



FATAMORGANA

MAGAZINE MORGAN SPORTS CAR CLUB HOLLAND





RAD brengt *kleur* in je leven



Reewegpad 22,
Dordrecht
078 - 621 38 82
www.drukkerij-rad.nl

COLOFON

FataMorgana is een uitgave van de Morgan Sports Car Club Holland (MSCCH) en verschijnt vier maal per jaar.

DOELSTELLING

De Morgan Sports Car Club Holland heeft als doelstelling: Organiseren bijeenkomsten; Organiseren en stimuleren van sportieve evenementen; Instandhouding van alle typen Morgan; Alle zaken van algemeen Morgan belang.

LIDMAATSCHAP

Staat open voor Morganeigenaren en -sympathisanten. Het lidmaatschap bedraagt € 70,- per jaar, voor sympathisanten € 55,- per jaar. (Inschrijfgeld € 50,-). Bankgegevens MSCCH: Rabobank 3987.13.340 t.n.v. MSCCH, BIC/SWIFT: RABONL2U, IBAN nr.: NL58RABO 0398 7133 40. Aanmelding via onze site www.morganclub.nl of via het secretariaat tel. 0418 514241, ledenadministratie@mscch.nl. Opzegging tenminste vier weken voor het einde van het boekjaar, t.w. 30 september, schriftelijk of via email aan het secretariaat: ledenadministratie@mscch.nl.

ADRESWIJZIGINGEN

Schriftelijk aan het secretariaat:
ledenadministratie@mscch.nl.

REDACTIE

Nico Zonneveld
John Lamme

REDACTIE-ADRES

Insturen (lieft via e-mail of WeTransfer)
Email: redactie@mscch.nl

ADVERTENTIES

Informatie bij John Lamme
E-mail: redactie@mscch.nl
Tel.: 072 5713450 / 06 27316063

GRAFISCHE VERZORGING

EN PRODUCTIE

Drukkerij RAD, Dordrecht
www.drukkerij-rad.nl

De redactie is niet aansprakelijk voor de inhoud van de kopij. De redactie behoudt zich het recht voor artikelen niet te plaatsen of in te korten, indien hiertoe aanleiding bestaat in verband met ruimtegebrek, de actualiteit of het belang van het betreffende artikel en een zo evenredig mogelijke verdeling van onderwerpen.

VOORWOORD

Beste Morganvrienden,

Inmiddels hebben we al een jaar van Corona-beperkingen en -verdriet achter ons liggen. Hoewel er zicht is op verlichting lijkt dat nog ver van ons verwijderd. Een 'Britse variant' zou, normaal gesproken, door de meesten van ons belangstellend tegemoet worden getreden, echter het tegendeel is waar in het geval van dit virus, dat ons weer terugwerpt in de tijd.



De Morgans zullen ook dit jaar nog vaak stilstaan, maar we hopen straks dubbel te genieten van de momenten waarop we de startsleutel in het slot kunnen steken. Voorlopig nog geen regio-meetings, autobeurzen of georganiseerde ritten, al liggen de routes al uitgewerkt op de plank.

Een groot compliment aan de redacteurs van de FataMorgana, die er desondanks in slagen om ons elk kwartaal met een zeer leeswaardig nummer te verrassen.

De lustrumcommissie is, ook met de huidige beperkingen, hard aan het werk om ons in augustus 2022 een prachtig feest aan te bieden. Hun vorderingen zijn te volgen op de website www.mscch50.nl. Hier kunt u zich nu ook voor-aanmelden voor deelname aan het lustrum. De interesse groeit en het aantal Britse aanmeldingen overtreft nu de onze! Aarzel dus niet en geef uw intentie tot deelname op. Het helpt de commissie enorm in haar planning voor de evenementen.

Als bestuur zijn wij volop bezig met het samenstellen van een jubileumboek ter gelegenheid van ons 50-jarig bestaan. Omdat dit een boek voor ons en van ons wordt hopen wij natuurlijk op bijdragen vanuit de regio's. Zo kunt u, zonder het stuurwiel ter hand te hoeven nemen uw enthousiasme voor Morgan toch de vrije loop laten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan nog niet eerder gepubliceerde foto's, bijzondere ontmoetingen of andere, aan Morgan verwante hobby's. Mogelijk hebben ons Vlaamse leden nog wat verrassingen voor ons in petto? Wij zijn heel blij dat onze Morganhistoricus Hermen Pol ook een belangrijke bijdrage gaat leveren aan de geschiedschrijving van onze MSCCH.

Rest mij nog de hoop uit te spreken dat onze 'ALV-2.0' van maart 2021, met de actieve ondersteuning van de leden, een succes was, c.q. wordt. Hoewel wij ons het gebruik van 'Teams' langzaam eigen maken kan niet genoeg worden benadrukt dat dit het directe, persoonlijke, contact nooit zal vervangen. Wij hopen daarom de volgende ALV, in maart 2022, weer op de gebruikelijke wijze, met een hoge opkomst en een ladies program, op locatie zal kunnen plaatsvinden.

Voor de tussentijd: keep calm and carry on, maar blijf vooral gezond.

Ad Vermeij





HET MORGAN PARTS MEKKA VAN DE LAGE LANDEN
MORGAN 3W SUPLEX FRONT SUSPENSION KIT NU IN DE AANBIEDING!!!!
45 jaar Morgan ervaring meer dan 50 jaar rally ervaring...still alive and kicking!

WWW.BELMOG.COM

Duizenden producten uit voorraad leverbaar

MORGAN BOEKEN & DVD'S - GEWEVEN BADGES - PINS, CAR BADGES & CLIPS
 R.V.S. UITLATEN – RVS ACCESSOIRES - DASHBOARD INSTRUMENTEN - WALNUT DASHBOARDS
 LEDEREN & LINNEN PILOOT MUTSEN - MORGAN MUTSEN & PETTEN - PILOOT HANDSCHOENEN
 LUXE LEDEREN MOTORKAP & BAGAGE RIEMEN MET MORGAN WINGS EMBLEEM - LEDEREN
 MOTORKAP HOEKJES - ZIJRAAM OPBERGZAKKEN MET MORGAN EMBLEEM
 MORGAN TRIM – BUCKET SEATS - KAPPEN & TONNEAU COVERS - STORM COVERS -
 MORGAN JASSEN, SHIRTS, DASSEN, ETC... - DE ECHTE IRVIN PILOOT JASSEN - EXCLUSIEVE CHAPAL
 COLLECTIE JASSEN & OVERALLS - PILOOT BRILLEN & PETTEN & HELMEN – ANTIEKE BAGAGEKOFFERS
 ALU RADIATORS – GEVENTILEERDE SCHIJFREMME
 MORGAN VEILIGHEID & RACE ROLL BARS LEVERBAAR UIT VOORRAAD

VOOR DE TOERRIJDERS EN RALLY FANATEN!!!

PLUG & PLAY GPS TRIPMETER GEEN MONTAGE OF CALIBRATIE NODIG
 ALLE HISTORISCHE EN ELECTRONISCHE RALLY INSTRUMENTEN – HALDA TRIPMASTER, TWINMASTER
 & SPEEDPILOT – BELMOG CLASSIC - TERRATRIP – BRANTZ – VH TRIP – BLUNIK – MONIT
 HANHART, HEUER & 'SWISS MADE GOOD VALUE FOR MONEY' DASHBOARD STOPWATCHES &
 KLOKKEN - KAARTLEESLAMPEN & LENZEN –
 ORIGINELE LUCAS, CIBIË & 'BUDGET' MISTLAMPEN & VERSTRALERS
 - GEHOMOLOGEERDE VEILIGHEIDSGORDELS – 3 EN 4 PUNT HARNASSEN
 FABRICATIE OP MAAT VAN ALLE TYPES KILOMETER & TOERENTELLER KABELS
 ELKE DONDERDAGAVOND VAN 20H TOT 23H OPEN DEUR EN FREE DRINKS.
 DAGELIJKS OPEN OP AFSpraak VAN 10H TOT 12H & VAN 14H30 TOT 18H.
VOOR NOG MEER RIJ PLEZIER, BEZOEK DE BELMOGSHOP TE LIER

BELMOG

HEDWIG RODYNS

A.BERGMANNLAAN 28 2500 LIER BELGIË

TEL/FAX ..32.03.489.06.36.

www.belmog.com

e-mail belmog@skynet.be

Best even bellen of mailen voor uw komst want wij zitten regelmatig in de Morgan fabriek en bij vele Morgan parts fabrikanten voor het groeiend aantal onderdelen die uit de originele Morgan parts list geschrapt zijn.



INHOUD

3	VOORWOORD	37	MORGAN EXPERIENCE CENTRE
7	VAN DE REDACTIE	38	BAND VAN DE TOEKOMST
8	MIJN EERSTE DRIEWIELER WAS EEN HUURWAGEN...	41	LOUWMAN NIEUWS
9	BOEKBESPREKING THE LONGEST ROAD OUT	44	REGIO ZUIDOOST HEMELVAARTSRIT
12	APK MORGAN AERO 8 SERIES 4	45	SYMPATHISANTEN DAG 2021
14	COLUMN	46	RODE KRUIS RALLY
15	MORGAN EN DUURZAAMHEID	47	IN MEMORIAM
18	WAAROM EEN 4-ZITTER MORGAN?	49	TE KOOP
20	DE WEDERGEBOORTE VAN EEN MORGAN 4/4 DEEL 3	51	EVENEMENTEN
30	LUSTRUM NIEUWS	53	LEDENINFORMATIE
32	SCHADE EXPERTISE AUTOMOTIVE	54	BESTE MORGANEERS
		55	REGIO'S
		55	ADVERTENTIES



Vandergrinten – Transmissions gearboxes, overdrives differentials

Overhauls, Repairs, Diagnoses for:

**AstonMartin – AustinHealey
Jaguar – MG – Morgan
Ferrari – Porsche – Rover
Triumph – Volvo**

**Fiete van der Grinten, Neuer Weg 5
D 48683 Ahaus
T+31612570908
fietevandergrinten@gmail.com**

De klassiekerspecialisten

Kees en Aschwin van Disseldorp

*Al meer dan 30 jaar een vertrouwd adres
voor alle voorkomende werkzaamheden
aan klassiekers en bijzondere
automobielen!*

**Kapelstraat 23 – 5124 RL Molenschot
Telefoon: 0161 411993
Fax: 0161 412809
e-mail: autobedrijfkeesvandisseldorp@home.nl**



Fitzroy & Everest

Sporting Antiques and Old Luggage

Travel in style...

Travel with Fitzroy & Everest luggage



- authentieke lederen koffers en kofferriemen -
- sportantiek -
- handgemaakte Clubfauteuils -
- sfeervolle antieke 'Gentlemen's Club' objecten -
- prenten en lijstenmakerij -

bezoekadres:

Vredehofstraat 54B
Rotterdam-Kralingen
mobile 06-54601381
tel. 010-4118801

openingstijden:

woe. t/m vrij. 12.00 - 18.00 uur
zaterdag 11.00 - 17.00
www.fitzroy-everest.nl
info@fitzroy-everest.nl

GBC GREAT BRITISH CARS

Onafhankelijk magazine voor de liefhebber van
Britse auto's, zowel klassiek als modern!

**Speciaal voor de clubleden:
nu het eerste jaar slechts
€25,- (België €36,-)
normaal €35,- (België €46,-)**

U ontvangt dan elke twee maanden Great British Cars automatisch
in de bus! Aanmelden kan via abonnee@greatbritishcars.nl

GBC GREAT BRITISH CARS



GREATBRITISHCARS.NL

VAN DE REDACTIE

De eerste FataMorgana van 2021 ligt voor u! We hadden gehoopt in dit nummer eens wat positiefs nieuws te melden maar helaas we zitten (tijdens dit schrijven medio februari) nog steeds in een lockdown. Daarbij nu ook een avondklok en beperkt huisbezoek, komt die derde golf nog?

Daar bovenop is ook opeens de winter in volle hevigheid losgebarsten, veel sneeuw en strenge vorst! Voor sneeuw en schaatsliefhebbers misschien een welkome afwisseling en even geen of minder Corona nieuws. Voor de Morganeers echter betekend dit dat onze trouwe drie of vierwieler maar beter nog even in de garage kan blijven staan!

Pekel en Morgan is een slecht huwelijk! Misschien heeft u in deze lockdown/winterperiode wel iets aan uw Morgan gedaan wat u steeds had uitgesteld, de redactie is daar altijd benieuwd naar, laat ons het weten!

De aangekondigde ritten en evenementen voor 2021 blijven, zoals al eerder vermeld, vanzelfsprekend onder voorbehoud.

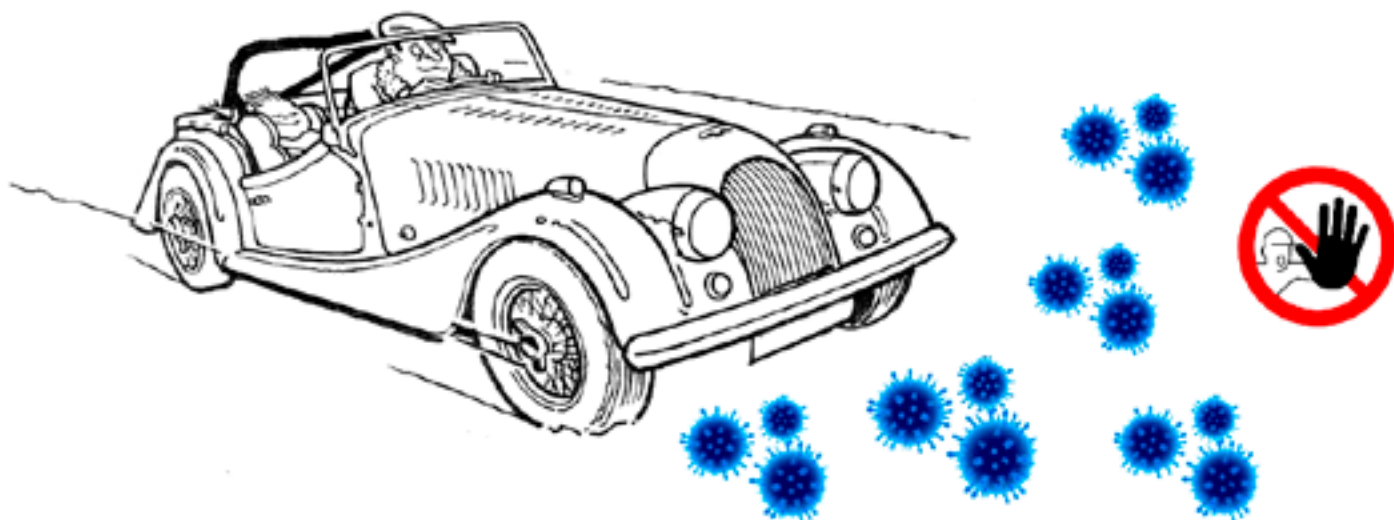
Als redactie krijgen we uiteraard weinig of geen kopij binnen van ritten/beurzen e.d. en dus wordt het ook deze keer een iets andere FataMorgana, niet minder interessant vinden wij!

Wat valt er zoal te lezen in deze uitgave. Het vervolg (deel 3) van de restauratie van de Morgan 4/4 uit Cyprus. Een zeer lezenswaardig boekverslag van 2 jonge Nederlanders die met een Morgan, van de fabriek, een trip door de UK in 100 dagen hebben gemaakt. Daarnaast een beknopte samenvat-

ting van een uitgebreid verslag uit de Morganfabriek met daarbij een link om het originele artikel te lezen. Dit "Sustainability Statement" laat zien waar de fabriek staat wat betreft duurzaamheid. Het geeft een indruk van de visie naar de toekomst, eigenlijk verplichte kost om te lezen voor alle Morganeers!

De vaste rubrieken, Waarom een Morgan?, Column, Lustrum (we zijn nog steeds op zoek naar verhalen, foto's e.d. uit met name de 70 & 80-er jaren) en Louwman nieuws ontbreken uiteraard ook niet. We hebben weer een vervolg uit de Automotive wereld. Ook leek ons het artikel over de band van de toekomst wel leuk, vooral om later eens te lezen wat er zoal echt op de weg is verschenen, dus weer genoeg afwisselend leesvoer. Hopelijk in het juni nummer weer wat "zonniger" berichten, met misschien wel een verslag over een gehouden rit??

Uw redactie



MIJN EERSTE DRIEWIELER WAS EEN HUURWAGEN...

Jong en onschuldig mocht ik in 1952 op de dijk van Knokke van mijn ouders kiezen in welke huurwagen ik graag ging rondsnoeren...

Onbewust ging ik naar de enige driewieler die in het aanbod zat... pedalen en een handrem... Twee wielen vooraan en het aandrijvende wiel achteraan... Licht en handelbaar... Automaat (want er zat geen versnelling op). Zijn tijd ver vooruit want de uitlaatgassen waren nul ! Merk, bouwjaar onbekend... Wist toen niet dat men ergens in Engeland een gelijkaardige driewieler maakte met Ford motor vooraan...

Wegligging getest... prima op lage snelheid! Toch handig zo met één wiel achteraan! Maar na één uur was de pret voorbij... de wagen moest terug worden ingeleverd... waarschijnlijk dringend aan een service toe! Toch nog even tijd voor een foto aan



de finish... afscheid van mijn eerste droomwagen deed pijn!

Maar die eerste impressie is nooit verdwenen... Eindelijk volwassen maar nog steeds speels werd mijn droom waarheid... Ergens in Engeland bestond het ding op 1/1 schaal... Een Morgan F type! Is sneller, kan na één uur rijden ook al een servicebeurt nodig hebben! Nu +/- 68 jaar later voel ik mij

nog steeds als een kleuter in wonderland in mijn F type driewieler!!!

Hedwig Rodyns

Zelf zin in een Morgan driewieler? Best eerst eens MORGAN 3-WHEELER BUYERS GUIDE OPZOEKEN

<https://www.mtwc.co.uk/wp-content/uploads/2020/07/Final-150.pdf>



BOEKBESPREKING THE LONGEST ROAD OUT



*Dit boek gaat
over een droom.*

De droom van twee jonge mensen, die op de klassieke manier – d.m.v. slow motoring – een prachtig land wilden verkennen. Sinds de zomer van 2018 volg ik hen – Daniel en Sophie – op internet (Instagram en Facebook). Waarom ik dat deed? In eerste instantie betrof het 't land Groot-Brittannië en in tweede instantie deden ze dit in een Morgan. De reden waarom ze dit deden, hebben ze beschreven in een boek, of zoals zij het noemen, een travelogue. Ik ben dol op reisverhalen.



Het is een boek vol anekdotes en interviews met inspirerende locals, geardeerd met foto's. Daarnaast is er een kaart, ook zo lekker ouderwets van papier, maar ook een app, zo lekker modern op je telefoon. Alles is verkrijgbaar op hun eigen website thelongestroadout.com (zonder www) en in de webshop van de Morgan-fabriek.

Als je van boeken houdt, ben je vaak in een boekhandel te vinden. Het internet kan de geur en het gevoel van een boek niet evenaren. Vooral tweedehandsboekhandels ademen die sfeer uit. De auteur van het boek, Daniel Craanen, werd op vakantie ergens in Wales, aangetrokken door "the faint vanilla scent of old books". Hij gebruikt er zelfs een woord voor dat je niet zo vaak hoort "vellichor". Een woord dat eigenlijk tot voor augustus 2013 helemaal niet bestaat. Een woord dat dan opduikt op Twitter en komt van een site van John Koenig, genaamd 'The Dictionary of Obscure Sorrows'. Kortweg betekent het "the strange wistfulness of used bookstores, which are somehow infused with the passage of time..." Er zitten wel meer niet-alledaagse woorden in het boek. Waarschijnlijk is Daniel beïnvloed door de oude reisboeken, die hij in zijn speurtochten in die boekhandels aantrof. Laat ik wat meer vertellen over het boek en hun motivatie, voordat ik afdwaal in een academische verhandeling over de woordkeuzes in het boek.

Daniel koopt voor £ 2,- op een boekmarkt in Wales 'The British Countryside in Pictures' van Brian Vesey-Fitzgerald (1946). Geïnspireerd door dit boek gaat hij soortgelijke boeken verzamelen, zoals de serie boeken van Henry Canova Vollam Morton over zijn reizen door Groot-Brittannië in zijn Morris-Cowley Bullnose, "Maud" genaamd. Een interessante figuur, die als journalist vele reisverhalen op zijn naam heeft staan.



The Longest Road Out is meer dan alleen een reisverhaal. De planning duurde ettelijke jaren. Als je op de oude manier (slow-motoring) door Groot-Brittannië wilt reizen, moet je wel wat moeite doen. Het wegennet is niet meer gelijk aan de jaren 20, 30 of 40. Zelfs niet meer gelijk aan de jaren 60, waarin de automobiel echt zijn opmars maakt. Daniel wilde met name de kleinere wegen – zeg maar alles dat begint met een B – gebruiken. Hij kon niet zomaar op pad gaan, zonder te plannen, zoals Morton dat deed. Dan beland je zomaar op wegen en plekken waar je nu juist niet wilde komen. De route bedroeg uiteindelijk meer dan 10.000 mijlen door Brittannië, Ierland en de 'Crown Dependencies', ofwel Jersey, Guernsey en Isle of Man. De reis werd 'Longest Road Out' genoemd, naar een lers gezegde: "the longest road out is the shortest way home."

Om dit bijzondere avontuur een nostalgisch karakter mee te geven, wilden ze dit in een Morgan gaan doen. Makkelijker gezegd dan gedaan. Voor kopen hadden ze geen geld. Huren dan? Bijna even duur als kopen, want hun tocht zou 100 dagen in beslag gaan nemen. Dan de stoute schoenen maar aangetrokken en de Morgan Motor Company benaderd. Uiteindelijk zijn ze met James Gilbert (PR en Communications Manager van de MMC) op het 'Run for the Hills' evenement (2017) tot overeenstemming gekomen. Een jaar later konden ze hun Morgan 4/4 afhalen om op 15 juni 2018 aan hun #Morganadventure te beginnen.

Ze noemden hun avontuur 'The Contemporary Classics Tour', waarbij de 100-daagse rondreis in het teken stond van traditie, vakmanschap én verandering.



Ze bezochten bedrijven en spraken met de mensen erachter. Verhalen van gedreven eigenaren, die de kracht en inventiviteit vonden om zich met

behoud van karakter staande te houden in de versnellende digitale wereld. Ambachtslieden met allemaal een eigen verhaal, net als de Morgan-fabriek.



Helaas bevat het boek slechts een samenvatting van alle plaatsen en interessante bedrijven, die zijn bezocht. Op zich begrijpelijk, voor 100 dagen wordt het moeilijk om voor iedere dag een uitgebreide beschrijving te geven. Op hun (oude) Facebook-pagina (<https://www.facebook.com/contemporaryclassictour/>) is echter de

hele reis nog wel na te lezen, met iedere dag een verhaaltje en wat foto's.

Een kort rijtje van wat plaatsen en bedrijven, die ze hebben aangedaan:

- Malvern – Morgan Motor Company (natuurlijk)
- Stroud – Hercules Propellers
- St. Martin's – Scilly Flowers
- L'Ancrese – Guernsey Oysters
- Halesworth – Hillfarm Oils
- Masham – Black Sheep Brewery
- Edinbrough – Gordon Nicolson Kilt-makers
- Fair Isle – Mati Ventrillon Fair Isle Knitwear
- Tarbert – Isle of Harris Distillers
- Isle of Mull – Mingary Castle
- Paisley – Wallace Bagpipes
- Stoke-on-Trent – Middleport Pottery
- LlanfairPwll – Halen Môn
- Tullow – Coolattin Cheddar
- Kilcar – Studio Donegal

Daarnaast hebben ze bijna iedere Morgan-dealer in het VK wel even bezocht.





Een prachtig boek als je van reizen, traditie of Morgan houdt, of van alle drie. Je wordt meegenomen in hun enthousiasme en de geestdrift van de ambachtslieden. Het boek zal je inspireren om zelf zo'n reis (na Corona dan ...) te gaan ondernemen. Om meer van een boeiend land te zien en meer van plekken, die vaak alleen via de niet-platgereden paden zijn te bereiken. Met het kopen van het boek (en kaart en app) word je op weg geholpen en steun je ook het zakelijk initiatief van deze twee jonge mensen. Twee eind-twintigers met misschien wel een oude ziel. Zeker als je ziet dat ze van zaken houden die je meestal aantreft bij eind-vijftigers.

Van harte aanbevolen.

André Melisse

Foto's en images: Sophie van Poele en Daniel Craanen

Titel: The Longest Road Out
Auteur: Daniel Craanen
Jaar: 2020
ISBN: 9789083110707
Prijs (incl. kaart): € 24,95
longestroadout.com

APK MORGAN AERO 8 SERIES 4

EERST MAAR EENS EEN STUKJE HISTORIE UIT EEN VER VERLEDEN!

*IT WAS NINETEEN
YEARS AGO
WHEN THE MORGAN AERO
8 HIT THE SHOW
THE CROWD GOT WILD AND
WERE SHOUTING GO GO GO*

Op dat bewuste moment was ik samen met o.a. Martin Barkel bij de fabriekspresentatie op naar ik meen Goodwood

Natuurlijk wil je dan niets missen en sta je met je snufferd vooraan ofschoon alleen de happy few een ritje kregen aangeboden met de fabrieksrijder over het circuit. Diverse namen werden omgeroepen totdat er iemand niet kwam opdagen. Kom op schreeuwde Martin: Dit is je kans, zo heet jij toch? Gewoon naar voren lopen en instappen. Hoezo ik???? En rap een beetje natuurlijk. Wat zag die nieuwe Morgan er vreemd uit met de beroemde afwijkende serie 1 koplampen en "hoge deuren".



Na 2 rondjes op het circuit begon ik toch iets anders te denken over de kwaliteiten van deze Morgan.. Het ding lag op de weg als een baksteen; geen wringen, gekraak en gesputter

in de bochten en wat een enorme acceleratie. Het was inderdaad "different cook".

Alleen die lampen voor; misschien met een stevig whiskietje er nog eens over nadenken???????

Het ging hem niet worden mede door de versnellingsbak en de looks van voren. Onvergetelijk was echter het bochtenwerk en de acceleratie.

Jaren later bij Louwman een 2e poging in een serie 1 met Wouter. Dit gaf ook weer een nee op het punt, looks en overbrenging in versnellingsbak.

Dan komt er 20 jaar na dato toch een Morgan Aero 8. Het rijdt als een scheermes nu met een motor van 367pk serie 4, dit was 286pk bij de serie 1.

Vervolgens na een jaartje sturen, apk



bij Louwmanen een afkeur op een stuurpen (er zijn er geloof ik 5) van BMW.

Eerdere series hadden iets van Jack Night en een Ford Granada maar dit was van BMW Het bleek dat de spiebanen van de stuurstang versleten waren.

Sander de chieff of planning en tech-



nical support gaf aan dat bij de burens, een BMW dealer, de stuurstang waarschijnlijk het snelst leverbaar was en dat ook de spatborden er niet af hoefden. Dus ook mental support. (vaak nodig bij Morgan)

Het is bij de Aero 8 zo dat alleen bij in en uitstappen en tanken de spatborden er niet af hoeven, ben ik onderhand wel tot de ontdekking gekomen. Daar is door Morgan heel goed over nagedacht want als het er eenmaal af is kan je overal goed bij!!!!

(filosofie: PRESENCE, gelukkig het zit en past en FUTURE. wat kan je er goed bij als het kapot is.)

Een soort bolvormig lager dat in een aluminium huis zit bleek niet meer goed te zijn. De informatie van de Morgan Motor Company, eerst back-order, gaf aan: no more in production. Ook de productie van het aluminium-huis was gestopt.

Wat nu Aero 8 naar de sloop????
Gelukkig kon het een en ander nog



handmatig worden gemaakt bij een specialistisch bedrijf, werd er aangegeven door Sander (it's Morganit's different).

Prima opgelost door Louwman met dank voor de geweldige service. Ik had al bijna wat anders gekocht "de-gelijk en in metallic geel met veeel peeeekaaaas".

De bijgaande foto's geven een goed



beeld hoe dat een beetje gaat. Natuurlijk zijn er heel veel leuke momenten als Simon er met zijn moment-sleutel bijstaat, die kan het namelijk geen moer schelen.

De les die dan toch weer naar voren komt : EEN APK BIJ EEN MORGAN IS ALTIJD WEER EEN DINGETJETOCH?.

Hans de Vrieze



MORGAN MOTOR COMPANY 2020 SUSTAINABILITY REPORT

DUURZAAMHEID



MORGAN EN DUURZAAMHEID

Een beetje verborgen op de website van de Morgan Motor Company, helemaal onderaan de hoofdpagina (en onderaan de “About Morgan” pagina), is de link te vinden naar hun eerste duurzaamheidsrapport. De link staat ook onderaan dit artikel.

Duurzaamheid, helemaal “hip and happening”. Maar geldt dat ook voor de Morgan-fabriek?

Het is eigenlijk zonde dat er geen richtbaarheid aan is gegeven. De redactie kreeg het via-via te horen. Het is een prachtig document geworden, met prachtige foto's. Maar in feite gaat het natuurlijk om duurzaamheid. Ze hebben dit uitgelegd rond vier pijlers:

- Combineren van vakmanschap en technologie;

- Beschermen van het milieu;
- Behoud van Morgan's hoge ethische standaarden;
- Ondersteunen van onze mensen en gemeenschap.

De CEO van Morgan, Steve Morris, vat het samen in een CEO statement, zie volgende pagina.



CEO STATEMENT

Ik kwam bij de Morgan Motor Company in 1983 als een leerling in de plaatwerkerij. Sinds die tijd heb ik de business zien groeien met modellen, zoals de door BMW-gemotoriseerde Plus 8 en Aero 8, en een moderne heruitgave van de auto waarmee het allemaal begon, de driewieler.

Dit is een succesvol jaar geweest met initiatieven, innovaties en research en development. De Morgan Motor Company kent – net als alle bedrijven vandaag de dag – haar uitdagingen, maar onze inzet ten aanzien van duurzaamheid is groter dan ooit.

We zijn ver gekomen in onze reis om een meer duurzaam bedrijf te worden en we blijven investeren in tijd, middelen en energie om onze werkwijze en producten efficiënter te maken. Ook blijven we investeren in het verantwoord inkopen en gebruiken van middelen en het verbeteren van gezondheid, veiligheid en welzijn van onze mensen.

Een van de wapenfeiten van dit jaar, die deze toewijding weerspiegelt, is

de ontwikkeling van ons CX-generatie platform (chassis). Dit is wat wordt gebruikt in onze CO₂-reductie modellen. In maart 2020 lanceerden we ons volledig nieuwe Morgan Plus Four model, hetgeen de meest revolutionaire voortuitgang is in de 70-jarige historie van het model.

Terwijl het vermogen is gestegen met meer dan 65% in vergelijking tot zijn voorganger de Plus 4 heeft de geavanceerde aandrijflijntechnologie een vergelijkbaar brandstofverbruik en een vermindering van CO₂ met 30%.

Naast deze stappen, zien we toch ongekende uitdagingen. De huidige COVID-19 pandemie, door velen de ergste crisis sinds de Tweede Wereldoorlog genoemd, bedreigt velen en zorgt voor onzekerheid voor iedereen.

Echter, sommige effecten zijn duidelijk, zoals het zorgen voor onze mensen en het beschermen onze omgeving. Het onderstreept de noodzaak om te investeren in de gezondheid, veiligheid en welzijn van onze mensen, het zorgen voor de veerkracht van onze toeleveringsketens, en het hebben van de juiste noodprocedures en bedrijfscontinuïteitsplannen om snel aan te kunnen passen bij veranderende omstandigheden.

In deze uitdagende tijden was en blijft de veiligheid van onze mensen onze topprioriteit. We zijn al onze medewerkers blijven betalen, en hebben (waar mogelijk) de transitie gemaakt

naar thuiswerken en effectieve communicatiesystemen geïmplementeerd om te zorgen dat mensen zich verbonden, betrokken en verzorgd voelden.

Vanaf 1 juni 2020 zijn we, met in acht neming van alle “social distancing” beperkingen en de overheidsrichtlijnen opvolgend, met enkele mensen geleidelijk terug gaan keren naar het werk.

We hebben ons Britse dealernetwerk opnieuw geopend, net als onze eigen verkoop- en serviceafdeling en auto-verhuur.

Onze klanten vormen een integraal deel van de Morgan familie. Gedurende de pandemie konden velen niet of veel minder in hun auto te rijden, als gevolg van de beperkingen.

Als gebaar van onze waardering en steun, verlengden we de garantieperiode op onze voertuigen met drie extra maanden op de volledige fabrieksgarantie – een van de sterkste reacties van enig autofabrikant.

We kwamen ook bij elkaar om de gemeenschap in bredere zin te steunen. Door de gezamenlijke inspanning van medewerkers en belanghebbenden hebben we met behulp van onze merkwaarde zowel lokale als nationale goede doelen ondersteund door £1.39M op te halen. Een bedrag dat werd verdubbeld door de Britse overheid.

We zijn trots op het aanpassingsvermogen en wendbaarheid van het bedrijf tijdens de uitdagende bedrijfsomstandigheden van de pandemie.

We zijn ervan overtuigd dat we nog sterker en veerkrachtiger dan ooit tevoren uit de huidige crisis komen.

We erkennen dat alleen door deze crisis komen niet genoeg is; we moeten beter voorbereid zijn. Op de lange termijn moeten we leren hoe we risico's kunnen omkeren in kansen en



we moeten ons bedrijf veerkrachtiger ontwerpen en beschermen door nieuwe manieren te vinden van werken en zakendoen.

Een uitdaging als de COVID-19 pandemie kan een reden zijn voor sommige bedrijven of organisaties om te vertragen, maar voor de Morgan Motor Company is het belangrijk, zo niet belangrijker, om onze toewijding met betrekking tot duurzaamheid te onderstrepen en aan te tonen hoe we deel uit kunnen maken van de oplossing voor de toekomst.

We zijn begonnen aan een reis om duurzaamheid op te nemen in alles wat we doen; van de manier waarop we onze auto's ontwerpen en bouwen tot aan de wijze waarop we omgaan met onze medewerkers.

Onze duurzaamheidsstrategie is geworteld in onze kernzaken en aangevoerd door middel van onderdelen die traditioneel vakmanschap omvatten, productontwerp en innovatie, vrije tijd en ontspanning en rentmeesterschap.

We nodigen onze lezers uit om meer te leren over ons bedrijf, onze hoogtepunten op het gebied van duurzaamheid en Morgan's toekomstige ambities.

Steve Morris
CEO en Voorzitter, Morgan Motor Company

<https://www.morgan-motor.com/wp-content/uploads/2020/11/Morgan-Sustainability-Report-2020-4.pdf>

WAAROM EEN 4-ZITTER MORGAN?

Dit jaar zoek ik eigenaren met een Morgan 4-zitter op met de vraag:

“Waarom kies je juist deze Morgan?”



De eersten van dit jaar zijn Herbert de Haan en zijn vrouw Ans.

Zoals meer vrouwen heeft ook Ans weinig met de Morgan het is een mooie auto, maar spartaans en je moet hele sterke armen hebben, want er zit geen stuurbevestiging op.

Gelukkig heeft zij één van de laatste klassieke mini's met roldak, notenhouten dashboard, beige bekleding en stuurbevestiging. Waar ze heel blij mee is.

De 4-zitter Morgan die Herbert nu heeft is een mooie donkerblauwe uit 1987 met een aluminium-body. Verder een Camel kleurige lerenbekleding en notenhoutendashboard met het stuur links.

Herbert heeft altijd een voorliefde voor auto's gehad. Hij heeft meerdere auto's net als mijn Henk.

Herbert is begonnen met een *Simon Templar* “the saint” auto.

Voor de wat oudere onder ons, dit is een Volvo 1800SE en dit is een dichte auto, maar voor je plezier is rijden in een open auto veel leuker. Herbert



zag in een automagazine een Morgan 4-zitter staan en was gelijk verkocht door het uiterlijk met de kap erop ziet het er mooi klassiek uit en zonder kap kun je lekker open rijden en je hebt ook nog een beetje bagageruimte. Op de achterbank liggen meestal de ramen en het reservewiel zit recht achterop daarop past ook nog een bagagerek. En Herbert zei: “met zo een hoge kap is het vast makkelijker instappen”, want dat is bij mijn 2-zitter Morgan met de kap erop zeker niet eenvoudig.

Gelukkig heeft Henk een afneembaar stuur voor me gemaakt, dat scheelt wel een beetje met instappen.

Zijn eerste 4-zitter heeft hij in ongeveer 2000 gekocht. Het was een groene small body maar deze auto beviel niet echt.

Wat “Heel bijzonder” is: Herbert heeft in 2005 op marktplaats zijn huidige blauwe 4-zitter wide-body met een 4 cilinder Ford motor uit 1987 gevonden en gekocht.

Deze Morgan voldeed beter aan zijn wensen en was ook nog eens van aluminium. Dat paste helemaal in zijn straatje, want hij heeft een passie voor aluminium en aluminium producten.

Na 10 jaar vond Herbert dat de Morgan wel enige restauratie nodig had. Eigenlijk wilde hij dat zelf doen, maar de tijd ontbrak hem toen, dus bracht hij de auto naar Klaas Booy.

Bij de foto's van de restauratie is te zien dat de auto bijna helemaal uit

elkaar is geweest. Nu is de auto weer als nieuw.

De spatborden waren zwaar gecorrodeerd, omdat de fabriek in de randen een staaldraad versteviging had verwerkt.

HIER IS EEN SCHEIKUNDIG WEETJE:

Fe atoomnummer 26 en Al atoomnummer 26 verdragen elkaar niet.

Herbert zegt ze bijten elkaar, dat betekent dat je deze twee van elkaar moet isoleren. Herbert en Klaas hebben er een soort isolatie tussen gedaan. Resultaat: stevige spatborden met een mooi kraaltje er langs (= een rond randje) en zonder corrosie.

Nu Herbert met pensioen is zou hij zelf wel de restauratie willen doen als het opnieuw nodig mocht zijn.

Herbert zegt zelf *“met de kap erop heeft de Morgan een mooi smoel”* en met de handige kapspanners is de kap ook makkelijk op te zetten.

Herbert en Ans hebben niet zoveel Morgan ritten meegereden, maar de Irish Touch wel bijna elke keer op persoonlijke uitnodiging van Peter Berveling. Hij ontmoette lang geleden Peter en toen het over auto's ging kwamen ze tot de ontdekking, dat ze allebei een Morgan hebben. Daardoor zijn ze onder andere ook op Paleis Soestdijk geweest.

Herbert en Ans zijn echte wereldreizigers, van de Noordpool (Arctica) Spitsbergen, waar ze van redelijk dichtbij een ijsbeer hebben gezien tot de Zuidpool (Antarctica) waar ze de pinguïns zagen.

Ook reisden zij met de trein door Canada. Helaas ging hun reis afgelopen jaar naar Nieuw-Zeeland door Corona niet door. Misschien gaat het dit jaar lukken. Met de Morgan zijn ze eigenlijk nog niet vaak op vakantie gegaan. Hun favoriete vakantieoord is Oostenrijk,

maar de reis met de Morgan op de snelweg erheen is niet zo leuk, dat vindt mijn Henk ook. Vandaar dat wij een autotrailer hebben. Ik heb Herbert aangeboden onze trailer te lenen, zodat hij zijn Morgan naar Oostenrijk kan brengen. Hij heeft daar een veilige plaats om de auto achter te laten en het is daar prachtig toeren. Nu kan hij eindelijk de Silvretta pas gaan rijden, dat staat nog steeds op zijn wensenlijstje. Dus wie weet gaat het dit jaar lukken. Misschien wel samen met zijn jongste zoon, want er is een Duitse club die altijd de Silvretta rally organiseert.

Ik wens Herbert en Ans nog veel mooie Morgan kilometers in hun favoriete vakantieland.

Met vrolijke Morgan groet,
Els Hoekstra



DE WEDERGEBOORTE VAN EEN MORGAN 4/4 DEEL 3

In de 2020 edities nr.2 & 4 heeft u respectievelijk het begin en het opstarten van de restauratie kunnen lezen.

Nu volgt deel 3 waarbij er weer behoorlijke stappen zijn gemaakt!

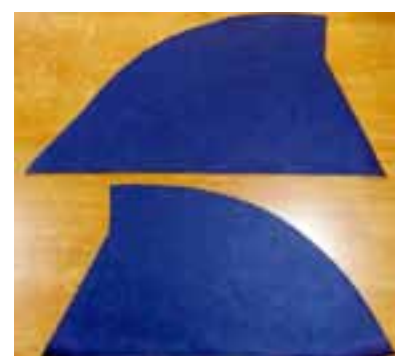
De maand september breekt aan en met de gekozen carrosseriekleuren en interieurkleuren kan een begin worden gemaakt met het bekleden van het interieur. Er is gekozen voor een combinatie van vinyl en leer; vinyl voor de bagageruimte van de A552 en leer voor de stoelen, dorpellijsten, versnellingsbak en transmissietunnel en deuren; vinyl voor de wielkasten, de binnenkant van de deurvakken en het dashboardkastje.

De binnen panelen zijn van 3 mm dik multiplex, maar helaas niet van waterbestendig multiplex; het triplex is echter behandeld met drie lagen buitenverniet die moet voorkomen dat het triplex delamineert. Waar een zekere mate van opvulling benodigd is, wordt 3 mm gaasdoek aangebracht tussen het multiplex en de vinyl- of lederen bekleding.



Merk op dat deurvakken niet standaard waren op Morgans tot het begin van de jaren zeventig en omdat deze op mijn 1976 Plus 8 werden gemonteerd en een handige voorziening zijn tijdens toeren, werd besloten om de deurvakken voor de A552 te kopiëren

Hoewel er veel meer te fabriceren en te monteren is op de A552, met name de voorspatborden, en ik een rechter Plus 4 Super Sports / 4/4 Competition steekas ("stub axle") moet zoeken en kopen, een kabelboom moet specificeren en bestellen, de FIA-brandblusser moet installeren uitsparingen voor brandblusser en accu moet maken, en verder afwerking van het uitlaatsysteem, afwerking van de vloer van de bestuurder en passagier, afplakken en spuiten van de "body", enz., enz. ' . Merk op dat de wielkastbekleding op proef is gemonteerd is in afwachting van montage van de bevestigingsbeugels van de achterste veiligheids gordels op de bovenste wielkasten.





Ik heb de deurvergrendeling op Morgan's nooit leuk gevonden. De pallen drukken tegen de carrosserie en na verloop van tijd, vooral bij auto's met een aluminium carrosserie, schuurt de portiervanger en slijt zowel lak als metaal. Mijn oplossing was het vervaardigen van roestvrijstalen carrosseriebeschermers die tot boven het deurslot uitstrekken, waarbij een deel van de roestvrijstalen strip het zijgedeelte van de carrosserie bedekken dat normaal aan slijtage onderhevig is.



Door de komst van de Mocal oliekoeler, AN10 geanodiseerde aluminium fittingen en slangen kan er verder gewerkt worden aan de oliekoelerleidingen. De meest directe weg van de olieslang loopt van de oliepomp/filterafvoer naar voren onder de radiator, voordat het door twee speciale gaten in de bak naar de oliekoeler gaat. Helaas is er via deze weg het risico dat de slangen in contact komen met de stuurstang en daarom is er een beugel gemaakt om aan de bestaande gaten (sub-frame) te monteren die ook voor de steunbeugel van de radiator worden gebruikt.

De gefabriceerde slangbeugel, op passende wijze uitgevoerd met gaten en met gelaste blinde moeren om montage en demontage te vergemakkelijken, is een uitstekende manier om

de slangen vast te houden en contact en slijtage met de stuurinrichting te voorkomen.



Helaas loste dit het probleem van de speling niet op, aangezien er een risico bestond dat de stuurstang tegen de olieleidingen zou schuren bij het volledige "indrukken" van de linker voorvering.

In plaats van het omleiden van de leidingen door twee nieuwe gaten in het binnenscherm met scherpe bochten te boren, moest de radiator een extra uitsparing krijgen in de aluminium onderkant om de olieleidingen wat meer afstand te geven t.o.v. de stuurstang. Er werd een nieuwe radiator geleverd, hoewel niet volgens de verstrekte tekeningen, helaas een gemis die het gebruik van in de handel verkrijgbare slangklemmen verhinderde en het noodzakelijk maakte om een op maat gemaakte radiator te fabriceren die ruimte biedt tussen de slang, radiator, stuurstang en trekstang.

Terwijl de steun van de olieslang werd aangepakt, werden twee aluminium en twee roestvrijstalen afstandsplaten samen met een paar uit 5 mm aluminium vervaardigd om een alternatief te bieden voor Morgan's gebruik van meerdere afstandsringen om de "cowl" en de spatbordranden samen te voegen om op die manier ruimte te bieden voor de radiatorgrille.

Zo zijn zestien pakkingsringen vervangen door vier afstandsplaten, waardoor een veel betere en elegantere oplossing ontstaat die minder lastig te monteren en te demonteren is.



Oktober 2020 komt eraan en in afwachting van het oplossen van een aantal problemen (modificatie van de radiator, rechter steekas, bevestigingen veiligheidsgordel achter, enz.), is de vloerbedekking voor het interieur aangeschaft en is begonnen met het knippen en tijdelijke montage. De gekozen kleur is een midden-lichtblauw dat past bij de kleur die is gekozen voor het leer en het vinyl voor het interieur. De vloerbedekking is zo ontworpen dat het gemakkelijk kan worden verwijderd, mocht het nodig zijn om onnodig gewicht bij competitieve snelheidsevenementen weg te laten. Nadat de tapijten zijn uitgetoetst, zijn ze klaar om de randen af te werken met hetzelfde vinyl als de binnenbekleding dit om rafelen te voorkomen.



Eindelijk en ondanks de kosten werden, na veel wikken en wegen en frustrerende vruchteloze zoektochten naar bruikbare tweedehands aluminium voorschermen, nieuwe aluminium voorschermen besteld bij Vintage Radiators uit Manchester met een geschatte levering voor half december 2020. Afgezien van de kosten betekent het gebruik van aluminium voorschermen dat het doel om een historische race-compatibele lichtgewicht 4/4 te vervaardigen is gehandhaafd; iets dat met zowel glasvezel als de originele stalen vleugels van de A552 niet gebeurd zou zijn.

Een stukje geschiedenis over Morgan spatborden/schermen

Ondanks het duidelijke verschil tussen Morgans van vóór 1953 met platte chromen radiatoren (Flat Rads) en de latere auto's met gebogen radiator "cowl" en grills, werd ik in 1981 door Colin Musgrove voor het eerst bewust gemaakt van een van de meest subtiele verschillen tussen Morgan-spatborden van verschillende jaren. In zijn boek "Moggie - The Purchase, Maintenance

and Enjoyment of Morgan Sports Cars" (toen hij nog werkzaam was vanuit zijn huis in Balsall Common).

Ik bezat toen een 4/4 1600 Four Seater en Colin Musgrove wees op het verschil tussen de vorm van het voorscherm van mijn auto in vergelijking met die van latere auto's. Samengevat: het spatbordgedeelte van het scherm direct boven de voorwielen van mijn 4/4 had een platte bovenkant, terwijl die van latere auto's de vorm van een "lepel" volgden.

Interessant genoeg werd dit later bevestigd toen ik een paar nieuwe aluminium schermen bestelde bij Ian Jones, die onlangs de schermproductie had overgenomen van Vintage Wings & Radiators uit Manchester. Ian bevestigde dit detail en legde uit dat Ian zich als jonge man herinnert dat de toenmalige directeur van Stockfis-Bert Burrows, besloot dat het spatbord opnieuw moest worden ontworpen, nieuwe rollen moesten worden gemaakt en de oude rollen vervolgens verloren zijn of vernietigd moesten worden.

Ian Jones begon in 1971 bij Robert R Stockfis te werken en het bedrijf begon rond 1972/73 schermen en "cowls" te maken voor Morgan. Ian begon rond 1974/75 met het maken van "cowls" en maakte ze gedurende 20 jaar. In 1980 werd Stockfis gekocht door de Chillington Group die nu bekend staat om de productie van kruiwagens (!).

In 1982 werd de schermproductie gekocht door smidse-meesters Eva Brothers uit Clayton, Manchester en in 1995 verkocht aan Vintage Wings & Radiators. In 2020 nam Ian Jones de fabricage van Morgan-"cowls" en schermen over en maakt niet alleen schermen voor Morgans met behulp van de originele gereedschappen, maar maakt ook schermen voor ERF-vrachtwagens, -trekkers en andere oldtimers.

De schermen van de eerste auto's met gebogen "cowl" hebben, duidelijk zichtbaar, andere koplampunits die in wezen

een grote buis waren die op de voorkant van het scherm waren gesoldeerd.

Regelgeving die de afstand en hoogte van de koplampen voorschreef, zorgde ervoor dat de meer bekende gestroomlijnde vorm werd geïntroduceerd. Deze werden aanvankelijk nog op de voorkant van de vleugel gesoldeerd en geleidelijk verplaatst om het spatbord te overlappen, vooral naar mate de breedte van de auto groter werd, dus spoorbreedte en om de bredere wielen te kunnen plaatsen.

De Superform-schermen, geïntroduceerd in 1996, zijn duidelijk een product van het digitale en technologiegerichte productietijdperk met perfecte rondingen en bochten die voortkomen uit CAD/CAM-productie. De technische ontwikkeling was waarschijnlijk geen goedkope investering en was waarschijnlijk een reden voor Morgan om alle modellen met vier wielen te standaardiseren op het Plus 8-chassis.

Overigens is de vorm van de Morgan-schermen voor modellen met de "cowl" niet significant veranderd, behalve met de introductie van de Superform-schermen met zijn verschillen in bochten en rondingen die over het algemeen alleen duidelijk zijn voor degenen die bijzonder oplettend zijn en de andere methode om de schermrand te fabriceren met behulp van een U-profielstrip die eerder werd gevormd door de rand van de schermen te rollen.



Anderhalve week na het bestellen van de nieuwe voorschermen, waarvan de voltooiing half december verwacht wordt, belt Ian Jones om te zeggen dat de aluminium voorschermen van de A552 klaar zijn om opgehaald te worden, wat resulteert in een overhaaste poging om garageruimte vrij te maken. Er wordt een reis naar Miles Platting ten noorden van het stadscentrum van Manchester gemaakt om de schermen op te halen waar ze gemonteerd zijn op een bok uit 1980; deze bok, gemaakt van een stalen frame, vervangt een eerdere gemaakte van hout

Bij thuiskomst kon ik om voor de hand liggende redenen de verleiding niet weerstaan om een van de schermen aan de "body" van de A552 te bevestigen om te zien hoe ze eruitzagen en te controleren op lengte, enz.



De A552, zelfs met een scherm die tijdelijk op zijn plaats wordt gehouden, begint eruit te zien zoals een Morgan zou moeten zijn met zijn gebogen radiatorgrille en "cowl", brede schermen en opengewerkte deuren die een nieuw leven voor de A552 voorspellen en hopelijk een nieuwe toekomst van auto-avonturen inhouden na een winterslaap van zesenvestig jaar en tot nu toe een restauratie van drie jaar.

Hoewel het misschien een afleiding was van het herbouwproject, dwaal-

den mijn gedachten af naar het ontwerp voor een geschikte achteruitkijkspiegel. De eerste vereiste is een tijdelijke oplossing. Ik koos voor een Trafalgar-zuignapspiegel uit de jaren 60, gemaakt door John Sydney Limited en zeer vergelijkbaar met degene die ik in mijn 1976 Plus 8 als originele uitrusting had gemonteerd.

Behalve dat de gekartelde kraag, om de vacuümgreep tussen de zuignap en ruit te vergroten, een vrij mooi en verchromd product is, is hij fraaier dan de gegoten plastic versie uit de jaren 70 en daarom meer in overeenstemming met de periode van A552.



Hoewel het een zeer ondergeschikte kwestie in het totale schema van de restauratie van deze specifieke Morgan is, dragen zulke kleine dingen niettemin bij aan de voltooiing van de A552 en ook aan de persoonlijke motivatie en het in het oog houden van het einddoel - een esthetisch correct herbouwde 1960 Morgan 4/4 die rijplezier aan zijn bestuurder en passagier garandeert en mogelijk plezier aan zowel toeschouwers als bewonderaars.

Vanwege de moeilijkheid om een rechtshandige 4/4 Competition of Plus 4 Super Sports steekas te vinden en omdat ik mijn 4/4 schijfwielnaven heb bewerkt om grotere lagers te kunnen toepassen, is het alleen niet mogelijk, indien noodzakelijk, om de auto op zijn wielen te laten zakken, de stuurstang is qua lengte te lang maar ook de rechterspatbordrand moet nog goed gemonteerd worden en er

dus gaten geboord moeten worden in de rand en chassis.

Om me uit deze netelige situatie te bevrijden, leende Arwyn Williams me voor langere tijd een standaard schijfwiel en een rechtse steekas; Bovendien stemde Billy Bellinger ermee in mij een standaard 4/4 schijfwielnaaf te lenen en zo begon het werk met het verkorten van de stuurspoorstang tot de juiste lengte en het ontvetten, reinigen, herstellen en monteren van Arwyn's steekas op het chassis van de A552.

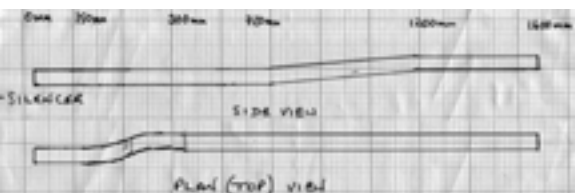
Geholpen door mijn subtiele aanpassingen aan de voorwielophanging van de A552, duurt het wisselen van de steekas slechts 20 minuten; niet alleen dat, maar zonder de dreiging dat de hoofdveer losbreekt en de auto of persoon beschadigt/gewond wordt - probeer die handeling eens uit op een standaard Morgan-voorvering en zonder middelen om de spanning van de hoofdveer te verminderen!



November breekt aan - wat gaan de maanden snel! Een andere afleiding naast de achteruitkijkspiegel was de toezegging om twintig roestvrijstalen zijraambeugels te fabriceren: vier voor de A552, twaalf voor Arwyn William's 1969 Plus 4 en 1968 4/4 en vier voor Andy Bleasdale's 1971 Plus 8-project. David Bloor maakte met een plasmasnijder de basisplaten, ik bracht ze in vorm en maakte de ruw gesneden plasmabladen schoon en had de smerige en tijdrovende taak om de platen te polijsten. Arwyn maakte de draadbouten en bijbehorende schroefdraad, daarna Flash TIG gelast en tenslotte gaf ik de voltooiden beugels een laatste poetsbeurt.



Het voorste gedeelte van het uitlaatsysteem, van spruitstuk tot uitlaatdemper, was zes maanden eerder voltooid en nu de onderdelen voor de uitlaatpijp zijn geleverd, is het tijd om het samen te stellen en het uitlaatsysteem te voltooien. Voor wedstrijd-gebruik is een korte buis die voor het achterwiel uitkomt een gemakkelijke optie om aan te brengen. Voor gewoon toeren geven zijuitlaten echter nogal veel lawaai, vooral met een “getunde” motor en daarom is er een uitlaatpijp over de volledige lengte ontworpen die een Morgan standaarditem is voor 4/4s uit de jaren 60, hoewel met een toename in diameter tot 1 3/4 “ (45 mm).



De benodigde componenten omvatten twee bochten van 15° zodat de uitlaat dicht langs de chassiskant loopt om de speling tussen de uitlaatpijp en de binnenste zijkant van de achterband te maximaliseren, en een lengte voor het achtergedeelte die twee bochten van 8° bevat dit om de uitlaatpijp iets omhoog te brengen achter de achteras.



Om de ruimte tussen de band en de uitlaat verder te vergroten en de kans op contact en slijtage te verkleinen, zijn er twee uitsparingen in de uitlaat gesneden en deze worden afgesloten met een 1,5 mm roestvrije staalplaat. Een soortgelijke opstelling was vereist voor mijn 1976 Plus 8, hoewel de uitlaatuitsparing door een hydraulische pers werd gevormd is het dus geen “fabrieksklare” oplossing!



In plaats van een bout die aan de uitlaat is gelast met een getrapte rubberen ring om de uitlaat te isoleren van de chassismontage, wordt de nieuwe uitlaat van de A552 ondersteund door een flexibele spoel (zoals gemonteerd op FIAT Cinquecento uit de jaren 60) die op een gelaste zeskantige naaf past. Het uiteinde van de uitlaat is afgewerkt met een 5-inch huls van een gepolijste roestvrijstalen buis van 48 mm en komt overeen met de roestvrijstalen uitlaatpijpen die ik in 1982 voor mijn Plus 8 heb gekocht bij Colin Musgrove. Hoewel het niet langer op de Plus 8 gemonteerd is (het heeft nu een race-uitlaatsysteem vervaardigd door David Kerby die de uitlaatsystemen fabriceerde op de Austin Rover Group, Triumph TR8s en MG 6R4 rallyauto's), vond ik het visuele effect dat het creëerde altijd leuk; dus een gepolijste huls voor de uitlaat was voor mij een natuurlijk kenmerk om toe te voegen aan de uitlaat van de A552.



Achteraf gezien zou men de indruk kunnen hebben dat er onevenredig veel ideeën en verzonden aanpassingen aan de uitlaat zijn bedacht; echter, aangezien de standaard niet langer beschikbaar is, en met de toename van de pijp boring, de noodzaak om de uitlaat om te leiden en ruimte te bieden voor het chassis en de binnenkanten van de banden, gecombineerd met de wens om een mislukking te voorkomen en de uitlaat er als “standaard eruit te laten zien”, was deze aanpassing waarschijnlijk onvermijdelijk.

Door de komst van de nieuwe bevestigingsbeugels voor de veiligheidsgordel achter, kunnen deze worden gemonteerd. De A552 verliet Pickersleigh Road zonder veiligheidsgordels en ik ben niet bereid om deze essentiële veiligheidsfunctie weg te laten uit ‘originaliteit’. De positie van de beugels op mijn 1976 Plus 8 vormen het referentiepunt voor montage en er moest een gat van 20 mm worden geboord door zowel de achter binnenkant als door het aluminiumscherm om de hardgesoldeerde huls met schroefdraad te plaatsen.

Er werden vier gaten van 6 mm door de wielkasten aan beide zijanten geboord. De beugels, in wezen een vlakke plaat met een 90° haakse knik en een huls met inwendige en uitwendige schroefdraad, zoals geleverd door Morgan, hebben scherpe niet-afgeronde hoeken en volgen niet de curve van de wielkast; zorgvuldige toepassing met hamer en bankschroef en haakse slijper, resulteerden in beter passende beugels die iets minder scherp zijn achter de vinylrand. Door de montagebeugels te monteren, kan

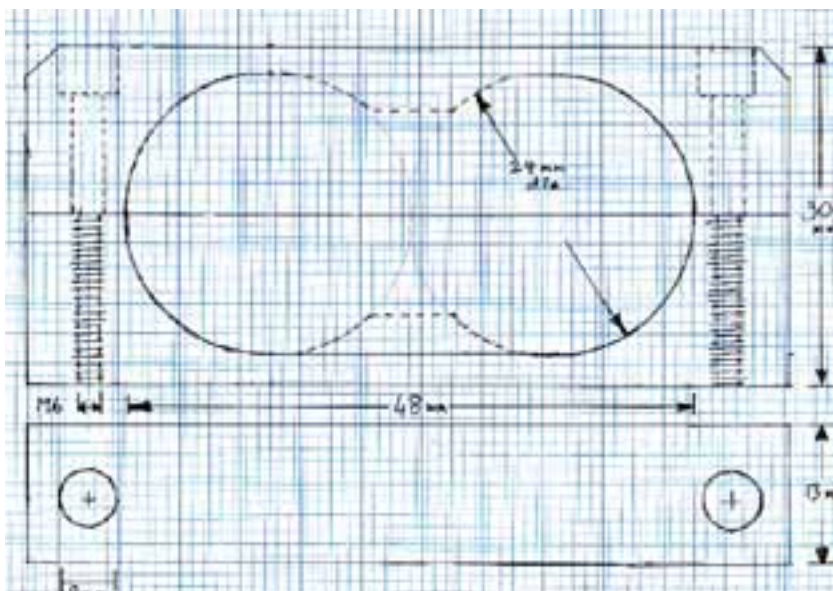
de wielkastrand definitief worden gemonteerd, hoewel de wielkastkappen pas worden bevestigd nadat de carrosserie is gespoten.

Bovendien betekent de komst van een nieuwe Kangol veiligheidsgordel samen met een paar Kangol Belt Park-clips dat het interieur aan de rechterkant weer een beetje vooruitgang heeft geboekt.



De aluminium radiator gemaakt door Simon Hall van SiFab is vervangen door een gemodificeerde radiator die meer ruimte biedt voor de oliekoelslangen tussen de onderkant van de radiator en de stuurstangen. Bovendien heeft Simon de vuldop van de radiator verplaatst en wordt hij verbonden met een verwijderbare siliconenslang waarmee de radiator gemakkelijker kan worden verwijderd en de overloopuitlaat die het expansievat voedt, wordt gedraaid, wat weer resulteert in meer speling tussen de vuller en de "cowl" en motorkap.

Helaas zijn geanodiseerde aluminium slangklemmen voor olieleidingen, die overal verkrijgbaar zijn, onbruikbaar op de A552, met als gevolg dat er een op maat gemaakte klem moest worden vervaardigd. Een 15 mm vierkante aluminium staaf werd gebruikt om de slangklem in twee delen te fabriceren; deze werden geboord en getapt om M6 inbusbouten te kunnen gebruiken, zoals geïllustreerd in de onderstaande tekening en afbeelding.



Arwyn Williams en Billy Bellinger (JB Sports Engineering) leenden mij, voor onbepaalde tijd respectievelijk een 4/4 schijfwielnaaf en een 4/4 schijfgeremde steekas en zo uiteindelijk, na het monteren van het linker binnen scherm in augustus, kon het rechter/chassis-stootblok geboord worden en de schermrand vastgezet worden.



De jacht op een 4/4 Competition / Plus 4 Supersports of mogelijk een vroege Plus 8 steekas gaat door; De leenitems betekenen echter dat de A552 verder gaat naar een situatie waarin de nieuwe aluminium voor spatborden kunnen worden bijgesneden en passend worden gemaakt en de auto mogelijk voor het eerst sinds 2018 op zijn eigen vier wielen kan gaan staan.

Er wordt weer aan de bekleding gewerkt; dit keer het schottapijt. Een kartonnen sjabloon wordt gebruikt om een voorbeeld te maken en hieruit wordt het tapijt gesneden. Het bovenste gedeelte van het tapijt is aan het schot bevestigd met zes zelfklevende klittenbandstrips; de hoeken zijn met de hand gestikt om te voorkomen dat ze losraken.



De A552, zoals andere vroege Morgans tot eind jaren zestig, waren niet uitgerust met afdekkingen om de bladveerbevestiging van de achterwielophanging af te sluiten en de voorkant, van enkele centimeters van de bladveren, is blootgesteld aan het interieur.

Hierdoor kan straatvuil en ander vuil achter de stoelen binnendringen, waardoor de interieurtapijten, bekleding en bezittingen na verloop van tijd worden verontreinigd. De montage van hoezen door Morgan viel samen met een verandering in het chassisontwerp rond 1968, toen de voorste montage van de bladveer van de achtervering lager werd geplaatst en achter de dwarsbalk van het achterste gedeelte van het chassis werd geplaatst.

De nieuwe “kappen” van de A552 zijn gemaakt uit aluminiumplaat van 2 en 1,5 mm dik, aan de binnenzijden gespoten en aan de buitenkant bekleedt met hetzelfde blauw/grijze vinyl dat elders in het interieur wordt gebruikt.



Nu dit kleine maar tijdrovende en belangrijke deel van het interieur van de A552 is voltooid, kan het tapijt aan de achterkant van de “hoedenplank” eindelijk in vorm worden gesneden en kunnen de duurzame tapijtsluitingen aan de hoedenplank en de hielplank worden geschroefd om een veilige maar gemakkelijke manier om het tapijt verwijderen mogelijk te maken. Bovendien zijn de twee ‘trekkabels’ met T-handgreep geïnstalleerd die het brandblussysteem activeren en de accu loskoppelen en isoleren. Hoewel het paneel nog moet worden bekleed met leer is het handschoenenkastje aangepast zodat de kabels door de achterkant kunnen lopen. Zowel de brandblusser als de accu-isoleerfuncties kunnen zowel van binnen als van buiten de auto worden geactiveerd.



Om de focus van de A552 op wedstrijd mogelijkheden verder te versterken, fabriceer ik drie roestvrijstalen beugels, waarvan er twee aan de stabiele radiatorstang zijn gelast en naar de carburateur en de brandstofpomp zijn gericht; de andere aan de achterkant en gericht naar de brandstoftank en tankvulopening, een verplichte vereiste voor autoraces, evenals een rolbeugel en een volledig raceharnas, hoewel deze laatste twee veiligheidsvoorzieningen voorlopig niet worden geïnstalleerd.



December 2020 komt eraan en het oplossen van het dynamo probleem staat nu op de agenda; Om redenen van efficiëntie en gewichtsbesparing was al besloten om in plaats van een Lucas-dynamo een wisselstroom dynamo te monteren. De oorspronkelijke bedoeling was om een ‘in-periode’ uiterlijk te behouden en een van de dynamo’s te gebruiken die het uiterlijk van Lucas dynamo’s nabootsen. Het advies van een gerespecteerde specialist in de voorbereiding van raceauto’s bracht mij echter op de hoogte van vaak voorkomende betrouwbaarheidsproblemen en storingen onder raceomstandigheden; het hoge motortoerental en de warmteontwikkeling van een twee liter viercilinder Triumph TR4-racemotor uit de jaren 40 zijn de waarschijnlijke oorzaken van defecten. Een alternatief zou zijn om een Lucas ACR-dynamo te plaatsen - een relatief gemakkelijke optie maar niet de voorkeur.

De gekozen oplossing voor de A552 is een op een Denso gebaseerde 40 ampère dynamo van een Komatsu vorkheftruck en deze en een nieuwe 3½ "(90 mm) aluminium poelie met onbewerkt middenstuk werd besteld. Het Denso-model is niet alleen fysiek kleiner dan een Lucas ACR-eenheid, handig vanwege het relatieve ruimtegebrek in de nauwe motorruimte van een 4/4, maar het gekozen Denso-model is 1,2 kg lichter, een extra bonus. Helaas zijn de afmetingen en de plaatsing van de montagebeugels voor de Denso-dynamo behoorlijk afwijkend dus was het noodzakelijk om een ontwerp en fabricage van nieuwe montage- en afstelbeugels voor de dynamo te maken.

Evenals het zoeken naar een geschikte riemschijf en het boren en bewerken van het midden van de riemschijf wat noodzakelijk is om de dynamo te kunnen monteren. Bovendien werd er, vanwege de ongewenst scherpe hoek van de standaard Ford dynamo afstelbeugel, besloten om een nieuwe afgeronde beugel te ontwerpen en te vervaardigen uit 5 mm plaatstaal; dit vergde veel meten, tekenen en ma-

ken van een kartonnen sjabloon als proefstuk. Nu zou het voor mij geen verrassing en frustratie meer moeten zijn dat ogenschijnlijk simpele dingen zoveel concentratie, tijd en moeite kunnen vergen!



Ten slotte, nadat de klem eenmaal was gespoten met primer en een metalen toplaag en een langere inbus-bout was aangeschaft, werd de klem op de drie maanden eerder gemaakte beugel gemonteerd en biedt nu een geringe maar voldoende speling tussen radiator en de voorste ophanging.



Aankomst van de Rutherford AVO-achterdempers van Tim Ayres in New Elms betekent een paar uur afstellen en zorgen voor een correcte uitlijning wat resulteert in de voltooiing van de achterwielophanging van de A552. Met alleen nog de brandblusserleidingen te installeren en door te voeren, is de constructie en montage van het achterste gedeelte van de auto helemaal klaar!



Een verandering van koers bij de zoektocht naar een geschikte steekas rechtsvoor leverde een geschenk uit Zweden op; een verzoek op de uitstekende Facebook-groep For Sale and Wanted van de Morgan History Group voor een vroege Plus 8-steekas werd vriendelijk opgepikt door Johan Wilkström die mij een gebruikt exemplaar schonk die wat (schroef)draad-schade aan de spil had veroorzaakt door rotatie van de ring.



Bovendien had de buis van de kingpin-bus aanzienlijke slijtageschade veroorzaakt door de veer en de bodemplaat van de veer/stuurdemper. Hoe dan ook, de buis kon worden vervangen, de ongelijkmatige slijtage van het veerplatform kan worden verwijderd door vakkundig gebruik van vijlen en de vetafdichtingskraag kon worden bewerkt tot de afmeting die nodig is om op een Plus 4 Super Sports / 4/4 Competition-steekasafmeting te passen



Hoewel de rand van de vetafdichtring een grotere afmeting en diepte had dan die van de Plus 4 Super Sports/4/4 Competition steekas, kon deze tot de juiste afmeting worden bewerkt, er kon een nieuwe kraag/rand worden gemaakt door de diepte en hoeken van de kraag van de vetafdichtring te vergroten en af te ronden om materiaalspanning en mogelijke breuk te verminderen.

Met het opknappen van de schroefdraad met een $\frac{3}{4}$ "draadsnijder geleend van Arwyn Williams heeft geresulteerd in een vrijwel onbeschadigde schroefdraad; de schijnbare schade veroorzaakt door ophoping van het zachte ringmateriaal in de schroefdraad van het hardere staal van de fusee. Een nieuwe kingpin buis samen met bussen werd besteld bij Terry

Foxon van Gee Ltd en de spil werd gecontroleerd op maat ten opzichte van de nieuwe lagers zoals gemonteerd op de linker fusee en naaf.

Nu de steekas op de juiste manier is gecontroleerd en voorbereid, kan de binnenste lager en vetafdichtingskraag worden bewerkt en wordt de bus vervolgens geplaatst en op zijn plaats gelast door de bekwame mensen van Dave Bloor Engineering.

Met de vetafdichtingskraag in lengte verlengd met nog eens 0,135 "en verkleind in diameter tot 1,750" wordt vervolgens de nieuwe buis geplaatst en op zijn plaats gelast, fosforbronzen bussen geplaatst en geruimd en de eerder bewerkte naaf geplaatst en nu met een perfecte pasvorm, het enige dat overblijft is het aanbrengen van een laag etsprimer en grijze glansverf voor montage en installatie.



Een volle twaalf maanden nadat de voornaven waren bewerkt om de grotere Plus 8 wiellagers en de vetafdichtingen, de rechter fusee, de naaf, nieuwe lagers, veerbussen en kragen en de volledig gereviseerde remklauw te kunnen plaatsen zijn eindelijk de werkzaamheden aan de voorassen volgens Plus 4 Super Sports-specificatie voltooid.



De werkzaamheden aan het dashboardpaneel voor de accu-uitschakeling en de brandblusser volgens de wedstrijdregeling die in de zomer werden gestart, zijn eindelijk klaar. Gaten voor de twee kabels worden door het handschoenenkastje geboord en doorgevoerd, het paneel is bedekt met lichtblauw vinyl en de verplichte emblemen zijn aangebracht. Het zijn kleine details, maar toch belangrijk en het zal het algehele uiterlijk van de A552 aanvullen.

Ondanks het koude en gure weer in december is er veel bereikt en zijn een aantal deelklussen, vertraagd door moeilijkheden bij het verkrijgen van onderdelen en het plannen van de draaibank beschikbaarheid maar toch, een aantal klussen zijn gelukkig toch voltooid.

Afgezien van de talloze kleine, detailwerkzaamheden die onvermijdelijk zijn bij een dergelijk project, moeten er nog vijf grote taken worden uitgevoerd: proefmontage, lassen en monteren van de stalen (rol)beugel (boven dashboard en de twee deurstijlen), montage van de voorschermen, specificeren en inbedrijf nemen en monteren van een nieuwe kabelboom, plaatsen van de twee motorkappen en tot slot het spuiten van de carrosserie in BMC Iris Blue. De voltooiing van de A552 en haar terugkeer op de weg is nu, hopelijk, goed zichtbaar.

En zo eindigt 2020, het jaar van de wereldwijde pandemie SARS-Covid2, samen met de blokkades en sociale beperkingen met de A552, (die het nieuwe jaar 2021 ingaat als zijn eenenzestigste levensjaar), in wat hopelijk kan worden beschouwd als zijn

laatste reis van wederopbouw en wedergeboorte en leidt tot de voltooiing van een mooie, betrouwbare, pittige en wendbare sportwagen.

Wordt vervolgd!
David Roberts
Vertaling: Redactie

LUSTRUM NIEUWS

ELSPEET, 12 FEBRUARI

Beste Morganeers,

Die Engelsen hebben het goed bekeken; daar gebeurt wat! Die Brexit lijkt nog helemaal niet zo'n verkeerde zet! Niet alleen waren onze Engelse vrienden veel eerder én sneller aan het vaccineren dan wij, ze hadden ook veel eerder de benodigde vaccins in huis om dat te kunnen doen. Niet geheel onlogisch want voordat het 't Astra-Zeneca vaccin werd genoemd was het gewoon nog 't Oxford vaccin en veel Engelser dan dat gaat het echt niet worden! Nee, óók bij het registreren zie je dat er bij onze vrienden uit de UK een frisse wind waait...ze hebben er weer zin in en kijken al vooruit naar het moment waarop we weer kunnen gaan genieten van onze Morgans! Nieuwe Engelse registraties komen dagelijks binnen.....

Binnen 48 uur na het publiceren van de Lustrumsite, met daarbij de oproep om je vooral te registreren bij

interesse voor deelname aan het lustrum weekend in 2022 (om het organiserend team te helpen om de belangstelling te peilen) stonden de eerste 34 Engelse kentekens al geregistreerd waaronder al de eerste op slechts drie wielen.

Inmiddels zijn we op het moment van aanleveren van de kopij voor de maart-editie van onze Fatamorgana de 140 geregistreerde equipes gepasseerd, waarbij de "right hand drive" Morgans veruit in de meerderheid zijn. Hier mag niet onvermeld blijven dat ook onze Oosterburen zich niet onbetuigd laten en zelfs een Zweedse delegatie zich al tijdens de eerste twee etmalen liet noteren voor deelname. Onze voorzitter kan zich vast gaan voorbereiden op een openingspeech in vele varianten waarbij ook het "bienvenue mes amis" niet meer kan ontbreken.....



Het leuke is dat al deze buitenlandse gasten zich óók direct melden voor een hotelkamer, want als je vanuit de UK of Zweden naar Nederland komt om je vakantie te vieren voor maar zo'n 4 tot 7 nachten wil je wel dat er een bed voor je klaar staat. Aanrijden met een camper kan in dat opzicht ook uitkomst bieden; er zijn nog 19 van de 20 kampeerplaatsen beschikbaar!



Aangezien gastheerschap in de genen zit bij de lustrumcommissie zullen wij zorgen voor een comfortabele hotelkamer, voor al deze nu al geregistreerde enthousiastelingen, volgens het "first come, first served" principe.....en daarmee krijgen we al een heel aardig internationaal sfeertje in ons lustrum hotel Menorode op de Veluwe dat volgens de huidige stand van zaken al voor zo'n slordige 75% is gereserveerd door vele Morganeers uit alle windstreken. Dat vraagt om mooie routes in de omgeving die vol zitten met mooie plekjes en interessante bezienswaardigheden.

Paleis 't Loo en Museum Kröller-Müller mogen uiteraard niet ontbreken op





het lijstje met zoveel buitenlandse gasten, maar ook 't Militair museum in Soesterberg is ingepland op één van de ritten, net als Kasteel de Haere en de IJssellinie, Kasteel Cannenburch, de Veluwe Stoomtrein Maatschappij, Huis Empe, Huis Voorstonden, Museum de Fundatie, Vestingstadje Elburg, Hanzestadje Hattem, enz. enz. enz. O, ja, en natuurlijk ook de enige echte Nederlandse "Hill Climb".....

Met alle tijd van de wereld, in ieder geval tot 21.00 's avonds..., is dit een mooi moment om al deze routes nu al uit te zetten, uit te werken én te vertellen voor onze internationale gasten, zodat er voor iedere dag van uw verblijf een nieuwe route voor u klaar ligt. Bij de Nederlandse Morganeers moet het allemaal nog een beetje tot leven

komen.....komen de vaccins wel of komen ze niet, gaat de GGD nog dit jaar een beetje op stoom komen om ook daadwerkelijk te bewerkstelligen dat we eind van het jaar weer enigszins terug kunnen naar "het oude normaal" of blijven we tot de volgende winterstalling in "lockdown" ?

Nú heeft u alle tijd om mooie plannen te maken voor 2022! Iets om naar uit te kijken en elkaar weer in optima forma te ontmoeten. Nog even en het lustrumhotel zit vol. Uw lustrumcommissie is inmiddels in gesprek om een 2e hotel voor alle registraties vanaf equipe no. 173 te contracteren! Al 50% van de nu geregistreerde equipes heeft laten weten belangstelling te hebben voor de sportklasse. Ook hier geldt helaas vol is vol en "first

come, first served".....
Toch misschien even registreren voor het te laat is?
Dat kan op www.mscch50.nl

De Lustrumcommissie.
Martin Barkel
Els Hoekstra
Rob Veeger

P.S. Uw hotelkamer kunt u niet rechtstreeks reserveren bij het hotel. Alle kamers zijn geopteerd door de lustrumcommissie. U kunt die straks officieel vastleggen op het inschrijfformulier. Voor vragen hierover zijn wij graag voor u bereikbaar via de contactgegevens zoals vermeld op de lustrumsite.

SCHADE EXPERTISE AUTOMOTIVE

DEEL 4

EXPERTISE TOTAAL VERLIES SCHADE-VASTSTELLING

In deel 3 had ik u beloofd met een uitleg te komen inzake de betekenis en invloed van polisvoorwaarden, betreffende totaal verlies schadevaststellingen, die door verzekeraars worden gehanteerd. In die polisvoorwaarden is opgenomen een artikel met betrekking tot het vaststellen van de waarde van het voertuig als er sprake is van een totaal verlies situatie. Let wel, deze voorwaarden kunnen alleen van toepassing zijn bij casco (all-risk) en in mindere mate mini-casco verzekerde voertuigen. Dus nooit en te nimmer bij WA-schades.

Bij totaal verlies schades die worden geclaimd op een, zoals dat heet mini casco, WA plus of WA uitgebreid en verder iedere naam die een verzekeraar daar aan geeft, zal de standaard regeling dag/vervangingswaarde worden gehanteerd. Echter, daar zijn per verzekeraar weer uitzonderingen op. Uitleg daarover wordt te veel van het goede.

Derhalve is het van eminent belang dat bij het kopen van een verzekering voor een motorvoertuig er ruim voldoende informatie kan worden verkregen van een verkopende partij. In dit geval de verzekeraar, diens assurantiebemiddelaar of eventueel internet. De informatie vindt u dus in de aangeleverde polisvoorwaarden en die kunnen afhankelijk zijn van veel toegepaste uitzonderingen. Zowel positief als negatief.

In de huidige casco-polissen wordt al vele jaren een uitstekende uitleg gegeven inzake alle voorwaarden, de gebruikte termen en verder alles wat van belang is of kan zijn bij een totaal

verlies schadevaststelling. Dit alles staat genoteerd in goed en helder Nederlands zodat het voor een ieder, die de Nederlandse taal beheerst, te begrijpen is. Juridische termen en woorden worden niet meer gebruikt. Indien het van belang is om een woord of term te gebruiken in de polis-bladen dan wordt er verwezen naar een uitleg van de gebruikte termen.

Kortom, de veel gebruikte uitdrukking “het zal wel in de kleine letters hebben gestaan” bij een door een verzekeraar niet toegekende claim op basis van de polisvoorwaarden gaat niet meer op. Mijn ervaring, vanuit mijn beroep als autoschade-expert, is eenvoudig te duiden als desinteresse dan wel gemakzucht van de persoon die een dergelijke polis aanschafft.

Maar laten we wel zijn. Het lezen van polisvoorwaarden maar ook van alle soorten handleidingen bij aangeschafte apparaten, van welke aard dan ook, is niet de hobby van de gemiddelde Nederlander. Wel natuurlijk van de Morgan rijder die met kop en schouders boven de gemiddelde Nederlander uitsteekt. Overigens, ik verzuim zelf ook met enige regelmaat een handleiding te lezen of te raadplegen. Mijn oudste zoon, die erg streng is, roept meestal, als ik hem een vraag stel over een of ander elektrisch apparaat of het gebruik van de PC: Pa, read the f..... manual! De kwalificatie ‘prutser’ wordt ook nog weleens toegepast.

UITLEG POLISVOORWAARDEN

In de meeste gevallen zijn de polisvoorwaarden van toepassing bij voertuigen die niet ouder zijn dan 36 maanden. Zoals te doen gebrui-

kelijk zijn ook bij deze regeling weer uitzonderingen qua tijdsduur. Sommige verzekeraars hanteren een regeling gedurende 48 maanden. Bij de meest toegepaste polisvoorwaarden zijn grijs geïmporteerde voertuigen uitgesloten van polisvoorwaarden. Daar is bijna altijd sprake van waardevaststelling op basis van dag/vervangingswaarde. Reden daarvoor: de herkomst, het (schade)verleden, het onderhoud en de afgelezen kilometerstand zijn in de meeste gevallen niet te controleren of te herleiden.

Onderstaand enkele voorbeelden van verzekeraars die gespecialiseerd zijn in Automotive polissen. Let op de verschillen die in de voorwaarden worden gehanteerd. Dit zijn slechts 2 polissen met daar in totaal verschillende voorwaarden en aparte regelingen. Hoe omvangrijk zal het zijn met alle door verzekeraars aangeboden autopolissen in de casco-sfeer. Let wel! Alle regelingen die zijn vastgelegd in autopolissen hebben alleen betrekking op casco (allrisk) en mini-casco afgesloten verzekeringen. Dus de voorwaarden zijn nooit en te nimmer van toepassing met betrekking tot een WA schade. Dat is altijd dagwaarde/vervangingswaarde. Niet meer en niet minder dan dat!

De gehanteerde voorbeelden heb ik van het internet geplukt. Die zijn daar in voldoende mate aanwezig. Ik heb er voor gekozen geen naam van een verzekeraar te noemen om alle vormen van partijdigheid uit te sluiten.

Noot: als schade-expert worden wij ook nog wel eens betiteld als verzekeringsagent! Alsof wij, als bureau-expert belang hebben bij de verkoop van

polissen. Het enige dat wij in opdrachten van alle marktpartijen doen, dus ook particulieren, is het vaststellen en regelen van welke schade dan ook aan alles wat rijdt en rolt op de weg.

Net zo goed als dat wij met regelmaat worden beticht om in opdracht van verzekeraars het schadebedrag zo laag mogelijk te houden. Volledig quatsch! Bij iedere, de klant en zichzelf respecterende expert ben je moreel en naar eer en geweten verplicht een marktconform bedrag vast te stellen. Zowel in de reparatie – en totaal verliesfeer. Doe je dat niet dan wacht je een reeks contra-expertises en bindend adviezen.

Daar zijn verzekeraars niet blij mee. Het vergt veel tijd en kosten om die zaken in gang te zetten en in veel gevallen gaat het om geschillen van geringe bedragen die vaak nog kleiner zijn dan de gemaakte extra kosten als contra-expertise en bindend advies. Slechts in enkele gevallen, bij exoten of exclusieve voertuigen, kan een contra-expertise nog wel eens succesvol zijn.

Kortom, je moet als expert de mensen en ondernemers bieden waar ze recht op hebben. Dit zeggen verzekeraars: meneer of mevrouw de expert, onze opdracht aan u is de schade te regelen en ons niet op te zadelen met allerlei ontwikkelingen die voortvloeien uit uw wijze van schade regelen. Dat kost tijd, geld, ergernis en soms het verlies van een verzekerde!

Ik moest dit even kwijt en het is maar dat u het weet. Dan nu naar de polisvoorwaarden.

VOORBEELD 1

In deze polis worden de volgende voorwaarden gehanteerd.

- Diefstal of verduistering van het gehele voertuig
- Indien de reparatiekosten hoger zijn dan de poliswaarde minus de restantwaarde
- Indien de reparatiekosten hoger zijn dan 2/3 van de vastgestelde poliswaarde

Max. consumentenprijs €200.000,- incl. BTW en BPM incl. meeruitvoeringen.

Verzekerde moet te eigenaar zijn.

Leeftijd voertuig op ongevalsdatum niet ouder dan 36 maanden en nieuw was ten tijde afgifte Nederlands kentekenbewijs.

Niet zijnde een taxi, lesauto of leaseauto. Dus ook geen bestelauto met grijs kenteken.

Consumentenprijs: de nieuwwaarde op het moment van het ontstaan van de schade en gelijk aan een motorrijtuig van gelijk merk, type en uitvoering inclusief meeruitvoeringen en dat alles op de dag van de schade.

Voor het bepalen van de leeftijd geldt een gedeelte van een maand als een hele maand.

BEREKENING POLISWAARDE

- Tot 24 maanden na ingebruikname kenteken deel 1 geen afschrijving.
- Hierna geldt een afschrijving per maand van 1.25% te rekenen vanaf de datum ingebruikname deel 1 tot maximaal 36 maanden.
- Nieuwwaarde regeling kan – per contract – uitgebreid zijn naar 36 maanden en dan is er geen afschrijving tot 36 maanden van toepassing. Hierna geldt de dagwaarde regeling.

Voor naderhand aangeschafte beeld en/of geluidsapparatuur is veelal een aparte schadevaststellings-regeling van toepassing. Af fabriek geleverde accessoires/extra's zijn als het goed is al opgenomen in de consumentenprijs als meeruitvoering.

Bij de hier behandelde autopolis kan de eigenaar aanspraak maken op een aanschafwaarde regeling.

Berekening aanschafwaarde

Die voorwaarden zijn als volgt:

1. Dekking: volledig casco verzekerd.
2. Verzekerde hoeft niet de eerste eigenaar te zijn.

3. Toepassing: Personenauto volgens kenteken dus geen taxi, lesauto of financial leaseauto

4. Bij aanvang van de verzekering was het voertuig niet ouder dan 48 maanden. Als aankoopdatum geldt de datum van afgifte kenteken deel 2 (tenaamstelling).

5. Maximale consumentenprijs €200.000,- incl. BTW en BPM en meeruitvoering.

Schadevergoeding aanschafwaarde: Maximaal tot 24 maanden na de aankoopdatum. De aanschafwaarde-regeling kan uitgebreid zijn naar 36 maanden. De aanschafwaarde dient te worden aangetoond aan de hand van de originele en te overleggen aankoopfactuur van de leverancier van het voertuig.

Voorwaarden om aanspraak te kunnen maken op de boekwaarde regeling. (in hoofdzaak lease)

Berekening boekwaarde

Toepassing bij operationele lease.

De schadevergoeding is als volgt: Op basis van de opgegeven boekwaarde van de leasemaatschappij verminderd met de waarde van het restant. Indien de boekwaarde hoger is dan de dagwaarde is de boekwaarde gemaximeerd tot 120% van de vastgestelde dagwaarde.

We doen er nog één!

VOORBEELD 2

Deze polis kent verschillende waarde regelingen:

1. Nieuwwaarderegeling.
2. Aanschafwaarderegeling.
3. Aankoopwaarderegeling.

Voorwaarden nieuwwaarderegeling.

1. Dekking: Volledig en beperkt casco (allrisk).
2. Er is sprake van totaal verlies bij diefstal of verduistering van het gehele voertuig.
3. Indien de reparatiekosten hoger zijn dan 2/3 van de vastgestelde poliswaarde.

4. Maximum consumentenprijs € 60.000,- incl. BTW.
5. Verzekerde moet 1e eigenaar zijn.
6. Maximale leeftijd voertuig 36 maanden en nieuw bij afgifte kenteken deel 1.
7. Alleen personenauto's dus geen huur- of leaseauto of vervangend voertuig.

Schadevergoeding uitgaande van: Nieuwwaarde is op het moment, datum, van het ontstaan van de schade. De nieuwwaarde is de prijs van het verzekerd voertuig zoals in de catalogus/prijslijst van de fabrikant of importeur wordt vermeld inclusief alle door de fabrikant af fabriek aangebrachte opties en alle door de dealer voor 1e aflevering aangebrachte en gemonteerde accessoires.

Zaken die duurzaam op, in of aan het voertuig/motorrijtuig zijn bevestigd en dienen ter bevordering van comfort, veiligheid, versiering en verfraaiing van het motorrijtuig.

Niet als accessoires worden aangemerkt: mobilofoon, mobiele telefoon, beeld – en geluidsdragers en radar detectiesystemen. Accessoires anders dan hierboven omschreven zijn meeverzekerd tot ten hoogste €1.000,- incl. BTW.

Daarnaast zijn nog tot maximaal € 500,- incl. BTW. meeverzekerd: fietsdrager, wegenkaarten, stratenboek, verbanddoos, lifehammer, kinderzitje, autogereedschap, brandblusser en gevarendriehoek mits op of aan het voertuig aanwezig.

Leeftijdsbepaling: Gedeelte van een maand geldt als een hele maand.

Poliswaarde:

1. Eerste 12 maanden geen afschrijving.
2. Vanaf de 13e t/m de 36e maand een afschrijving van 1% over de eerste €12.500,- en 1,5% afschrijving over het meerdere.
3. Als de werkelijke waarde, lees dagwaarde, van het voertuig hoger is dan de berekende poliswaarde wordt de werkelijke waarde vergoed.

Aanschafwaarderegeling

Geen eerste eigenaar.

Indien verzekerde geen eerste eigenaar is en het voertuig heeft gekocht bij een merkdealer of BOVAG aangesloten autobedrijf geldt er een aanschafwaarderegeling. De overige voorwaarden zijn als volgt:

1. Voertuig mag niet ouder zijn dan 36 maanden na afgifte kenteken deel 1.
2. Maximum consumentenprijs € 60.000,- incl. BTW.
3. Eerste 12 maanden, gerekend vanaf datum afgifte deel 2, geen afschrijving.
4. Na 12 maanden 1,5% afschrijving per maand.
5. De aanschafnota moet worden overlegd. Indien verzekerde dit niet kan is de regeling niet van toepassing.
6. De aanschafnota dient door de handelend schade-expert te worden gecontroleerd.

Tot slot heeft de hier behandelde verzekeraar nog een aankoopwaarde regeling die ik u niet wil onthouden. Taaie stof toch?

Aankoopwaarderegeling

Eerste eigenaar niet van toepassing.

1. Er is sprake van totaal verlies bij diefstal of verduistering van het gehele voertuig.
2. Indien de reparatiekosten hoger zijn dan de vastgestelde poliswaarde minus de restantwaarde.
3. Voertuig moet zijn aangeschaft bij BOVAG bedrijf (NDA of ABA aangesloten) en/of officiële merkdealer.
4. Maximum consumentenprijs € 40.000,- incl. BTW.
5. Aankoop moet worden aangetoond met de originele aankoopnota.
6. Dan is van toepassing tot 36 maanden na aankoop het volledige aankoopbedrag.
7. Er wordt uitgegaan van afgiftedatum kentekenbewijs deel 2 of 1B.
8. Indien geen aankoopnota aanwezig dan wordt de dagwaarde vastgesteld + plus 10%.
9. Indien de hierboven genoemde periode van 36 maanden is verstreken dan is de dagwaarde van toepassing.
10. Deze regeling is alleen van toepas-

sing op personenauto's niet zijnde huur. Lease of tijdelijk voertuig.

11. De handelend schade-expert dient de aanschafnota te controleren.

Derhalve is het belangrijk een goede keus te maken voor de juiste dekking. Kan u veel geld schelen! Bedenk wel, dat ook in deze business goedkoop kan leiden tot teleurstelling op het gebied van de toe te passen schade uitkering.

Maar dat geldt natuurlijk niet voor ons soort automobilisten. Morgan rijders weten waar ze mee bezig zijn. Door de week wellicht verplaatsend in een 'bread and butter car' maar in het weekend de Morgan. Toch?

En laten we wel wezen. Ik laat nu mijn gedachten de vrije loop. Wat is er nou mooier en prettiger dan na een totaal verliesschade van de Morgan, hoe erg ook, je door het op de juiste wijze verzekeren (dus marktconforme schadeuitkering) van de Morgan een bezoek kunt brengen aan de firma Louwman te Utrecht. Je te vervoegen bij de verkoop afdeling van Morgan en achte-loos of quasi nonchalant meedeelt een nieuwe of prachtige occasion Morgan uit te komen zoeken. En na afloop van het verkoopgesprek de verkoper je voorstelt de deal af te sluiten met het nuttigen van een mooie single malt en een sigaar en je dan ook nog even langs de neus weg meedeelt dat je de nieuwe Morgan als vast vooruit betaalt. En dat met de benen op tafel van zijn bureau!

Tot zo ver schadevaststelling op basis van totaal verlies. Bijgaand een aantal fotobeelden van totaal verlies schades.

Ten behoeve van dit artikel bijgaand nog enige fotobeelden van totaal verlies schade's.

Ik had graag nog iets geschreven inzake claims bij het Waarborgfonds Motorverkeer maar ik werd door de redactie van de FATAMORGANA vriendelijk doch dringend verzocht het voorlopig hierbij te laten. Over 3 maanden ben ik er weer.

Pieter van Riessen.



FIGUUR 1 BRANDSCHADE BMW



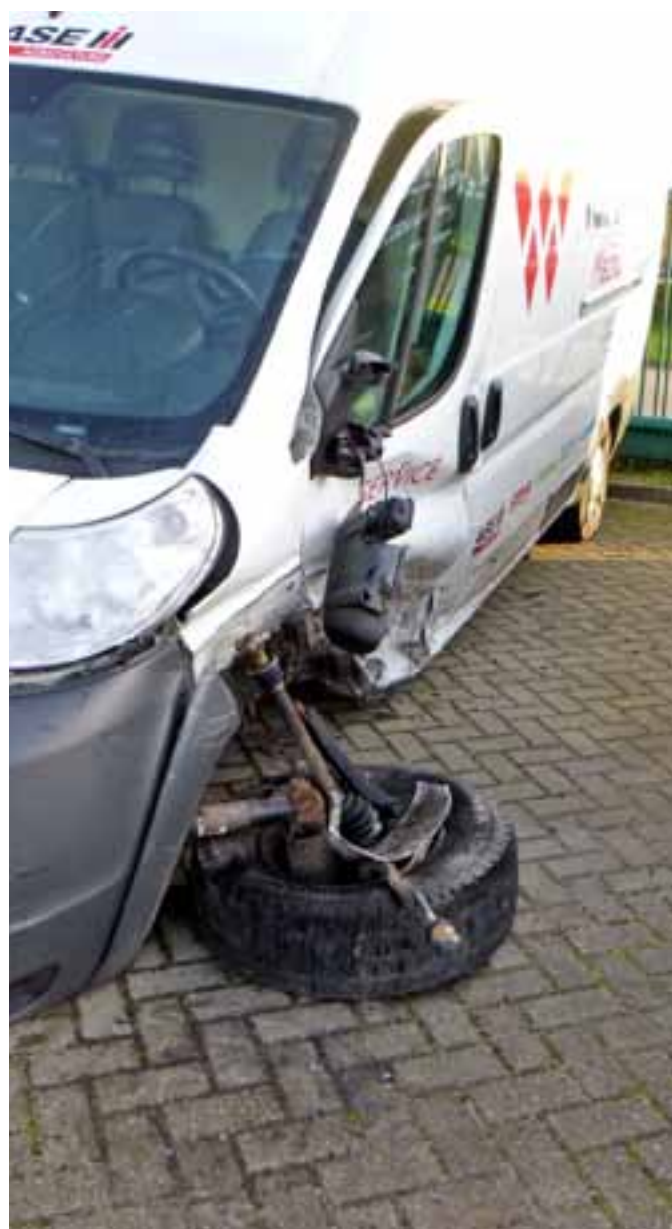
FIGUUR 4 TOTAAL VERLIES UNION RIJWIEL.



FIGUUR 2 TOTAAL VERLIES VESPA SCOOTER.



FIGUUR 3 TOTAAL VERLIES RENAULT. WATERDUIKER MET MOTOR-
SCHADE TEN GEVOLGE VAN WATERSLAG.



FIGUUR 5 TOTAAL VERLIES PEUGEOT BESTELAUTO.

MET CLASSIC CAR FUEL IN DE TANK ZORGELOOS ONDERWEG!



ECOMAXX CLASSIC CAR FUEL

SCHONE, HOUDBARE BENZINE
VOOR JE KLASSIEKER

Ecomaxx Classic Car Fuel

Je bent trots op je klassieker en bent er zuinig op. Optimale bescherming is dan ook belangrijk. En dat is precies wat Ecomaxx biedt: schone, lang houdbare brandstof voor alle klassieke auto's met benzinemotoren. Tijdens langere ritten is Classic Car Fuel gewoon uitwisselbaar met pompbenzine. Of je nu veel of weinig rijdt, je klassieker start altijd. Bovendien is de verbranding een stuk schoner dan die van gewone pompbenzine. Dat is beter voor de motor, maar ook voor gezondheid en milieu.

Voor alle klassieke benzine auto's

- Probleemloos starten
- Meer dan 3 jaar houdbaar, ideaal voor de winterstalling
- Ethanolvrij, vervangt E5- en E10-benzine
- Uitwisselbaar met alle soorten pompbenzine

ECOMAXX[®]

FUELS

MORGAN EXPERIENCE CENTRE

*Wij willen onderstaand bericht graag onder uw aandacht brengen, zoals in de originele tekst te lezen is,
is het nieuwgebouwde Morgan Experience Centre opgenomen in Archello's beste projecten uit 2020!
Voor meer informatie zie: www.archello.com*

8th January 2021 | In Awards | By Hewittstudios

ACHELLO BEST OF 2020

We are delighted to learn that our new Visitor Experience Centre for Morgan Motors has been recognised as one of Archello's 'Best Projects of 2020'!

It has been selected from over 3,000 submissions – you can read the full details of this dramatic transformation in Archello's feature.



BAND VAN DE TOEKOMST

WEG MET RUBBER EN LUCHT?



De Uptis is een airless band voor personenauto's, die samen met GM doorontwikkeld wordt.

De luchtband bestaat al 153 jaar, maar is zijn einde nu in zicht? Zijn bandenfabrikanten bezig met alternatieven, of zijn de hightech prototypes die op beursstands prijken toch vooral luchtkastelen? Welke ontwikkelingen mogen we verwachten en waar gaan we in de toekomst op rijden?

De luchtband heeft transport comfortabeler en veiliger gemaakt. Vooral de uitvinding van de radiaalband heeft daarop een positief effect gehad. Jarenlang is de ontwikkeling van banden vooral gericht geweest op het vergroten van stabiliteit, de stuurprecisie en de grip op droog en nat asfalt, terwijl ook levensduur een grote rol speelde. Het voorkomen van 'cupping' het scheef afslijten van de profielblokken, is daarbij een belangrijk item.

Verlies van stabiliteit bij een lekke band was een ander speerpunt. Dat leidde tot de ontwikkeling van run-flatbanden. Die hebben een zodanig sterke wang, dat de band nauwelijks rijhoogte verliest. Een alternatief is een kunststof binnenring op de velg, waarop de band loopt als hij zijn druk verliest, zoals bij de Bridgestone BSR.



De BSR van Bridgestone is een kunststofring op de velg. Bij het lekrijden gaat de band op de ring lopen, waardoor ze hoogte en stabiliteit behoudt.

Sommige fabrikanten zoeken het meer in het voorkomen van lekrijden. Zo ontwikkelde Continental de Contiseal. Op de binnenkant van het loopvlak van die band is een pasta aangebracht. Bij een inrijding dicht die pasta het lek direct.



GRIP OP DE LAATSTE MILLIMETER

Michelin zocht meer levensduur in een andere richting. Voor de Crossclimate en de Primacy ontwikkelden ze profielvormen die de waterafvoer ook bij slijtage constant houdt, zodat de band tot de laatste millimeter blijft presteren. Daarnaast ontwikkelde Michelin het 'Flexible Wheel' voor laagprofielbanden. Hierbij staat de band niet op de velg maar op flexibele rubberen flenzen, die tussen band en velg zijn aangebracht. Dit geeft beter comfort en minder geluids-

overdracht. Deze Michelin Acorus Technologie werkt met elk merk banden, zelfs met speciale banden met lage rolweerstand. Het voorkomt ook schade aan velg en band door gaten in het wegdek.



Bij de Flexible Wheel van Michelin wordt de band op flexibele tussenringen geplaatst. Dat voorkomt schade en zorgt voor meer comfort.

BANDEN MOETEN STILLER

De laatste jaren wordt de geluidsproductie van een band steeds belangrijker. Enerzijds omdat geluidsoverlast door omwonenden als storend wordt ervaren, anderzijds omdat het in het interieur steeds harder opvalt. Verbrandingsmotoren worden stiller en elektrische auto's zijn helemaal geluidsarm. Het gevolg is dat geluiden die voorheen door het motorgeluid werden overstemd nu opvallen en irriteren. Onregelmatige blokprofielen op het loopvlak lossen dat deels op, ze zorgen dat er geen bepaalde trillingsfrequentie kan ontstaan die zingt.

Continental ontwikkelde een band met geluiddempende polyurethaan laag aan de binnenkant van het loop-

vlak. Die ContiSilent is bedoeld voor hybride- en elektrische auto's. Sommige fabrikanten gaan nog verder: de provincie Gelderland, de provincie Overijssel, Apollo Tyres Global R&D (waartoe Vredestein behoort), de Universiteit Twente, wegenbouwer Reef Infra en meetspecialist Stemmer Imaging werken al enkele jaren aan een onderzoek om de relatie tussen asfaltsoorten en banden te onderzoeken. Het doel is te komen tot zowel ultra stil asfalt als ultrastille banden.



Een laag schuimrubber aan de binnenkant van het loopvlak zorgt voor minder bandengeluid.

ZUINIGE BANDEN

De wereld verandert en dat betekent dat ook de focus van de auto-industrie verandert. De CO₂-uitstoot van auto's met verbrandingsmotor moet flink omlaag en de concurrent ervan, de elektrische auto, kampt met een spanningsveld tussen betaalbare accucapaciteit enerzijds en de wens voor een grote actieradius anderzijds.

Het energieverbruik moet dus omlaag. En daar speelt de rolweerstand van de band een rol. Daarnaast zijn bandeninkopers zich bewust van dit effect. In een marktonderzoek van Continental en het onderzoeksbureau Forza vond 40% van de ondervraagden zuinigheid de belangrijkste eigenschap van een band.

POLYURETHAAN ROLT LICHTER

Apollo/Vredestein begon met een vergelijkbaar inzicht al jaren geleden het project Ecotrack. Het kent drie doelen: het gewicht van de autoband terugbrengen met 30% tot maximaal 6,5 kg, de rolweerstand met 25% verminderen tot 6,5 kg/ton en het afrolgeluid terugbrengen tot onder de

70 dB(a). Inzet daarbij was om de basis van de Ecotrack-band niet van rubber, maar van polyurethaan te maken. Rubber heeft namelijk een grote hysteresis: het neemt bij vervorming veel energie op en zet die om in warmte.

Vervorming van rubber kost dus energie en vooral de luchtdichte butylrubber binnenlaag is een energievreter. PU heeft dat probleem niet. Daardoor gaat er minder energie verloren bij de vervorming, zodat de rolweerstand lager is en de band minder heet wordt. Helaas heeft PU niet veel grip op nat wegdek. Er zou dus toch een loopvlak van rubber op moeten, maar de hechting tussen deze materialen is problematisch. Er liepen in 2008 al testen met prototypes, maar dat heeft niet tot een productierijp model geleid.



De Hankook Hexonic kan het profiel veranderen om de juiste balans tussen grip en comfort te zoeken.

LUCHTLOZE BANDEN

Een oplossing waar veel bandenfabrikanten wel iets in zien, is de luchtloze band. Hierbij wordt de luchtkamer van de band vervangen door een verende constructie van een kunststof, zoals polyurethaan, waarop een rubberen loopvlak ligt. Het voordeel is dat er geen hysteresis optreedt, zodat er minder energieverlies is. Ook zorgt het ervoor dat je nooit meer met een te lage bandenspanning rijdt en behoort lekrijden tot het verleden. Michelin heeft bijvoorbeeld de Tweel, met flexibele spaken van polyurethaan. Deze band is bedoeld voor bouw- en landbouwmachines. Verder heeft het merk een conceptband voor personenauto's gemaakt. Het hart

van die 'Vision' is een 3D-geprinte webconstructie. Inmiddels is er ook een werkend prototype, het 'Unique Puncture-proof Tire System'. Michelin en GM test die Uptis. In 2024 moet hij op personenauto's worden geïntroduceerd.



Michelin ontwikkelde de Tweel, een airless tire voor landbouwvoertuigen.

Bridgestone en Hankook hebben eveneens airless conceptbanden met PU-spaken, GoodYear lijkt een stapje verder met de NPT tire. Deze loopt op dit moment in een test met de Olli, een autonoom shuttlebusje voor acht passagiers.

GEÏNSPIREERD OP DE NATUUR

Sommige elektrische voertuigen worden aangedreven door naafmotoren. Praktisch, want dat spaart ruimte in het voertuig. Wel worden ook elektromotoren heet en dat vraagt om innovatieve oplossingen. GoodYear ontwikkelde een speciale conceptband, waarvan het profiel voorzien is van lamellen, die de lucht door hun vormgeving naar de elektromotor pompen. De voorkant van de koellamellen is volgens GoodYear geïnspireerd door de natuur. Net als de vleugels van een uil hebben ze een veloursachtig oppervlak. Het zorgt dat een uil zijn prooi geluidloos kan vangen en dat de band een lager afrolgeluid heeft. Als het niet waar is, is het in elk geval mooi verzonnen.....



Het profiel van deze Goodyear conceptband moet de lucht naar de elektromotor van een elektrisch voertuig pompen.

Goodyear is overigens niet de enige. Ook Hankook heeft een speciale 'Air-flow'-band ontwikkeld, maar die moet door de luchtstroming voornamelijk voor meer downforce zorgen. Hankook ontwikkelde onlangs een speciale band voor zelfrijdende auto's. Die 'Hexonic' is een intelligente band, die maximaal rijcomfort biedt door de weg te scannen met zeven ingebouwde sensoren. De band detecteert wegcondities zoals grip, temperatuur en de staat van het wegdek en past het profielpatroon daarop aan.



Hankook ontwikkelde ook een band die lucht via de naaf pompt, dat er meer downforce ontstaat.

PAARDENBLOEMRUBBER

Natuurrubber is een belangrijke grondstof voor de productie van autobanden. Synthetische rubbersoorten

zoals SBR (Styreen-butadiëen Rubber) en BR (Butadiëen Rubber) worden ook gebruikt, maar kunnen natuurrubber niet volledig vervangen. Natuurrubber wordt voor ongeveer 80% geproduceerd in Zuid-Aziatische landen als Maleisië, Indonesië en Thailand. De grondstof wordt afgetapt uit de stam van de Hevea Brasiliensis, de rubberboom. Daarvan zijn maar weinig genetische variaties, waardoor deze boom gevoelig is voor ziekten, zoals de Zuid-Amerikaanse bladschimmel. De rubberplantages in Zuidoost-Azië worden hierdoor ernstig bedreigd.

Daarnaast worden plantages bedreigd door klimaatverandering. De prijsstijgingen van de laatste jaren zijn sterk beïnvloed door buitengewone droogte in Zuid-China, Noord-Thailand, Laos en Vietnam, terwijl de oogst in Indonesië juist onder overmatige regen te lijden had. De rubbe-

rijsindustrie ziet hierin genoeg redenen om op zoek te gaan naar alternatieve bronnen voor de fabricage van natuurrubber. Gunstige kandidaat blijkt de Russische paardenbloem (*Taraxacum Kok-Saghyz*). Die werd al eerder gebruikt, onder meer voor productie van rubber voor banden van legervoertuigen, tijdens de Tweede Wereldoorlog. Inmiddels maakt Continental productiebanden die zijn gemaakt met paardenbloemrubber.



Continental band met paardenbloemrubber.

BLACKCYCLE: PROJECT VOOR RECYCLING

Michelin coördineert een groot Europees project voor het recyclen van versleten autobanden. Bij dit project werken zeven industriepartners samen met vijf researchorganisaties en een innovatiecluster. Dit consortium streeft naar een volledige waardeketen van versleten banden tot aan secundaire grondstoffen (SRM's: Secondary Raw Materials). Doel is om in geen enkel deel van die keten middelen te verspillen, en het consortium heeft speciale aandacht voor de impact op het milieu. De SRM's worden gebruikt voor nieuwe personen- en bedrijfswagenbanden, die in Europa en elders ter wereld op de markt zullen worden gebracht. Binnen vijf tot zes jaar moet in Europa bijna één op de twee versleten banden via BlackCycle worden verwerkt. Een ambitieus streven, want er worden jaarlijks 1,6 miljard versleten banden vervangen. Het totale budget van dit project bedraagt circa € 16 miljoen, waarvan circa € 12 miljoen uit Europese financiering.

Bron: AMT, Peter Aansorgh

LOUWMAN NIEUWS

“Het is zeker wel stil, nu de showroom gesloten is?”

Deze vraag horen we bijna dagelijks. Het bijzondere is echter dat de verkoop heel goed door gaat en we ons ook in de werkplaats niet vervelen. We moeten creatief zijn en veel gebruik maken van video, email, telefoon en whatsapp. Daarnaast zijn we veel onderweg naar klanten toe, ook om aangekochte auto's af te leveren. En dat is wel weer een leuke kant, want zo komen we nog eens ergens.

Klagen doen we dus niet over de business, alhoewel ook wij natuurlijk veel liever terug zouden keren naar hoe het was. Een open showroom waar we u met zoveel mogelijk mensen tegelijk mogen ontvangen. Hopelijk kan dit later in het jaar weer!

Zoals u weet heeft Morgan momenteel de nieuwe Plus Four en de Plus Six in het programma. Wij bestellen deze auto's ook altijd voor onze voorraad en als demonstratiemodel. In een eerder artikel heb ik al eens besproken hoe het samenstellen gaat, waar we allemaal over na kunnen en dus moeten denken. We proberen altijd een gevarieerd aanbod te krijgen door verschillende samenstellingen te kiezen. Hierdoor is de kans groot dat er voor ieder wat wils is. Makkelijk is dat niet altijd en daarom leek het ons een leuk idee om jullie mening te vragen.

Op de website van Morgan bestaat de mogelijkheid om een Plus Four of Plus Six samen te stellen. Deze configuratie kan je vervolgens opslaan als pdf. Wij willen jullie uitdagen ons jouw favoriete samenstelling toe te sturen. Wij zullen eind april uit alle inzendingen één configuratie kiezen. Wie die heeft ingestuurd, mag een weekend met de nieuwe Morgan Plus Four op pad. En wie weet bestellen we zelfs



de auto wel voor onze voorraad of als volgende demo, maar dat kan ik niet beloven natuurlijk.

Ga dus naar www.morgan-motor.com en stel jouw favoriete Morgan samen op de configurator. Mail ons de configuratie op w.dekker@louwmanexclusive.nl en misschien ben jij de gelukkige winnaar!

Verder wil ik graag nog een mooie aanpassing onder de aandacht brengen. De nieuwe LED verlichting van de huidige nieuwe auto's kunnen we namelijk ook plaatsen in de bestaande modellen. Naast een mooie uitstraling hebben deze lampen ook een veel betere lichtopbrengst. Verder hebben ze een langere levensduur en verbruiken ze aanzienlijk minder energie. Ze

zijn tevens voorzien van E-keurmerk en origineel Morgan logo op het glaswerk. Sander van Druten vertelt er graag meer over!





Een laatste toevoeging op de val-
reep is de Morgan Plus8 GTR. Mijn
artikel was al ingeleverd, maar de
redactie bood de kans nog een aan-
passing te doen. Heel veel is er nog
niet bekend, maar Morgan kreeg de
kans een aantal Aero chassis terug
te kopen die men voor 2018 aan een
externe partij heeft geleverd. En op
deze chassis bouwt men nu 9 stuks
van de GTR. Een auto die zijn inspi-

ratie haalt uit "Big Blue", de bekende
blauwe racer uit eind jaren 90, wat
aan deze 'renders' goed te zien is. Het
zal één van de prijzigste Morgans uit
de historie worden. De productie zal
naar verwachting begin van deze zo-
mer starten. Meer informatie over
de mogelijkheden, typegoedkeuring
en prijzen is er nog niet. Maar men-
sen met interesse kunnen dat bij mij
kenbaar maken. Morgan zal uitein-

delijk kijken hoe deze 9 auto's ver-
deeld gaan worden.

We wensen jullie allen een mooi Mor-
gan seizoen toe waarin we elkaar ho-
pelijk vaak mogen tegenkomen!

Met vriendelijke groet,
Wouter Dekker
Brand Manager Morgan
Louwman Exclusive

REGIO ZUIDOOST HEMELVAARTSRIT

13 MEI



*Verzamelen bij de
Collse Hoeve tussen
Nuenen en Geldrop*

We rijden deze dag in noordelijke richting door het mooie groene oostelijke deel van Brabant.

Waarna we in westelijke richting door het Groene Woud en enkele mooie plaatsjes weer naar het zuiden rijden meer dan voornamelijk secundaire wegen en opnieuw door mooie dorpen en eindigen in het midden van de Brabantse Kempen.

PROGRAMMA VAN DEZE DAG:

Ontvangst vanaf 10.00 uur met koffie/thee en appeltaart bij Hotel-Restaurant De Collse Hoeve in Nuenen

Vertrek vanaf 11.00 uur voor deel 1 van de rit

Lunch is om 13.00 uur bij Boerderijterras Jacobushof in Lennisheuvel

Vertrek 14.30 uur voor rit deel 2

Aankomst c.a. 17.00 uur ontvangst met drankje en bittergarnituur eventueel deel te nemen aan 3 gangen diner bij restaurant Anno54 te Riethoven

De kosten voor deze dag zijn € 30,00 per persoon, te voldoen per bank vóór 6 mei t.g.v. W. van Vlerken, rek.nr. NL37RABO00123819210

Als u deel wilt nemen aan het 3 gangen diner, keuze uit vlees, vis of vegetarisch, meerprijs € 33,00 per persoon meteen te voldoen bij voornoemd rekening nummer met vermelding

vlees, vis of vegetarisch, drankjes zijn voor eigen rekening.

Aanmelden kan vanaf nu maar uiterlijk tot 6 mei bij Franka en Wout van Vlerken

E-mail: frankawout@gmail.com

Tel: 0492-555183

Gsm: 06-25410245



SYMPATHISANTEN DAG “MORGAN 2021”

22 MEI

*Ook dit jaar organiseren wij
weer een sympathisanten
dag voor onze trouwe
sympathisanten, maar deze
keer willen wij het breder
maken door ook vrienden
van de Morgan uit
te nodigen.*

De dag is reeds aangekondigd op onze fraaie Morgan kalender 2021 en wel op zaterdag 22 mei. Dus is er in je naaste omgeving een familielid of vriend die mee wil rijden, nodig haar of hem dan uit en kom samen met je Morgan naar onze sympathisantendag.

Ons voorstel is dan ook de sympathisanten dag “Morgan 2021” om te dopen naar Morgan vrienden dag 2021. We zijn druk bezig met de voorbereidingen en kunnen jullie kort weergeven hoe we deze dag gaan invullen.

De dag begint om 10.00 uur met een welkom bij Louwman Exclusive te

Utrecht waar wij gastvrij ontvangen worden met koffie of thee. Na een gezellig samenzijn willen wij onze motoren gaan starten om 11.00 uur.

In de planning staat een mooie tourrit langs landelijke wegen en vele waterjes die ons naar het Healey museum in Vreeland brengt. Een ontmoetingsplaats niet alleen voor Healey liefhebbers maar zeker ook voor alle andere autoliefhebbers.



Een bijzonder museum met veel passie. Hier gaan we eerst het museum bezichtigen en staat er rond de klok van 13.00 uur een lunch voor ons gereed. De planning is om de middagrit te beginnen om 14.30 uur. Deze brengt ons onder andere langs de Vecht om via de polder te eindigen in Haarzuilens, onder de rook van Utrecht bij restaurant “Toetje”, dit zal zo rond 16.00 uur zijn. Waar we samen kunnen genieten van een glaasje met een bittergarnituurtje



AANMELDEN KAN VANAF NU BIJ
John Bijsterveld,
goudsmidbijsterveld@hetnet.nl
Wim Rutten,
wjamrutten@kpnplanet.nl
Willem-Jan van Hapert,
wjvanhapert@hotmail.com

Voor deze dag vragen wij jullie per persoon 29,50 € over te maken op rekeningnummer NLO8 RABO 0142 5474 25 t.n.v. W.J.A.M. Rutten met vermelding Morgan vrienden dag 2021

Dit graag voldoen voor 15 mei, zodat wij de planning in orde kunnen maken.

Dus pak jullie agenda en geef je tijdig op!



RODE KRUIS RALLY

2 JUNI

Op woensdag 2 juni organiseert het Rode Kruis de eerste editie van de "Rode Kruis Rally IJsselland".

Het wordt een unieke toertocht via een mooie route door de prachtige omgeving van Overijssel en een stukje Duitsland.

RALLY'S
Bcause

Het ervaren bureau 'Rally's Bcause' verzorgt de routes en de technische uitwerking.

Veel vrijwilligers van het Rode Kruis zetten zich in om van de rally een succes te maken.

ZIEN WE JE OOK OP 2 JUNI 2021?

Je kunt meegenieten in de Tourklasse (gemakkelijk) en de Sportklasse (iets uitdagender) en tegelijk ook de goede doelen steunen.

"HELP HET RODE KRUIS HELPEN"

Iedereen kan deelnemen aan deze toertocht maar het is natuurlijk leuk als er in een "speciale auto", zoals Morgan wordt gereden.

Er kan ingeschreven worden voor 2 klassen: een Tour klasse (gemakkelijk) en een Sport klasse (iets uitdagender).

Voor de deelnemers wordt ook een gratis Rally Cursus aangeboden door Rally's Bcause bij Porsche Twente in Enter op 11 mei 2021.

Bij inschrijving <https://rodekruisrallyijssel.nl/> kan je daarvoor aanmelden.

Geef dit nieuws door naar haar/hem, die ook in deze rally interesse kan hebben.

Begin alvast me jezelf in te schrijven op: <https://rodekruisrallyijssel.nl/>

Namens de rally organisatie van het Rode Kruis District IJsselland.



De start en finish is in Heino bij Kasteel Den Alerdinck. Er is een tussenstop met lunch bij de Havixhorst in De Schiphorst.



Website:
<https://rodekruisrallyijssel.nl/>

Contact:
- Jan Spil
E: jspil@rodekruis.nl
M: 06-12473825
- Jans Klarus
E: jklarus@rodekruis.nl
M: 06-52892689

IN MEMORIAM



*'Als een schip verdwijnt achter de horizon,
is hij niet weg,
We zien hem alleen niet meer.'*

Intens verdrietig, maar dankbaar voor de mooie herinneringen die hij bij ons achterlaat,
geven wij u kennis van het overlijden van
mijn lieve, zorgzame man, onze lieve, trotse vader en onze lieve, grappige pake

Jacob Adam Kuiper
Jaap
Eredburger van Heerenveen en Terherne

☾ 11 september 1944

† 2 februari 2021

Gea
Jacco en Hanneke
Liebe
Herbert en Danielle
Tim, Lara, Sophie

Het allerliefste zouden wij samen met u stilstaan bij het leven van Jaap en mooie herinneringen en momenten ophalen. Helaas is het niet mogelijk om gezamenlijk bij elkaar te komen. De afscheidsdienst vindt daarom in besloten kring plaats. Aansluitend begeleiden we Jaap naar zijn laatste rustplaats bij de 'Tsjerke' in Terherne.

Wij vinden het fijn als u een reactie of herinnering wilt plaatsen op de online gedenkplaats van Jaap:
www.memori.nl/jaap-kuiper

Correspondentieadres: Breedpad 21, 8442 AA Heerenveen.

Met droefenis heeft het bestuur van de Morgan Sports Car Club Holland kennisgenomen van het overlijden van Jaap Kuiper.

Jaap was ruim veertig jaar een gewaardeerd lid van onze MSCCH en de regio "Noorderlicht". Jaap hield van klassieke auto's en vanaf het moment dat hij in het bezit kwam van een Morgan, verdiepte hij zich, als eigenaar van Kuiper Verzekeringen, in het zo goed mogelijk verzekeren van de Morgan. Toen hij vervolgens lid werd van de MSCCH kreeg hij van clubgenoten de vraag of hij ook hen hierbij kon helpen. Veel leden sloten hun autoverzekering bij hem af omdat "het voelde als familie".

Hij was aimabel en bescheiden en voor de club van grote betekenis. Het was tijdens de Algemene Ledenvergadering van 13 november 2005 dat Jaap een tweetal onderscheidingen werd uitgereikt door voorzitter Frans van Lierop. De Veteran Pin kreeg hij in verband met zijn 25-jarig lidmaatschap en de Peter Morgan Award vanwege jarenlange verdiensten voor de club. Niet alleen voor de verleende diensten in verband met de afgesloten klassiekerverzekeringen, maar ook voor de sponsoring ter gelegenheid van de vele clubevenementen.

De MSCCH is hem zeer dankbaar voor zijn trouwe steun, waardoor talloze evenementen en bijeenkomsten tot een groot succes konden worden gemaakt.

Wij wensen Gea, de kinderen en kleinkinderen veel sterkte toe met het dragen van dit verlies.

Namens het bestuur van de MSCCH,
Ad Vermeij, voorzitter



Voor reizen met klassiekers zijn wij de specialist

Ontspannen touren over prachtige wegen



Oostenrijk 22 t/m 30-5-2021



Ierland 18-6 t/m 1-7-2021



Sardinië 25-9 t/m 5-10-2021

Kijk op onze website www.ccte.nl voor meer informatie of mail: ccte@ziggo.nl



Uw reisleiders zijn Lies en Leo Dorjee



Wat u ook rijdt, bij de KNAC zit u altijd goed

Onbezorgd autorijden... dat willen we toch allemaal? De KNAC zorgt ervoor. Door op te komen voor de belangen van automobilisten. Maar ook door de beste pechhulp en uitstekende autoverzekeringen te bieden voor uw moderne auto, youngtimer én klassieker. Zo zit u bij de KNAC altijd goed, wat u ook rijdt. En kunt u blijven genieten van alles dat autorijden zo bijzonder maakt. Iets voor u? Word dan KNAC-lid vanaf slechts € 47,- per jaar en ontvang bovendien 8x per jaar het prachtige magazine 'De Auto'.

Ga naar www.knac.nl en lees welk lidmaatschap het best bij u past.

DE CLUB VAN EN VOOR
AUTOLIEFHEBBERS

VERZEKEREN
& PECHHULP

BELANGENBEHARTIGING

EVENEMENTEN

www.knac.nl

ledenservice@knac.nl

070 383 16 12



van gent auto- verhuur

PERSONENAUTO'S
PERSONENBUSSEN
BEDRIJFSWAGENS

Op onze Site vindt u een overzicht van de wagens die wij verhuren.

Tel. : 078 619 17 24

H.A. Lorentzstraat 6, 3331 EE Zwijndrecht

www.vangentautoverhuur.nl

info@vangentautoverhuur.nl



TE KOOP

MORGAN +8

*Inspectie en taxatie ten behoeve van waarde-
bepaling voor het verzekeren van de auto.*

Merk	: Morgan
Model Type	: Plus 8
Uitvoering	: 3.9 lt. injectie
Carrosserie	: 2 deuren cabriolet
Kenteken	: 17-ZN-NJ
Chassisnummer	: SA9P800004R12504
Plaats chassisnummer	: op rechter dwarsbalk achter voorzitting
Meldcode	: 2504
Afgelezen tellerstand	: 46415 km.
Bouwjaar	: 2001
Datum eerste toelating	: 15-02-2001
Eerste afgifte NL	: 31-03-2008
Datum tenaamstelling	: 13-09-2019
Kleur	: blauw
Brandstof	: benzine
APK tot	: 10-09-2020
Stuur	: links
Bijzonderheden	: dit voertuig heeft niet te zijn voorzien van bevestigingspun- ten voor gordels.

TAXATIERAPPORT

Dossiernummer	: TRK 220095
Opdrachtgever	: Hr. H.G.J. Hulshof Watersteeg 2 7482 XR Haaksbergen
Eigenaar	: Hr. H.G.J. Hulshof Watersteeg 2 7482 XR Haaksbergen
Opdrachtdatum	: 23 maart 2020
Taxatiedatum	: 25 maart 2020
Bezoekadres	: Hr. H.G.J. Hulshof Wolfkaterweg 21 7554 PJ Beckum
Marktwaaarde	: € 70.000,--
Taxateur	: Ing. W.Bramer

Telefoonnummer : 0613158044
Emailadres : herman.hulshof@gmail.com

Informatie bij
Herman Hulshof
Haaksbergen

STEIJN SPORTSCARS TAXATIES

Taxaties volgens 7.960 BW (voorheen art. 275 WvK)

Aangesloten bij Verenigd Register van Taxateurs
Rapport opgemaakt volgens FEHAC-norm

Tarieven: zie website of bel/ e-mail voor info



www.steijntaxaties.nl

info@steijntaxaties.nl

tel. 0172 - 42 15 44

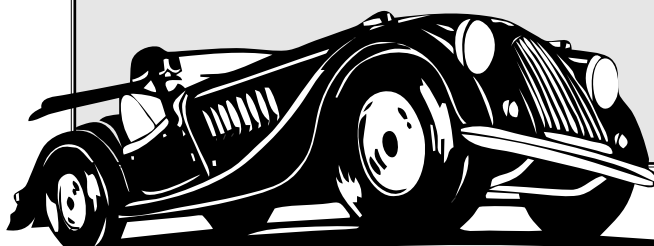
Alphen aan den Rijn

Make friends forever with the latest model Morgan...



Garage Klaas Booij *The Morgan Specialist*

VERKOOP NIEUW & GEBRUIKT
ONDERDELEN VOOR 3 EN 4 WHEELERS
ONDERHOUD
SCHADEHERSTEL
RESTAURATIE
ACCESSOIRES
GRATIS ADVIES
REGALIA



EVENEMENTEN

Zoals iedereen zal begrijpen, is het op het moment van aanleveren van de evenementen nog totaal onduidelijk wat de mogelijkheden zullen zijn op de betreffende data. Het is om die reden belangrijk om altijd vooraf contact op te nemen met de organisatie en daarnaast ook onze website te raadplegen. Hiermee kunnen wij jullie op een snellere manier op de hoogte brengen van veranderingen dan één keer per kwartaal met de FataMorgana.

27 MAART

Snertrit
Chava Limburg
chavaancees@hotmail.com
06-14887215

28 MAART

Noord-Holland Classic
Velsen-Noord
John Lamme
jlamme69@gmail.com
06-27316063
(Deze rit is geannuleerd!)

1-5 APRIL

International Amsterdam Motor Show
www.amsterdammotorshow.com

8 MEI

West-Brabant
Bram Rodenburg
awjrodenburg@gmail.com
06-53624528

13 MEI

Hemelvaart rit
Wout en Franka van Vlerken
frankawout@gmail.com

22 MEI

Sympathisantenrit
John Bijsterveld
goudsmidbijsterveld@hetnet.nl
040-2048421

12 JUNI

Drie Provinciën rit
Bram Rodenburg
awjrodenburg@gmail.com
06-53624528

13 JUNI

Hollandsche IJsselrit
Chavaancees@hotmail.com
06-14887215

18-20 JUNI

Ardennen rit
Bram Rodenburg
awjrodenburg@gmail.com
06-53624528

20 JUNI

Nationale Oldtimerdag Lelystad,
www.oldtimerdaglelystad.nl

24-27 JUNI

InterClassic Maastricht
www.interclassicmaastricht.nl

25 JULI

Morgan/MG Vriendschapsrit
Wout en Franka van Vlerken
frankawout@gmail.com

7 AUGUSTUS

Schouwen-Duivelandrit
Bram Rodenburg
awjrodenburg@gmail.com
06-53624528

28-29 AUGUSTUS

Concours D'Elegance Soestdijk
www.concourselegance.com

3-5 SEPTEMBER

Dutch GP Zandvoort
www.cpz.nl

4 SEPTEMBER

Walcheren rit
Bram Rodenburg
awjrodenburg@gmail.com
06-53624528

11-12 SEPTEMBER

British Cars & Lifestyle
Franka & Wout van Vlerken
frankawout@gmail.com
06-25410245

25 SEPTEMBER

Morgan – MG Friendship run
Bram Rodenburg
awjrodenburg@gmail.com
06-53624528



OKTOBER

Sleuteldag Garage bedrijf Touw
Koudekerke
Bram Rodenburg
awjrodenbrug@gmail.com
06-53624528 (datum volgt)

31 OKTOBER

British Carparts Day met clubstand
Evenementenhal Gorinchem



Wij weten veel van
klassieke auto's, omdat
we er zelf ook in rijden.



LEDENINFORMATIE

EEN HARTELIJK WELKOM VOOR DE ONDERSTAANDE
NIEUWE LEDEN EN SYMPATHISANTEN VAN DE MSCCH

**THIS PAGE HAS BEEN
BLACKENED DUE TO
PRIVACY REASONS**

BESTE MORGANEERS EN SYMPATISANTEN

*Na 23 jaar denk ik dat het tijd is voor new blood on
the tracks voor Morganeering, Mid-Holland.*

Met ingang van het 2e kwartaal 2021 gaat Rob Veeger mijn functie als regiomanager overnemen. Een bekende en zeer gewaardeerde verschijning binnen deze regio.

Ik wens hem veel succes en vooral heel veel plezier met deze dynamische en goed draaiende regio.

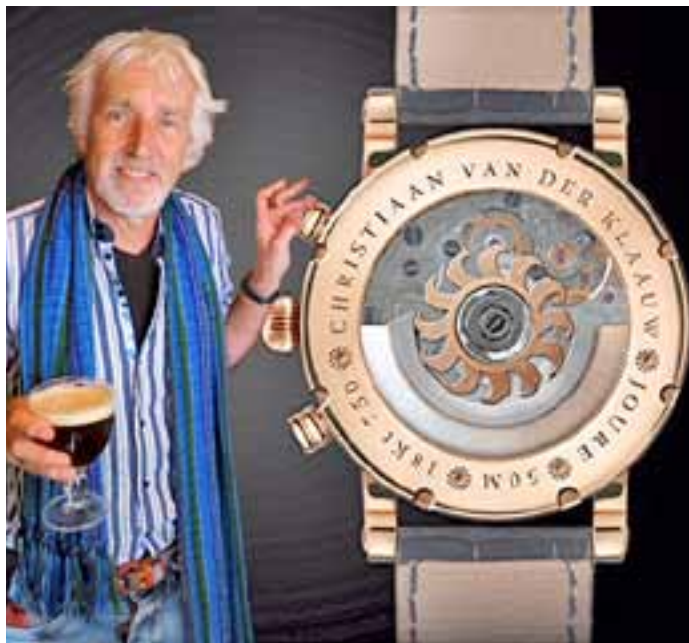
En zoals V.L uit het V.K. al zong :

WE'LL MEET AGAIN SOME SUNNY DAY

DON'T KNOW WHERE DON'T KNOW WHEN.....

Ik dank iedereen voor hun enthousiasme en alle gezelligheid!!

MET GROET: HANS DE VRIEZE,
MORGANEERING MID-HOLLAND



1mParts
the total british car service

Bonnetstraat 33
6718 XN Ede
Tel.: +31 (0)26 442 99 37
E-mail: info@imparts.nl
Internet: www.imparts.nl



Onderdelen & Accessoires
Met meer dan 10.000 onderdelen op voorraad kunnen wij u snel elk gewenst onderdeel of accessoire leveren. Voor welke Engelse-klassieker of -sportwagen dan ook.

Onderhoud & Reparatie
Voor onderhoud, reparatie, APK en rally-preparatie van uw Engelse-klassieker of -sportwagen.

Aankoop & Verkoop
Veelal zijn de aangeboden Engelse-klassiekers of -sportwagens al jaren bij ons in onderhoud.

**Al meer dan
15 jaar specialist
in klassieke
Engelse auto's.**

REGIO'S

REGIO NOORD-HOLLAND

Iedere tweede donderdag van de maand,
Restaurant De Vriendschap, Driehuizen 13
1844 KL Driehuizen, tel.: 0299 672050
Info: Nico Zonneveld, tel. 072 5610405.
E-mail: nicozonneveld@planet.nl

REGIO MIDDEN (EN OOST)

Iedere laatste woensdag van de maand
(behalve december) Hotel Restaurant
'De Vossenbergh', Elspeterbosweg 1,
8076 RA Vierhouten, tel. 0577 411275
Info: Rob Veeger, tel. 06-52527477
E-mail: deveegers@kpnmail.nl

REGIO ZUID

Iedere derde woensdag van de maand
Partycentrum Café 't Maoske, Middelstraat
24, 5176 NJ De Moer.
Door verhuizing van de regioambassadeur
zijn wij opzoek naar een vervanger.

REGIO ZUID-OOST

Iedere 1e donderdag van de maand
(februari tot en met november)
Café Ons Dorp, Parkstraat 1,
5671 GD Nuenen
Info: Franka van Vlerken, tel.: 0492 555183,
E-mail: frankawout@gmail.com

REGIO ZUIDWEST

Iedere tweede woensdag van de maand,
Hotel/restaurant van der Valk
Krommeweg 1, Ridderkerk
Info: Chava Limburg,
chavaancees@hotmail.com

REGIO LIMBURG

Iedere eerste woensdag van de maand,
(behalve in maart) Hotel, Cafe, Restaurant
Houben, Kerkstraat 17 6083 AD Nunhem
Info: Herman Hermans, Tel.: 077 4744434
E-mail: hemhermans@planet.nl

REGIO NOORDERLICHT

Iedere eerste maandag van de maand
(behalve januari)
Hotel Restaurant Karsten
Brink 6, 9331 AA Norg, Tel. 0592 613484
E-mail: info@wapenvannoordbroek.nl
Info: Maria Olsthoorn

REGIO ZEELAND

Info: Jasper Taal en Bram Rodenburg
jtaalj@gmail.com en awjrodenburg@gmail.com
0118-639929 of 06-53624528
De regio heeft geen vaste clublocatie
maar houdt periodiek "Noggins".

OFFICERS OF THE CLUB



VOORZITTER
Ad Vermeij
Het Kempke 13
5672 PL Nuenen
040 - 283 65 59
voorzitter@mscch.nl



SECRETARIS
Wim Rutten
Heilige Geeststraat 23
5301 CP Zaltbommel
Tel. 0418-514241
secretaris@mscch.nl



PENNINGMEESTER
Ton Kuiper
Kersenbongerd 27
6669 BZ Dodewaard
06 - 10 110 848
penningmeester@mscch.nl



BESTUURSLID
Rein Nonnekes
Het Engelse Werk 103
3958 HC Amerongen
06 - 21 588 096



BESTUURSLID
Ewald Rutten
De Leet 2
1645 VK Ursem
072-5023338
ehjmrutten@hotmail.com



BESTUURSLID
Nico Zonneveld
Benedenweg 270
1834 BC Sint Pancras
072 - 561 04 05
redactie@mscch.nl



LEDENADMINISTRATIE
Meino Binnema
Dorpsstraat 44
8141 AM Heino
Tel. 06- 21534328
ledenadministratie@mscch.nl



WEBMASTER
Wilfried Derksen
Smidsakker 20
6666 EJ Heteren
06 - 20 604 241
webmaster@mscch.nl

MORGAN HISTORICUS
Hermen F.A. Pol
Het Veer 129, 1633 HD Avenhorn
Tel. 06 - 46 084 137
plusfourplus@gmail.com
<http://morganhistoryinfo.sharepoint.com>

HELPDESK TECHNIEK
alle Morgan modellen
Jan Vonk:
tel. 0512 - 33 21 41
j.vonk16@chello.nl

Wouter Dekker:
tel. 06 - 22 968 054
w.dekker@louwmanexclusive.nl

ERELEDEN
Peter Morgan (*1919 - †2003)
Dick de Bruijn

ADVERTENTIES

2 Drukkerij RAD
4 Belmog
6 Van der Grinten
6 Fitzroy & Everest
6 Van Disseldorp
6 Great British Cars
48 KNAC

48 Van Gent autoverhuur
50 Steijn Sportscars Taxaties
50 Klaas Booi
52 Kuiper Verzekeringen
54 Imparts
56 Louwman Exclusive



**KAN ME GEEN
MOER SCHELEN
MAAR IK BEN
DE ENIGE
DIE MET EEN
MOMENT-
SLEUTEL IN DE
BUURT VAN
UW MORGAN
KOMT**

SIMON, TECHNICIAN

Proud partner of



**INVITE THE
INDIVIDUAL
IN YOU**

LOUWMAN
EXCLUSIVE