

CLASSIC

Das österreichische Magazin für Motor-Geschichte

MORGAN

First and Last of the Real Sports Cars



05

AUTOMOBIL

Cividale / Castelmonte
20 Jahre Audi Quattro
Klassikrallies: Kitzbühel,
H. Goldhann-Gedächtnis-
fahrt, Silvretta, Ennstal.
Dreiräder in Brandenburg

MOTORRAD

Tauplitzalm Berg-
preis Indian-Treffen
Moto inglesi in Vezio

FAHRRAD

Degen-Räder aus
Favoriten
Treffen histori-
scher Räder in
Altmünster, Ybbs
und Mariazell

Weinlese, Herbstsonne, Nebelschwaden... Halali zur Austro Classic Fuchsjagd!!!

AUF ZUR FUCHSJAGD!

Teilnahme-
bedingungen in
diesem Heft!

www.austroclassic.com
Besuchen Sie uns
im Internet!

Die unendliche Geschichte des Hauses MORGAN

oder

„First and Last of the Real Sports Cars“
Von Hans Jachim



Wer sich heute etwa einen neuen Citroen, Bentley, Chevrolet, Maserati oder Audi kauft, kommt schließlich in die Situation, einem Herrn Chevrolet, Citroen, einem der Brüder Maserati oder einem Herrn Horch zu begegnen oder auch nur von einem dieser Herren eine Unterschrift auf dem Kaufvertrag zu entdecken. Alle diese berühmten Männer haben etwa zur gleichen Zeit wie Morgan begonnen, ihre Namen sind längst Geschichte, die Fir-

men durch mehrfachen Besitzerwechsel längst in den Händen großer Konzerne.

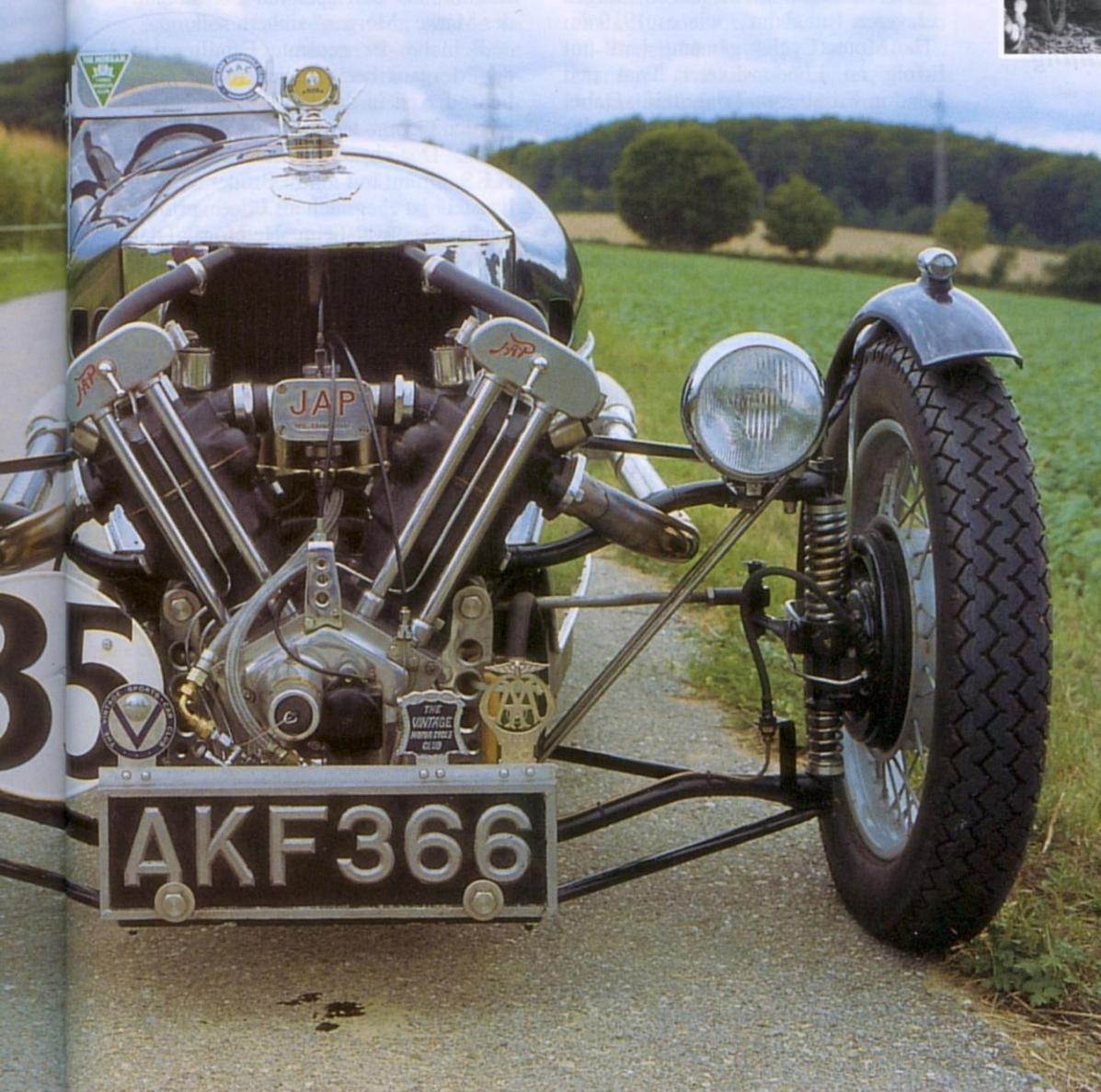
Der Käufer oder Besitzer eines Morgans kann dagegen beim Besuch des Werks in Malvern Link/ Worcestershire einen Händedruck von Mr. Peter Morgan oder Charles Morgan erhalten. Was ich damit sagen will:

Morgan ist heute der älteste im privaten Besitz der ursprünglichen Gründerfamilie befindliche Autohersteller.

Und mit dieser Familiengeschichte wollen wir uns hier einmal auseinandersetzen.

Die Morgan - Urgeschichte und die „Dreiradler“ (1909 - 1935):

Der Pastorensohn Henry Frederick Stanley Morgan, von Freunden und daher auch jetzt von uns in der Folge H.F.S. genannt, wurde 1881 in Stoke Lacey/ Herefordshire geboren und zeigte sehr früh eher Neigungen zur Technik als zum frommen Geschäft. Nach Ausbildung im „Crystal Palace Engineering College“, also einer Art technischer Realschule, absolvierte er eine Praxiszeit bei den Western Railway -



Vater und Sohn Goodall, man beachte den „gepflegten“ Fahrbahnbelag.



Cockpit eines Super-Sports: Gashebel und Zündverstellung am Lenkrad, „Rex-Gummi“ als Rückholfeder.



Linke Seite: H.F.S., der Gründer - im Jahre 1913, der erste zweisitzige Morgan auf der Motor Cycle Show 1911, (in Farbe) ein früher 3-Wheeler „Runabout“, Trials als Zerreißprobe.

Werken. Schlagen wir das Familienalbum auf: 1906 übernimmt H.F.S. eine Garage in Malvern Link mit einer Agentur für die Marken „Darracq“ und „Wolseley“ und betreibt so etwas wie eine Buslinie und einen Taxidienst zwischen Malvern und Gloucester, mit wenig Erfolg bei der konservativen Bevölkerung Malverns, die sich damals hauptsächlich aus pensionierten Colonels und älteren Fräuleins zusammensetzte. Nach einiger Zeit des Herumspielens mit einem 3 hp Benz und einem „Eagle“-Tandem wird 1908 ein

erstes eigenes Versuchsfahrzeug von H.F.S. gebastelt. Dieses einsitzige Vehikel setzt unter Verwendung eines 7 HP - Peugeot Motors bereits die Eckpunkte für die kommenden Jahrzehnte der Morgan-Technologie:

In einem Zentralrohrrahmen ist vorne der Motor eingebettet, über 4 Schrauben leicht demontierbar, treibt über eine Antriebswelle das hinter dem Fahrer positionierte Zweiganggetriebe und von dort über Ketten das einzelne Hinterrad. Für die Vorderräder entwickelt H.F.S. eine eigene Form einer

unabhängigen (!) Aufhängung mit auf Führungzapfen („King-Pins“) gleitenden Bronzelagerbuchsen, von denen sowohl die Feder- als auch die Lenkbewegung der Vorderräder übernommen wird. Dies war damals 1908 eine der ersten unabhängigen Vorderradaufhängungen überhaupt und sollte in der Folge mitbestimmend für den raschen Erfolg der Morgan-Serienerzeugnisse sein. Diese Radaufhängung findet sich später in ähnlicher Form bei den frühen Lancias und kann mit ein wenig Phantasie auch als Vorläufer der McPherson-



*„...wo man teils auf
schmalen Hohl-
wegen fuhr, gerade
so breit, daß ein
Motorrad durchkommt und
ein Beiwagen oder eben ein
Dreiradler gerne links und
rechts die steinige Böschung
berührte.“*

Federbeine betrachtet werden. Die Bedeutung dieser technischen Innovation wird erst heute in ihrem vollen Umfang klar, wenn man weiß, daß diese King-Pin-Lösung in der gleichen Materialstärke und Dimensionierung seit den ersten Dreiradhupferln von Morgan bis heute im Morgan Plus 8, wo sie an die 300 PS verkraften, in Verwendung ist!

1909 nimmt H.F.S. mit der Morgan Motor Company und mit finanzieller Unterstützung seines Vaters George Morgan die Produktion auf. Ursprünglich hat man nur die Absicht, einige Fahrzeuge zu bauen, nach der positiven Reaktion von Freunden wird aber eine

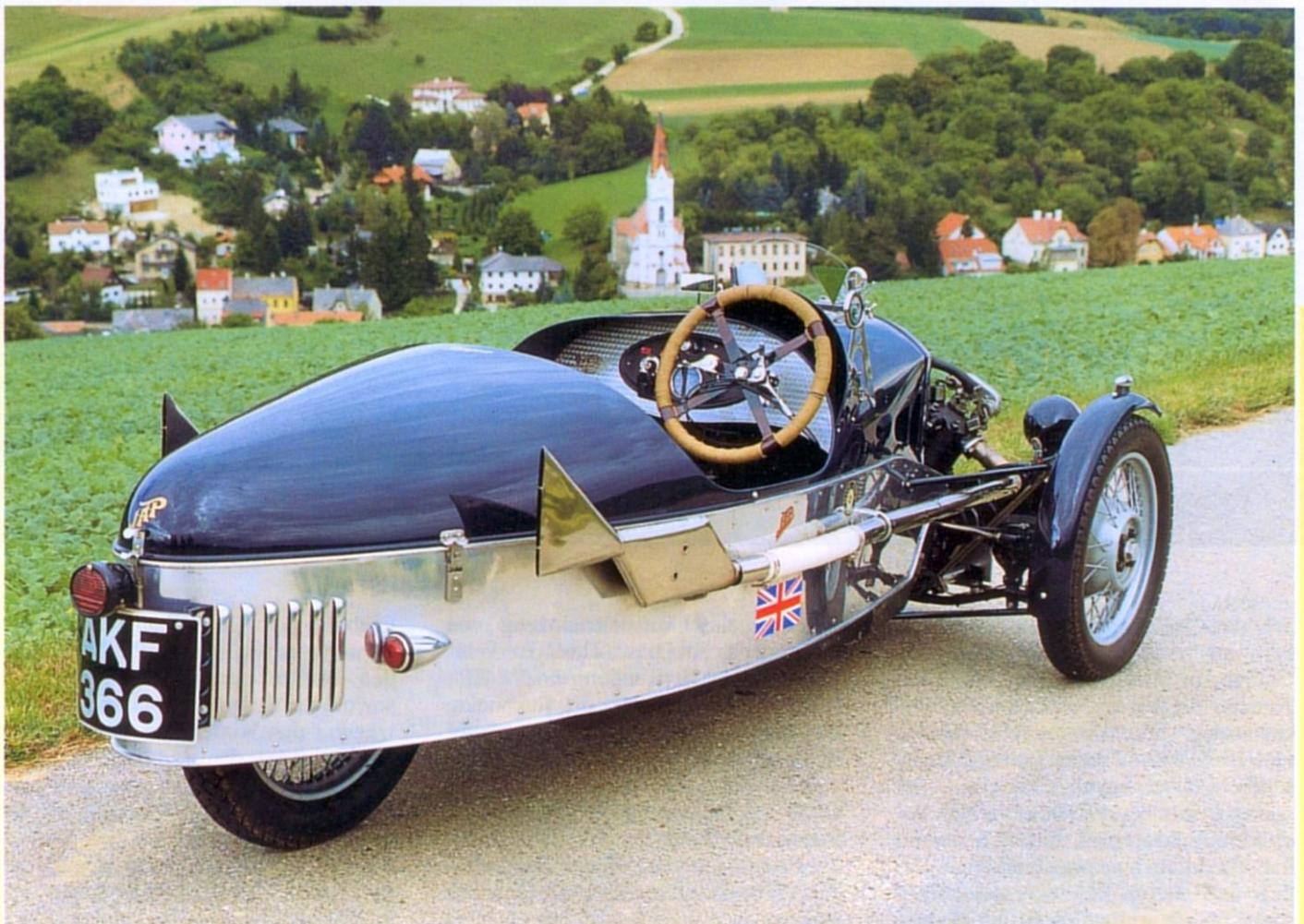
Art von „Serienproduktion“ daraus, 1912 wird die Firma in eine Kapitalgesellschaft mit Reverend George Morgan als „Aufsichtsrat“ und H.F.S. als „Managing-Director“ umgewandelt. Firmensitz ist - wie auch heute noch - Malvern Link.

H.F.S. nimmt mit diesem einsitzigen „cleveren Runabout“, wie es 1910 im „The Motor Cycle“ genannt wird, mit Erfolg an London-Exeter Trial und London-Edinburgh-Trial teil. Dabei crasht H.F.S. eine Mauer, verbiegt das Chassis um einige inches, aber es gelingt ihm dennoch, die Gurke ins Ziel nach Edinburgh zu bringen und eine Goldmedaille zu erringen. Morgan stellt bei der „First International Cycle- und MotorCycle Exhibition“ aus. Ein erster Vorvertrag mit Harrods/ Knightbridge (jawohl, dieser Harrods!) und anderen Verkaufsgenturen folgt, so daß bereits 1912 der erste Morgan - Zweisitzer auf der Motor Cycle Show vorgestellt werden konnte. Morgan war somit der erste und bisher auch einzige Autohersteller, dessen Fahrzeuge von Harrods in der Auslage angeboten wurden!

1912 heiratet H.F.S. Hilda Ruth Day, die jüngere Tochter des Vicars von Mal-

vern, das Paar verbringt den Honeymoon in einem schneeweißen Moggie, mit dem es in Wales herumtourte. Dieses Ereignis ist insofern für unsere Betrachtung von Interesse, da aus dieser Verbindung neben fünf Töchtern als einziger Sohn 1919 Peter Morgan entstammt, der den späteren Fortbestand der Marke „Morgan“ sichern soll.

Beinahe der gesamte Familienclan der Morgans betätigt sich motorsportlich oder ist in der Firma tätig: Hochwürden George hält den Sitz des Chairmans, Dorothy, die Schwester von H.F.S. nimmt mit ihrem Bruder an Rallies teil, ist aber auch als Pilotin erfolgreich, so etwa beim Hereford Trial 1913. Ruth Morgan nimmt regelmäßig die Leiden als Beifahrerin ihres Gatten auf sich, bewundernswert wenn man die reichliche Nachkommenschaft der Morgans betrachtet, wann und wie sie dazu Zeit gefunden hat. H.F.S. hat bei diesen Rallies stets kokett ein kleines Reiseköfferchen am Heck festgezurt, um den Zusehern die Alltagstauglichkeit des Morgans für Urlaubsfahrten drastisch zu demonstrieren. Zu den „Leiden“ eines Beifahrers: man darf sich die Trials der damaligen Zeit nicht so vorstellen wie etwa eine heutige



Oldtimerrallye, wo man eben einigermaßen gemütlich auf romantischen Straßen von London nach Edinburgh fährt. Die normalerweise kaum befestigten Landstraßen der damaligen Zeit waren den Inselmenschen als Prüfstein noch viel zu gering: es wurden Geländepassagen eingelegt, wo man teils auf schmalen Hohlwegen fuhr, gerade so breit, daß ein Motorrad durchkommt und ein Beiwagen oder eben ein Dreiradler gerne links und rechts die steinige Böschung berührte. Auf diesen Passagen wurden dann gezeitete Sonderprüfungen gefahren und es ging eben mit bis zu 50 mph bergauf und bergunter was das Zeug hielt. Der Beifahrer konnte dabei nur stillsitzen und hoffen, daß das Werkel nicht überschlägt und ihm auf den Kopf fällt. Wenn es einmal wirklich zu arg war, wie etwa bei den English Six Days 1914, wo auf einzelnen Streckenabschnitten fast alle Teilnehmer Bruch machten, dann war es Hochwürden George Morgan, also der Vater von H.F.S., der dafür votierte, daß zumindest ein einziges Trial als „destruction-test“ im Sportkalender aufscheinen sollte, um eben bestimmte Bauteile wie etwa die Vorderachse bis zum Bruch zu testen.

Aber zurück zur Familie: auch Geoffrey Days, der Bruder von Ruth und somit Schwager von H.F.S. war unter den Sportlern der Familie. Leider kehrte Geoffrey im 1. Weltkrieg nicht mehr aus dem Feld zurück.

Morgans dominierten die Cycle Car Klasse in England, wobei einige Enthusiasten, die ursprünglich dem Beiwagenmotorrad geneigt waren, von Anfang an mit Begeisterung mitspielten



Oben: Flat Radiator.
Rechts:
4/4 und Plus 4
Drop Head Coupés,
zwei- und
viersitzige Ausführung.

und beinahe zum Familienkreis der Morgans zählten:

1912 siegt Harry Martin mit einem JAP-getriebenen Morgan in Brooklands und nimmt in 8 Minuten Renn-dauer dem Zweiten im Starterfeld von 7 Fahrzeugen 2 Minuten ab. H.F.S. himself stellt gleichfalls in Brooklands einen Stundenrekord knapp unter der 60-Meilen-Marke auf. Der Oxford-Mann W. Gordon McMinnies, der als Journalist bei „Motor Cycling“ tätig war, gründet 1912 die Zeitschrift „The Cyclecar“ und fährt Wettbewerbe für Morgan, ebenso wie Harry Sylvester, George Goodall, E.B. Ware, um nur einige zu nennen. 1913 stellt man einige Renn-Morgans mit verlängertem Fahrgestell auf die Räder, die später als „Grand Prix“ bezeichnet werden. Mit einem davon siegt McMinnies im französischen G.P. in Amiens.

Die Produktion in Malvern Link wird in dieser Zeit auf 20 Fahrzeuge pro Woche angehoben. Ab 1918 übersiedelt das Werk schrittweise von der ursprünglichen Anlage in der Worcester Road in die ab nun als „The Works“ bekannte Pickersleigh Road, 1922 wird die Worcester Road aufgelassen.

Die Sporterfolge aufzuzählen würde ebenso wie die Beschreibung der Typenvielfalt den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen. Allein die Liste der britischen Klassenrekorde bis in die Dreißigerjahre würde mehrere Seiten in Anspruch nehmen. Es sei nur angeführt,



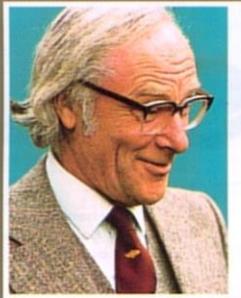
„Aschenbrödel“:
Der wenig geliebte Plus 4 Plus
aus 1965.

daß 1930 zuletzt die „fliegende Meile“ von Mrs. Gwenda Stewart mit einem 1.100 ccm JAP-Motor auf 114,8 Meilen, das sind fast 185 kmh geschraubt wurde. Ich möchte dabei nicht in einem Three-wheeler sitzen!

Die Modellpalette reichte von den sportlichen Fahrzeuge über viersitzige Versionen, den sogenannten „Family-Runabouts“ bis zum Lieferwagen, und auch Polizeistreifen (!) wurden versuchsweise mit einem „Moggie“ ausgerüstet. Verwendet wurden dabei fast immer V 2-Motoren, anfangs JAP (John Alfred Prestwitch/ Tottenham), später auch Blackburne, Anzani, Matchless, Blumfield, Darmont, M.A.G., sowohl luft- als auch wassergekühlt. Es waren in der Anschaffung und im Verbrauch kleine, mit wenig Steuer belastete Fahrzeuge, die ihre großen Straßenkameraden das Fürchten lehren konnten. Ein „Super Aero“ von 1928 hatte eine Spitze von etwa 80 mph, nicht wenig wenn



Peter Morgan, und ein paar Blicke auf die Fertigungsweise.



man bedenkt daß die Kosten dafür ein Bruchteil eines 4 1/2 Ltr Bentleys waren, der in Sportausführung knapp 90 mph schaffte. Dafür mußte der Morganer allerdings ein härteres Rückgrat aufweisen, denn fast jedes Schlagloch war und ist ein sicherer Treffer: wenn man meint, glücklich ausgewichen zu sein, „schluckt“ das mittige Hinterrad das Hindernis und meldet dies freudig den Passagieren.

Ab 1919 produzierte Darmont in Frankreich den Darmont-Morgan in Lizenz, der hier sehr gut aufgenommen wurde, offensichtlich dank der Erinnerung der „Frogs“ an den G.P. von Amiens.

Dabei war auch in der Entwicklung der Dreiradler der Fortschritt nicht aufzuhalten:

1922 gab es bereits gebremste Vorderräder als Option, 1931 wurden im Modell Aero Supersports erstmals ein Dreiganggetriebe, - bisher hatten die Moggies ein 2-Gang-Getriebe mit zwei Sekundärketten - , sowie abnehmbare Räder eingeführt.

In der letzten Serie F4, die bereits gleichzeitig mit den ersten 4-rädrigen Morgans gebaut wurden, fanden vollverkleidete Ford 4-Zylinderreihenmotoren Verwendung und die Fahrzeuge ähnelten damit in der Frontansicht einem „normalen“ Auto, wengleich das einzelne Hinterrad beibehalten wurde. Bis dahin erfolgte die Gashebelbetätigung über ein Fußpedal und nicht mehr über einen Hebel am Lenkrad, neben der manuellen Zündverstellung - viel Arbeit für zwei Hände beim Schal-

ten. Auch elektrische Beleuchtung und Selbststarter wurden allmählich über den Weg von „Extras“ zum Standard.

Der nächste konsequente Schritt zum F4 war also die Entwicklung eines vierrädrigen Fahrzeugs, anfangs parallel mit dem F4, dessen Produktion erst 1952 eingestellt wurde.

4 Räder und 4 Zylinder: die Vierrad-Ära (1936 - heute)

Die Zeit für einen vierrädrigen Morgan war gekommen. Bereits 1914 hatte man diesbezügliche Versuche angestellt. Man wollte damit dem Boykott der allzu siegreichen Morgans beim RAC Cyclecar-Trial begegnen, dessen Reglement plötzlich nur mehr vierrädrige Fahrzeuge zuließ. Es blieb damals jedoch beim Versuch.

1936 wurde schließlich in Paris und London der erste Vierradmorgan gezeigt, der 4 - 4: dies bedeutete 4 Räder und 4 Zylinder. Auf einem Z-förmigen Stahlrahmen mit Querverstrebung wurde ein Fahrzeugkörper aus Eschenholz aufgesetzt, der mit Alublechteilen verkleidet war. Die Vorderachse war die bereits erwähnte Urkonstruktion von HFS mit King-Pins. Der 4 - 4 fand sofort seine Käufer und begründete die technische Basis für alle bis heute produzierten Morgans. Die Holzrahmen- und Achskonstruktion sollte in Zukunft ohne Murren - wenn auch mit Klappern - alle Leistungsstufen von den anfangs kärglichen 34 PS bis über 200 PS hinaus verkraften.

Im November 1936 starb Georg Morgan; H.F.S. übernahm den Vorsitz in der Familiengesellschaft. Als Werksleiter unterstützte ihn dabei ab 1938 George Goodall, selbst seit 1925 im Werk. Goodall war bis 1958 Werksleiter und hatte auch nach seiner Pensionierung noch Sitz im Firmenvorstand. Auch sein Sohn Jim Goodall ist seit 1936 bei Morgan und wird später Sitz im Direktorium haben. Die Treue der Mitarbeiter zum Werk muß an dieser Stelle besonders hervorgehoben werden: die meisten bleiben bei Morgan in guten und schlechten Zeiten und wenn man die „Payrolls“ studiert, findet man immer wieder die gleichen Namen, da Großvater, Vater und Sohn konsequenterweise bei Morgan ihren Job hatten.

Der neue 4-4 konnte mit George Goodall als Fahrer den Klassensieg in der R.A.C.-Rallye der Jahre 1937, 1938 und 1939 erringen. In Frank-



Charles Morgan, Aero 8.





„...wenn man die „Payrolls“ studiert, findet man immer wieder die gleichen Namen, da Großvater, Vater und Sohn konsequenterweise bei Morgan ihren Job hatten.“

reich, wo die begeisterte Aufnahme größer war als die Lieferquoten, wurden von Sandford kurze Zeit neue Morgans auf dem angelieferten Chassis aufgebaut.

1938 startete eine mutige Dame, Miss Fawcett, beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans und beendete das Rennen auf dem 13. Gesamtrang! Damals hatten Private noch ihre Chance. Als Erinnerung daran wurde 1939 der „4-4 Le Mans Replica“ produziert: er erreichte mit einer leicht verbesserten Maschine 80 mph, hatte freistehende Front-Kotflügel und eine umlegbare Windschutzscheibe.

1938 folgten auf den 4 - 4 in rascher Folge ein „4 - 4 Four-seater“ und ein sogenanntes „Drophead-Coupe“. Damit bezeichnet man im Gegensatz zu den Morgans mit ausgeschnittenen Türen, Steckscheiben und Roadster-Charakter ein Fahrzeug mit Cabrio-Eigenschaften, also Kurbelfenstern und einem fix montierten Cabriooverdeck, das man beim Roadster ja besser in der Garage lässt.

Diese bis 1939 fortgesetzte Serie war mit einem Coventry Climax Motor von 1.122 ccm, 34 PS und Thermosyphonkühlung ausgestattet, während der Prototyp noch einen Ford-8-Motor (Typ

8, nicht V8 !) hatte. Man konnte diese Serie in allen möglichen Kombinationen von Karosseriedetails und Extras ordern. Auch ein „aufgeladener“ 4-4 wurde erprobt, der sehr gut lief, solange man nicht bremsen wollte. Der Krieg unterbrach diese Idylle.

1946 wurde die Autoproduktion wieder mit der heute als 4/4 Series I bezeichneten Serie mit 1.267 ccm Standard-Motoren mit 39 PS aufgenommen. Wer die Genauigkeit liebt, beachte dabei die unterschiedliche Schreibweise: die vor dem Krieg gebauten Four Four wurden „4 - 4“, also mit Bindestrich geschrieben, ab der Series I der Nachkriegszeit ist die korrekte Bezeichnung „4/4“.

Auch die Three-wheeler F4 und F Super wurden noch bis 1952 verkauft, die letzten V2 - Morgans waren bereits 1946 nach Australien verschifft worden, wo sie offenbar als eine Art Ersatzkänguruh treue Anhänger fanden.

Peter Morgan, geboren am 3. Nov. 1919, besuchte das „Chelsea College of Automobile Engineering“, trat bei Kriegsbeginn in die Royal Army ein, kehrte 1947 in den Schoß der Familie zurück und übernahm die technische Entwicklung bei Morgan. Er leitete die

Entwicklung des Plus 4 ein: nachdem der Motorenlieferant „Standard“ Ende 1949 die Produktion der kleineren Motoren gestoppt hatte, wurde nunmehr ein schnellerer Typ geschaffen, der in seiner langen Lebensdauer bis 1969 in der Folge die gleichen Motoren wie Triumph TR2, TR3 und 4A aufwies. Die Plus 4 lösten die 4/4 der Series I ab und wurden in bewährter Weise als 2-Sitzer, 4-Sitzer, 2-Sitzer-Drop-Head-Coupe und ganz selten - nämlich in etwa 50 Exemplaren - auch als 4-Sitzer DHC gebaut. Ab 1960 bis etwa zur Präsentation des Plus 8 gab es auch den „Plus 4 Super Sports“, der auf Anregung von Chris Lawrence getunt wurde. Dieser Chris Lawrence startete ab 1958 mit Morgans bei verschiedenen Wettbewerben und schließlich kulminierten diese Bemühungen nach zweiten Plätzen in Monza und Spa - meist gegen Porsches - in einem Klassensieg der 2 Liter G.T.-Klasse in Le Mans 1962. Zwei Jahre später -1964 - bildete Lawrence mit John Sprinzel ein Racing-Team und produzierte drei Exemplare des S.L.R. (Sprinzel-Lawrence-Racing) - Morgans. Auch an die Vorkriegserfolge bei Rallyes konnte angeknüpft werden: Peter Morgan und Jim Goodall wurden

bei der R.A.C. Rallye 1951 Zweiter und Dritter und gingen mit dem Teampreis heim, den sie 1952 erfolgreich verteidigen konnten.

Das erste und bis heute auch auffälligste „Face-Lifting“ der Vierrad-Morgans erfolgte 1953: LUCAS stellte die Produktion von freistehenden Scheinwerfern ein und so mußte eine neue Frontpartie entwickelt werden. Anstelle der Flachkühler (Flat-Radiator) wurde die heute bekannte abgerundete Froschaugenansicht (Cowled Radiator) entwickelt und die Scheinwerfergehäuse in die vorderen Kotflügel integriert, wobei gewisse stilistische Anleihen

cm, 105 Anglia, 997 ccm, 1498 ccm Cortina), die Karosserieausführung waren dabei immer Zweisitzer. Erst 1969 änderte man die monotone Bezeichnung 4/4 in „4/4 1600“ und verwendete dabei bis 1982 das britische „Urgestein“ auf dem Motorensektor, nämlich den 1600 ccm Kent-Motor, der in zahlreichen sportlichen Ford-Typen und auch in den Formel-Ford Rennwagen für Vortrieb sorgte. Für Familienväter hatte man nun auch wieder ein Herz, denn ab dem 4/4 -1600 gab es wieder einen kleinen Viersitzer für jene, denen der Plus 4 zu aufregend war. Ab

1982 änderte man wiederum die Motoren, versuchte sich sowohl mit Ford als auch mit Fiat und behielt schließlich die Baureihe 4/4 bis zum heutigen Tag bei.

Immerhin halten die 4/4 aber den Weltrekord für die längste Baureihe eines Modells und werden diese Ehre wahrscheinlich auch in Zukunft verteidigen.

Parallel dazu wurden 1985 die Plus 4 mit 2-Liter ohc Motoren - anfangs von Fiat, dann von Rover, wiederbelebt.

Von kleinen Flops abgesehen, wie etwa dem „Plus 4 Plus“, mit dem man sich 1963 an einem geschlossenen Kunststoffcoupe versucht hatte, waren die Verkaufszahlen immer befriedigend gewesen und man konnte der treuen Kundschaft mehrjährige Lieferzeiten zumuten. Lediglich in den 50er Jahren stellte sich eine Stagnation auf dem Inlandsmarkt ein. Glücklicherweise

wurde dies durch vermehrte Exporte in die USA wettgemacht. Die Yankees sahen im Morgan bereits so etwas wie ein nostalgisches Vorkriegsauto, wenn auch mit wesentlich mehr Power. 1960 gingen etwa 85 Prozent der Morgans in die USA. Schließlich leistete auch der „Plus 4 Plus“ seinen Beitrag zum Wohlstand von Morgan: er war - für den damaligen Kundengeschmack, wohl gemerkt - so abgrundtief hässlich-innovativ, dass die Briten sich in Sehnsucht nach dem guten alten Holz-Blech-Hupferl verzehrten und dieses ab jetzt wieder brav orderten. Vom „Plus 4 Plus“ wurden an die 50 Exemplare gebaut, die praktisch unverkäuflich waren. Der Prototyp wurde schließlich von Peter Morgan bei einer Ausfahrt (absichtlich?) in den Straßengraben gesetzt und damit war dieses Kapitel glücklich beendet.

Warum nicht gleich 8 Zylinder? - Die Plus-8 - Story:

Kehren wir nochmals zurück zur Werksgeschichte: George Goodall hatte 1958 seinen Ruhestand angetreten, 1959 verstarb der Gründer H.F.S. und Peter Morgan war nun mit der vollen Verantwortung für die Firma konfrontiert. Wie alle Morgans hatte er vorher reichlich Gelegenheit gehabt, seine sportlichen Lehrjahre zu absolvieren und einen Morgan auch schnell zu bewegen.

Der schärfsten Morgan-Version, nämlich dem Plus 4 wurde mit der Einstellung des Vierzylindermotors durch Triumph die Basis entzogen. Rover

beim BMW 328 erfolgten. Seit damals werden die Morgans aus der Flachkühler-Zeit als „FlatRad“ bezeichnet.

Auch im Hause Morgan gabe es ein „Face-Lifting“: Charles Morgan erblickte am 29. Juli 1951 das trübe Licht der Pickersleigh Road. Er sollte später, sozusagen als Morgan Mk.III, die Geschäfte des Hauses übernehmen. Doch noch sind wir in den Fünfzigern:

1955 wurde wieder die Baureihe 4/4 aufgenommen, die nun als Series II bis V bezeichnet wurden. Die Motoren stammten von Ford (Typ 100 mit 1172



TYPENÜBERSICHT

DREIRÄDRIGE

Runabout, Standard Model	1910 - 1928
Family Runabout	1917 - 1937, Viersitzer
Grand Prix	1913 - 1926
Aero und Aero Supersports	1919 - 1939
Sports	1933 - 1937
Aero 4-seater	1926 - 1933,
Delivery Van	1929 - 1935, Lieferwagen !
F2 u F2 Supersports	1936 - 1952
F4	1933 - 1952, Viersitzer

VIERRÄDRIGE

4-4	1936 - 1939	1.428 Exemplare, „Flat Radiator“
4/4 Series I	1946 - 1950	4.736 Exemplare, 3.684 davon als „Cowled Radiator“
Plus 4	1950 - 1969	387 Ex.
4/4 Series II	1955 - 1960	59 Ex.
4/4 Series III	1960 - 1961	206 Ex.
4/4 Series IV	1961 - 1963	646 Ex.
4/4 Series V	1963 - 1968	bis 1991 etwa 3.500 Exemplare
Plus 8	1968 - heute	3.513 Ex. , auch als Viersitzer
4/4 - 1600	1969 - 1982	auch als Viersitzer
4/4	1982 - heute	
Plus 4	1985 - heute	
Aero	2000 - heute	

Eine komprimierte Typologie der Baureihen, ohne Rücksicht auf weitere Motoren- und Karosserievarianten. Die Produktionszahlen sind zumindest bei den Vierrädigen einigermaßen gesichert, aber trotzdem mit Vorsicht zu nehmen. Die heute noch lieferbaren Baureihen sind *kursiv* gedruckt.

hatte von General Motors soeben die Rechte an einem leichten und kompakten Buick V-8 Motor erworben und Peter Morgan konnte durch das Glück der Stunde einen Liefervertrag für dieses Aggregat abschließen. Unter der technischen Leitung von Maurice Owen gelang es, diese zwar leichte aber doch voluminösere V-8 Maschine mit 3,5 Liter Hubraum mit dem vorhandenen Fahrgestell so zu vermählen, daß zwar Karosserieretuschen erforderlich waren, das konservative Publikum aber den guten alten Moggie wiedererkennen konnte. Dies ist mit weiteren minimalen Face-Liftings bis heute der Fall und nur der Fachmann erkennt auf einen ersten raschen Blick den Unterschied zwischen einem 4/4 oder einem Plus 8, wenn man einmal von dem gurgelnden, an Urlaute erinnernden Motorengeräusch des Plus-8 absieht. Die wesentlichen Änderungen spielten sich in der Karosseriebreite ab, die von anfänglichen 1460 mm sukzessive auf 1700 mm angehoben wurde.

Am 16. Februar 1967, kurz nach Mitternacht, ertönte erstmals das Geräusch eines Plus 8 über den Malvern Hills, aber da Rover gerade von British Leyland übernommen wurde bedurfte es noch längerer Verhandlungen, um die Lieferung des Rover-Motors auch durch den neuen Eigentümer sicherzustellen. Schließlich konnte der Plus 8 im April 1968 endgültig der Öffentlichkeit präsentiert werden. Letztlich wurde diese erzwungene Wartezeit auch zum Zeichnen von Konstruktionsplänen genutzt, da Morgan dem alten

Wahlspruch anhing: „Make first and draw later“.

Im Prinzip blieb dieser Plus 8 bis heute unverändert. Es wurde zwar das ursprüngliche Moss-Getriebe, von Insidern „Crash-Box“ genannt, durch ein Rover 5-Gang-Getriebe ersetzt, der Hubraum des Motors und die Leistung bis auf 4,6 Ltr und 195 PS angehoben und auch die Karosserie- und Reifen-dimensionen behutsam verändert, aber all dies konnte den urtümlichen Charakter des Plus 8 nicht wirklich beugen. Da noch heute verfügbar, ist der Plus 8 somit der Morgan mit der am längsten verwendeten Motorentype.

Mit dem Plus 8 und dem 4/4 1600 wurden die Holzarmaturenbretter durch kunststoff- bzw. lederbeschichtete Holzbretter abgelöst. Die Fahrzeuge wurden noch bis in die 80er-Jahre mit fertig montierten Kotflügeln mit Nitrolack lackiert, wobei die Kederbänder selbstverständlich auch ihren Anteil abbekamen. Der Verfasser hat noch 1977 bei einem Werksrundgang einen Arbeiter entdeckt, der in hockender (!) Stellung mit einem riesigen HandlötKolben (im Feuer erhitzt, nicht elektrisch) die Bördelung an die bereits am Wagen vormontierten Türen anlötete.... Trotzdem, oder vielleicht gerade deswegen verließen in den siebziger Jahren etwa 9 Roadster pro Woche die Schuppen in der Pickersleigh Road. Mit steifer Oberlippe nahmen die Inselmenschen 7 Jahre (sic!) Lieferzeit für einen neuen

Morgan in Kauf, am Kontinent ging es mit ein bis zwei Jahren ab.

Es gab stets zahlreiche prominente Kunden, die sich einen Morgan wünschten: Die Namen von Juan Carlos von Spanien, Hussein von Jordanien, Mick Jagger, Brigitte Bardot waren in den Auftragsbüchern zu finden. Nur die Sehnsucht von Prinz Charles nach einem Moggie konnte nicht befriedigt werden, da die Leibwache angeblich den Schutz Sr.Hoheit im offenen Zweisitzer nicht garantieren konnte.

Aber auch die Filmindustrie bediente sich gerne des Moggie, vor allem wenn es galt, Requisiten für junge und etwas sorglose Schnösel aufzutreiben. Besonderen Eindruck haben aber die Streifen „Silent Movie“ (1976) mit Mel Brooks und Marty Feldman sowie der „Rosenkrieg“ mit Michael Douglas und Kathleen Turner hinterlassen.

Seit einigen Jahren ist nun Peter Morgan im Ruhestand und die Geschäfte werden von seinem Sohn Charles geführt. Unter seiner Führung wurde ein neuer Morgan-Typ entwickelt, der in Erinnerung an die Sporterfolge der Threewheeler-Ära „Aero Supersports“ getauft wurde. Dabei handelt es sich um eine erste komplette Neuentwicklung seit dem Wechsel von drei auf vier Räder. Ob dies mit der konservativen Einstellung des Stammpublikums vereinbar ist, wird die Zukunft weisen.



„...Nur die Sehnsucht von Prinz

Charles nach einem Moggie konnte nicht befriedigt werden, da die Leibwache angeblich den Schutz Sr.Hoheit im offenen Zweisitzer nicht garantieren konnte.“

