: 6 équipages de Suisse allemande, 5 équipages de romands et un équipage de France. Le café et croissant sont des classiques et ils ne sauraient manquer au moment de nous retrouver pour les embrassades de nos charmantes compagnes et des poignées de mains viriles des pilotes. Un rapide

briefing d'Yves, en français et en allemand, du fait qu'il s'agissait d'une rencontre internationale, nous mit l'eau à la bouche lorsqu'il nous dévoila le menu touristique qu'il nous avait concocté: «Hauts et Bas jurassiens et bonne table française».

Vers 10 heures sous le ronronnement de nos moteurs si doux à nos oreilles nous prenions le départ pour cette belle journée. En effet la météo était clémente, le soleil brillait malgré quelques nuages sur le Jura vaudois. La mise en bouche consistait en un parcours pépère de Concise en direction de Bonvillars. C'est ensuite que les virages serrés débutèrent en montant en direction de Villars-Burquin, le balcon du Jura vaudois, puis Mauborget. La vue époustouflante sur le lac de Neuchâtel et les Alpes dans le lointain fut une source d'émerveillement pour chacun des participants. Relevons qu'Yves, en tête du convoi, avait la sagesse de rouler à une vitesse qui faisait de ce tour une belle balade permettant aux conducteurs comme à leurs passagères de contempler de magnifiques paysages, en particulier les couleurs déjà automnales des arbres du Jura. La descente sur Couvet dans le val de Travers caché par une nappe de brouillard me rappela les lourdes volutes du «serpent» blanc du col de la Maloja en Engadine. Un premier arrêt à La Presta, lieu d'anciennes mines d'asphalte fut l'occasion de découvrir un petit musée retraçant l'histoire de ces mines qui furent exploitées jusqu'en 1986.

Un parcours en forêt nous amena ensuite dans la vallée de La Brévine à la fromagerie de Bémont où était prévu l'apéritif traditionnel. Yves sortit de sa vieille valise des bouteilles de vin de Cormondrèche que Philippe, en expert du tire-bouchon, s'empressa de débouchonner tandis que Paulette nous servait les flûtes au sel. Anna profita de cueillir un trèfle à 4 feuilles qui devait porter chance à tous les participants. Denise, transie de froid, passait un savon à Lawrence qui refusait obstinément de monter les vitres sur les portes de sa Morgan au moment de repartir.

Pendant ce temps nous savourions le fameux nectar neuchâtelois tout en admirant la Morgan Aéro de Markus et Cornelia, leurs 3 autres Morgan étant restées au garage. Peter et Elsbeth avait choisi leur Morgan verte pour ce tour. Comment ces heureux propriétaires de plusieurs Morgan choisissent-t-ils le modèle de voiture pour le tour? Quelqu'un m'a soufflé que la couleur du modèle choisi doit s'accorder avec la tenue de Madame. La classe! Quelques kilomètres plus loin nous passions en France et un pont sur le Doubs nous permit d'arriver à Ville-du-Pont où était prévu le déjeuner.

Yves a l'art de dénicher les bonnes adresses: le restaurant Entre-Roches en est une. En effet le menu fut somptueux: Foie gras de canard poêlé, pain d'épice et poire cuite au vin rouge et cannelle, granité de gentiane, la souris de veau confite à la bourguignonne, croquant de légumes et grenaille au mont-d'or, le parfait fruit de la passion et croquant au chocolat. Tout cela arrosé d'un Crozes-Hermitage de derrière les fagots. J'en ai encore les papilles gustatives toutes émues. Malheureusement, malgré la bonne humeur ambiante, toutes les bonnes choses ont une fin et vers 16.30 h il était temps de se quitter en pensant à la longue route qui attendait nos amis suisses allemands: Markus, Ivan, les 2 Peter, Martin et tout particulièrement notre président Toni. Sans oublier de nous donner rendez-vous au printemps prochain pour un nouveau tour en Romandie.

«...und da sage mal einer, dass nach 12 Jahren ununterbrochener Organisation von Touren in der Romandie durch Yves Muller das Repertoire an Routen & Sehenswürdigkeiten erschöpft sein könnte.»

Im Gegenteil, denn auch dieses Mal führten bezaubernde, verkehrsleere Strassen durch herbstlich gestimmte Landschaften durch die Hauts et Bas jurassiens, zu einer Asphaltmine und schliesslich zu einer fürstlichen französischen Tafel im Restaurant Entre-Roches in Ville-du-Pont/Frankreich. Ein echtes Gourmetmenu mit kurz angebratener Entenleber auf Gewürzbrot und gedämpften Birnen, gefolgt von geschmorten Kalbsbäggli auf einem Gemüsebeet und danach ein köstlich leichtes Passionsfruchtparfait. Das kulinarisch hochstehende Menu für ganze EURO 39.–!

An Yves ein grosses Merci für den herrlichen Tag und auf ein Wiedersehen im 2018!» Toni Weibel

MCS - HERBST BRUNCH «LUEGETEN» IN PFÄFFIKON SZ

Text: Toni Weibel / Fotos: Toni Weibel & Martin Boesch

Als Markus Bolliger mich anlässlich der letztjährigen GV in Lenzburg fragte, ob ein MCS-Saisonabschlussbrunch nicht eine schöne Sache wäre, sagte ich sofort zu. In der Folge sind seinem Aufruf zum Brunch im historischen Biedermeierhaus **«Lugeten»** in Pfäffikon hoch über dem Zürichsee fast 40 Leute gefolgt. Wie immer wunderbares Palaver an den Tischen bei einem qualitiv hochstehenden Brunchangebot, getoppt von einem Dessertbuffet, welches von kleinen Crèmeschnittchen über Pannacotta und Zwetschgenkuchen – just to name a few – seinesgleichen sucht. Genial wäre das Treffen natürlich auf der Terrasse mit grandioser Sicht auf den Zürichsee und ins Oberland gewesen, doch das Wetter wollte nicht so recht. Im 2018 erhalten wir eine zweite Chance !

Nach dem üppigen Brunch ging's dann Richtung Rapperswil nach Hinwil zum Fahrzeugmuseum der Familie Junod in Bäretswil. Nach einer rund halben Stunde dauernden Fahrzeit über beschauliche Strassen und ländliche Gegenden kamen wir unter der kundigen Führung von Markus vor dem Museum an. Was wir dann zu sehen bekamen sprengt den Rahmen dieser kleinen Reportage. In anderen Worten: man muss es gesehen haben. Unglaublich was die Familie über die Jahrzehnte an Automobilen, Motorrädern und Traktoren zusammengetragen hat, gekrönt von einer echten Mirage und einem Helikopter. Schaut einmal rein unter «www.fahrzeugmuseum.ch». **Ein Besuch lohnt sich sehr.**

Markus Bolliger und Marianne Zwald ein grosses Dankeschön für die Organisation und einen mehr als spannenden Sonntag. Schon heute freuen wir uns auf den Brunch im Herbst 2018 !

TOTALSCHADEN INNERT 30 MINUTEN

Text / Fotos: Friedrich Zimmerli

Gewaltige Regenmengen und Hagel sind am 8. Juli 2017 gegen Abend auf Küngoldingen niedergegangen.

Das Schlimmste war, dass die Gewitterzelle nicht weiter zog und sich nur örtlich entleerte. Innerhalb von nur 30 Minuten war alles überflutet. Die Kanalisation wurde durch Laubwerk und Geröll verstopft, deshalb bahnte sich eine dreckige Brühe den Weg durch unser Quartier. Keller und Tiefgarage standen meterhoch unter Wasser, mittendrin mein **4/4 Sport**. Selbst das Wohnzimmer wurde überschwemmt.

Sicher hätte zu Beginn noch die Möglichkeit bestanden, aus der Tiefgarage zu fahren, aber wer setzt seinen Morgan schon freiwillig **golfballgrossen Hagelkörnern** aus! Eine Etage höher musste reichen, es bestand aber auch hier keine Chance mehr, da das Wasser in einer Riesengeschwindigkeit stieg. Also blieb ich bei ihm bis von unten das Wasser durch den Teppich in den Fussraum quoll, und hielt ihm das Steuerrad!

Mittlerweile ist der Keller neu gestrichen, 150 Weinflaschen, jetzt ohne Etiketten, sind wieder eingeräumt, die Morgan-Regalien geputzt und die Clubshirts gewaschen.

Und zu guter Letzt ist ein neuer Morgan bestellt!!

BESUCH IM SCHLOSSHOTEL THANNEGG

Text / Fotos: Jennifer Berner

Bei einem unserer Besuche an der Automesse in Stuttgart sind wir durch einen Flyer schon vor etwa zwei Jahren auf dieses Schlosshotel aufmerksam gemacht worden. Wir haben damals den Flyer eingepackt, kurz mit den sympathischen Standbetreuern gesprochen und fanden, dass dies irgendwann einen Besuch wert wäre.

Bei der Planung unserer diesjährigen Morgan-Österreich Ferien ist uns dann dieser Flyer wieder in den Sinn gekommen, und wir haben eine ganze Woche im Schlosshotel Thannegg eingeplant. Da wir rundum begeistert waren, habe ich mich kurzerhand entschlossen, einen kleinen Reisebericht zu verfassen.

Das unter Denkmalschutz stehende Schloss Thannegg liegt im Michaelerberger Ortsteil Moosheim in der Steiermark, knapp 20 km von Schladming entfernt. In den letzten gut 30 Jahren hat die Familie Schrempf die Schloss-Ruine liebevoll restauriert. Die wunderschöne und grüne alpine Gegend lädt nicht nur zum Wandern, Velofahren oder Paragleiten ein, die vielen Strassen abseits von Ballungszentren sind wie gemacht für genussvolle Morgan-Ausflüge.

Wir sind an einem (leider verregneten) Sonntagnachmittag in Moosheim angekommen und parkierten unsere beiden Autos an der **Morgan Street** vor dem Schloss, welche im Juli 2015 durch **Charles Morgan** offiziell eröffnet worden ist.

Durch die Schlossfamilie sind wir sehr herzlich empfangen worden und konnten auch gleich unsere Zimmer beziehen. Jeweils am Morgen beim Frühstück sucht man sich ein Drei-Gang-Wahl-Menü für das Abendessen aus. Wir sind an jedem Abend mit hervorragendem Essen von der Schlossküche verwöhnt worden. Nicht zu vergessen der gute Wein aus der guten, ausserordentlich luftigen Dessert - einen Topfenpalatschinken mit Honigsaucen erwähnen. Den Besten, den ich je gegessen habe!

Für unsere Morgan-Touren sind wir vom Schlossherr Ernst, welcher selber einen Morgan besitzt, bestens beraten worden. Eine Auswahl mit den schönsten Strassen und Pässen hat er sogar in einem kleinen Roadbook zusammengestellt. So fuhren wir durch den wunderschönen Nationalpark Gesäuse, erkundeten den Hausberg **Stoderzinken** und den kurvigen **Sölkpass**. In dieser Region findet auch das bekannte jährliche **Ennstal-Classic-Rallye** statt.

Für typische Schweizer durfte zwischendurch auch eine Wanderung nicht fehlen. An Möglichkeiten mangelt es jedenfalls nicht, da gehen einem vorher die Ferientage aus. Dazu kann die Schlossherrin Gerlinde wertvolle Tipps geben und Routen empfehlen.

Ebenfalls empfehlenswert ist eine Besichtigung im Erzbergwerk. Der eindrucksvolle Etagenabbau hautnah in einem umgebauten Riesen-Truck zu beobachten, ist ein einmaliges Erlebnis. Zudem fährt ein ehemaliger Mannschaftszug ca. 1,5 km weit in den Franzstollen des Erzberges hinein.

Mit dem Wetter hatten wir auf jeden Fall zwei gute Wochen erwischt. Zwar zog fast an jedem Abend ein Gewitter durch die Berge, tagsüber strahlte jedoch immer wieder die Sonne. Nur an den Reisetagen wurden die Dächer unserer Morgan auf ihre Dichtheit geprüft.

Im Anschluss an die Woche im Schlosshotel Thannegg sind wir in die Wachau weitergefahren und haben auch in dieser Region noch eine Woche verbracht. Die Zeit im Schlosshotel wird uns aber speziell in guter Erinnerung bleiben. Durch die familiäre Grösse des Hotels bekommt man tatsächlich das Gefühl, am Schlossleben teilhaben zu können. Die faszinierenden, dicken Schlossmauern lassen einen die längst vergangenen Zeiten erahnen und dienen zugleich als ruhigen Erholungsort. Die Schlossfamilie Schrempf sowie das ganze Team vermitteln eine freundliche, familiäre Atmosphäre, die auf jeden Fall einen Besuch wert ist!

MCS SPORTS TEAM

Text / Fotos: FX Franz Xaver Nager

Däschler / Däschler beim Ralye Trois Epis
(Elsass, Juni 2017)

Für die doch eher bescheidenen 2017er Aktivitäten des MCS Sports Teams lassen sich zweierlei Gründe anführen: Zunächst einmal der heuer alles überschattende (besser: übersonnende) Jubi-Anlass in Stresa, des Weiteren eine Vielfalt privater Unpässlichkeiten wie etwa priorisierte Bemühungen um Anschaffung alter Range Rovers, dezidiertes Ringen um Eheringe, Neuausrichtung afrikanischer Fluggeschosse, häufig auftretende horizontale Daseinsformen unterhalb holzbeplankter Stahlleitern englischer Provenienz und anderes mehr.

Bezug nehmend auf das letztgenannte **«Exgüsi»** darf indessen vom erfreulichen Zuwachs der historischen MCS-Sportwagen-Familie berichtet werden. Zum Einen handelt es sich dabei um einen dunkelblauen Plus Four Super Sports, der auf unserer Homepage bereits Gelegenheit hatte, unser aller sympathisierendes Lächeln zu erregen.

Stolzer Neubesitzer dieses Gefährts, das unzweifelhaft seine Verwandtschaft mit dem berühmtesten Malvern-Produkt **TOK 258** (Klassensieg in Le Mans 1962) ins Feld führen kann, ist Oliver Däschler. Dem Vernehmen nach darf er seinen Feuerstuhl inzwischen auch völlig legal auf einheimischen Strassen bewegen. Ebenso soll seine fachmännische Handhabung diverser Schraubenzieher das Ergebnis erbracht haben, dass das Lawrence-Motörli mittlerweile seinen Widerstand gegen ein zivilisiertes Vorankommen unterhalb 4000 Touren aufgegeben hat.

In den Jahren 1975 bis 1996 produzierte die Morgan Motor Company eine Sonderserie von Aluminium-beplankten Rennern mit der Bezeichnung **«Plus 8 Sports Lightweight»**. Zwölf davon sind als «noch vorhanden» registriert, darunter ein grünes Exemplar in der Schweiz und – seit November 2016 – ebenda ein weiteres mit der originalen Farbgebung «Chrysler Carnation Red». Die (leider wenig erspriessliche) Idee hinter dem Malvernlinkischen Effort bestand darin, dem ambitionierten Wochenend-Piloten eine Handhabe zu liefern, mit dem gehörig erstarkten Erzrivalen namens Porsche einigermassen Schritt zu halten.

Wie die meisten andern LWT-Exemplare frönte jenes mit der Chassis-Nummer R8138 zwei Jahrzehnte lang einer zivilen Fortbewegung auf Englands Strassen, bevor es 1996 seiner wahren Bestimmung zugeführt wurde und die nächsten 20 Jahre rennmässig auf allen berühmten britischen Rundkursen herumröhrte.

Inzwischen ist der Schreibende damit beschäftigt, die (erhoffte) Rallye-Tauglichkeit seiner neuen Saftwurzel zu erkunden.

Um sich der Peinlichkeit eines weiteren ereignisarmen Betriebsjahres entgegenzustemmen, hat das Sports Team inzwischen dazu angesetzt, erste Marksteine pro 2018 zu meisseln. Le Mans Classic, ein paar nahe und fernere Rallyes und Bergrennen nebst einer Schinderhannes-Promenade von Shanghai nach Paris bieten sich offenbar als denkbare Pflanzgründe an.

Alte Rivalität Porsche – Morgan: «Intelligent Performance» oder «Driven by Heart»

Senioren-Treffen an der Costa Brava

Nager / Villari am Start zum Rallye Costa Brava (Spanien, April 2017)

SPORTS CARS AND MORE

Text / Fotos: FX Franz Xaver Nager

Was wären die vier Argumente für den Kauf eines Morgan? Die Frage kam am letzten Tag meiner dreiwöchigen Englandreise anfangs August auf den Tisch. Den Rahmen bildete ein Morganisten-Dinner, das Robin Hill am Vorabend meiner Heimreise ausrichtete. (Die Teilnehmenden an Georges G's heuriger GB-Tour werden sich bestimmt dankbar an diesen Gentleman erinnern?) Nun denn, hier vier mögliche Antworten:

1. Morgan hat eine einzigartige Tradition: Keine andere Automarke kann mit einer vergleichbaren Historie aufwarten, nämlich einer über 100-jährigen, ungebrochenen Produktion, und dies bis zum heutigen Tag unter den Fittichen ihrer Gründerfamilie.
2. Der letzte wahre englische Sportwagen ist ein **driver's car** – will sagen, er ruft nach einem Menschen, der nicht transportiert werden will, sondern aktiv & freudigen Willens ein Steuerrad, einen Getriebeknüppel und drei Fusspedale bedienen möchte.
3. Ein Morgan ist eine frühe Ausprägung dessen, was man heute unter Bezeichnung **social media** zusammenfasst: Sein Besitzer wird automatisch zum Mitglied einer besonderen Gemeinschaft, der solch altertümliche Adjektive wie freundlich, hilfsbereit oder gesellig zugeordnet werden dürfen.
4. A Morgan car keeps you young.

4/4 Le Mans 1938

Rund ums Thema **Racing a Morgan** arrangiert, begann mein Sommertrip mit der Nachtfähre von Zeebrugge nach Hull (sehr zu empfehlen für Reisen in die Midlands), von wo aus es gerade mal 60 km zur Rennstrecke von Cadwell Park sind. Auf diesem prächtigen Rundkurs, der seiner hügeligen Topografie wegen auch liebevoll als Small UK Nürburgring bezeichnet wird, wurden am 22. / 23. Juli zwei Läufe zur Markenmeisterschaft Morgan Challenge ausgetragen. Dasselbe wiederholte sich zwei Wochen später auf dem Silverstone Circuit, und am Weekend dazwischen standen auch bei der Silverstone Classic zahlreiche Malvern-Produkte auf den Startlisten.

AR Motorsport Morgan Challenge

Die jährlich durchgeführte Morgan-Rennserie umfasst jeweils etwa 15 Läufe (meist 2 Läufe pro Anlass). Am Start sind jeweils etwa 20 bis 40 Morgan, die gemäss Leistung und Modifikationen in 7 Klassen eingeteilt werden. In der Klasse A etwa findet man zu reinen Rennwagen umgebaute Plusachter mit 4,6-Liter-Motoren und über 400 PS, in der Klasse D **«normale»** Serien-Plusachter (Vergaser, max. 3612 ccm) und speziell präparierte 2-Liter-Morgan. Das Baujahr ist wenig relevant, weil viele Autos im Verlauf der Zeit in verschiedener Ausstattung zum Einsatz kamen. So kann beispielsweise ein 4/4 von 1968 mit einem modernen Ford Sigma Motor ausgestattet sein, der schon ab Werk etwa 140 PS leistet und mit ausgefuchstem Tuning auf über 200 PS kommen kann.

Cadwell Park

Freitag, 21. Juli. Ich habe mein Zelt auf einem nahen Camping-Platz in Stellung gebracht und fahre zur Erkundung an die Rennstrecke. Ein paar Morgan stehen schon herum, zunehmend treffen weitere ein, die alle mit nettem Hallo begrüsst werden. Man hilft sich rundum und der Besucher aus der fernen Schweiz wird vom Morgan-Garagisten Richard Thorne (hatte mal einen kurzen e-Kontakt) gleich mit dem obligaten Tee und Essbarem verköstigt.

Bruderkampf im Cadwell Park

Bruce Stampelton mit seinem +8 (Marken WM 1980)

Am Samstag geht es vormittags mit den Qualifikationsläufen erstmals so richtig zur Sache, nachmittags gibt es dann neun Rennen à 20 bis 30 Minuten. In Race 7 stehen 23 Morgan am Start. Gesamtsieger wird Russell Paterson (+8 / Klasse A). Sein gerade mal 19-jähriger Sohn Elliot gewinnt die stets stark besetzte Klasse B mit so unterschiedlichen Fahrzeugen wie +8 (Rover 3,9), +4 Babydoll, Aero 8, Roadster, ARV6 oder 4/4er mit heissen 2-Liter-Kraftwerken. Ein solcher wird vom über 70-jährigen John Milbank, der 1985 zu den Mitbegründern der markenspezifischen Rennserie zählte, auf den 8. Gesamtrang gepeitscht!

Sonntag, 23. Juli. Programm ähnlich wie am Vortag, aber heute mit Regen. Der **Morgan Three Wheeler**, der im Rennen für Vorkriegs-Rennwagen aufs Siegerpodium driftet, wird von einer auch in der Schweiz nicht unbekannten Dame gesteuert: Sue Darbyshire steuerte ihr Dreirad beim letzten **Klausen Memorial** (2013) auf den dritten Gesamtrang.

Im Morgan-Rennen siegt Elliot Paterson überlegen. Der nur wenig ältere James Sumner pflügt sich mit seinem unterlegen **4/4 Four Seater** durchs halbe Feld auf Gesamtrang 5 und wird dafür zu Recht als **driver of the day** ausgezeichnet. Bei der sehr familiären, mit reichlich **british humor** durchlüfteten Preisverleihung unter einem Zeltdach festigt sich mein Eindruck: Hier handelt es sich um Morganisten, wie man sie überall trifft: Das halbe Herz ans Auto geschraubt, freundlich, witzig und hilfsbereit – auch wenn sie auf der Piste schamlos Gas geben und die engagierten Positionskämpfe mitunter als Pirouette in die Wiese enden.

Sue Darbyshire mit Super Aero 1929

Muskelpacket +8 Klasse A

Silverstone Classic

Mit über 1000 Autos in 22 Startfeldern ist die **Silverstone Classic** wohl der grösste derartige Event für klassische Rennwagen auf der Insel. In mancher Hinsicht ähnelt er der **Le Mans Classic**, nicht zuletzt auch neben der Piste mit Rummelplatz, unzähligen Marktständen und über 10 000 Autoraritäten, allesamt schön aufgereiht an ihren 125 Klub-Treffpunkten.

Rennmässig präsent war unsere Hausmarke gleich in mehreren Kategorien. Bei den Vorkriegswagen rannten zwei kleine 4/4 (1100 ccm) mit dreimal grösseren Bentleys oder Talbots um die Wette. John Emberson reihte das Schwesterauto von TOK 258 (+4 Supersports) im Startfeld der vor 1963 gebauten GT-Wagen ein. Beim Rennen um die Trophy for **Classic GT Cars (pre '66)** schlugen sich Keith Ahlers in seinem exklusiven Plus 4 SLR (nur 3 Stück gebaut) und Carl Richardson in einem 1959er Plusvierer beachtlich.

+4 SLR an der Silverstone Classic

Wie bei allen besuchten Rennveranstaltungen fühlt sich der Zuschauer auch bei der **Silverstone Classic** sehr nahe am Renngeschehen. So kann er etwa in den Boxen und Servicezelten locker den Mechanikern beim Schrauben zusehen und mit den zumeist freundlichen Fahrern plaudern – alles völlig undenkbar bei einem modernen Grand Prix heutigen Zuschnitts.

Bentley Silverstone Race Meeting

Warum das jeweils anfangs August vom **Bentley Drivers Club** organisierte **Silverstone Race Meeting** gerade bei den Morgan-Fahrern so beliebt ist, wird einem schon am Vorabend klar: In völlig ungezwungener Atmosphäre richtet der Traditionsklub eine Grill-Party aus, bei der sich jedermann bedienen kann. Zur (partiellen) Deckung der Spesen wird der Hut herumgereicht. Während man auf der Toilette die Morgan-Werksmechaniker beim Händewaschen trifft, steht man in der Warteschlange vor dem Buffet schon mal vor dem älteren Herrn, der gerade seinen Bentley 4 ½ Liter (Jg. 1928) nebenan eingeparkt hat.

Neben den zwei Läufen zur **Morgan Challenge** mit 34 Startern verzeichnet auch das Rennen um die **BIC Healey Trophy** einen Grossaufmarsch der Malvern-Jünger. Startberechtigt sind hier nur die Vier-Zylinder-Modelle, die sich gegen die Healeys, MGs, Coopers und Ace Bristols prächtig in Szene setzen. Extra aus Holland eigetrudelt ist Jochem Kentgens, der bei seiner stürmischen Aufholjagd mit seinem 360°-Dreher vor der Brooklands-Tribüne für Hallo & Applaus aus den Zuschauerreihen sorgt.

Auch ein Austin A35 ist ein Rennauto

Im Morgan-Lager reicht sich im Tagesverlauf so ziemlich alles die Hand, was in der Morgan-Renngeschichte Rang und Namen hat, von jüngeren und älteren Siegern der Markenmeisterschaft bis hin zu den Vätern berühmter Renn-Morgan wie Bruce Stapelton oder Rob Wells und Peter Mulberry, die vor fast 40 Jahren den im letzten McsORGAN porträtierten MMC3 bauten.

Fliegende Kisten der anderen Art

Zugegeben, einen Morgan derart zu betiteln, ist nicht gerade die feine englische Art. Als Entschuldigung lässt sich immerhin anführen, dass die Autos aus Malvern Link zu einem nicht unerheblichen Teil immer noch aus dem gleichen Naturmaterial hergestellt werden, wie eben … Tatsache ist, dass die **«Fliegerei»** auf Rennpfaden von Anbeginn zur Firmenstrategie gehörte und offensichtlich weiterhin in den buntesten Farben blüht.

Auf überzeugende Weise findet diese lange Tradition auch in den heutigen Startfeldern der **Morgan Challenge** ihren Niederschlag: Beim **Bentley Meeting** war das jugendlichste Gefährt ein ARV6-Modell von 2017 und das bejahrteste ein 4/4 von 1965. Während das erfolgreiche **Revolutions Team** seine Boliden per geschlossenen Anhängern und in Camper Vans aus Schottland herbeikarrt, rattert die in den 60er und 70er Jahren auch international erfolgreiche Mary Lindsay immer noch in ihrem 1968er Plus 8 mit Camping-Anhänger zu den Rennen; in diesen fünf Jahrzehnten ist das Auto von ihrem Ehemann bereits zweimal mit einem neuen Chassis frisch aufgebaut worden! Wenn das nicht **«Lieb & Treu»** ist!

Bärenstarker +4 SS aus Holland

MMC 3 - Väter Mulberry und Wells

The Morgan Challenge is well known for being friendly, welcoming and supportive … – ein wahrlich wahres Wort auf der einschlägigen Website, das eben nicht nur auf die Rennserie zutrifft, sondern auf die ganze Morgan Community weit über die Rennerei hinaus. So deckt sich das Fazit meiner Reise grosso modo mit dem, was eingangs im Vierpunkte-Katalog angetönt wurde.

Fest steht für mich, dass sich die Reise zu einem Challenge-Lauf lohnt, und das könnte durchaus auch mal eine Weekend-Stichvisite per Flieger sein. Die Termine der Meisterschaft liefert die stets aktuelle Website, auf der nebst aufschlussreichen Informationen auch viele prächtige Fotos und Videos zu finden sind, in denen man den Fahrern auf verschiedenen Rundkursen über die Schulter blicken kann. **(www.morganchallenge.co.uk)**

BESUCH IM «ATELIER FURRER – CARS & MORE», CHUR / GR

Text / Fotos: Toni Weibel

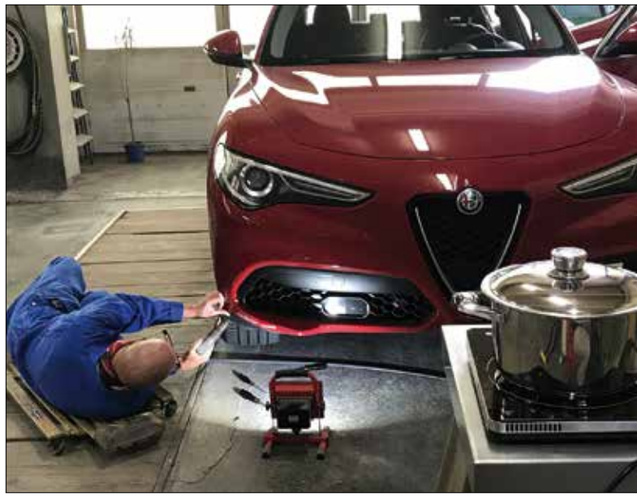
Hans Furrer führt in dritter Generation diese traditionsreiche Autospenglerei in Chur. Aufgrund der über die eigentliche Arbeit hinausgehenden weitläufigen Interessen von Hans Furrer präsentiert sich die Werkstatt als eigentliche Ansammlung von Trouvaillen. Diese widerspiegeln die 36-jährige Tätigkeit und die Persönlichkeit von **«Hämpa»**, wie er von seinen Freunden genannt wird, denn die Werkstatt ist ein richtiges Gesamtkunstwerk, welches den Namen Atelier, oder sogar Museum verdient.

Das Schaffen von Hämpa Furrer – Passivmitglied des Morgan Club Schweiz – ruht auf drei Grundpfeilern:

Car Body Repair:
Unfallreparaturen aller Art und Grösse.

Car Care: seit den 80er Jahren beschäftigt sich Hämpa mit professioneller Lack- und Wagenpflege auf allerhöchstem Niveau.

Automotive Consulting: Jegliche Fragen und Probleme rund ums Fahrzeug sind in seinem Atelier in allerbesten Händen. So konsultiert er bei Problemstellungen befreundete Betriebe und findet immer eine optimale Lösung. Die Worte **«geht nicht»** existieren in seinem Sprachgebrauch nicht.



Darüber hinaus ist Hans Furrer ein hervorragender Gastgeber, wo es bei einem Besuch immer einen feinen Espresso und Zeit für ein interessantes Gespräch gibt. Es ist Kult geworden, bei ihm im Atelier vorbeizuschauen, und wenn der Besuch spätnachmittags gegen Abend stattfindet, wird auch schon mal gekocht, feiner Wein kredenzt und bei Kerzenlicht philosophische Gedanken aus St. Exupéry's **«der Kleine Prinz»** vorgetragen. Alles in allem eine Autospenglerei der ganz anderen Art: ein lebendiges Museum mit erleuchtetem Kandelaber von der Decke und Paraphernalien rund um das Automobil und den Genuss des Lebens.

DAS OLDTIMER-ATELIER – DIE ETWAS ANDERE AUTOSATTLEREI

Text / Fotos: Rolf Schiess

Beim Gedanken an **«Autosattlerei»** riecht es nach Leder, flinke Nadeln verwirren das Auge und man denkt an bewährtes Handwerk. Klar, diese Bilder gehören auch dazu, doch im Laufe unserer Tätigkeit durften wir feststellen, dass gerade in der Oldiszene – und dazu gehört natürlich auch die Marke **Morgan** – die Erwartungen viel weiter gehen. Neben dem Üblichen kommen bei uns Holz, Alu- und Chromstahlblech, Gummi und diverse Hightechstoffe zum Einsatz.

«Klein aber fein» könnte man unser Arbeitsmotto nennen. Kurz zum Personal. **Gaby Hahn** als Spezialistin, wenn es um Nähen, Zuschneiden und Auswahl der Materialien geht, und **Rolf Schiess** mit profunden Kenntnissen in der Mechanik und den **«inneren Werten»** eines Fahrzeugs. Für Sie als Kunde ein optimales Teamwork.

Alles neu hier…
Klar, zu unserm Standardangebot gehören Komplett- oder Teilrestaurationen und Reparaturen aller Art.

Professionelle Reparaturen in Leder und in Farbe
Eine professionelle Leder- oder Stoffreparatur bewahrt die Patina Ihres Fahrzeugs. Wir haben uns von den Besten ihres Fachs in Deutschland in die Geheimnis einweisen lassen und bieten Ihnen nun eine perfekte Lösung bei Rissen, Löchern, Abschürfungen usw., denn eine partielle Reparaturlösung bietet sich immer an. Zählen Sie auf langjährige, professionelle Erfahrung.

Und das etwas andere…
Z.B. der Sitzkomfort liegt bei Ihnen meistens nicht am Herzen, sondern am Allerwertesten. Mit Kissen und weiteren lustigen Konstruktionen wird experimentiert. Da können wir behilflich sein und etwas professionellen Komfort einbringen. Auch das Nachrüsten einer Sitzheizung hat schon einigen Ausfahrten den langersehnten Frieden gebracht. Auch beim Nachrüsten von Stau- und Ablageflächen gibt es von uns interessante Lösungen. Und manchmal kommt in einem Projekt geballte Computertechnik zum Einsatz. Immer dann, wenn es darum geht, Material- und speziell die Farbauswahl schon vor der Realisierung zu visualisieren. Sozusagen Hightech im Dienste des Kunden.

Die «Morgan-Mania» beim Oldtimer-Atelier
Ausser, dass wir uns bis heute mit allerlei Oldiraritäten vom Schlage eines Bugatti, Aston-Martin, Rolls-Royce, Alfa-Romeo, Jaguar bis zum Citroen 2CV, VW-Käfer usw. beschäftigen durften, (mehr Details dazu auf unserer Webseite: www.oldtimer-atelier.ch) begleitet uns die Marke Morgan intensiv durch unsere Tätigkeit.

Morgan – es ist uns eine Freude…
Bei unserem Engagement in diversen Oldi- und Automobilclubs lernen wir immer wieder neue Morgan-Fans kennen, die uns mit spannenden Aufgaben beauftragen. Vom gesamten Interieur, bis zum Optimieren der Verdecke, spezielle Lederabdeckungen vom Kardantunnel und Getriebe, bis zur griffigen Lenkradummantelung, optimieren des Sitzkomfortes und vieles mehr, lässt uns jeden Morgan vertraut erscheinen. Auch ein spezielles vom Kunden entworfenes Morgan-Armaturenbrett, haben wir komplett neu elektrifiziert und einen detaillierten Elektroplan erstellt. Somit dürfen wir mit Stolz verraten, schon mehr als 15 Morgan-Fälle erfolgreich erledigt zu haben. Und erfreulicher Weise gibt es immer wieder die Gelegenheit wunderbare Menschen mit einem Morgan persönlich kennenzulernen.

Dienstleistungen – speziell und exklusiv für Sie
Für die meisten ist ein Oldi oder eben Morgan ein Hobby und es gibt nebenbei noch viele andere Verpflichtungen. Damit Sie sich Ihrem Hobby intensiv widmen können, geniessen Sie unsere umfangreichen Dienstleistungen:

- Nicht fahrbereit? keine Zeit? – wir regeln den Transport für Sie in der ganzen Schweiz.
- Ihr Fahrzeug steht bei uns im Atelier selbstverständlich in geschützter, beheizter und sicherer Umgebung.
- Sie als Kunde können sich jederzeit bei uns über den Fortschritt der Arbeiten informieren.
- Verbindliche Zeit- und Budgetvorgaben. Absprachen über den Zeitbedarf sind für uns verbindliche, denn wir wollen Sie auf der Strasse sehen. Ein Kostenvoranschlag ist selbstverständlich, damit Ihr Hobby nicht überraschenderweise den **«Finanzminister»** auf den Plan ruft.

- Wir kommen auch gerne für eine Beratung vorbei, ohne Verpflichtungen und gratis in der ganzen Schweiz.

Das Dienstleistungsangebot zusammengefasst:
- Restauration – Reparatur – Neuanfertigung von allen Teilen im Fahrzeuginterieur
- Pflege und Unterhalt der Innenausstattung
- Professionelles Färben bei Reparaturen und Farbänderungen
- Anfertigen, Montage, Reparatur Kabriolettverdecke und Spritzdecken
- Neuanfertigung und Reparatur von Holzapplikationen
- Dachhimmel erneuern
- Einfassen von Steuerrädern mit Leder
- Neue, passgenaue Teppiche
- Reinigung/Desinfektion bei Schimmelbefall- und schlechten Gerüchen
- Elektrifizierung von Oldtimern
- Kreation von Ablage- und Stauraum

Ihre Ideen möchten wir hören, denn im Herbst und Winter lässt es sich besonders gut restaurieren.

Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme…

Oldtimer-Atelier

Allmendstrasse 5
CH-6048 Horw/Luzern
Tel. +41 41 310 93 90
gaby.hahn@oldtimer-atelier.ch
rolf.schiess@oldtimer-atelier.ch

Das Kompetenzcenter
in der Zentralschweiz für Restauration und Neuanfertigung von Fahrzeuginterieurs

PLUS 4 DHC – DER FLAT RAD AUS DER KÜCHE VON CHRIS LAWRENCE

Text / Fotos: FX Franz-Xaver Nager

In unserer Portrait-Serie über sehr spezielle Morgan-Exemplare, die von MCS-Mitgliedern bewegt werden, wird diesmal Peter Metz' Plus 4 DHC vorgestellt. Es ist dies der älteste Plus 4, der in der Schweiz immatrikuliert ist. Was ihn besonders auszeichnet, ist der Umstand, dass er dank «Lawrence Tuning» über technische Features verfügt, wie sie der Autofrisör Chris Lawrence später in seinem berühmten Le-Mans-Renner TOK 258 verwendete.

Peter's Darling – man beachte die nach hinten öffnenden Türen!

Gestatten, Morgan. Modell Plus 4 DHC, Chassis-Nummer P2730, Jahrgang 1953. DHC steht für Drop Head Coupé, ich bin somit eine Kreuzung von Coupé und Roadster und habe demnach einen «Kopf», den man bei Bedarf «fallen lassen» kann. Im Unterschied zum Roadster verfüge ich über ein partiell zu öffnendes Verdeck (vorne offen, hinten zu), so dass ich gewissermassen auch als «Targa» auftreten kann. Na schön, mit dieser Eigenschaft kann natürlich auch jedes andere DHC auftrumpfen – also weiter zu dem, was mich wirklich speziell macht.

Der stammesälteste Plusvierer des MCS am British Car Meeting 2017 in Mollis

Vorgeschichte
Im Jahr 1936 rollten die ersten Vierräder aus der Fabrik in Malvern Link. 15 Jahre später erhielt der **Morgan 4-4** einen stärkeren Bruder namens **Plus 4** mit einem **Standard Vanguard** Motor (2088 ccm). Ich selber bin einer der letzten Plus 4, die noch mit dem **Flat Rad**-Gesicht der ersten Generation zur Welt kamen (flacher Kühlergrill).

Schon mein Erstbesitzer soll meine sportlichen Gene genutzt haben, indem er mich bei Querfeldein-Veranstaltungen **(trials)** an den Start brachte. Allerdings kann ich mich kaum mehr an meine frühen Lebensjahre erinnern. Das mag daran liegen, dass mich Doktor Lawrence um etwa 1960 herum einer grösseren Operation in seiner Klinik unterzog. Sie umfasste insbesondere eine Herztransplantation, die den ursprünglichen Motor (Nummer V.631ME) durch eine

Doppelte Reserverad-Bestückung als Markenzeichen früher Malvern-Produkte (vgl. Roger Bönis Plus 4 von 1956 hinten) plus zeitgenössisches CH-Schild und horizontaler Gepäckträger.

Neckisches Oldie-Detail: die immer noch mehr oder weniger betriebstauglichen Richtungszeiger.

Die Ansaugstutzen belegen die Motorenherkunft aus der Edelschmiede von Chris Lawrence.

Triumph TR3-Maschine ersetzte, wie sie das Werk ab 1958 im Plus 4 verwendete.

Lawrence Tune
Das Kraftpaket, das mich heute noch antreibt, ist unter der Nummer X773E registriert. Das X bekundet, dass ich einen Experimentalmotor beherber-

Der Triumph-Motor mit den mächtigen Weber-Doppelvergasern und dem prächtigen „hand made" Wasserausgleichsgefäss an der Spitzwand.

ge, wie ihn Papa Chris zwecks rennmässiger Optimierung jeweils aus dem Hause Triumph beziehen konnte. Über mehrere Jahre hinweg wurde bei der Firma **Lawrence Tune** herumgetüftelt, bis die ausgereifte Version ab 1961 unter der Bezeichnung **«Plus 4 Super Sports»** direkt ab Fabrik bestellt werden konnte.

Lediglich 104 Exemplare dieses **«Super-Sportlers»** wurden zwischen 1961 und 1968 gebaut. Sie kamen vorwiegend im Rennsport zum Einsatz und werden heute zu Preisen ab etwa 80'000 Franken gehandelt. Optimal präparierte Renn-Versionen sind kaum unter CHF 100'000 zu bekommen – wenn man denn überhaupt ein solches Auto findet!

Den **Plus 4 Super Sports (+4SS)** gab es zunächst mit der älteren Karosserie des normalen **Plus 4**, ab 1963 auch in der etwas niedrigeren, vom 4/4 abgeleiteten Form. Üblicherweise wurden die TR3- und TR4-Motoren mit 2.2 Liter verwendet, aus rennstrategischen Gründen begnügten sich aber manche mit 1999 ccm. Ab Fabrik verfügte der Wagen dank

Das noble Holz-Armaturenbrett mit stilvollen Instrumenten und Knöpfen sowie authentischem Brooklands Steering Wheel.

Das ausgeklügelte Dachgestänge des Drop Head Coupés – siehe auch die prächtige Patina dieses Veteranen!

spezieller Nockenwelle, Weber Doppelvergasern des Typs 42DCOE etc. über eine Leistung von etwa 120 PS bei einer Drehzahl von 5500 rpm und glänzte vor allem mit einem ausgezeichneten Drehmoment. Mit dem viergängigen Moss-Getriebe (1. Gang unsynchronisiert) lag die Spitzengeschwindigkeit lag bei 190 km/h.

Die stärksten **+4SS** brachten es anfangs der 60er Jahre auf eine Leistung von bis zu 150 PS. In Verbindung mit der leichten Voll-Aluminium-Karosserie und Scheibenbremsen war der **+4SS** durchaus im Stande, auf manchen Rennstrecken auch einem Jaguar E-Type die Stange zu halten. Dank besseren Materialien und weiteren Optimierungen bringt **TOK 258** heutzutage etwa 190 PS auf die Strasse und fährt bei historischen Rennsportveranstaltungen wie dem **Le Mans Classic**, dem 6-Stunden-Rennen von **Spa Francorchamp** oder auf dem **Nürburgring** weiterhin Klassensiege ein.

Experimentelle Vorderachse mit Scheibenbremsen à la Plus 4 Super Sports

Die Ansaugstutzen belegen die Motorenherkunft aus der Edelschmiede von Chris Lawrence.

So sieht Auto-Elektronik Jg. 1953 aus – herrlich!

Home is where the heart is.

Gemäss Aussage des Morgan-Archäologen Hermen Pol bin ich vermutlich das einzige **Drop Head Coupé**, das von einem **Lawrence Tune-Motor** befeuert wird. Dass ich überdies an der Front schon früh mit Bremsscheiben und mit der gleichen Aufhängung wie mein berühmter Kollege **TOK 258** ausgestattet wurde, nährt gewisse Gerüchte, dass mich die Le Mans-Truppe als Probanden bei der Entwicklung ihrer Rennwagen benutzten.

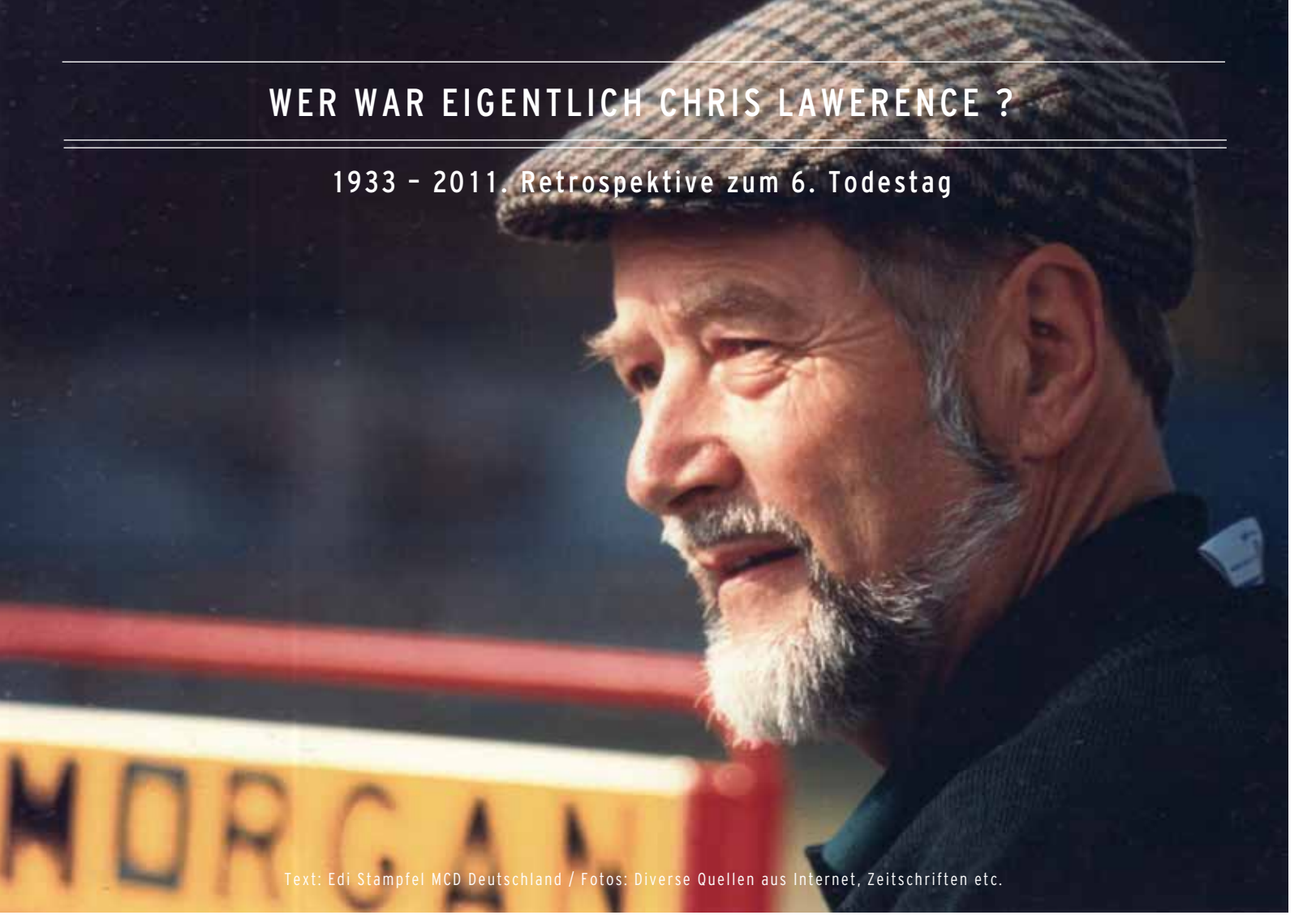
Gut erkennbar bin ich an meiner Motorhaube mit den beiden grossen Lufthutzen, deren eine die ausreichende Luftzufuhr für meine Vergaser sicherstellt. Wieso ich – im Gegensatz zu allen andern **+4SS** – auch links eine solche Beule habe, ist mir allerdings schleierhaft. Nach meinen Heimstätten in London, Bath, Dublin und Lancashire gelangte ich 1993 in den Besitz von Peter Metz. Gerne gebe ich zu, dass mir mein englisches Kennzeichen besser behagte als das jetzige ZH-Nummernschild. Aber was soll's, ich fühle mich – auch wegen Peters unzähligen Ausflügen quer durch halb Europa - wohl in der Schweiz und halte mich an die alte Weisheit **home is where the heart is.**

Peter und Elsbeth sorgen liebenswürdigerweise dafür, dass ich dennoch in meinem Geburtsland nicht ganz vergessen werde. Sie haben mir nicht nur zum international anerkannten Veteranen-Ausweis der **FIVA (Fédération Internationale des Vehicules Anciens)** verholfen und mich ins Register des britischen **Morgan Sports Car Club** eingetragen, sondern gönnen mir gelegentlich auch Ausflüge auf die altheimatliche Insel.

Familien-Foto in Le Mans 2016: Peters DHC und Keith Ahlers mit seinem TOK 258.

Plus 4 DHC «flat rad» (P2730) im Kurzporträt

- **1953** Herstellung und Erstauslieferung an Maskells in London
- **Motor:** Triumph TR3 (Nr. X773E), 1999 ccm, ca. 125 PS
- **Karosserie:** Drop Head Coupé (DHC), rot (ursprüngliche Farbe: blau)
- **Lawrence Tuning à la Plus 4 Super Sports:** Motor, Vorderachse und Bremsen
- **Räder / Bereifung:** Stahlfelgen 16 Zoll, 2 Reserveräder, Diagonalreifen 5.25 x 16
- **Gewicht:** 940 kg



WER WAR EIGENTLICH CHRIS LAWERENCE ?

1933 – 2011. Retrospektive zum 6. Todestag

Text: Edi Stampfel MCD Deutschland / Fotos: Diverse Quellen aus Internet, Zeitschriften etc.

Zum 6. Todestag von Chris Lawrence möchte ich in einer Retrospektive auf das Leben eines Multitalents zurückblicken. Für uns Morgan-Begeisterte und auch für Morgan selbst ist natürlich der Klassensieg1962 in Le Mans auf einem Plus 4 mit dem Kennzeichen TOK 258 das grösste und wichtigste Ereignis im Leben von Chris Lawrence. Nie wieder konnte mit einem Morgan sportlich ein vergleichbares Ergebnis erzielt werden. Diesen Mann jedoch auf TOK zu reduzieren, wird ihm nicht gerecht, allerdings spielt TOK in diesem Bericht auch keine unwichtige Rolle.

Chris Lawrence war gleichwohl Rennfahrer bis hin zu Grand Prix Boliden als auch Konstrukteur und Designer, Team-Eigner, Manager und Ocean-Boat-Racer. Durch frühere Artikel in der Morgan-Post kennen wir ihn schon als Konstrukteur der SLR-Morgan und auch des Aero 8, aber kaum jemand kann mit den Namen Monica 560 oder Deep Sanderson etwas anfangen, geschweige denn eine Verbindung zu Chris herstellen.

Christopher John Lawrence wurde am 27. Juli 1933 in Farnham Royal in der Nähe von Slough, als einziges Kind von Joan Sanderson und William Lawrence geboren. Er verstarb an einem Krebsleiden 78-jährig am 13. August 2011.

1962. Zieleinfahrt zum Klassensieg in Le Mans

Seinen Namen hat er nach seinem Grossvater väterlicherseits Christopher Lawrence erhalten. Schon in seiner Jugend interessierte er sich für den Rennsport und ist mit seinem Vater William Lawrence oft auf der Isle of Man oder auf der Brooklands Rennstrecke gewesen, um Motorradrennen zu besuchen. In seinem späteren Leben gewann er über 100 Rennen, allerdings nie einen Grand Prix. Von seinem Vater hat er auch seine Liebe zum Golfspiel übernommen, aber ansonsten konnte Chris' Vater in jungen Jahren nicht viel mit ihm anfangen. Es gibt die Geschichte, dass sein Vater jeden Abend aus dem Büro erkundigte, ob der kleine Chris schon im Bett liegt und erst als dies bestätigt wurde, kam er nach Hause.

Mit 17 Jahren ging Chris, einer Familientradition folgend, auf das Royal Naval College in Dartmoor und machte dort eine Ausbildung zum Schiffsingenieur. Auf diesem College lernten sich auch Queen Elizabeth und Prinz Philip kennen, 1939 - ein paar Jahre bevor Chris dort war.

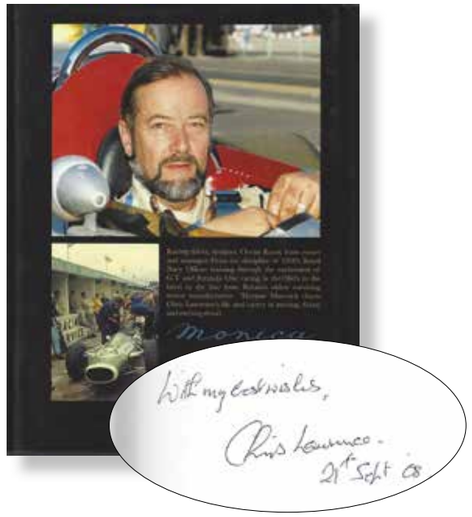
Nach 2 Jahren Grundausbildung auf See wurde Chris zum Unterleutnant befördert und ging zurück an Land, um seine Ausbildung fortzusetzen. Ebenfalls mit 17 Jahren kaufte ihm seine Mutter zum Geburtstag einen Morgan Super Sports 3-Wheeler von 1934 mit JAPMotor und genügend Power. Den durfte er mit einem Motorrad-Führerschein bereits fahren. Während der Zeit auf See fuhr seine Mutter damit in Südengland herum, aber immer wenn Chris an Land ging, egal bei welcher Navystation in England, brachte sie ihm den Wagen zu seiner Benutzung dort hin.

Chris Lawrence erster Morgan. Super Sports Three-Wheeler mit 1100 ccm JAP- Maschine

Noch während der Zeit bei der Navy begann sein Rennfieber. 1952 nahm er mit einem altem 750 ccm MG an seinem ersten Rennen teil. Nach dem Verlassen der Navy baute er sich mit Ersatzteilen einen MG zusammen um die Rennleidenschaft fortzusetzen. Es gibt die Anekdote, dass Chris in einem Keller eines Cottages im Nordwesten von London einen Rotacks MG zusammenbaute um dann festzustellen, dass er zu groß war, um ihn in einem Stück aus dem Keller und dann auf die Strasse zu bekommen. Also baute er ihn wieder auseinander, brachte die Einzelteile nach oben und baute das Auto einfach auf der Strasse zusammen.

Die Autos von Chris in dieser Zeit waren nicht wirklich wettbewerbsfähig und erst als er 1958 einen gebrauchten Morgan Plus 4 kaufte, bekam seine sportliche Laufbahn eine Veränderung. Der Morgan war unter dem mittlerweile berühmten Kennzeichen TOK 258 registriert und kostete 650 GBP. Um ihn zu bezahlen, mussten er und seine damalige Freundin Jenny Bain alles zu Geld machen, was sich irgendwie verkaufen liess. Chris zerlegte den Morgan, baute alles ab was nicht zum Rennen benötigt wurde, überarbeitete den Zylinderkopf, indem er die Oberfläche ein wenig abschliff um die Kompression zu erhöhen, polierte Ein- und Auslasskanäle, baute bessere Bremsen ein und ersetzte die grosse Frontscheibe durch einen kleinen Aeroscreen.

Rückseite des Buches - Chris Lawrence „Morgan Maverick"



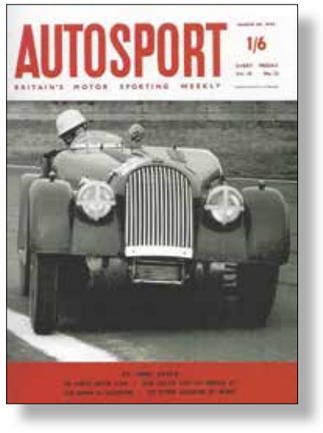
An seinem Geburtstag 1958 startete er damit in seinem ersten Rennen. Nach einem schlechten Start verlief das Rennen auch nicht besser und er beendete den Lauf als Letzter. Deprimiert trat er die Heimfahrt an und überlegte, was zu tun sei. Um Zeit zu gewinnen entschied er auf die nächsten beiden Rennen zu verzichten und erst zu den letzten beiden Läufen in Goodwood wieder zu starten.

Zuhause angekommen sprach er mit einem Auspuffspezialisten über deren Fächerkrümmer für Triumph Motoren, um dann aber festzustellen, dass diese nicht zu seinem Budget passten. Der Geschäftsführer der Firma sah Chris bedrücktes Gesicht und sagte, er müsse noch irgendwo einen alten Entwicklungskrümmer liegen haben und wenn er den haben wolle, könne er ihn zusammen mit einem Auspufftopf für 5 Pfund mitnehmen. Natürlich wollte Chris. Als nächstes kaufte er sich von Morgan einen Satz Scheibenbremsen und tauschte diese gegen die Trommelbremsen aus. Der Zylinderkopf wurde noch einmal bearbeitet und dann ging er zu einem Vergaserspezialisten, der in mehrstündiger Feinarbeit den Motor abstimmte. Chris war begeistert, nicht nur weil er eine Menge über Vergaserabstimmung lernte, sondern auch, weil der Motor weicher lief und deutlich mehr Power hatte.

Beim nächsten Rennen kam Chris im Zeittraining auf den 4. Platz, musste aber feststellen, dass der Morgan auf der Geraden mit den Triumph nicht mithalten konnte, in den Kurven allerdings wiederum schneller war. Im Rennen selbst erzielte er einen neuen Rundenrekord für Marken-Sportwagen und fuhr die schnellste Rennrunde. In der Platzierung musste er jedoch den Triumph den Vorrang lassen.

Die Saison war zu Ende und Chris hatte nun endlich Zeit, seine Lebensgefährtin Jenny Bains zu heiraten.

Auf dem Rückweg von ihrer Hochzeitsreise im Morgan zum Lake District fuhr Chris nach Malvern Link zur Morgan Factory um Peter Morgan kennenzulernen. In Wirklichkeit erhoffte er sich auch Unterstützung vom Werk und deshalb erzählte er Peter, dass er mit einem Morgan im nächsten Jahr die Freddie Dixon Trophy gewinnen werde. Peters Vater, HFS Morgan erklärte ihm, die Politik der Morgan Factory sei, sich niemals an privaten Rennteams zu beteiligen oder diese zu unterstützen, aber in seinem Fall würden sie eine Ausnahme machen und ihm einen Rabatt auf alle benötigten Teile einräumen. In den fünfziger Jahren war Sponsoring noch kein Thema, und so war Chris mit dem Deal sehr zufrieden. In späteren Jahren erzählte Peter dann Chris, dass sein Vater, damals als er wieder nach seinem Besuch gefahren war, zu ihm sagte: Halt ein Auge auf den Jungen, es könnte sein, dass er unserer Marke Morgan einmal gut tut.



Goodwood 1959. Sieg und gleich auf der Titelseite der Zeitschrift Autosport

Zurück in London ging Chris daran, den Morgan wieder rennfähig zu machen, denn für die Hochzeitsreise hatte er ihn ja reise- und strassentauglich machen müssen. Sein Vergaserspezialist, mit dem er mittlerweile befreundet war, brachte ihm eine weiter entwickelte Einlassbrücke vom TR 3 mit rennmässig abgestimmten grösseren Vergasern. In dieser Zeit des knappen Geldes lief im Rennsport der privaten Teilnehmer vieles über Beziehungen und Freundschaften. So durfte Chris auch die Drehbank einer befreundeten Firma benutzen, um sich eine schärfere, wilde Nockenwelle für den Morgan selbst herzustellen. Allerdings nur in der Nacht, nachdem die letzte Schicht zu Ende war.

Eine besondere Eigenschaft der damaligen Markenrennen war der Start im Le Mans Modus, d.h. die Fahrzeuge standen aufgereiht leicht schräg in Fahrtrichtung am Streckenrand und die Fahrer standen gegenüber am anderen Streckenrand und mussten nach dem Flaggensignal zu ihren Autos laufen, starten und losfahren. Das Reglement sagte, dass die Fahrzeuge mit angezogener Handbremse, Motor aus und Gangstellung Leerlauf abgestellt werden mussten.

Auch da dachte Chris mit seinen Freunden über eine Optimierung nach und sie entwickelten eine Black Box die den Motor automatisch beim öffnen der Türe startete und auch die Handbremse löste. Chris brauchte nur noch den Gang einlegen und Gas geben.

Dieses System wurde beim nächsten Rennen in Goodwood eingesetzt und es funktionierte. Chris hatte dadurch sofort einen Vorsprung von rund 50 yards. Der Wagen lief ebenfalls prima und so kam es 1959 zu Chris erstem Rennsieg. Natürlich wurde der Start anschließend von den Stewards untersucht aber es war alles im Rahmen der Regeln. Diese wurden dann allerdings geändert, die Wagen mussten künftig so gestartet werden, wie es der Hersteller einmal vorgesehen hatte, d.h. gestartet wurde wieder mit dem Zündschlüssel und nicht durch das Öffnen der Türe.

Die Saison verlief weiter sehr erfolgreich und am Ende hatte Chris, wie angekündigt, die Freddie Dixon Trophy gewonnen. **Von 22 Rennen der Serie hatte er 19 gewonnen!**

Gegen Ende des Jahres gründete er mit 3 Freunden zusammen die Firma Lawrence Tune, um für Kunden TR Motoren für den Einbau in deren Morgan zu tunen aber auch um für sich selbst Formel Junior Rennwagen zu entwickeln, denn kaufen konnte Chris sich einen Single Seater nicht, also war die Alternative nur selber bauen. Die Rennserie war aus Italien nach England gekommen. Die Idee dazu kam 1957 von dem italienischen Rennfahrer und Journalisten Giovanni **«Johnny»** Lurani. An dieser Serie beteiligten sich auch die grosswen Rennwagenfirmen wie Brabham, Lola oder Cooper.
Der erste von Chris und seinem Team gebaute Wagen kam 1960 unter dem Namen Deep Sanderson 101 heraus. Premiere hatte er bei dem Formula Junior Race in Goodwood am Ostermontag 1960. Er hatte einen 1000 ccm Ford Motor und das Getriebe kam von Volkswagen. Es folgten DS 102 und 103. DS 104 war eine Neuentwicklung mit einer von Chris entwickelten eigenen Aufhängung. Unter dem Namen **Lawrence Link Suspesion** wurde sie patentiert Dieses Patent verkaufte Chris später, als Lawrence Tune in finanzielle Schwierigkeiten kam, an Rover.

Verkaufsprospekt Prototyp DS 301, 1960

Der erste Deep Sanderson 101 von 1960 aus dem Buch Morgan Maverick

Der Name Deep Sanderson soll aus einer Kombination aus Deep Henderson Jazz und dem Familiennamen Sanderson seiner Mutter entstanden sein, Es gibt aber auch die Geschichte, dass der Name Sanderson von seinem Onkel käme, weil der viel Geld in das Projekt gesteckt haben soll.

Die Rennen im Deep Sanderson Formula waren zufriedenstellend aber eben nicht so aussergewöhnlich wie Chris es erwartete. Es wurde geschraubt, verbessert, verworfen und neu gemacht bis Chris zufrieden war.

In Oulton Park standen an einem Tag ein Formula- und ein GT-Rennen auf dem Programm. Chris fuhr mit dem DS 104 und dem Morgan +4 hin. Wie immer wurde alles erst auf den letzten Drücker fertig und Testfahrten waren deshalb nicht möglich gewesen. Im Freitagstraining stellte er trotzdem den DS auf einen Startplatz in der ersten Reihe und gewann dann auch das Rennen.

Seine Mutter und sein Stiefvater, die als Zusachauer dabei waren, waren sehr stolz auf den Sieg ihres Sohnes im selbstgebauten Auto mit dem eigenen Familiennamen.

In dem folgenden GT- Rennen konnte er mit seinem Morgan ebenfalls den Sieg einfahren, es war das erste und einzige Mal an dem Chris an einem Tag mit 2 verschiedenen Autos auf den ersten Platz fahren konnte. Zwei Siege, aber kein Geld um wieder nach Hause zu kommen, Chris hatte alles Geld was er hatte, wieder einmal vollständig in die Autos gesteckt und so musste er sich von seinem Stiefvater Geld leihen und der zahlte auch noch die Tankfüllung für beide Wagen, um sie wieder heim zu bringen.

Durch das Racing hatte TOK 258 Spuren bekommen und das blieb auch Peter Morgan nicht verborgen. Er rief Chris an und sagte: «Der arme alte Wagen braucht ein wenig Auffrischung, bring ihn doch in die Factory, und wir wollen sehen, was wir tun können». Der Wagen kam zurück mit einem neuen Chassis, neuen Frontrahmen, 90% der Blechteile waren ersetzt und der Morgan war neu lackiert. Dabei lag eine Rechnung für ein paar Kleinteile, sozusagen als Alibi für den Buchhalter, die komplette Restaurierung hatte Peter Morgan auf eigene Kosten machen lassen.

Im Herbst 1960 hatten Chris und seine Partner die Idee, einen straßentauglichen Deep Sanderson zu entwickeln. Der Markt für Rennwagen war begrenzt aber der Markt für einen 2-sitzigen Straßensportwagen erschien weitaus lukrativer. Die Karosserie wurde bei Williams and Pritchard hergestellt, die auch später den Morgan SLR und einen der Monica-Prototypen bauten. Der Prototyp war hässlich aber funktional. Der spätere Wagen sah fertig dann doch recht ansprechend aus.

Prototyp Deep Sanderson 301, nicht schön aber funktionell

Der Deep Sanderson 301 hatte ein Zentralrohrchassis und entgegen dem Prototyp, der eine Metallkarrosse hatte, eine sehr dünn laminierte GFK-Karosserie. Das gesamte Heck konnte hochgeklappt werden, um besser an den Motor heran zu kommen. Angefeuert wurde der Wagen von einem leistungsgestärktem Mini-Motor. Alle Fahrzeuge hatten vorne die **«Lawrence Link Suspension»**.

Das Jahr 1961 begann nicht gut für Chris. Sein Stiefvater Robert und seine Mutter – sie hatten viel Geld in Chris Firma stecken - waren der Meinung, es müsse nun endlich einmal Geld verdient werden. Sie verlangten die sofortige Aufgabe des Rennsports und da Chris sich nicht fügte, erwirkten sie kurzerhand
einen Pfändungsbeschluss für TOK 258. Chris war mit dem Morgan in SPA und wollte Richard Shepherd-Barron, sein Co-Driver für Langstreckenrennen wie Le Mans, in die Tücken eines Morgan einweisen, als sein Stiefvater den Wagen beschlagnahmen liess. Richard war davon nicht sonderlich beeindruckt,
er meinte, dann kaufen wir eben bei Morgan einen neuen, in der Hoffnung, dass das innerhalb von 3 Monaten machbar sei.

Peter Morgan machte es möglich, unter der Registrierung XRX 1, Chassis Nummer 4840 und dem Eigentümer Richard Shepherd-Barron stand im Mai 1961 ein neuer Morgan bereit. Er wurde in **«Avian Blue»** ausgeliefert und befand sich bereits im Renntrim, fertig für Le Mans.

Wir sind noch in 1961, das Jahr des ersten Le Mans Versuchs. Richard kaufte als Transportwagen einen alten Austin Lodestar 5 Tonner Truck der vorher der Lieferwagen einer Würstchenfirma gewesen war.

In Le Mans angekommen wird ihnen die Teilnahme am Rennen mit der Begründung verweigert, ihr Morgan entspricht einem 1939-Wagen und die hatten Trommel- und keine Scheibenbremsen. Der Morgan entsprach nicht dem Reglement. Später stellte sich heraus, dass das Triumph Werksteam mit dieser fadenscheinigen Geschichte die Rennleitung beeinflusst und mit der Ansage, wenn der private Morgan zugelassen wird, werden unsere 3 Werksteams

1961 Deep Sanderson 301 Prototype - Le Mans 1963, Spa, Nürburgring Veteran. Verkauft 2011 Silverstone Auctions für £36.000

nicht starten, erpresst hatte.
Zurück in England kümmerten sich Chris und seine Partner intensiv um ihr Unternehmen Lawrence Tune. Er versöhnte sich mit seiner Mutter und seinem Stiefvater und die überschrieben ihm die im Vorjahr ebenfalls gepfändeten Werkzeuge und Materialien.

TOK 258 hatte Chris vorher schon aus der Beschlagnahme zurückgekauft. Das Geschäft mit den getunten Triumph Motoren für Kundenfahrzeuge entwickelte sich gut. Es blieb etwas Geld übrig und sie setzten die Entwicklung von strassentauglichen DS 301 Sportwagen als Kit Car fort. Vorgestellt wurde der Wagen auf der 1961/62 **Sports Car Show at Olympia**.

In 1962 stand wieder Le Mans auf dem Programm. Die wichtigste Überlegung war: Wie konnte verhindert werden, dass die Franzosen sich erneut weigerten, den Morgan starten zu lassen. Chris fuhr nach Malvern und fragte Peter Morgan ob es möglich sei, seinen TOK im Namen der Morgan Motor Company zu melden, also nicht er als privater Starter sondern die Factory als Werksteam sollte der Bewerber sein. Das sei gut möglich antwortete Peter. Die nächste Idee von Chris war, statt eines Plus 4 den 4/4 Body zu nehmen, der flacher und schmaler ist und somit weniger Windwiderstand bietet. Peter sagte aber: «**No, no, no!** Das bringt meine Modelle durcheinander. Wir können den Plus 4 Triumph Motor nicht in den Body des 4/4, der normal mit einem Ford Motor bestückt ist, einbauen, das verstehen meine Kunden nich».

Deep Sanderson 301 Coupé von 1962

Also fuhr Chris wieder heim nach London mit dem Gedanken, TOK ist mein Wagen und ich kann tun damit was ich will. Er machte sich daran, einen 4/4 Body in Einzelteilen bei verschiedenen Händlern zu besorgen und hoffte, dass niemand davon Notiz nahm, speziell Peter Morgan sollte es nicht mitbekommen.

Anschliessend ließ er bei Williams and Pritchard ein Hardtop anfertigen, weil in Le Mans nur noch mit der großen Frontscheibe gestartet werden durfte. So ging es auch zum Vortest nach Frankreich und alles war gut, bis Peter Morgan anrief. Er erzählte, dass der Bericht aus Frankreich per Post gekommen sei mit der Meldung, die Zulassung zum Rennen ist ok, nur die Farbe - TOK war in Maroon lackiert - die müsse noch in dunkelgrün und weiß geändert werden und deshalb solle Chris den Wagen ins Werk bringen.

Das bedeutete Trouble, Chris bat einen Mitarbeiter den Wagen ins Werk zu bringen, ihn dort in aller Frühe direkt vor die Lackiererei zu stellen und mit dem Zug wieder zurück nach London zu fahren. Chris hatte ein schlechtes Gewissen und hoffte, Peter würde den Wagen gar nicht sehen und den Umbau somit nicht bemerken.

Es passierte natürlich anders. Peter rief Chris an und sagte, eigentlich solle er ja verärgert sein, dass Chris hinter seinem Rücken dieses Auto gebaut habe. Den ganzen Tag müsse er den Leuten erklären, dieses Auto sei ein one - off, gehöre Christopher Lawrence und habe nichts mit der Factory zu tun.

Der Siegerwagen von Le Mans 1962. So wurde er von Silverstone Auctions angeboten aber die Eigentümer von Chassis Nr. 3464 und 4840 streiten um diese Behauptung.

Dann sagte er, seine Lösung zu diesem Problem sähe wie folgt aus: Die Factory werde ein Sondermodell mit extra low-line Body vom 4/4 vorstellen und es Plus 4 Super Sports nennen. Jedes dieser Autos solle einen Lawrence Tune Replica Motor erhalten allerdings ohne die rennmäßige Bearbeitung des Zylinderkopfes.

Wow, dass aus dieser Geschichte noch ein Superauftrag für seine Firma entstand, damit hatte Chris nicht gerechnet. 101 Motoren wurden von Lawrence Tune für die Morgan Factory gebaut. Da Chris auch schon vorher Motoren für Kunden präpariert hatte, sind heute, auf Grund des deutlichen Mehrwerts, mehr Morgan Plus 4 Super Sports vorhanden als das Werk je gebaut hatte.

Le Mans rückte näher und **Peter Morgan** hatte zwischenzeitlich einen Plus 4 Super Sports Demonstrator bauen lassen. Dieses Fahrzeug mit der Registrierung 170 GWP stellte er Chris für das Rennen als fahrendes Ersatzteillager zur Verfügung und so fuhren Chris auf TOK und sein Mitarbeiter auf 170 GWP auf Achse nach Frankreich. Samstag nachmittag um 16 Uhr wurde das Rennen gestartet.

Der Start im Le Mans Stil war für Chris durch die Freddie Dixon Trophy eine geübte Sache und dementsprechend verlief er gut. Stint für Stint verging, immer im Wechsel mit Richard Shepherd-Barron der dann auch den letzten Stint fuhr. Chris stand freundschaftlich umarmt mit Peter Morgan am Pit Counter und wartete, dass Richard das kleine brave Auto über die Ziellinie brachte. Der Jubel der Zuschauer war groß, sie hatten in den letzten 24 Stunden den Morgan lieben gelernt und es dauerte nach der Zieldurchfahrt noch eine halbe Ewigkeit bis der Wagen im Park Fermé zur letzten Abnahme ankam. Dieser Sieg ist unter dem Begriff **«Morgan's Finest Hour»** in die Morgan Geschichte eingegangen.

Welcher Morgan ist damals über die Ziellinie gefahren? War es der Ursprungs-TOK mit der Chassis Nummer 3464 von 1956, der allerdings 1960 im Werk mit einem neuen Chassis versehen wurde und der heute Keith Ahlers gehört, oder war es XRX 1 mit der Chassis Nummer 4840 und dem aufgeklebten TOK 258 Kennzeichen, oder vielleicht sogar das rollende

Ersatzteillager 170 GWP?
Hier könnte man eine neue Geschichte starten.
Es ist strittig, welcher Morgan denn tatsächlich 1962 Le Mans gewann, da Chris alle Morgan irgendwann einmal unter TOK 258 laufen liess. Der französiche Automobilclub kennzeichnet in den Unterlagen von damals den in Le Mans gestarteten TOK 258 mit derChassis Nummer 4840, also der des XRX 1 aber

Die oben stehenden Bilder zeigen das Chris Lawrence/Gordon Spice, Le Mans 1964, Deep Sanderson 301 Coupe von1963. Verkauft für £34,500 bei einer Bonhams Vertseigerung.

Bilder von Bonhams

wurde das auch kontrolliert?
Dieses Durcheinander werden wir nicht mehr klären können. Eins ist sicher, es war ein Morgan mit dem Kennzeichen TOK 258, das lässt sich an Hand vieler Fotos beweisen.

Die heutigen Eigentümer der beiden Morgan reklamieren jeder für sich, den Siegerwagen zu besitzen, Keith Ahlers besitzt auf jeden Fall die Registrierung TOK 258, ob seiner der Siegerwagen ist, wer weiß das schon. Vielleicht war das auch die Absicht zwischen Richard und Chris. So gibt es 2 wertvolle Fahrzeuge und nicht nur eins. Chris wollte zu Lebzeiten keine Klarheit schaffen und jetzt geht es auch nicht mehr.

Punkt. Schluss. Keine neuen Spekulationen mehr!
1963 wollte Chris den Erfolg von Le Mans wiederholen aber diesmal mit dem eigenen, d.h. selbst konstruierten Auto - einem Deep Sanderson 301. Chris hatte bereits im Jahr 1961 begonnen, an der Serienreife dieses Wagens zu arbeiten und ließ bei einem Glasfaserspezialisten Formen für eine Kleinserie bauen. 30 Karossen wurden bei J. A. Pearce Engineering gefertigt bzw. als Bausatz verkauft. 4 Karossen legte er für Renneinsätze zur Seite. Die Wagen waren mit einem Mini Motor ausgerüstet und es gab in England keinen Mini-Motorspezialisten der besser war als Daniel Richmond von Downton Engineering Works. So war es klar, dass Daniel den 997 ccm Motor für den Einsatz in der 1-Liter Klasse prä-

«Morgan's Finest Hour». Klassensieger Le Mans 1962. TOK 258 vor der Morgan-Box

Chassis 4840, der Richard Shepherd- Barron Morgan, ehemals unter XRX 1 registriert und von Silverstone Auctions als das Le Mans Siegerauto für £120,000 versteigert. Später gab es noch einmal einen XRX 1 Morgan von Pip Arnold. Es soll der alte TOK mit neuer Registrierung gewesen sein. Das macht die Verwirrung um TOK auch nicht einfacher.

Zusammen mit seinem Co-Driver Christopher Spender ging es dann nach Le Mans. In der 1-Liter Klasse waren neben dem DS 301 noch 3 Alpine Renaults, 3 René Bonnets und 2 Fiat Abarth gemeldet. Das Rennen verlief gut bis auf einen Ausrutscher in den Sand als Christopher Spender fuhr, der ein wenig Zeit gekostet hatte. In Führung in der Klasse liegend und nach rund 20 Stunden Fahrtzeit, 4 Stunden vor Schluss, sah Chris die schwarze Flagge aber er dachte, das könne nicht für ihn sein und fuhr weiter. In der nächsten Runde wieder die schwarze Fahne, jetzt mit der Nummer 44, Chris Nummer und da half nichts mehr, er musste an die Box. Sein Team erzählte ihm, sie hätten ein Ultimatum von der Rennleitung erhalten: Entweder Chris und das Team ziehen die Bewerbung zurück oder sie werden disqualifiziert. Der Grund war, DS 301 hätte die Mindestdurchschnittsgeschwindigkeit gestern Abend nicht eingehalten, das war die Zeit in der Christopher Bekanntschaft mit dem Sand machte. Die Regel sagte, dass die Geschwindigkeit nicht mehr als 10% vom schnellsten Fahrzeug abweichen darf. Die Rennleitung kontrollierte die Geschwindigkeit des Deep Sanderson jedoch erst im Rückblick. Fast 12 Stunden später fiel der angebliche Fehler auf.

Chris dachte, das stinkt zum Himmel und sagte, er werde niemals seine Bewerbung zurückziehen, setzte sich in den Wagen und fuhr wieder los. Nach 2 weiteren Runden sah er erneut die schwarze Flagge und sein Wagen wurde direkt in den Parc Fermé geleitet. Kurioserweise beendete kein Fahrzeug in der 1-Liter Klasse das Rennen und so gab es keinen Sieger. Chris fühlte sich nach 1961 zum zweitenmal von den Franzosen betrogen, der Klassensieg im eigenem Wagen war greifbar nahe gewesen als man ihn in Führung liegend aus dem Rennen nahm aber er dachte dennoch schon wieder an einen neuen Anlauf im nächsten Jahr.

Im Jahr 1963 begann Lawrence Tune auch mit der Konstruktion der ausschließlich für den Renneinsatz gedachten SLR. SLR steht für Sprinzel, Lawrence Racing. Der erste dieser Wagen stand auf einem Triumph Chassis und war dadurch etwas kürzer, die 3 folgenden standen auf einem Morgan Chassis. Einer davon trug damals wie heute die Kennzeichnung TOK 258, einer auch die Kennzeichnung 170 GWP, des rollenden Ersatzteillagers bei dem Sieg in Le Mans 1962. Die Karosserie zeichnete Christopher Spender, Mitarbeiter und Co-Driver von Chris. Zu den SLR habe ich in der Morgan-Post Nr. 89 einen ausführlichen Artikel geschrieben und deshalb überschlage ich hier dieses Thema.

Ebenfalls 1963 entwickelte Chris den Deep Sanderson 105, bekannt unter dem Namen Twinny. Er hatte 2 Motoren vom Mini, einen vorne und einen hinten.

Bilder Silverstone Auctions

Chris im Deep Sanderson „Twinny" mit 2 Motoren, einer vorne und einer hinten.

Deep Sanderson 105, Foto beim Goodwood Festival of Speed 2008

Das Bild stammt von 1964 und in einer englischen Zeitung stand dazu: Lawrence terrorised Formula Libre Races in manic «Twinny».

Das Auto war zu der Zeit mit seinem 4-Rad Antrieb eine technische Sensation. Der Wagen wurde erstmalig 1962 zum Boxing Day Meeting vorgestellt und war der Held der Journalisten. Bei Renneinsätzen gab es ständig Probleme mit der Synchronisation der beiden Motoren, deshalb spielte dieser Wagen – sportlich gesehen - keine grosse Rolle in Chris' Leben. 43 Jahre später hat Chris diesen Wagen noch einmal beim Festival of Speed in Goodwood gefahren.

Mit mittlerweile fast 31 Jahren versuchte Chris 1964 einen neuen Anlauf in Le Mans. Gordon Spice war diesmal sein Co-Pilot. Sie nahmen 2 Deep Sanderson 301 mit nach Frankreich. Das 2. Team bildeten Jim Donelly und Hugh Braithwaite (Braithwaite fuhr damals auch Rennen mit einem Morgan Plus 4 Super Sports mit dem Kennzeichen 5266 MM, der heute im Besitz von Klaus Weiss ist). Die beiden DS 301 hatten im Gegensatz zum Vorjahr nunmehr 1300 ccm Downton Works-Motoren. Einer der Deep Sanderson mit Jim Donelly am Steuer wurde bei einem Unfall im Training zerstört, aber Jim passierte nichts. Der zweite Wagen mit Lawrence/Spice am Steuer musste in der dritten Stunde des Rennens mit einer defekten Zylinderkopfdichtung aufgeben.

Erst 1968 kehrte Chris mit einem one-off Deep Sanderson 302 nach Le Mans zurück. Dieser Wagen war ein in der Mitte aufgetrennter und um etliche Zentimeter verlängerter 301. Dadurch konnten Motoren längs eingebaut werden, zunächst ein Ford-Cortina 119E-Motor (Le Mans 1968), oder ein von Ted Martin für die Formel 1 entwickelter 3-Liter-Achtzylindermotor (Spa 1000 km 1968, Nürburgring 1000 km 1968), das Getriebe war das bewährte Hewland FT 200 aus dem Formelsport. Leider war auch dieser Le Mans Einsatz in seinem Deep Sanderson nicht von Erfolg gekrönt. Das Team wurde disqualifiziert, weil sich der Fahrer auf der Suche nach einem abgesprungenem Keilriemen, weiter als 100 m vom Fahrzeug entfernt hatte und dies war nach dem Reglement nicht erlaubt.

Nach Le Mans kehrte Chris als Fahrer nie wieder zurück.

Für 1966 hatte die FIA eine Änderung im Reglement der Formel 1, die damals noch Automobil-Weltmeisterschaft hiess, angekündigt. Statt der aufgeladenen 1,5 Liter Motoren sollten dann 3 Liter Motoren ohne Kompressor eingesetzt werden. Da aber weder Cooper, Lotus oder Ferrari sich daran machten einen 3 Liter zu entwickeln, konnte die FIA nur zurück rudern und erlaubte Motoren bis zu 3 Liter.

Das eröffnete Chancen für kleine private Teams. J. A. Pearce Engineering, der Kit Car Hersteller der DS 301, sah die Chance und sprach mit Chris darüber. Sie kauften den 62er Cooper in dem Bruce McLaren den Grand Prix von Monaco gewonnen hatte und pflanzten einen Ferrari Motor aus einem verunfallten GTO ein. Pearce steuerte noch ein Hewland Getriebe bei und nach weiteren Einbauten wie Einspritzung usw, stand der Rennwagen.

Sprinzel Lawrence Racing. 4 Autos wurden gebaut, 3 Morgan SLR und ein Triumph SLR

In seinem Debütrennen in Brands Hatch zum Grossen Preis von Großbritannien fuhr Chris auf den 11. Platz. In seinem 2. und letzten Rennen zur Automobil-Weltmeisterschaft auf dem Hockenheimring zum Großen Preis von Deutschland fiel er nach einem Bruch der vorderen Aufhängung leider aus. Zum wirklich letzten Mal saß Chris in dem Cooper-Ferrari beim Gold Cup at Oulton Park, aber dieser Lauf gehörte nicht zur Weltmeisterschaft. Er beendete das Rennen auf dem 5. Platz. J. A. Pearce Engineering hatte Pläne, mit zwei Formel 2 Wagen in die 1967er Saison zu starten und sie baten Chris, diese in Brands Hatch zu testen. Es war ein regnerischer Tag. Chris kam von der Strecke ab. Der Wagen wurde zerstört und alle, die den Unfall gesehen hatten, konnten kaum glauben, dass Chris mit nur leichten Verletzungen davon kam. Für Chris waren danach die Ambitionen im Formel Rennsport abgehakt.

1967 begann die Entwicklung des Coupés Monica und zeitgleich begann in Chris Leben eine neue Dimension auf See. Er kaufte mit dem geliehenen Geld seiner Mutter einen 30 Tonnen schweren Schoner von 1927, Konstrukteur war der berühmte John G. Alden, mit dem Namen La Goleta. Ebenfalls zeitgleich folgte er dem Ruf der Leicester Universität, die ihn auf Grund seines Patents einer modernen Fahrzeugaufhängung, dem Lawrence Link, als Gastredner haben wollte.

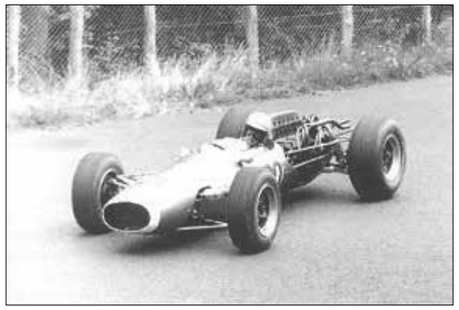
1967. Chris mit seiner Frau Jenny auf dem Schoner La Golet.

Das Bild oben zeigt die La Goleta im Ärmelkanal. Bei dem Fastnet Race 1975 war sie mit der Crew von Chris Lawrence bedeutend schneller als bei ihrer ersten Teilnahme 1927.

Im Sommer 1975 nahm Chris mit seinem Boot an einem «Channel Race» nach Le Havre und zurück nach Brighton teil und, obwohl Schoner nicht die geeignetsten Rennboote sind, erreichte er eine Durchschnittsgeschwingigkeit von 9.2 Knoten.

Im Herbst stand dann das Fastnet Race auf dem Programm. Das ist eine berühmte Segelregatta für Hochseeyachten im Ärmelkanal vor England und im Atlantik vor der Küste Irlands, organisiert vom englischen Royal Ocean Racing Club. Die Regatta geht über 608 Seemeilen (1,126 km) und wird alle 2 Jahre ausgetragen. Erstmalig war das Schiff 1927 unter dem Engländer Ralph Peverly Teilnehmer der Regatta und Chris und seine Mannschaft waren schon sehr stolz, 36 Stunden schneller als damals Peverly das Ziel mit dem alten Schoner erreicht zu haben. Zu einem Sieg gegen die modernen Kunststoffschiffe langte es aber nicht.

1966. Cooper-Ferrari

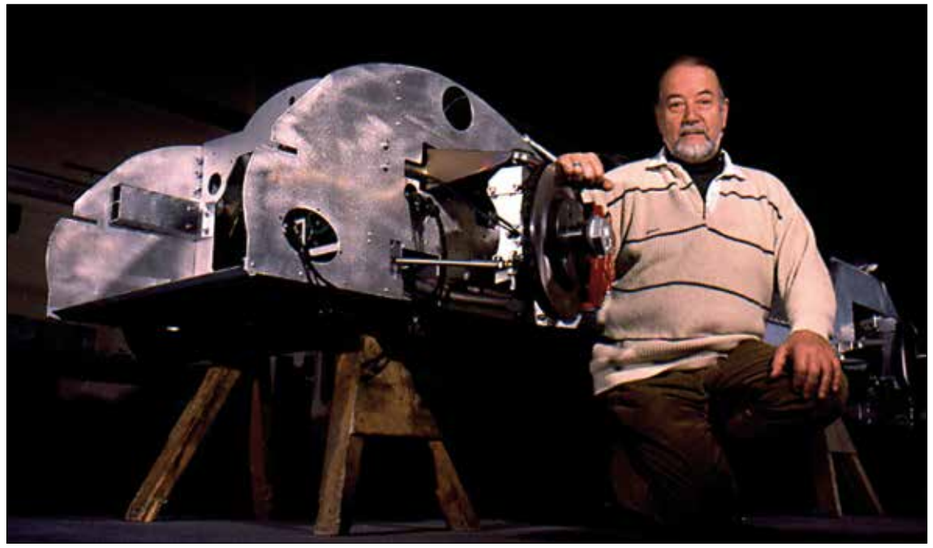


Erwähnen möchte ich auch noch Chris kalifornischen Traum. Er schloss 1976 die Türen von Lawrence Tune in England, weil er die gegen Kleinunternehmen ausgerichtete Politik Margaret Thatchers nicht mehr über sich ergehen lassen wollte. In Los Angeles eröffnete er **«Lawrence Tune West»** und präparierte klassische englische Sportwagen für historische Rennen. 1992 beendete er sein Gastspiel in Amerika und stellte die Aktivitäten von Lawrence Tune endgültig ein.

1995 trat Chris Lawrence den Job als **«Vordenker»** der Entwicklung für den Aero 8 bei Morgan an. Über 4 Jahre dauerte es bis der Wagen 2000 auf dem Genfer Salon vorgestellt wurde. Im Heft 85 der Morgan-Post habe ich zu der Entwicklungsgeschichte und den Modellen der Aero-Range einen umfangreichen Artikel geschrieben und deshalb möchte ich dieses Projekt von Chris hier nur erwähnen.

2008 in der Factory anlässlich der Vorstellung der Autobiography von Chris. TOK 258, Keith Ahlers und Chris.

Chris Lawrence 2009 beim Centenary der Morgan Motor Company in Cheltenham.



In einem Alter, in dem die meisten schon an die Rente denken, startete Chris mit seinem letzten grossen Projekt dem Aero 8, der im Jahr 2000 in Genf vorgestellt wurde.

Alles was Chris in seinem Leben beruflich in die Hände nahm, hatte etwas mit dem Rennsport zu tun, mit einer Ausnahme, Monica. Für den französischen Industriellen Jean Tastevin entwickelte Chris eine Sportlimousine in der Tradition der kurz zuvor gescheiterten Marke Facel Vega. Tastevin nannte den Wagen nach seiner Frau Monique. Hierüber berichten wir im nächsten McsORGAN.

Wie man dieser Retrospektive entnehmen kann, war Chris Lawrence ein vom Motorsport Besessener mit starkem Willen und grosser Durchsetzungskraft. Er schaute nicht darauf was andere sagten, dachten oder von ihm wollten, egal ob Mutter, Familie oder Peter Morgan. Er machte einfach sein Ding, geradlinig und ehrlich.

Vom Beruf her war Chris ein genialer Entwicklungsingenieur aber seine Berufung hiess eindeutig **«Racing».** Reich ist er in seinem Leben nur an Erfahrung geworden, das verdiente Geld und oft auch mehr versenkte er immer wieder in seine Leidenschaft, dem Rennsport.

Am Schluss stimmte die Einschätzung von **HFS Morgan**, der 1958 zu seinem Sohn Peter sagte: **Dieser Junge wird eines Tages der Marke Morgan gut tun.**

Chris hat ein Stück Morgan Geschichte geschrieben, aber seine eigene Historie war mir eine Erinnerung wert.

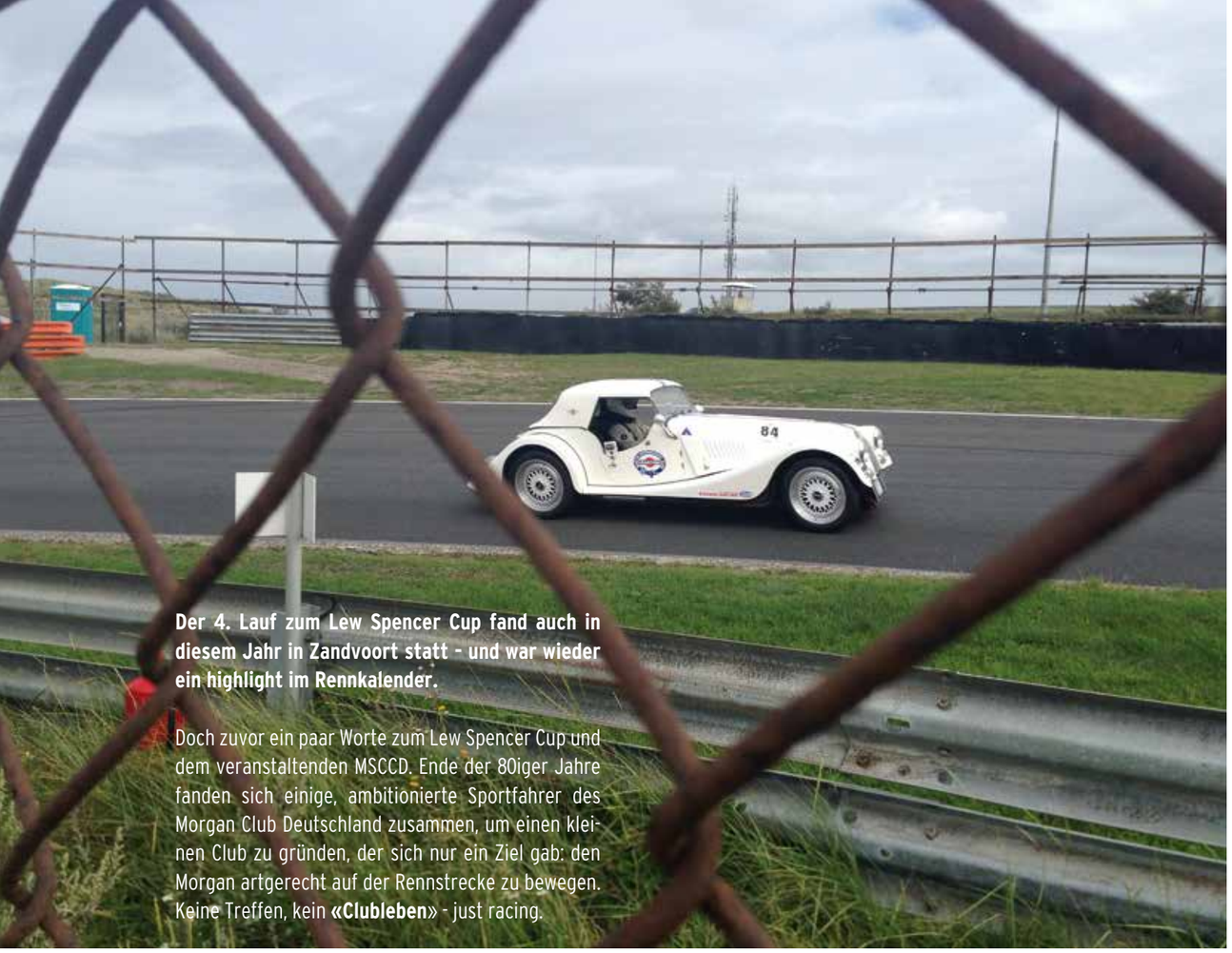
Edi Stampfel
Der MCS bedankt sich herzlichst!

MORGANS BIJ HEET MEER

Text / Fotos: Achim Niemeyer

Zum Autor

Achim lebt seit 23 Jahren in der Schweiz - und fährt seit18 Jahren Morgan. Zunächst nur mit einem 4/4 4 Seater, dann kam schnell ein Plus 8 LM 62 hinzu. Mittlerweile blickt er auf über 450.000 km Morgan ErFAHRung zurück. Aber nicht nur er, auch seine Familie sind echte Morganeers: während der 4/4 zunehmend von der Ehefrau auch im daily Einsatz gefahren wird, ist der ältere Sohn regelmässig Tagesschnellster, wenn er (in Papa`s 8er) auf die Strecke geht. Und der jüngste Sohn arbeitet als Rennmechaniker beim Richard Thorne Morgan Racing Team....



Der 4. Lauf zum Lew Spencer Cup fand auch in diesem Jahr in Zandvoort statt - und war wieder ein highlight im Rennkalender.

Doch zuvor ein paar Worte zum Lew Spencer Cup und dem veranstaltenden MSCCD. Ende der 80iger Jahre fanden sich einige, ambitionierte Sportfahrer des Morgan Club Deutschland zusammen, um einen kleinen Club zu gründen, der sich nur ein Ziel gab: den Morgan artgerecht auf der Rennstrecke zu bewegen. Keine Treffen, kein **«Clubleben»** - just racing.

Mittlerweile hat sich hieraus eine sehr professionelle Truppe gebildet. Nahezu alle teilnehmenden Fahrzeuge entsprechen den FIA Vorschriften und die Fairness der Gentlemen Driver wird von allen Rennstrecken-Betreibern hoch geschätzt - so können auch Wertungsläufe auf internationalen Strecken ausgetragen werden, auf die man als **«fremder»** Veranstalter gar nicht so einfach kommt...

Der Name des Cups ist eine Reminiszenz an Lew Spencer, der mit seinen 4ern in den 60iger Jahren die Rennsport-Szene an der Ost- und Westküste Americas gehörig aufmischte. Seine Autos trugen übrigens alle, wie damals üblich einen Namen: Baby Doll... Und das bringt uns zu einem weiteren Punkt, der das Engagement und die Professionalität des MSCCD zeigt.

Zusammen mit RTCC hat man ein spezielles Lastenheft und Spezifikationen erarbeitet, und bei Morgan den Bau eines Plus 4 initiiert, der den hohen Anforderungen an einen als Rennwagen einzusetzenden Morgan entspricht. Sowohl im Clubsport als auch bei Automobilherstellern ein wohl aussergewöhnlicher Vorgang. Und das war schon der zweite Typ seiner Art: Jahre zuvor wurde auf die gleiche Weise bereits der 4/4 Competition so entwickelt und auch von der MMC produziert.

Aber nun zurück nach Zandvoort. Was macht diesen Lauf so aussergewöhnlich? Zum einen natürlich eine grossartige Naturrennstrecke, die flüssig zu fahren ist und hohe Ansprüche an das Fahrkönnen stellt. Doch anders als bei den übrigen Wertungsläufen, bei denen man weitestgehend unter sich ist, wird in Zandvoort im Rahmen einer Veranstaltung von Peter Baaker gefahren. Man ist zwar bei den Wertungsläufen nur mit den MSCCD Fahrern auf der Strecke - aber das ganze Drumherum ist ein Oldtimer Rennwochenende mit Lotus, Triumph, MG, Alfa, BMW, Porsche etc. etc. Und natürlich etwas, das man sonst auch nicht erlebt: mit (zahlenden!) Zuschauern. Darüberhinaus bietet es sich in Zandvoort immer an, den Termin mit ein paar zusätzlichen Tagen zu garnieren, liegt die Strecke doch nur 10 Gehminuten vom Strand entfernt.

Die Wertungsläufe wurden am Samstag und am Sonntag ausgetragen, man hatte aber die Möglichkeit, gegen einen kleinen Aufpreis zum Nenngeld auch am Freitag auf der Strecke zu trainieren. Von den Morganfahrern wurde davon zahlreich Gebrauch gemacht, nicht so von der Masse der anderen (meist englischen) Rennteams, so dass man auch hier nicht mit allzu viel „Fremdverkehr" kämpfen musste.

Gewertet wird nach einem relativ einfachen Modus: nach 2 Trainings wird die Startaufstellung anhand der Rundenzeiten ermittelt. Der Start selber ist auch eine Besonderheit des MSCCD: gestartet wird mit dem sog. Indianapolisstart, d.h. alle Fahrzeuge gruppieren sich in der Einführungsrunde, um dann, nach überqueren der Startlinie, Gas zu geben. Allerdings gilt in den ersten Kurven Überholverbot, angezeigt durch geschwenkte gelbe Flaggen, um das Ganze etwas ruhiger zu halten...

In dem nun gestarteten Wertungslauf -i.d.R. zwischen 20 und 30 Minuten- werden die Zeiten über Transponder am Fahrzeug genommen. Die im Lauf am schnellsten gefahrene Runde ist die Referenzzeit. Aus weiteren 3 Runden, die am nächsten der Zeit der Referenzrunde liegen (egal wann sie gefahren werden) wird die Abweichung zur Referenzzeit errechnet. Die einzelnen Abweichungen werden addiert und ergeben so eine Gesamtabweichung. Das ganze erfolgt 3 Mal, bei jedem Wertungslauf. Am Schluss wird alles zusammengerechnet und die Laufsieger ermittelt.

Bei fast jeder Veranstaltung liegen die Abweichungen der ersten 5 Fahrer übrigens immer innerhalb einer Sekunde - der Sieger in Zandvoort hatte eine Abweichung von 0.002 Sekunden! Auch das ein Indiz, auf welch hohem Niveau mittlerweile im MSCCD gefahren wird.

Aber, und auch das macht den MSCCD aus: kaum einem geht es um die Punkte. Natürlich freut sich jeder, wenn er ganz oben auf dem Podest steht. Aber der olympische Gedanke, das enge Zusammensein in Hotel und Fahrerlager, der Gegenseitige Respekt und die Hilfsbereitschaft untereinander sind die wesentlichen Gründe, warum jeder gerne zu den Rennen kommt. Auch hier gibt es ein sicheres Indiz für die Qualität der Treffen: in den letzten 3 Jahren sind etwa 10 neue Teilnehmer hinzugekommen - alle unter 25 Jahre alt!

serienmässigen Fahrzeug und fängt dann langsam an, zu optimieren... Nach einigen Jahren hat man dann ein Auto, so wie man es haben möchte. Diese, sehr individuellen Verbesserungen und die vielen Kilometer auf der Rennstrecke haben - wie bei allen- dazu geführt, dass ich mich im Morgan extrem sicher fühle – auch wenn das objektiv natürlich Quatsch ist. Da ich aber genau weiss, was ich dem Wagen (und mir) zumuten kann und wie er reagiert, komme ich erst gar nicht in kritische Situationen im Strassenverkehr. Eine Tatsache, die ich auch bei meinen Söhnen feststellen konnte: im Vergleich zu ihren normalen Autos ist ihr Fahrstil im Morgan ein ganz anderer.

Wer nun Lust bekommen hat, mal ein wenig Rennluft zu schnuppern, kann sich in jedem Fall schon einmal den September vormerken: da findet traditionell der Finallauf in Anneau du Rhin statt, eine halbe Stunde von Basel entfernt. Alle anderen Termine und nützliche Informationen findet man natürlich auch auf der Website des MSCCD.

Die Läufe zum Lew Spencer verliefen wie nahezu immer unfallfrei, kleinere technische Probleme konnten durch die immer anwesende Service Crew von Münsterland Classic schnell behoben werden. Auch hiermit unterscheidet sich der MSCCD von anderen Clubsport Veranstaltern: vor einigen Jahren wurde beim Bergrennen in Schotten die Idee geboren, möglichst ein Service-Team bei jedem Rennen dabei zu haben. Der Sportvorstand kannte eine damals noch kleine und junge Oldtimergarage – die Jungs durften kostenlos mitfahren und haben im Gegenzug ihr know how bereit gestellt. Mittlerweile sind sie in der norddeutschen Oldtimerszene eine feste Grösse, ebenso wie ihr Engagement für Rat und Tat an der Rennstrecke – mit einem Ersatzteillager der wichtigsten Teile. Und, das ist, wie man an jedem Wochenende sehen kann, gut so.

Es sind ja keine Profiteams, die hier mit eigens vorbereiteten Autos zu den Rennen kommen. Viele reisen auf eigener Achse an und den meisten geht es so wie mir: man kommt zu den ersten Rennen mit seinem

MITTENDRIN STATT NUR DABEI

Die **Abt Automobile AG** ist offizielle Morgan Importeurin für die Deutschschweiz und übernimmt in dieser Funktion natürlich auch Verkauf, Service und Ersatzteilversorgung der Fahrzeuge. Beim Nordwestschweizer Autohaus mit Standorten in Muttenz und Liestal engagiert man sich leidenschaftlich gerne für die britische Traditionsmarke und ihre Fahrerinnen und Fahrer.

Seit bald 10 Jahren ist die **Abt Automobile AG** für den Import der einmaligen Morgan Fahrzeuge in die Deutschschweiz zuständig. Parallel dazu bietet sie Neuwagen und gepflegte Occasionen an und kümmert sich in der Werkstatt mit viel Herzblut um die Autos auf vier und manchmal auch drei Rädern. Als besondere Dienstleistung werden zudem Morgan vermietet. Ralph Burget und sein Team haben eine extrem starke Bindung zur Marke und betrachten ihre Aufgaben kein bisschen als **«Daily Business»**. Er selbst fährt selbst schon über 25 Jahre lang Morgan und weiss deshalb genau, dass man einem solchen Auto nicht mit blossem Pragmatismus begegnen darf. **«Wer etwas Alltägliches möchte, kommt ja nie auf die Idee, sich einen Morgan anzuschaffen»**, meint er schmunzelnd, und fügt an: **«Unsere Kunden erwarten daher völlig zu Recht, dass wir einen nicht alltäglichen Service bieten – und zwar in sämtlichen Abteilungen.»**

Starkes Engagement

Allzu schwer fällt dieser überdurchschnittliche Service den Mitarbeitenden der Abt Automobile AG nicht, schliesslich sind sie selbst waschechte Morgan Fans und kennen so ziemlich alle Besitzerinnen und Besitzer eines Morgan höchstpersönlich. Das gilt besonders für Ralph Burget, der es sich nicht nehmen lässt, mit seinem Morgan bei möglichst vielen Treffen und Events dabei zu sein. Manchmal fungiert er auch als Mitglied im Organisationskomitee, denn die Abt Automobile AG ist bei diversen Anlässen rund um Morgan direkt involviert, wie etwa beim 1. Internationalen Morgan-Treffen, das diesen Spätsommer im Schwarzwald erfolgreich über die Bühne ging. Auch ein Golfturnier, der Stand von Morgan an der Auto Zürich und der Auftritt am Genfer Auto-Salon finden mit direkter Beteiligung der Abt Automobile statt.

Abt Automobile | BMW MINI Morgan

Wenn möglich immer dabei

Wo Abt nicht selbst für die Organisation zuständig ist, wird nach Möglichkeit trotzdem teilgenommen, sofern Morgan in irgendeiner Form zelebriert wird. Schliesslich sollte man nie eine Gelegenheit auslassen, seiner Passion für die Fahrzeuge der Traditionsmarke nachzugehen. So konnten die Besucherinnen und Besucher beim diesjährigen Start zum Oldtimerspektakel RAID Suisse-Paris in der Messe Basel beispielsweise im Rahmen eines Showblocks Morgan Fahrzeuge aus nächster Nähe erleben. Die Abt Automobile AG war auch mit einem eigenen Stand am Britisch Car Meeting in Mollis, wo dieses Jahr der Morgan Club Schweiz bekanntlich als Special Guest mit vielen schönen Fahrzeugen Einzug hielt, zugegen. Und in Zukunft wird das leidenschaftliche Engagement für Morgan sicher nicht kleiner, denn wie Ralph Burget es treffend formuliert: **«Hat dich der Morgan Virus einmal infiziert, bleibt er für immer in dir.»**

MORGAN FOR EVER

Texte écrit par Jean-Paul Rayroud

Photos prises à Bevaix lors d'un cours de photographie donné par Samuel Collaud, photographe et ancien Morganiste qui faisait découvrir la région du Lavaux à bord d'une Morgan plus 4 tourer.

Dans le petit monde des Morganistes romands dont je fais partie depuis presque 35 ans (!!!) il s'en est passé des choses au bord du lac de Neuchâtel où nous nous sommes si souvent retrouvés au volant de nos chères autos, à vadrouiller un peu partout en Romandie, et au-delà, avec la section romande du MCS et encore aujourd`hui, grâce à Yves MULLER.

Et puisqu'on bat le rappel des souvenirs, celui-ci: un tout petit chemin, à Cortaillod, une descente en virage, scabreuse, en bas, trois boxes côte-à-côte, pleins de merveilles, en pièces, en construction, en révision, (chassis roulant, comme à Malvern), ou entières. Et là, dans un bric-à-brac superbe, régnait Roland qui faisait des miracles pour que nous puissions réaliser notre rêve: une Morgan! Cela ne s'oublie pas.

Et puis, tout change. Bevaix, un vrai garage, le même garagiste. On retrouve les odeurs évocatrices de pneus, d`huile chaude et de moteurs. On aime ça! Là, c'est déjà plus sérieux: lifts, atelier, expo, pièces détachées et toujours plus de Moggies, dedans et dehors; ça en jette!

On change de voiture, les années passent... et crac! Roland s'en va. Qu'allons-nous devenir, ma Moggie et moi? Et ben voilà, miracle. Tout change, mais rien ne change vraiment car Stéphane arrive, qui reprend le garage et... c'est reparti! Grâce à lui, on retrouve l'ambiance qu'on aime, nos Moggies sont aux petits soins (parfois aux soins intensifs!) De nouveaux modèles sont exposés, des problèmes mécaniques épineux et de confort sont résolus avec maestria, les potins de Malvern circulent. Tout baigne...

Mais voilà qu'un nouveau bouleversement est annoncé, il y a quelques mois. Re-belotte. Stéphane déménage. Catastrophe! Quid de nos Morgans? Va-t'il falloir ressortir la caisse à outils ?Je ne vais pas non plus aller «aux Acacias» pour faire soigner mon auto. Alors quoi, c'est fichu? Mais non, la rumeur est vite confirmée...

On déménage. C'est encore mieux qu'avant: plus beau, plus grand, juste à la sortie autoroute Ouest de Bevaix. On voudrait le rater qu'on ne pourrait pas. On tombe littéralement sur **«Le Garage»**. Que c'est beau. Un look vaguement sixties qui conviendrait à Tintin. De la place à tous les étages, un espace réservé à Moggie, des installations modernes, un ample parking. On se réjouit de voir ça de près et en détails.

C'est bon de savoir qu'il y aura encore et pour longtemps (pour sûr !) un lieu de rencontre pour Morganistes où ils pourront faire soigner leurs chères autos, y ajouter le petit plus qui les rend uniques et incomparables et, pourquoi pas , commander le dernier modèle (électrique ?). Bref, ce sera le Maranello des Morganistes. Oui, d'accord il y aura aussi Fiat et consorts, soyons magnanimes, ils auront une petite place.

Je vois déjà : des lifts partout, des appareils ultra-modernes, des ordi. aussi, pourquoi pas, mais surtout l'ambiance incomparable que créent le goût des belles choses, du travail bien fait et un léger décalage par rapport à l'ultra-modernité qu'on voudrait nous imposer. Et puis, si vous avez une auto **«moderne»** même électrique vous pourrez aussi la faire chouchouter par Stéphane.

En ces temps un peu effrayants où les choses tendent à penser pour nous, prions pour que les **«aides»** électroniques n'investissent pas trop le cockpit. Je tiens encore à conduire moi-même plutôt que de brancher ma Moggie à piles sur le train-train d'une autoroute entre deux corbillards body-buildés.

Nos chaleureux remerciements à Jean-Paul, fidèle Morganiste depuis de très nombreuses années, d'avoir accepté notre demande de coucher sur le papier l'image qu'il a de notre garage. En effet, les qualités principales de Stéphane sont la minutie et la volonté d'apporter un soin tout particulier aux voitures qui lui sont confiées et non de «se vendre». Sa connaissance innée de la mécanique automobile et son ingéniosité lui permettent naturellement de trouver des solutions à tout problème ; ce qui est bien utile avec les Morgan, chacune étant unique. Même si nous venons de déménager dans une structure plus grande depuis le 1er septembre, c'est ce savoir-faire que nous souhaitons faire perdurer.

Stéphane et Delphine Kyburz
SKY Automobiles

On se voit déjà à l'inauguration du nouveau garage, un verre à la main, déambulant autour d'autos rutilantes, rencontrant les amis de toujours, rêvant de commander le dernier three-wheeler électrique (!?) Décidément, je ne peux pas m'y faire. En disant cela, je vois un super-sport surbaissé et j'entends illico le cliquetis des culbuteurs à l'air libre. Faut bien rêver !...

Et c'est bien à continuer notre rêve, que nous aide Stéphane, en transportant dans sa magnifique installation, l'esprit Morgan et tous les accessoires qui vont avec.

Ce sera l'apothéose et une visite dans les plus brefs délais s'impose. Nous sommes impatients de tout découvrir et particulièrement le coin réservé aux Moggies, havre d'authenticité et de joie automobile. Entre la nostalgie du passé, la précarité du présent et l'incertitude de l'avenir, nos Moggies sont de fragiles passerelles. Merci à Stéphane et à son équipe, d'en prendre soin!

«Good luck, plein succès à Sky Automobiles et que ça roule!»

EINES PASSIVEN SICHT DER DINGE...

... ohne die universitäre Obrigkeit um Zustimmung gefragt zu haben.

Also das ist so:
Ein Passivmitglied – und das besonders, wenn dem hehren MCS angehörend – definiert sich in der Regel als Gehabthabender. Als solcher erkenne ich mich wieder. Ebenso wie sich heute einer fühlt, der einmal gehabt hat. Ich war glücklich damals als Habender. Ich fuhr herum ungeachtet der Wetterlage, schloss mich gerne einem Tross an und verweilte in Gegenden, deren Beschreibung sich später in den illustren MCS Clubnachrichten wiederfanden. Als Habender war ich immer bestrebt, um keinen Preis der Welt zuzugeben, dass vier Räder auch auf wasserdurchlässigen Carrossen ihren Dienst versehen können. Siehe die Ausgaben Nummer 50 und 51! Also, um mich verständlich(er) zu machen, für diejenigen die entweder über meinen derzeitigen Seelenzustand rätseln oder es nicht begreifen können wollen, denen sei kund und zu wissen getan, dass ich als Hatter oder gehabt Habender nicht mehr in der Lage bin, Yves wedelnder Kurventechnik im schneereichen Jura zu folgen. Das bedeutet auch, nicht mehr teilnehmen zu können an Passstrassen-Rallies, an Schrauberkursen oder einem Morgan'schen Erfahrungsaustausch samt Apéro in süffigem Gelände. Auch ein Mitgefühl mit Insassen, die eine Rolle übernommen haben bei einem innerstädtischen, blechschadenlosen Begrüssungszeremoniell auf grossstädtischen Tramgeleisen, ist mir verwehrt.

Ich glaube es haben noch nicht alle Morganerinnen und Morganer erfasst, welche Bewandtnis es hat mit diesem Hatte oder Gehabthabender. Also, um es auf einen tränenreichen, einfachen Nenner zu bringen: ich bin eine Spezies, der meinem alten Gefährt 4x4 Sport, schwarz, verchromt, prunk-, schwung- und stilvoll hergestellt und stattlich verziert, kesselweise nachweint. Also einer der einmal – das war also früher – ein solches Gefährt sein Eigen nannte, der an vielen Fahrten mit der Morgan-Familie teilnehmen durfte; dem der Wind um die Ohren sauste und der oftmals dem Navigationsgerät den Ort der nächsten Reparaturstelle entringen musste. Bref, der glücklichen Morganer einer. Wie war das doch noch? Ach ja, Rundsicht auf den Jurahöhen bei -3 Grad, vollem Sonnenstand und mässigem Schneetreiben, so nach Manier Romandie. Wie könnte es auch anders sein. Und das erst noch hinter Yves antiquiertem Getränke-Koffer, aufgeschnallt in der Nähe seines Schlusslichts. Eigentlich dort hinten, wo (s)ein Ersatzrad hätte sein müssen. Als stiller Betrachter wusste man nämlich nie, ob die darin so züchtig mitgeführten Flaschen (meist waren es Waadtländer) während der Fahrt strassenbedingt das Zeitliche segnen, anstatt die Schar der Morganer zu beglücken und zu «beprosten». All das mir so richtig nachfühlen, wird allerdings nur die Gilde der Gehabten, der Hatter. Und diejenigen die dereinst zur Familie dieser Hatter gehören werden. Ihnen sei übrigens kund und zu wissen getan, dass auch sie eine solche Gemütsverfassung einmal erleben werden. Dummer- und komischerweise. Bei näherer philosophisch-analytischer Betrachtung. Irgendwann. Früher oder später. Meistens früher als später. Sie mögen sich, wie ich, dann trösten mit den alten Römern, die bei solchen Gelegenheiten gesagt haben sollen: **«semper aliquit haeret ... es bleibt immer etwas zurück»** und seien es nur Tränen oder die schönen, unvergesslichen Erinnerungen im Beisein von glücklich Habenden.

Und an die Adresse der derzeit Habenden: Bleibt weiterhin den Nichthabenden treu und vergesst sie nicht ganz. Sie sind immer noch Bestandteil des MCS und, vielleicht, wer weiss, wieder einmal Habende. Man weiss ja nie, welche Haken das Schicksal schlägt! Übrigens, wie das Leben nun mal so spielt und nach nicht unbedingt neuen philosophischen Erkenntnissen (Adorno hin oder her), trifft es alle irgendwann einmal. Und bitte dann nicht heulen ... ich versuch schliesslich auch, obgleich mit Mühe, das zu unterbinden!

Euer Gehabthabender
Guido E. Nussbaumer
Ex-Morganbesitzer

LE POINT DE VUE D'UN MEMBRE PASSIF...

... d'avance, je crois que celui qui écrit des articles de cette sorte souffre d'un symptôme d'exhibitionisme, dit mon psychiatre.

Pour comprendre ce qui suit, il est nécessaire d'expliquer un concept issu du domaine de la communication. Pour être plus explicite, ce mot s'appelle un **«néologisme»** et signifie en allemand contemporain **«invention d'un mot nouveau»** ou **«création de mots»**. En règle générale, on ne les trouve pas dans le Larousse; ils n'existent que là où l'on ne fixe aucune limite à l'imagination, ou alors quand un créateur se laisse tout simplement emporter par l'imagination. Cela signifie donc que l'on invente soi-même un mot et cela sans égards pour les pertes et sans avoir, au préalable, demandé l'accord des autorités universitaires.

Voici ce dont il est question.
Un membre passif – et tout particulièrement quand il s'agit du sublime MCS – se définit en règle générale comme un ex-propriétaire nostalgique. C'est ainsi que je me définis. Justement par le sentiment qu'éprouve aujourd'hui quelqu'un qui, un jour, a possédé cette voiture. J'étais heureux, à l'époque, en tant que propriétaire. Je circulais sans tenir compte des aléa de la météo, je me joignais volontiers à un cortège et séjournais dans des contrées qui furent plus tard décrites dans l'illustre revue des membres du club MCS. Comme propriétaire, j'avais toujours pour ambition de n'avouer pour rien au monde que quatre roues pouvaient faire leur office même sur un carrosse qui laisse passer l'eau. Se reporter aux revues n° 50 et 51! Donc, pour me faire mieux comprendre de ceux pour qui mon état psychique actuel reste une énigme, ou de ceux qui rechignent à comprendre, il faut que je porte à leur connaissance que, comme ex-propriétaire nostalgique, je ne suis plus en mesure de suivre Yves dans sa maîtrise dansante des virages à travers le Jura enneigé. Cela signifie aussi ne plus pouvoir participer aux rallyes des cols, aux cours techniques ou aux échanges d'expériences sur la Morgan, apéro inclus, dans un paysage qui porte à boire. Même l'empathie avec des passagers, acteurs d'une cérémonie de salutations sur les rails d'un tram au centre ville – et cela sans dégâts de carrosserie – m'est désormais interdite.

Je crois que tous les adeptes des Morgan n'ont pas encore saisi de quoi il retourne avec cette propriété expropriée nostalgique. Alors, pour en arriver à un dénominateur commun, qui fasse couler les larmes: Je suis un spécimen qui verse des seaux de larmes en pensant à feu mon vieux compagnon de route, un 4 x 4 sport, noir, chromé, fabriqué avec faste, énergie et style et richement décoré. Donc, quelqu'un qui, un jour – jadis, à vrai dire – pouvait considérer ce compagnon comme lui appartenant, qui eut la chance de participer à beaucoup de sorties avec la famille des Morgan, qui sentit le vent siffler à ses oreilles, et dut souvent arracher aux outils de navigation le lieu de la prochaine station de réparation. Donc, un des heureux conducteurs de Morgan. Comment était-ce encore ? Oui, je m'en souviens avec regret, un panorama des hauteurs du Jura, par trois degrés, en plein soleil et avec des chutes de neige modérées, ainsi qu'il sied à la Romandie. Comment pourrait-il en être autrement? Et cela, en plus derrière l'antique coffre à boissons d'Yves amarré à proximité des feux arrière, en fait, à l'endroit où aurait dû se trouver sa roue de secours. Comme contemplateur silencieux, on ne savait en effet jamais si les bouteilles (c'était le plus souvent du vin du canton de Vaud) menées à un train si décent allaient succomber aux conditions de la route, au lieu de réjouir le troupeau des conducteurs de Morgan prêts à trinquer à leur santé.

Ressentir vraiment tout ce que je ressens, sera cependant seulement à la portée du club de ceux qui ont possédé une Morgan – et de ceux qui feront partie de cette famille d'expropriétaires nostalgiques. Qu'il leur soit annoncé qu'eux aussi feront un jour l'expérience de cet état d'âme. De manière bête et bizarre. Par une contemplation philosophico-analytique. Tôt ou tard. Le plus souvent tôt que tard. Ils pourront alors se consoler à la manière des Romains de l'antiquité, qui, en pareille occasion, disaient **«semper aliqui aeret ... es bleibt immer etwas zurück»**, même s'il ne s'agit que de larmes ou de beaux souvenirs inoubliables en présence d'heureux propriétaires actuels de Morgan.

Et une supplique à l'adresse des actuels propriétaires de Morgan: Continuez à être fidèle aux ex-propriétaires et ne les oubliez pas complètement. Ils restent toujours partie intégrante du MCS et peut-être, qui sait, à nouveau des propriétaires actuels. On ne sait en effet jamais comment le destin s'amuse avec nous! D'ailleurs, c'est le cours de la vie et ce n'est pas forcément une découverte philosophique récente (n'en déplaise à Adorno), chacun sera un jour touché. Et merci alors de ne pas sangloter ... j'essaie bien aussi, moi, alors que cela, me coûte, d'éviter cela.

Votre dévoué propriétaire de naguère, toujours nostalgique,

Guido E. Nussbaumer
ex-propriétaire nostalgique

Abt Automobile

Official Swiss Importeur, Liestal

www.abtautomobile.ch