



# FATAMORGANA

MAGAZINE MORGAN SPORTS CAR CLUB HOLLAND



JAARGANG 44 - NUMMER 2 - JUNI 2021



RAD brengt *kleur* in je leven



Reewegpad 22,  
Dordrecht  
078 - 621 38 82  
[www.drukkerij-rad.nl](http://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 398713340 t.n.v. MSCCH, BIC/SWIFT: RABONL2U, IBAN nr.: NL58RABO 0398 7133 40. Aanmelding via onze site [www.morganclub.nl](http://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](mailto:redactie@mscch.nl)

## ADVERTENTIES

Informatie bij John Lamme  
E-mail: [redactie@mscch.nl](mailto:redactie@mscch.nl)  
Tel.: 072 5713450 / 06 27316063

## GRAFISCHE VERZORGING EN PRODUCTIE

Drukkerij RAD, Dordrecht  
[www.drukkerij-rad.nl](http://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,

De ALV van 21 maart jongstleden is succesvol verlopen. Het aantal aanmeldingen lag hoger dan wij als bestuur hadden durven hopen, en elkaar treffen vanuit de eigen omgeving had ook wel iets bijzonders. Desalniettemin blijft onze voorkeur natuurlijk uitgaan naar een persoonlijk samenzijn, op locatie.



Wij zijn blij met de benoeming van Ruut Bianchi, Harry Eppink en Bert Roosenbrand in het bestuur, als opvolgers van Ton Kuiper en Ewald Rutten. Dit geldt natuurlijk ook voor het aanzitten bij alle bestuursaangelegenheden door Chava Limburg. Jong geleerd..., enfin, u weet het!

Harry Eppink is onze nieuwe penningmeester en Bert Roosenbrand gaat de functie van secretaris overnemen van Wim Rutten. De laatstgenoemde wordt bestuurslid 'Meetings en Evenementen'. We hopen hier in de nabije toekomst natuurlijk weer aan toe te komen, nu de meesten van onze leden geheel of gedeeltelijk gevaccineerd zijn.

Zoals al eerder gemeld heeft de 'Wet Bestuur en Toezicht Rechtspersonen', kortweg 'WBTR' de volle aandacht van het bestuur. Deze wet treedt per 1 juli 2021 in werking en houdt met name in dat alle bestuurlijke activiteiten binnen een stichting of vereniging in strikte wettelijke kaders gaan vallen.



Bestuursleden, maar bijvoorbeeld ook commissieleden en regio-ambassadeurs, zouden hierdoor, in het slechtste scenario, persoonlijk verantwoordelijk kunnen worden gesteld voor onbehoorlijk bestuur of financiële misstanden. Wij zullen hier als bestuur op anticiperen door nog dit jaar onze Statuten en het Huishoudelijk Reglement kritisch door te nemen en, waar nodig, aan te passen. De eerste stappen hierin zijn al door Rein Nonnekes gezet.

Tevens willen we, op het moment dat het weer veilig kan, met een delegatie van het bestuur de regio-bijeenkomsten bezoeken. Om met elkaar van gedachten te wisselen, maar natuurlijk ook om het wel en wee in de regio en club te kunnen bespreken. Gewoon weer even bijpraten! Wij houden u op de hoogte.

Tenslotte zijn we op zoek naar een nieuwe webmaster. Wilfried Derksen heeft deze belangrijke functie jarenlang uitmuntend vervuld, en de MSCCH van een prachtige, Morgan-waardige, website voorzien. Wij zijn hem hier zeer erkentelijk voor. Hij heeft ons laten weten deze functie per 1 juli aanstaande te willen overdragen. Geïnteresseerden kunnen zich melden bij onze secretaris: [secretaris@mscch.nl](mailto:secretaris@mscch.nl).

Voor nu: keep calm and carry on, maar blijf vooral gezond.  
We hopen elkaar gauw weer persoonlijk te kunnen treffen!

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](mailto: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 geschrappt zijn.



# INHOUD

<b>3</b>	VOORWOORD	<b>37</b>	10 JAAR +8
<b>7</b>	VAN DE REDACTIE	<b>46</b>	HET WAS IN 1973
<b>8</b>	EEN PLAATJE VAN EEN AUTO	<b>47</b>	COLUMN
<b>12</b>	BIJ DE TIJD?	<b>48</b>	LOUWMAN NIEUWS
<b>15</b>	NOG EEN KEER PLUS SIX	<b>50</b>	DE VRIENDSCHAPSRIJ: "MORGAN MEETS MG XI"
<b>22</b>	WAAROM EEN 4-ZITTER MORGAN?	<b>51</b>	IN MEMORIAM
<b>24</b>	DE WEDERGEBOORTE VAN EEN MORGAN 4/4 DEEL 4	<b>53</b>	TE KOOP
<b>34</b>	NIEUWS VAN DE LUSTRUM COMMISSIE	<b>55</b>	EVENEMENTEN
<b>36</b>	NIEUWE MORGAN 3-WHEELER, GESNAPT IN TESTRIT	<b>57</b>	LEDENINFORMATIE
		<b>59</b>	REGIO'S
		<b>59</b>	ADVERTENTIES



Bugatti Owners Club  
& Ferrari Owners Club present

# MORGAN 60<sup>th</sup> ANNIVERSARY

Speed Hill Climb  
Concours - Cavalcade  
Sunday June 7th 1970 at

# PRESCOTT



Co-promoters-  
Morgan 4/4 Club. Morgan 3 Wheeler Club.

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 Molenschol

Telefoon: 0161 411993

Fax: 0161 412809

e-mail: [autobedrijfkeesvandisseldorp@home.nl](mailto: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:

Vredenhofstraat 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](http://www.fitzroy-everest.nl)  
[info@fitzroy-everest.nl](mailto: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](mailto:abonnee@greatbritishcars.nl)

## GBC

GREAT BRITISH CARS



GREATBRITISHCARS.NL

# VAN DE REDACTIE

*De vorige FataMorgana sloten we af met de woorden; “Hopelijk in het juni nummer weer wat “zonniger” berichten, met misschien wel een verslag over een gehouden rit”*

Om maar met het laatste te beginnen, er zijn helaas zover wij weten geen georganiseerde ritten geweest. De redactie heeft althans niets daarover binnengekregen.

April was daarnaast ook een koude/natte maand, maar de gesloten horeca was vooral debet aan het annuleren van de geplande evenementen.

Zonniger berichten dan, op het moment van dit schrijven, half mei, zijn er weer wat versoepelingen doorgevoerd. De terrassen weer open van 6.00 tot 20.00 uur. Sportscholen, die-rentuinen, pretparken en zwembaden ook open, wel nog met een paar beperkingen. Begin juni wordt er opnieuw bekeken wat nog meer mogelijk is. Wellicht als deze Fatamorgana in uw bus valt zijn er hopelijk nog meer versoepelingen doorgevoerd. Als dat zo is, dan kunnen we weer “ouderwets” aan ritten en evene-

menten gaan denken en deelnemen! Zullen we dan ons “vaccinatiepaspoort” mee moeten nemen?

Door het ontbreken van ritten, evenementen en beurzen is de redactie niet bestookt met foto's en artikelen voor deze FataMorgana.

We hebben daarom een combinatie gemaakt van “oud en nieuw” dit keer. Oude, we hebben een verslag uit een FataMorgana van 1978, over 10 jaar Morgan plus 8. Dick de Bruijn nam met dit artikel afscheid als redacteur van ons blad. Verder een Morganervaring uit 1973! En een prachtig overzicht van autoplaatjes uit boeken van de 50 en 60-jaren, met aandacht voor de Morgan.



Nieuw, een testverslag van de nieuwe Morgan Plus Six, de redactie kreeg de gelegenheid van Louwman Exclusive om 2 dagen met deze auto op stap te gaan. We hebben de tijd genomen om het interieur en exterieur eens goed te bekijken. Maar daarnaast hebben we de prestaties op de weg legaal en illegaal uitgetoet. Ook hebben

we twee eigenaren van een Plus Six gevraagd naar hun eerste ervaringen. Nieuw is ook een “spot” over de opvolger van de huidige 3-Wheeler, dat ziet er spannend uit, maar veel meer is er nog niet over bekend. Tevens hebben we een handige tip opgenomen, misschien voor sommige Morganeers een uitdaging om ook aan de slag te gaan.

Het is de bedoeling de komende FataMorgana's nog wat van deze handige tips op te nemen.

De vaste rubrieken zijn gelukkig nog steeds aanwezig en daar zijn wij zeer content mee.

Verder werkt de redactie, met het bestuur en de Morgan historicus, hard aan het jubileumboek. Na onze oproep om persoonlijke verhalen te sturen, hebben we diverse leuke en interessante verhalen binnen gekregen, veel uit lang vervlogen tijden met uniek fotomateriaal.

Fotomateriaal is iets waar de redactie altijd belangstelling voor heeft met of zonder kopij. Voor de kalender van het volgend jaar zijn we nog op zoek naar mooie/ludieke landscape Morgan foto's. Maar ook een mooie portrait foto voor de cover is altijd welkom.

Uw redactie





# EEN PLAATJE VAN EEN AUTO

*Full Speed autoplaatjes gecreëerd door de virtuoos Piet Olyslager en uitgebracht in een vijfdelige albumreeks waarvan de eerste drie exemplaren zeer fraai getekend waren.*

Deel 4 en 5 waren in mijn ogen minder fraai, zij waren gefotografeerd. Deze autoplaatjes albums dateren uit de vijftiger en begin zestiger jaren. Het autoplaatje zelf zat in het binnenomhulsel van een pakje Full Speed sigaretten. Je moest heel wat sigaretten in rook laten opgaan ofwel je zelf eigenlijk ongens roken om een album ooit vol te krijgen. Hedendaags, met internet voorhanden, een veel eenvoudiger klusje om zo'n album te completeren.

## TOEPASSELIJK NUMMER VAN 50

De door perfectie gedreven Olyslager maakte tot in detail prachtige tekeningen, vele technische losbladige autohandboeken en de niet minder bekende Autovraagbaken. Grappig is dat zijn streven naar perfectie zo ver ging dat hij er persoonlijk zorg voor heeft gedragen dat het Morgan



FULL SPEED ADVERTENTIE



DE THREE WHEELER MET HET TOEPASSELIJKE "NUMMER" 50 UIT HET ALBUM "OVER AUTO'S EN AUTORENSPORT"

plaatje van de Three wheeler het toepasselijke nummer draagt van 50, mooier kan het haast niet in het kader van ons toekomstige jubileum! Of zou het misschien toch berusten op een toevalligheid...?

## ACHTER HET STUUR

In het autoplaatjes album nummer drie met als titel "De auto in de moderne tijd" neemt de bestuurder eind 50-er begin 60-er jaren ons als autoliefhebbers pur sang in gedachten mee in zijn voiture die als een flitsende pijl voort schiet over Neerlands wegen. Het gebrul van zijn motor in het vooronder klinkt voor iedere auto enthousiast als muziek in de oren. Terwijl een rijk geïllustreerd instrumentarium hem volkomen op de hoogte houdt van wat er allemaal in het vooronder onder z'n motorkap omgaat. Een mooie sport, waarbij berijder en auto bijna met vriendschapsbanden een ware eenheid vormen. Iets wat velen van ons, nog immer in een tijd zoals nu, wellicht eveneens koesteren.

## FICTIE OF WERKELIJKHEID?

Begin 60-er jaren, twee elektronisch bestuurd automobielen verlaten de stad van morgen. Door middel van



DE THREE WHEELER MET HET TOEPASSELIJKE "NUMMER" 50 EN SPECIFICATIES





116. NARDI 1955-1956



117. FIAT 1955



118. LOTUS 1956

116. **NARDI 1955-1956 (Italië)**  
 Type „ND“ Spider Sport.  
 4 cyl. kopklepmotor in lijn. Boring en slag 43,5 X 59 mm.  
 Cyl. inhoud 747 cc. Max. vermogen 47,8 pk. bij 3500 t/min.  
 4 versnellings. Gewicht 480 kg. Max. snelheid 141 km/h.
117. **FIAT 1955 (Italië)**  
 Type „1100 TV“ 2 pers. spider.  
 4 cyl. kopklepmotor in lijn. Boring en slag 48 X 71 mm.  
 Cyl. inhoud 1037 cc. Max. vermogen 30 pk. bij 3400 t/min.  
 4 versnellings. Gewicht 410 kg. Max. snelheid 155 km/h.
118. **LOTUS 1956 (Engeland)**  
 Type „Mark XI“ 2 pers. Super-Sport.  
 4 cyl. kopklepmotor in lijn. Boring en slag 72 X 47 mm.  
 Cyl. inhoud 1037 cc. Max. vermogen 34 pk. bij 4300 t/min.  
 4 versnellings. Gewicht 425 kg. Max. snelheid 140 km/h.
119. **MORGAN 1956 (Engeland)**  
 Type „4/4 Series II“ 2 pers. roadster.  
 4 cyl. zijklepmotor in lijn (Ford). Boring en slag 63,5 X 82,5 mm. Cyl. inhoud 1372 cc. Max. vermogen 37 pk. bij 4100 t/min. 1 versnellings. Gewicht 450 kg. Max. snelheid 123 km/h.
140. **CISITALIA 1956 (Italië)**  
 Type „Vale Redone II“ 2 pers. coupé.  
 4 cyl. kopklepmotor in lijn (Fiat). Boring en slag 70 X 81 mm. Cyl. inhoud 1248 cc. Max. vermogen 71 pk. bij 5500 t/min. 4 versnellings. Gewicht 750 kg. Max. snelheid 170 km/h.
141. **MORETTI 1956 (Italië)**  
 Type „1200 Gran Turismo“ 2 pers. Sport-Coupé.  
 4 cyl. kopklepmotor in lijn. Boring en slag 72 X 74 mm. Cyl. inhoud 1204 cc. Max. vermogen 40 pk. bij 7000 t/min. 4 versnellings. Gewicht 490 kg. Max. snelheid 140 km/h.
142. **SIATA 1956 (Italië)**  
 Type „1210“ 4 pers. coupé (Vignale).  
 4 cyl. kopklepmotor in lijn. Boring en slag 70 X 81 mm. Cyl. inhoud 1247 cc. Max. vermogen 44 pk. bij 5500 t/min. 4 versnellings. Gewicht 845 kg. Max. snelheid 150 km/h.
143. **ALFA ROMEO 1956 (Italië)**  
 Type „Giulietta Sprint/Valore“ 2 pers. coupé (Pioin Farina).  
 4 cyl. kopklepmotor in lijn. Boring en slag 74 X 71 mm. Cyl. inhoud 1275 cc. Max. vermogen 50 pk. bij 4900 t/min. 4 versnellings. Gewicht 780 kg. Max. snelheid 140 km/h.
144. **SIMCA 1957 (Frankrijk)**  
 Type „Aronde 1200“ 2 pers. coupé „Flain Claf“.  
 4 cyl. kopklepmotor in lijn. Boring en slag 74 X 71 mm. Cyl. inhoud 1270 cc. Max. vermogen 55 pk. bij 5200 t/min. 4 versnellings. Gewicht 710 kg. Max. snelheid 155 km/h.



119. MORGAN 1956



140. CISITALIA 1956



141. MORETTI 1956

een vizier richten de bestuurders hun auto's op het elektronische lint in het wegdek, waarna de automatische piloot in werking treedt. Vanaf dit moment kunnen zij zich rustig via de ingebouwde "TV Phone" met zakenrelaties of vrienden in verbinding stellen, aantekeningen maken of misschien wel slapen.... Totdat de stem van de verkeersleiding hen oproept en verklikkerlichten en geluidsignalen waarschuwen dat het stuur weer ter hand genomen moet worden. Zo niet, dan zal het voertuig direct door de verkeersleiding tot staan gebracht worden. Het resultaat hiervan zal zijn dat verkeersopstoppingen etcetera kunnen worden voorkomen, ongevallen worden beperkt en bestuurders geen last meer zullen hebben van oververmoeidheid op lange trajecten. Fictie of werkelijkheid? In ieder geval iets wat niet van toepassing zal zijn met het rijden in één van onze Classic Morgan's, hoewel dit heden ten dage



ACHTER HET STUUR EEN ILLUSTRATIE UIT HET ALBUM "DE AUTO IN DE MODERNE TIJD"



DE FUTURISTISCHE OMSLAG VAN HET AUTOPLAATJES ALBUM DEEL 3



HET BINNEN OMHULSEL VAN HET PAKJE FULL SPEED SIGARETTEN UIT HET ALBUM "DE AUTO IN DE MODERNE TIJD" MET DE MORGAN 4/4 SERIES II UIT 1956

bijna de normaalste zaak van de wereld is bij het "onderweg" zijn in onze dagelijkse auto's van nu. Een bijna Jules Verne-achtige toekomstvisie neergeschreven in de 50-er en 60-er jaren in het album "De auto in de moderne tijd".

**JACQUES CHOCOLAT**

Nog niet zolang geleden snuffelde ik wat rond op de Belgische rommelmarkt in Tongeren, op zoek naar iets wat je van tevoren nooit weet. Uit het niets doken er ineens een tweetal autoplaatjes albums op uit de 50-er jaren van Jacques Chocolat. Het merk bestaat overigens nog en ze maken nog steeds van die heerlijke chocoladehagel! Het eerste wat mij bij het doorbladeren van de albums direct opviel waren de drie Morgan plaatjes. Een Morgan F type (recent kleurrijk beschreven door Hedwig Rodyns in FM 44/1), een Morgan roadster type uit 1951 als Flat Rad en eveneens als Flat Rad een Morgan Super Sport 1951. Op zich best bijzonder, gewoonweg omdat het gaat over in aantallen toen nog weinig geproduceerde Morgan automobielen en dan er toch een drietal unieke plaatjes aan wijden, met andere woorden best bijzonder net zoals de Morgan's zelf!



**DE MORGAN F TYPE - 1951 UIT HET JACQUES ALBUM**



**EEN MORGAN ROADSTER ALS FLAT RAD - 1951 UIT HET JACQUES ALBUM**



**EEN MORGAN SUPER SPORT ALS FLAT RAD - 1951 UIT HET JACQUES ALBUM**

**HAUST TOAST**

Van Koets tot Stroomlijn deel 1 & 2 sieren eveneens als 50-er jaren autoplaatjes albums de boekenkast. Twee prachtige boekwerken met meer dan honderdveertig fraai geïllustreerde autoplaatjes uit 1952 en 1954. Deel 1 geeft met honderd plaatjes op geen enkele wijze iets prijs over Morgan. Maar deel 2 daarentegen geeft, met maar veertig autoplaatjes, echter meer dan een hit. Naast het fraaie plaatje van een Morgan Plus Four uit 1952 zit er nog een ongeschonden en authentiek enveloppe tussen één van



**EEN MORGAN PLUS FOUR ALS FLAT RAD - 1952 UIT HET AUTO PLAATJESALBUM "VAN KOETS TOT STROOMLIJN"**



**OVERZICHT**



de vergeelde pagina's uit vervlogen tijden. De inhoud ervan is minstens zo mooi als de buitenkant en handelt over het bestellen van één van de verzamelalbums. Wat het als afsluiter zo mooi maakt is niet alleen de voorzijde maar ook de achterzijde van 't envelopje wat is voorzien van een plakplaatje over deel 2, daarop ook de prijs van een rol beschuit die t.o.v. van meer dan 65 jaar geleden feitelijk niet eens zoveel duurder is geworden. Een minder gunstig effect vertoont de prijsontwikkeling als je deze vergelijkt met bijvoorbeeld die van de autobranche....



EEN MORGAN PLUS FOUR MET "TUSSENTIJDSE GRILLE" UIT 1954 ZOALS IN HET HUS ALBUMPJE



HET AUTHENTIEKE HAUST ENVELOPJE MET PLAKPLAATJE VAN DEEL 2 VAN MEER DAN 65 JAAR GELEDEN



OVERZICHT

HUS-BESCHUIT

Van een Haust beschuitje naar een HUS-beschuitje is maar een klein hapje. Weliswaar qua formaat een heel ander verzamelalbumpje, maar de 96 autoplaatjes "Uit welk land komt die auto?" zijn er echter niet minder om. De rijk geïllustreerde plaatjes zijn allen even fraai, maar het plaatje op pagina 29 siert toch wel de kroon. Een hele bijzondere Morgan Plus Four 1954. Wat mij hierbij opvalt is de uitzonderlijke grille en de wat lager geplaatste koplampen. Het Morgan "gezicht" staat bij ons als enthousiastelingen als het ware in het

geheugen gegrift. Elk verschil valt daarom meestal onmiddellijk op, ook nu! De overgang van "Flat front" naar "Fencer's mask" is bekend vanaf begin jaren 50, maar ik wist niet dat er ooit naar alle waarschijnlijkheid zo Morgan's met de zogenaamde "Interim cowl" geassembleerd zijn. Het is maar een weet, het maakt de illustratie in dit albumpje in ieder geval net zo bijzonder als de unieke Plus Four uit 1954 met "Tussentijdse grille"!

Met sportieve MORGAN groet,  
RAYMOND R. VAN DONK



HET AUTHENTIEKE HAUST ENVELOPJE GERICHT AAN UW AUTEUR IN ZIJN JEUGDJAREN

# BIJ DE TIJD?

## EEN KLOKJE IN DE MORGAN

*Omdat ik een klokje als voorbeeld had gezien, in de voor een week gehuurde Morgan van de fabriek, wilde ik uiteindelijk ook in mijn eigen Morgan een klokje inbouwen.*

Maar ja, hoe vlieg je dat aan? Het is namelijk wel heel erg eng om met een gatenzaag in een hoogglans wortelnotenhouten dashboard te gaan boren.

Natuurlijk kun je alles laten doen, maar dat is mijn eer te na. Met een goede voorbereiding moet dat toch te doen zijn. Maar niemand had ervaring.

En het was ook nog niet zo simpel om een juiste gatenzaag te vinden voor een diameter van  $\varnothing$  52mm.

Uiteindelijk ben ik bij een professionele gereedschapszaak terecht gekomen en daar hingen ze per mm oplopend gesorteerd, ook die ik nodig had van de 52mm, van het merk Starrett.

Dan is het een kwestie van goed uitmeten, maar ook kijken of er aan de achterzijde voldoende ruimte is voor het klokje.

Het mooiste is natuurlijk om het in lijn met de andere klokken te monteren. Om barsten of beschadigingen in het dashboard te voorkomen, dien je alles af te plakken. Daar kun je ook makkelijk op tekenen met watervaste stift.

Als de voorbereidingen gedaan zijn, kan de boor erin. Het is zaak dat de boor/zaag haaks op het dashboard staat. Dat is wel een dingetje, want het dashboard helt wat naar achteren, dus dat gaat makkelijk fout.

Na wat spannende momenten heb je dan een mooi rond gat. De spanning blijft nog even totdat je de tape verwijderd hebt en ziet dat alles ongeschonden is. Een hele opluchting.

Vervolgens het klokje passen en dat valt er dan 'zuigend' in. Dan is het een kwestie van borgen aan de achterzijde en de bedrading aansluiten.

Zelf heb ik een permanente stroomdraad met eigen zekering direct van de accu. De rest loopt namelijk over de hoofdstroomschakelaar.

Rein Nonnekes.







# 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<sup>®</sup>**  
FUELS



# NOG EEN KEER PLUS SIX



*Er is de afgelopen periode al veel over de Plus Six door de autobladen geschreven. Maar de interesse en nieuwsgierigheid was al gewekt door de aankondiging van alle veranderingen die zouden worden toegepast op dit nieuwe model.*

Ja zelfs hypermodern voor de bakstenen-fabriek uit Malvern, waar traditie hoog in het vaandel staat. Maar met alleen traditie gaat de Morganfabriek het niet overleven. Dus de Plus Six wordt gedefinieerd door toonaangevende technologie en engineering. Dit alles dus gehuld in het zo bekende exterieur, als optie kan een hard-top worden meegeleverd.

Het meest opvallend is wel het geheel nieuwe CX-Generation verlijmd aluminium platform waar de

Plus Six op rust. Het nieuwe platform zorgt voor een toename van meer dan 100% torsiestijfheid in vergelijking met het oude platform. Door het chassis is er slechts een toename van 2 centimeter in de wielbasis, maar het zorgt wel voor 20 centimeter meer beenruimte. Verder is ook de bagageruimte achter de stoelen vergroot. De CX-constructie weegt 100 kilogram minder dan het eerder gebruikte traditionele chassis. Hierdoor komt deze nieuwe Plus Six totaal op 1075 kilogram.





Het geheel nieuw ontworpen interieur is meer chauffeur gericht met geïntegreerde technologie. Het digitale beeldscherm zit precies op de juiste plek in het blikveld van de bestuurder. Het is subtiel verwerkt in het dashboard dat in een onbeperkt scala aan hout- en kleurcombinaties uitgevoerd kan worden. Morgan maakt er geen geheim van dat de aandrijflijn van BMW afkomstig is. Dit hoeft ook niet want de modern ogende BMW-pook die in de traditionele middenconsole staat is gekoppeld aan een 8-traps ZF-automatische versnellingsbak. Verder voorzien van een Sport Plus- en handschakelstand in combinatie met schakelflippers aan het stuur.

Deze Plus Six is de eerste Morgan die is voorzien van een turbomotor. Deze motoren zijn nog nooit eerder door de Morganfabriek in een Morgan ge-

bruikt. Het is de BMW B58 TwinPower Turbo 6-cilinder lijnmotor die 335 pk levert. De Plus Six weegt honderden kilo's minder dan de BMW Z4 of de Toyota Supra, dus dat zorgt voor een opwindende ervaring in de Morgan.

Deze nieuwe techniek levert ook winst op in termen van een schonere motor en brandstofgebruik. Door de verbeterde CO2-uitstoot is de auto interessanter voor het Nederlandse belastingklimaat.

#### INSTRUMENTS AND SWITCHES

Central (Driver's) - LHD



- 1. Tachometer
- 2. Analog Clock
- 3. Speedometer

- 4. New LED Warning Light
- 5. Power Fan Control
- 6. Restrain Lock

- 7. Air Conditioning
- 8. Green/Right Seat
- 9. Repeat Parking

- 10. Handbrake Release
- 11. Temperature Control
- 12. Top Seat Release
- 13. Release & Trip Power



Het is misschien een paar keer slikken voor de echte masochistische Morganeer, maar de Plus Six is zowaar voorzien van wat comfort. Elektrische stuurbevestiging, stoelverwarming en zelfs een digitale snelheidsmeter. De deuren zijn voorzien van instapverlichting, centrale deurvergrendeling en verborgen speakers. Behalve ABS heeft hij geen elektronische hulpsystemen aan boord, niets dus van al die bekende controlesystemen.

Aan de buitenkant is de verlichting met zijn heldere koplampen en geïntegreerde led-streepjes de eerste aanwijzing van verandering. De Morganfabriek geeft aan dat de Plus Six voor 98 % uit nieuwe onderdelen bestaat, dit is op het eerste gezicht niet meteen duidelijk. Maar wat wel duidelijk is, het blijft een eigenwijs product uit Malvern.

Wat gaf nu de aanleiding om dit nog eens op papier te zetten over de Plus

Six. Dit was een uitnodiging aan het adres van de redactie door Louwman Exclusive. Het is snel duidelijk. Tegen de mogelijkheid van een uitgebreide test met een Plus Six zeg je als Morganeer geen nee. Maar ook om zelf te ervaren hoe alles er nu uit ziet en niet onbelangrijk hoe rijdt deze Morgan die op een heel andere leest is geschoeid dan bijvoorbeeld de Plus 8 of de Aero 8. De redactie heeft 2 dagen het in- en exterieur tegen het licht gehouden en ook zijn de sportieve prestaties, waar mogelijk, even flink uitgeprobeerd. Heeft de auto aan alles wat al eerder op papier is gezet voldaan?

We hebben onze ervaringen zo goed en objectief mogelijk proberen te verwoorden in het onderstaande verslag. Dit was onze demo.



De demo Plus Six stond voor ons in Utrecht gereed, nog wel met de kap op. Na het verkrijgen van de sleutel werd naar goed Morgan gebruik de kap naar beneden gedaan. Dit is met een paar klikken zo gebeurd. Na te zijn ingestapt en de belangrijkste knoppen voor ons duidelijk waren gingen we op pad. Dat het weer zich moeilijk laat voorspellen bleek al snel. Vanuit een zonnetje zaten we binnen 1 kilometer al tussen de hagelstenen. Voor ons gevoel kon dit niet lang duren dus

bleven we open rijden. Een afspraak met een Morganeer op korte afstand van Louwman Exclusive, om even wat langs te brengen, gaf hierin de doorslag. Zoals zo vaak duurt het bekijken van de auto langer dan het zetten van koffie. Ook dat kwam goed. Bedankt Henk. Hierna gingen we op weg om de Plus Six eens lekker uit te proberen. We belandden weer in een fikse regenbui maar ook deze was te overzien. Ondanks het zeer natte wegdek gaf de auto ons een prima gevoel. In bochten en rotondes liet hij zich prima sturen. Wel is het dan opletten met het doseren van het gaspedaal, want het vermogen is groot. Met wat aandacht is dat prima te doseren en word je niet verrast door het uitbreken van de auto. De regen was gestopt en het wegdek begon steeds meer op te drogen. Dit gaf ons de gelegenheid wat meer te spelen met de automaat. Met gewoon gasgeven liep de automaat soepel door de 8 versnellingen heen en bleef zelfs voor het gevoel laag in het toerental. Dit is de zuinigste manier om de Plus Six te rijden. Als je op de automaat wat sportiever wilt rijden reageert deze heel lang erg goed, tot dat je ineens een echte tussensprint wil maken. Bij ineens vol op het gas gaan merk je dat de versnellingsbak even moet nadenken. Maar dan heb je allang de indrukwekkende prestaties van de motor ervaren.

Tijd op een stap verder te gaan, dus vanuit de automaat de pook naar

links in de sportstand. In deze stand kan je de versnellingsbak met de pook en/of schakelknoppen bedienen. Het is geweldig om de auto sportief te rijden. Bij iedere schakeling reageert de motor prachtig en is al het vermogen doorlopend voorhanden, geweldig.

We reden lekker door de regio en proberen steeds verder de grenzen op te zoeken. De zon was gaan schijnen, het wegdek droogde op en de banden waren warm. Tijd voor de volgende stap, de sportplusstand. In deze stand gaat de versnellingsbak zijn eigen gang, het op- en afschakelen met tussen-gas ging razendsnel. Dit heeft niets meer te maken met toeren langs meanderende rivieren. Dit is een heuse sportwagen die waarschijnlijk niet door iedereen in deze sportstand op dezelfde manier wordt gewaardeerd. Er zullen Morganeers zijn waarbij dit een brug te ver is, maar het is om eerlijk te zijn zo verschrikkelijk leuk. We reden naar een parkeerplaats om te kijken waar de grenzen zijn van deze auto. Als de auto rechtstaat is er bijna altijd grip, op soms wat wielspin na. Zet je de auto met de voorwielen iets ingestuurd is er wel wielspin maar laat de auto zich zeker niet zomaar spinnend rondgooien. Hij heeft, op een droog wegdek, heel veel grip. Misschien is het nog net geen Aero serie 1 wat wegligging betreft maar hij komt wel erg dichtbij. Wat je bij dit extreme

uitproberen wel mis is een stoel die bij dit werk hoort. Ondertussen is bekend gemaakt dat er een nieuw type stoel beschikbaar komt.

Thuis hebben we de auto uitgebreid, tot in de details, bekeken. Morgan heeft duidelijk gekozen voor een modernere look. Het ziet er netjes en verzorgd uit maar er blijven, als je alles goed ga bekijken, toch wat Morgan dingetjes. Een kabeltje dat onder het dashboard uitkomt of een schroefje aan de motorkap wat te vast is gedraaid zijn kenmerkend. Maar is dit niet ook de charme van het merk? De opzetramen zijn aan de binnenkant met leer bekleed en staan mooi aansluitend op de deurrand. Nog even over de stoelen. Deze zien er prima uit maar wij vonden de zitting wat te vlak. Daarnaast misten we zijdelingse steun bij het sportieve gebruik. Wel heeft de Morganfabriek iets uit het stof gehaald. Dit is het blaasbalgje, dat nu gebruikt wordt om de lendensteun op te pompen, voor meer- of mindersteun. Dit onderdeel werd vroeger gebruikt om de binnenband in de zitting van extra lucht te voorzien.

Het digitale scherm in het dashboard dat recht voor de bestuurder is geplaatst is een primeur. Volgens ons is er voor het eerst, door de Morganfabriek, een digitaal schermje in de Aero 8 gebruikt. Dit schermje zit in de middenconsole, waar je op een afbeelding de bandenspanning per wiel kan aflezen. Wat is er allemaal op te zien of af te lezen. De digitale snelheid, de stand van de versnellingsbak en de melding van een open portier. Verder zie je de draaisnelheid van de ventilator en de verwarmingsstreepjes die kleuren van blauw naar rood. Zelfs als je vergeet het licht uit te zetten word je nu geholpen door een signaal. Dit is bij het oplopen van de gemiddelde leeftijd van Morganeers wel aardig toch! De hele auto zowel van binnen als buiten ziet er prima uit. Zeker als je je realiseert dat het nog steeds een handgemaakt product is.







De volgende dag is het zoals de laatste tijd gebruikelijk, frisjes maar droog. We rijden met de Plus Six rustig binnendoor en de versnellingsbak schakelt soepel op. De auto heeft ons snel een vertrouwd gevoel gegeven. De stuurbevestiging voelt prima aan en reageert perfect op iedere stuurbeweging. Hij is geschikt om op veel manieren te rijden, dit is aan de gebruiker zelf.

Wij waren onder de indruk: Van de afwerking en van prestaties van de Plus Six. Het is een mooie aanwinst, maar wel een wolf in schaapskleren. Als je de auto hebt leren kennen is het een

auto die geweldig presteert. Op koude banden en een nat wegdek blijft het zaak verstandig gas te geven. De prestaties van deze auto zijn zo groot dat de meeste Morganeers de maximale prestaties van deze auto nooit zullen gebruiken, is ons idee.

Voor ons was het een feest!

Ja, en dan moet de auto weer terug naar Utrecht. De sleutels leverden we in bij Arjen van Beek, die zeer nieuwsgierig informeerde naar onze bevindingen, zoals we hierboven hebben beschreven. Tijdens deze evaluatie over de Plus Six kregen wij, de redac-

tie, het aanbod om een afspraak te maken om ook nog een keer op pad te gaan met de Plus Four. Het mag duidelijk zijn die afspraak komt er!

Voor deze bijzondere ervaring willen wij Louwman Exclusive nogmaals bedanken.

Wij hebben het niet alleen bij onze bevindingen gehouden maar hebben twee Plus Six rijders, van het eerste uur, gevraagd ook hun ervaring op papier te zetten. Hierna zijn hun bijdrage te lezen.

## EEN HELE VERANDERING

Na ruim 20 jaar te hebben genoten van een Morgan Plus 8 werkte het nieuwe Plus Six concept als een magneet op mijn niet aflatende belangstelling voor het merk uit Malvern.

Uiteindelijk resulteerde dit in een afspraak met Wouter Dekker, salesmanager van Louwman Exclusive en tot aankoop van de nieuwe Morgan Plus Six.

De Plus Six weerspiegelt nog steeds het uiterst elegante en vriendelijke silhouet, uiteraard zijn er voor de kenners meerdere veranderingen zichtbaar. Het interieur is duidelijk comfortabeler vanwege de toegenomen cabine breedte en afstand tussen stuur en stoel. Ook is het interieur volledig naar eigenkeuze samen te stellen, klassiek of meer moderner. De stoelen vragen nog enige aandacht, het comfort van het zitvlak is voor mij matig. Overigens worden er momenteel comfortabeler stoelen gemonteerd in de huidige Plus Six en Plus Four.

Het rijkarakter ervaar ik persoonlijk als een soort van Jackle en Hyde effect, uiterst verrassend.

Deze Morgan laat zich desgewenst gedwee leiden al toerend over onze mooie binnenwegen of voortjagen als volbloed sportwagen op de snellere routes. Wel mis ik het goedmoedige geroffel van de Plus 8.

De automatische versnellingsbak schakelt prettig en is tevens handmatig te bedienen middels de stuurflippers of bedieningspookje, ik ben benieuwd hoe de beleving zou zijn in een handgeschakelde versie, welke overigens nog niet leverbaar is. Een teleurstelling vind ik de rechtstreeks van BMW overgenomen versnellingsbak bedieningspook.

Wegligging is prettig, het chassis voelt betrouwbaar aan, sturbekrachtiging is een aangename toevoeging met een duidelijke respons. Bij het remmen dient het rempedaal behoorlijk ingetrapt te worden, maar ze grijpen goed aan, passend bij het motorvermogen.

De Morgan Motor Company heeft zichtbaar grote stappen gemaakt qua afwerking en techniek bij de bouw van de Plus Six. De nieuwe serie Morgans zijn een onomkeerbare stap om het merk voor een langere periode in de spotlight te houden totdat een elektrische versie zijn intrede doet.

De nieuwe Plus Four en Plus Six zullen niet voor elke Morganliefhebber een vervanger zijn, gelukkig is er nog steeds een gezond aanbod van traditioneel gebouwde Morgans. De Plus Six is voor mij een waardige Plus 8 opvolger.

André van den Born





## ONZE ROADSTER VERVANGEN VOOR EEN MORGAN PLUS SIX

De overpeinzingen om van een solide Roadster naar de nieuwe Plus Six te gaan, is een beslissing die enig denk- en papierwerk met zich meebrengt. Wanneer neem je de eerste stappen; Al bij de introductie van de nieuwe Plus Six? Zoals bekend wordt dit een volledig nieuwe auto met BMW-motor.

Na een tijdje hak je de knoop toch door en maak je een afspraak met Wouter Dekker. We schrijven dan de eerste week van juli 2019. De Roadster die in ons bezit is hebben we 5 jaar terug ook bij Wouter gekocht en tijdens die gesprekken vertelde hij ons dat de Morgan niet zo'n snelle afschrijving zou hebben als mening ander merk. Gelukkig waren we daar snel uit. Het enige minpuntje was de levertijd, deze zou niet voor 31 oktober 2019, de bekende Brexit periode, geleverd worden. Men kon toen nog niet bepalen hoe hoog de import en/of eventuele prijsverhogingen zouden worden. De beslissing van ons was dan ook maar even te wachten op de ontwikkeling van onze vrienden aan de overkant.

In september wisten we dat de Brexit opgeschort werd naar een latere periode in 2020 en maakten we opnieuw een afspraak met Wouter om de Morgan aan te schaffen. We konden aan de slag met de nodige kleur – en leerstalen. De levertijd zou ongeveer 4 tot 5 maanden zijn. We wisten dat het heel bijzonder zou zijn om Malvern te bezoeken tijdens de assemblage van onze nieuwe Plus Six en op 26/27 januari 2020 waren we met onze twee zoons aanwezig om deze bijzondere plek te bekijken.

Op zaterdag 7 maart 2020 is onze Morgan Plus Six geleverd en konden we de nodige kilometers erop zetten, de eventuele overeenkomsten testen en ervaren of we een juiste keus hadden gemaakt. Na een paar weken en een kleine 400 km gereden te hebben toch een kleine lekkage geconstateerd onder de motorkap. De bekende uitdrukking onder Morganeers "lekt hij niet dan is het geen Morgan", geldt "gelukkig" ook voor de nieuwe Plus Six met de bekende Duitse motor. We hebben regelmatig even contact gehad met Louwman en na een aantal bezoeken is de koelslang opnieuw gemonteerd. Deze zat uiteraard ook nog eens op een zeer moeilijke plek. Daarna geen lekkage sporen meer geconstateerd "toch een klein beetje Duitse degelijkheid".

Ook hebben we een overseer melding gehad in het display. "Dit is een veiligheidsmelding die blokkering van de achterwielen detecteert. In dat geval zal de melding de verstellingsbak in neutraal zetten. Deze functie kan worden gedeactiveerd voor risico van de bestuurder, tijd om de importeur te bellen"! Daarnaast is de ecu (electronic control unit) vervangen tijdens een update van de elektronica.

De rijervaring van de Roadster ter vergelijking met de Plus Six vind ik een complete andere beleving. De schakelbak is vervangen door een automaat en het stuurwiel draai je met één hand om. Ook het vermogen van deze BMW-motor is compleet anders dan de Ford-motor van de Roadster. Daarnaast zijn het dan ook een behoorlijk aantal paardenkrachten meer. De Plus Six is een moderne beleving van de Roadster. Ik stoer me niet aan de digitale snelheidsmeter en de bekende pook van BMW. Waar we wel even aan moeten wennen zijn de wat hardere zittingen. Natuurlijk zijn er overeenkomsten; de uitstraling en het plezier is behouden en we verwachten dat we binnenkort de nodige kilometers, die we nu missen, kunnen inhalen.

We hebben nog geen ervaringen kunnen uitwisselen met Morganeers die ook een Plus Six hebben aangeschaft. Dus ik ben zelf heel benieuwd hoe hun ervaring is en hoop tijdens één van de, komende, evenementen een aantal nieuwe Plus Six rijders te ontmoeten.

Tanja en Ron Hoogstra

# WAAROM EEN 4-ZITTER MORGAN?

*Dit wordt mijn tweede verhaal over de keuze voor een 4-zitter Morgan en wel de chesnut brown metallic vierzitter met stone leather bekleding van Fred de Jong.*



## **EVEN EEN STAPJE TERUG IN DE TIJD.**

Ik zelf kreeg mijn Morgan 4 cilinder in 2001 een half jaar voor mijn 50ste verjaardag.

Ik had altijd al geroepen als je me echt een plezier wilt doen, dan graag een Morgan voor mijn verjaardag.

Zoals vele Morgan bezitters zag ik op mijn 16e in Engeland een Morgan met mijn vader en zei tegen hem: "Pappa als ik later ooit geld heb ga ik zo'n auto kopen". Ondertussen zijn allerlei verschillende auto's gekomen en gegaan. En in 2001 is mijn droom toch uitgekomen.

Ik ben nog steeds heel blij met mijn rechts gestuurde 4/4 droom.

## **EN NU WEER VERDER MET MIJN VERHAAL.**

Mijn eerste rit was de 5 Uren van Bergen bij Fred de Jong, lekker in de buitenlucht zonder dak.

Buienradar was toen nog niet bekend, dus ga je op het weerbericht af.

En dat was dikke pech! Ik rijd de Velsertunnel in en toen ik er uit reed was er een stortbui.

Ik rijd altijd met een hoedje met een randje op en dat randje stond in ene keer vol met water, dus een soort Niagara waterval om mijn hoofd. De Morgan maar even op de vlucht strook gezet en mijn hoedje leeggegooid. Gelukkig werd het later droog en werd het een mooie dag.

Die dag ontmoete ik gelijk al wat andere Morgan rijders en die zijn heel divers.

Maar ik voelde me wel gelijk thuis, genoeg over mijzelf.

## **WAAROM EEN MORGAN EN WEL EEN 4-ZITTER VOOR FRED.**

De Verliefdheid begon in Utrecht, waar Fred studeerde. Op het binnenvaartschip "Oude Buis" genaamd, waar zijn studentensoos was, zag hij voor het eerst een Morgan. Nou ja een stukje ervan. Dat zit zo. Als je over de loopplank de soos verliet, wel of niet wat aangeschoten, was daar een heester-heg aangebracht zodat de studenten niet direct in het water zouden kukelen.

Toen Fred daar een keer over die loopplank liep zag hij de neus van een witte Morgan vanachter deze heg uitsteken en was op slag verliefd. Gelijk uitgezocht waar hij die kon bestellen en ja hoor bij Louwman en wel bij de Heer Weber op het kantoor in Leidschendam. Daar hebben in die tijd meerdere Morgan bezitters hun auto besteld, dat was in 1976 en het duurde nog 4,5 jaar voordat de auto

geleverd kon worden. De keuze was een 4/4 4-zitter of een +8. Het werd een 4/4 omdat deze met de kap erop er een beetje uitziet als de Schicht van de Heer Bommel. Fred is een echte Bommel fan. De auto werd pas in 1981 geleverd.

Het grappige is dat in het vorige verhaal over de 4-zitter ook gekozen is voor het bijzondere uiterlijk met de kap erop, maar dit terzijde.

Het fijne van een 4-zitter is dat achterin ook een kinderstoeltje past en dat kwam nog weleens van pas als een van de dochters niet wilde gaan slapen. Een rondje met het meisje in de auto en slapen als een roos. De oudste dochter heeft de passie van Fred overgenomen en rijdt ook graag in de auto met haar man en Fred met zijn kleinkinderen.



Met de dochter en een box met speelgoed achterin bezochten zij het safaripark Longleat in Engeland, maar deze Morgan heeft geen hardtop. Ze mochten met de linnen kap alleen maar een shortcut van 20 minuten rijden door het Neushoorn gebied, maar op 1,5 meter is die neushoorn toch wel erg groot. Alles is gelukkig goed afgelopen.

Veel buitenlandse reizen met de Morgan of lange trips hebben ze met het gezin niet gemaakt vanwege een rugblessure van Fred zijn vrouw. Maar



rally rijden deed Fred vaak met een vast rally maatje. Bij de 5 Uren van Bergen kwam een nieuwe Morgan bezitter aanrijden met zijn kap op en Fred zei voor de grap "Morgan rijders rijden altijd open. Deze meneer heeft het geweten want het regende die dag een beetje. Ik hoop dat hij dat Fred vergeven heeft.

De rally "De nacht van Weesp" was wel een favoriet, hier deden wel 125 oldtimer equipes mee.

De Morgan rijders schreven zich in het begin regelmatig als team in. Maar nu gebeurt dat niet meer.

Het Morgan team bestond toen uit Fred de Jong, Anneke Sallé, Johan Morsch en Rob van der Linden.



Andere rally's waren de Stelling van Amsterdam, Brabantse Wal Classic en nog vele andere.

Zijn oudste dochter rijdt ook in de Morgan en met zijn jongste dochter reed hij de 6 Uur van Breda. Een vader-dochter rally is wel heel leuk.

Bij een Porsche en Morgan wedstrijd ging het er snel aan toe, maar bij hard rijden en wind gaan de zijruiten van de Morgan wat naar buiten en moet je die met een touw bij elkaar houden, anders worden het vleugeltjes.

Laatste rally verhaal: De nacht van Molenschot ging onder andere ook over smalle zandpaden.

Hedwig onze Belgische Morgan rally coureur reed met zijn +8 heel hard over zo'n zandpad door diepe plassen, waardoor de ontsteking van de motor uitviel. Gelukkig verdamppte het water weer en kon hij na enige tijd weer verder en won toen alsnog de rally.

Gelukkig maar, want dat wil hij altijd zo graag.

Leuk verhaal van Fred: Bij de Morgan meetings in Nieuwegein, waar Louwman toen de Morgan en TVR-locatie had kwam een "diehard" Morgan rijder Jan van Gorp geheten. Die reed in de winter met een Morgan zonder voorruit, zo'n beetje als motorrijden, met bril en bivakmuts en hij droeg zijn wax coat altijd achterstevoren, dus moest hij in-geritst worden op de rug. Bijzondere man en een bijzonder verhaal. Ik heb er nog één, ze kwamen bij een rondrit van Kees Kennis in Limburg langs bij iemand die gras aan het snijden was (zoals dat heet dat in Limburg). Hij zei, "dat kunnen jullie niet met de Morgan". Kees liet zich dat niet zeggen en reed zijn Morgan het gras op. Met zijn +8 maakten hij een paar fraaie donuts. De meneer is nu vast nog beduusd, moet hij zoiets ook maar niet zeggen.

Morgan rijders zijn toch bijzondere mensen en heel divers, o.a. Sleutelaars, Rallyrijders, Mooi weer rijders, Weer en Wind open rijders en natuurlijk ook Vrouwen die rijden.

Voor de evenementen moest je ook bij Fred zijn. Hij heeft in meerdere besturen, de functie van evenementen commissaris gehad.



#### ZOWEL BIJ HET 15-JARIG ALS 25-JARIG LUSTRUM VAN DE MORGAN CLUB.

Bijvoorbeeld bij het 25-jarig bestaan van onze club mochten ze met alle Morgans onder politie-escorte over de Sint Servaasbrug in Maastricht. Dit is de oudste brug van Nederland en verboden voor auto's. Dat waren nog eens tijden.

Peter Morgan was daar ook bij.



Voor een "Heuvelklim" (eigenlijk een echt Engels evenement) moet je een ontheffing zien te verkrijgen.

Het lukte hem toch en het "Hemelvaart-weekend" was geregeld, met alle veiligheid maatregelen die toen nodig waren.

Waaronder:

- 2 vrachtwagens met dranghekken.
- 32 mensen met brandblussers langs de route.
- Een EHBO-post en het naburige ziekenhuis was ook gewaarschuwd.

Toestemming om gebruik te mogen maken van het oude heuvelklim circuit van de KNAC.

De Lotus club had daarvan oudsher toestemming om een heuvelklim te doen, daar mochten ze op meeliften "supertof"

Met het 50-jarig bestaan in augustus 2022 is er ook een sportklasse misschien een aanrader voor de sportieve rijders van de club om hieraan mee te doen.

Met vrolijke Morgan groet,

Els Hoekstra

# DE WEDERGEBOORTE VAN EEN MORGAN 4/4 DEEL 4

*In de vorige editie van de FataMorgana nr.1 maart 2021 heeft u deel 3 kunnen lezen van deze zeer uitvoerige restauratie. Nu volgt hier deel 4, waarbij de Morgan weer een paar stappen dicht bij zijn voltooiing is gekomen!*

Het nieuwe jaar 2021 breekt aan en 5 januari wordt gekenmerkt door de start van een nieuwe 'lockdown' van niveau 5. Hoewel dit het plaatsen van de rolbeugel voor het schutbord en de voorschermen zal vertragen, taken waarvoor een extra paar handen nuttig is, blijven er echter talloze andere taken uit te voeren.

De radiatorgrille van de A552 is een nogal trieste (maar potentieel herstelbare) aangelegenheid. In de loop der jaren heb ik goedkoop twee radiatorgrilles gekocht, een voor mijn Drop Head Coupe-project en de tweede voor de A552. Deze laatste stamt uit een auto uit 1992 en hoewel de totale afmeting van de grille en het aantal en de plaatsing van de spijlen hetzelfde zijn, is de curve van de 'waterval' meer uitgesproken en daarom niet correct voor de periode van de A552. Ik begrijp dat de mal die werd gebruikt voor het vervaardigen van de grilles ergens in de jaren tachtig veranderde. Dit voordat hij weer werd veranderd toen Morgan veranderde van een messing en verchromde constructie, naar roestvrijstaal. Daarom werd besloten om de bestaande grille van de A552 te repareren, wat betekent dat de auto zijn oorspronkelijke grille krijgt.



Een paar uur met een tang en een verstelbare moersleutel hebben het mogelijk gemaakt om de spijlen en de gebogen bovenplaat recht te trekken en de spijlafstand opnieuw uit te lijnen. De onderste plaat was echter niet meer te repareren vanwege schade door een ongeval in combinatie met het grof geboorde gat in het midden van de plaat en de deuken die goed zichtbaar zouden blijven. Er werd besloten om de onderste strip te verwijderen, eventuele resterende schade aan de spijlen verder recht te trekken, een nieuwe strip te fabriceren van 1,5 mm messing plaat en de spijlen opnieuw te solderen, waardoor ze netjes werden gemaakt voordat ze werden verzonden om te verchromen.

Voordat de onderste strip werd verwijderd, moest een eerdere reparatie aan een buitenste spijl die verkeerd was uitgelijnd, worden verwijderd en in de juiste positie worden gesoldeerd. Met een gasbrander smolt snel de beschadigde onderste strip los van de twee kleine afstand blokjes waar

de bevestigingsschroeven van de strip doorheen gaan. Met de spijlen vrij van de strip, konden de verdraaiingen en beschadigingen aan het onderste gedeelte van de spijlen worden aangepakt. Na het overvloedige soldeer weggeveegd te hebben, konden we vervolgens onze aandacht richten op het maken van de mal.



Voordat de onderste strip van de grille wordt vervangen, moet een mal gemaakt worden zodat alle zestien spijlen op gelijke afstand van elkaar worden geplaatst en de nieuwe onderste plaat op zijn plaats wordt gehouden, terwijl de spijlen worden gesoldeerd. De onderste strip is ge-



sneden uit 1,5 mm messing en de 3/16 "flens is in een bankschroef tot 90° gevouwen zoals in het origineel. Helaas veroorzaakte dit vouwen samen met het proces van het buigen van de ronding in de strip veel kleine deuken en markeringen in het oppervlak van het koper die zichtbaar zouden zijn na het verchromen; met beleid en een bandschuurmachine werden deze onvolkomenheden verwijderd. Solderen was een uitdaging vanwege de noodzaak om de warmte te beheersen en de spijlen stevig op hun plaats te houden zonder de sterkte van de soldeerverbinding te vervormen en in gevaar te brengen; dit werd bereikt met de geduldige hulp van mijn vrouw Sue.

De grille heeft nog wat kleine gebruikssporen langs het bovenste gedeelte van het paneel, maar deze zijn uit het zicht en maken deel uit van het verhaal van de A552. Eenmaal verchromd, zal de A552 weer toonbaar zijn met zijn grille die zo'n belangrijk onderdeel is van het frontale uiterlijk van een Morgan; bovendien is deze grille hoogstwaarschijnlijk degene die op de A552 zat toen hij op 29 februari 1960 de Dispatch Bay aan Pickersleigh Road verliet.



Het volgende onderdeel is onbelangrijk in het bredere perspectief van de restauratie, maar de fabricage van de laatste montagebeugel voor het bepalen van de brandblusser in de cockpit onder het schutboord boven de versnellingsbakafdekking van aluminiumplaat is voltooid. Het is misschien een beetje te ingewikkeld, maar de aanpak vermijdt de noodzaak om nog meer schroefgaten in het schutboord te boren door gebruik te maken van bestaande schroefgaten in het schutboord waarmee de gereedschapskist van de motorruimte aan het schot wordt bevestigd. Klinkmoeren worden gebruikt om te voorkomen dat er twee paar handen nodig zijn om de beugel op zijn plaats te schroeven. Met deze kleine stap kunnen de leidingen van het brandblussysteem worden voltooid.



Een andere beugel die moest worden gefabriceerd en geplaatst, is er een om de balansaanpassing van de voor- en achterrem te faciliteren. Om te voldoen aan de historische raceregels, moet deze tijdens het rijden toegankelijk zijn voor de bestuurder. De beugel, gemaakt van 4 mm aluminiumplaat en diep onder het schot gemonteerd, is buiten het bereik van de bestuurder als deze eenmaal is "ingesnoerd" met een volledig raceharnas. Net als bij de vorige beugel, gebruikt deze bestaande bevestigingsgaten om te voorkomen dat er extra gaten in het schot worden geboord.

Een ander onderdeel, relatief onbelangrijk binnen de wederopbouw van de A552, is de beugel van de afstelknop voor de rembalans, niettemin is dit een belangrijk detail dat bijdraagt



aan de doelstellingen van het creëren van een 4/4 Series V Competition Lightweight Clubman en de integriteit van de voltooide auto.

Nogmaals, de beugel van de afstelknop voor de rembalans, is niettemin een belangrijk detail!



Februari 2021 begint en, nadat ik meer dan genoeg tijd in het brandblussysteem heb gestoken, is het tijd om mezelf ertoe te zetten om een start te maken met de installatie van de rolbeugel bij het schutboord. Deze beugel zorgt voor een aanzienlijke extra stijfheid van het chassis en biedt ondersteuning aan de deurstijlen en dus de carrosserie die via stevige platen de deurscharnieren ondersteunen. Ondanks de levering van de "schutboord beugel" in november vorig jaar, is de installatie ervan - en dat moet ik toegeven - een lastige taak. Aangezien de montage ervan een behoorlijke hoeveelheid "jongleren en rom-



melen" vereist om deze op zijn plaats te houden voordat er tijdelijke lassen kunnen worden gemaakt. Zorgvuldige positionering en montage zijn nodig om ervoor te zorgen dat wanneer de beugel eenmaal is gelast en vastgeschroefd, deze het chassis en de carrosserie niet zodanig verdraait dat de deuren niet meer openen en sluiten zonder te klemmen. Een gesprek met David Rutherford stelt me gerust wat betreft de stadia en volgorde die ik moet volgen om elk risico op vervorming van het chassis door een slecht geplaatste beugel te minimaliseren.

De beugel geleverd door Tim Ayres van New Elms is in kit-vorm zodat deze kan worden aangepast aan het smalle chassis en de carrosserie van de A552 en daarom moet de hoogte en breedte worden verkleind en moet de beugel basisplaten en deurstijlscharnierplaten zorgvuldig worden geplaatst. Hechtlassen wordt gebruikt om de beugel en basisplaten op hun plaats te houden voordat de laatste definitieve lassen kunnen worden voltooid.

De deurstijlen van de nieuwe carrosserie van de A552 waren voorzien van dunne platen die voorkomen dat de bevestigingsschroeven van de deurscharnieren het essenhout samendrukken en deze moeten worden verwijderd omdat ze de positie van de substantiële platen die aan de deurscharnieren en onder de deur zijn vastgeschroefd, verstoren.

Het verwijderen klinkt eenvoudig, maar de toegang is uiterst beperkt, waardoor het verwijderen van de vier schroeven een frustrerende en tijdrovende taak is, zelfs met een speciaal aangepaste en verkorte Phillips-schroefbit.

De volgende taak is het plaatsen van de nieuwe, stevigere scharnierplaten van de deurstijlen; deze zijn geboord en getapt om M5 roestvrijstalen verzonken inbusschroeven te kunnen gebruiken. Dit zorgt voor een extreem stijve montage tussen de essen deurstijl en de schutboord beugel en voorkomt tevens dat de deurstijl wordt ingedrukt. Als beide platen zijn gemonteerd, kunnen de basisplaten op hun plaats worden gezet. Nu de beugel op zijn positie en kunnen pasvorm en eventuele aanpassingen worden bepaald, zoals het verkleinen van de breedte en hoogte.







De basisplaten van de schutboord beugel blijken de bestaande carrosserie-/chassisbouten en de montagebouten van de uitlaatbeugel in de weg te zitten en dit brengt de positie en pasvorm van de basisplaten in gevaar. Om een betere pasvorm te krijgen, zijn nieuwe basisplaten ontworpen die in de breedte zijn verlengd, zodat de carrosserie-/chassisbouten en de montagebouten van de uitlaatsteun correct kunnen worden gebruikt als bevestigingspunten voor de schutboord beugel.

Van de gelegenheid wordt gebruik gemaakt om nog twee extra gaten (gewichtbesparing!) toe te voegen, hoewel toegegeven dat deze meer decoratief dan functioneel zijn.

Een andere frustratie die wordt ontdekt tijdens het meten van de positie van de beugel en platen is dat een paar van de reeds geplaatste carrosserie-/chassis-slotbouten zullen samenvallen met de positie van de basis/ beugellasverbinding.

Gelukkig hellen de bijbehorende scharnierplaten van de deurstijlen 7° naar achteren terwijl ze de versmalling van de carrosserielijn van de motorkap volgen. Daarom kan extra speling worden bereikt door de scharnierplaten 10° - 14° naar voren te brengen, waardoor de scharnierplaten in wezen naar voren worden verplaatst, wat een extra en waardevolle ruimte tussen de beugellasverbinding en de basis bevestiging oplevert.

Na zorgvuldige meting wordt de breedte van de beugel met circa 40 mm verkleind, waarna een stalen buishuls wordt ingebracht om de twee helften stijfheid te geven terwijl ze aan elkaar worden gelast. Een proefpassing laat zien dat alles perfect is uitgelijnd en dat de vouw in de scharnierplaat de speling tussen de basisplaten en de lasverbinding vergroot. De beugel maakt geen contact met enig deel van het essen frame, hoewel het dashboardkastje wellicht een beetje voorzichtig (en nauwkeurig!) opnieuw moet worden geprofileerd om contact te vermijden!

Omdat de zwarte poedercoating van de scharnierplaten was beschadigd tijdens het realiseren van de 10° - 14° vouw in de platen, besluit ik de platen lichter te maken. Het voordeel van een vermindering van 140 gram van elke plaat rechtvaardigt nauwelijks de tijd en moeite. Het is een voornamelijk cosmetische wijziging en zal aan het zicht worden onttrokken achter de bekleding. Het versterkt echter verder de lichtgewicht Clubman-specificaties, hoewel het weinig opweegt tegen het extra gewicht van de schutboord beugel met bevestigingen.



Nadat de basisplaten zijn vervaardigd en gezet, kon een begin worden gemaakt met het positioneren, het markeren en boren van de montagegaten. De bijbehorende platen voor het chassis zijn uit 3 mm staal gemaakt en deze bieden handige sjablonen voor het positioneren en nauwkeurig boren van de vereiste gaten boven in het chassis en in de dorpel. Om de montage en toekomstige demontage te vergemakkelijken, zijn de borgmoeren voor het gemak aan de bovenkant van de basisplaat gelast.



Bovendien bieden vier M5-gaten met schroefdraad de mogelijkheid om klemmen voor bowdenkabels, kabelboom en brandstofslang vast te maken en om schuren op de ring te minimaliseren waar de kabel en de slang strak zitten.

Met de beugel tijdelijk en stevig op zijn plaats gehouden tegen de deurstijlscharnierplaten met gripklemmen, werden de beugel en de basisplaten aan elkaar gelast voordat ze aan "Flash" de lasser werden geleverd voor het laatste naadlassen.

De laatste stap bij het voorbereiden van de beugel is het boren en tappen van de gaten die de scharnierplaten van de deurstijl aan de beugel vastschroeven nadat de deuren gecontroleerd zijn op een vrije beweging. Gripklemmen zijn een handig hulpmiddel voor de boorhoek om ervoor te zorgen dat ze 90° zijn uitgelijnd met de scharnierplaten van de deurstijlen. Hierna wordt het samengestelde geheel opgestuurd voor poedercoating.



De halve eeuw oude banden en binnenbanden worden van de wielen gehaald. Bij nadere inspectie wordt ontdekt dat drie van de vijf wielen beschadigd zijn; waarvan er twee worden aangepast m.b.v. van hitte, hamer en een sterke motivatie!

Helaas heeft het derde beschadigde wiel een overmatige slijtage en wordt het als onherstelbaar beschouwd.

Morgan stalen schijfwielen uit de jaren '50 tot '70 staan bekend om het ontwikkelen van metaalmoeheid (breuken), vooral tijdens wedstrijdgebruik, waardoor de velg loskomt van het midden. Met behoud van het idee van de wederopbouw van de A52 als een auto die geschikt en betrouwbaar is voor zowel toeren als wedstrijden, is er een duidelijke behoefte om het risico op wielbreuk preventief te ver-



minderen en daarom werden 3 mm dikke stalen versterkingsplaten ontworpen om de wielcentra en deze zijn aan de achterkant van het montagevlak van het midden van het wiel gelast.



Naadlassen verharden het omringende staal en kunnen mogelijk spanningsbreuken veroorzaken, daarom is veel aandacht besteed aan de plaatsing van de versterkingsplaten en hoe en waar het gelast werd.

In het bijzonder werd naadlassen rond de straal van de plaat vermeden vanwege de plaatselijke hitte en de las creëerde een zwakke plek en een mogelijkheid tot metaalmoeheid en spanningscheuren.

Het gebruik van Plus 4 Super Sports steekassen met schijfwielnaven vereist het gebruik van Plus 8 naafstofkappen die meer uitsteken dan de standaard 4/4 en verhinderen op die manier dat chromen wioldoppen kunnen worden aangebracht.

Maar een bijkomend voordeel van de verstevigingsplaten is dat ze bijna

voldoende speling bieden om de chromen wioldoppen op de voorwielen te monteren. De versterkingsplaten van 3 mm in combinatie met het verwijderen van circa 0,75-1,00 mm van de stofkap zorgen ervoor dat de doppen comfortabel passen, waardoor het uiterlijk van de jaren 60 behouden blijft. Ter voorbereiding op de volgende belangrijke fase van de wederopbouw van de A552 worden de voorschermen, de steunbeugels voor de voorbumper en de chromen voorbumper gemonteerd.

De beugels worden geplaatst nadat zorgvuldige metingen zijn verricht voor de hoogte en symmetrische positie op de hartlijn van de auto.

De steunbeugels van de bumper samen met de schermsteun en de nieuwe gemodificeerde wielen zijn een nuttige hulp als de voorschermen worden gepositioneerd, getrimd, opnieuw getrimd, op proef worden gemonteerd en ten slotte gaten worden geboord voor de "cowl", de schermrand etc.

De tweede week van maart komt eraan en de schutboordbeugel wordt eindelijk opgehaald; de eerste proef en de resulterende afwerking werd afgewezen, waardoor de zaken werden vertraagd.

Ondertussen zijn twee Lucas 6H-claxons schoongemaakt en opnieuw



geverfd; de claxons dateren uit de jaren 70 en hoewel niet periode correct, ze zijn kleiner dan het grote, zware en bolvormige originele Lucas-item dat op de A552 werd gemonteerd; deze kunnen ook netjes worden gemonteerd via een beugel aan de linkerkant, waardoor, samen met de verlaagde motor en versnellingsbak, het doel behouden blijft om een lager zwaartepunt voor de A552 te creëren.



Vijf weken nadat aan de op maat gemaakte montage van de schutboord beugel is begonnen, is deze eindelijk geïnstalleerd. Er kan worden begonnen met het monteren van het dashboard, en het opnieuw vormgeven van het dashboardkastje om contact met de schutboord beugel te voorkomen. Ook werd de bestuurder- en passagier vloer verwijderd om siliconenkit aan te brengen zodat later die vloeren stevig aan het chassis vast geschroefd kunnen worden.

Met de ontvangen beugel is bij het aanbrengen van de poedercoating rond de basisplaten van de beugel helaas niet alles perfect gegaan waardoor de verfresten bij de chassisverbinding er niet netjes uitzien.

Een ruw en verkleurd oppervlak was het gevolg, dat vereiste een lichte poetsbeurt met toepassing van etsprimer en een toplaag van grijze verf die volledig overeenkomt met de poedercoating kleur.

Het Aga oliegestookte fornuis komt zoals gewoonlijk goed van pas om de uitharding van de vers aangebrachte verf te versnellen!



Het duurt een halve dag om de beugel te passen, ondanks dat hij meerdere keren is uitgeprobeerd, terwijl hij op maat is gemaakt en de montagegaten zijn geboord en getapt. Niet alleen dat, maar het duurt de rest van dezelfde dag om het dashboardkastje te trimmen om contact met de beugel te vermijden.

Ook de in het handschoenenkastje gemonteerde accu uitsparing en de brandblusserkabels moesten worden teruggeplaatst en vervolgens het uitlaatsysteem vastzetten; dit alles moest opnieuw geïnstalleerd worden nadat de beugel eindelijk was aangebracht.





Met de beugel op zijn plaats, kunnen de passagier- en bestuurdersvloer eindelijk met siliconenkit worden gemonteerd en aan het chassis worden vastgeschroefd. Ook kunnen de brandstofslang, de achterste kabelboom, de accukabel, de toerenbegrenzer en de massakabels op hun plaats worden bevestigd.

Vier van de originele Dunlop-wielen van de A552 worden opgehaald bij de poedercoaters die problemen hebben gehad met het 'vergassen' van de oude verf uit de velg/middennaaf van het wiel. Het vermoeden bestaat dat deze tijdens de fabricage zijn behandeld met een verf op koperbasis en het is deze oude, verzegelde verflaag die de oorzaak van het probleem is.

Ondanks dat de eerste poedercoating werd verwijderd en de wielen in de oven werden verwarmd tot 300° C om de verf en het gas uit te branden voordat de poedercoating voor de tweede keer werd aangebracht, werd de kwaliteit van de poedercoating rond de naaf opnieuw aangetast en bij gebieden waar het tijdens het poedercoatingproces op het wiel was neergedaald. Het dippen van zuur werd afgeraden vanwege de moeilijkheden bij het verwijderen en neutraliseren van het zuur uit de naaf. Dus hoewel ze niet perfect zijn, zijn de fouten alleen zichtbaar bij nauwkeurige inspectie en daarom acceptabel. De poedercoating biedt een solide basis voor het aanbrengen van Ford Silver Fox-spray of retoucheerverf, mocht dit nodig zijn.



Met twee wielen met nieuwe Vredestein-binnenbanden en Sprint Classic-banden, begin ik voorzichtig met het monteren van de aluminium voorschermen, die in oktober 2020 nieuw zijn aangeschaft, en David Rutherford te bellen voor zijn advies. Na meer dan vier decennia zijn Morgan reparatie-, modificatie- en restauratiebedrijf te hebben geleid, is zijn advies van onschatbare waarde en voorkomt het kostbare fouten en vergissingen.



Idealiter zou de garage een opruimbeurt moeten krijgen zodat er een zichtlijn aanwezig is die ervoor moet zorgen dat de schermen symmetrisch en gebalanceerd worden gemonteerd.

Er wordt echter wat ander werk gestart om de problemen te identificeren die ik straks waarschijnlijk zal tegenkomen. Die oefening is in wezen een uitdaging om de schermen, de carrosserie, de "cowl", de motorkap, de achterschermen en de voorwielen samen te laten komen als een driedimensionale puzzel van variabelen, het is een taak die ik met veel voorzichtigheid uitvoer.

Niet alleen dat, maar de voorkant van de koplamphouder moet zo dicht mogelijk bij 0° verticaal zijn en de wielboog (van het scherm) moet centraal in het wiel staan.



De komst van roestvrijstalen inzetstukken met schroefdraad en zeskantige flensschroeven betekent dat ik even een pas op de plaats kan maken met het plaatsen van de schermen. En ik nu het "loodgieterswerk" en de montage van het wedstrijdbrandblussysteem kan afronden. De installatie is zo uitgevoerd dat de brandblusser snel en eenvoudig kan worden gemonteerd en gedemon-

teerd, waardoor de A552 als toerwagen kan worden gebruikt en met minimale inspanning kan worden omgevormd tot een wedstrijdauto door stoelen, tapijten en andere bekleding te verwijderen en de blusser vervolgens te plaatsen.



De brandblusser, slangen en active-ringskabels kunnen snel worden verwijderd, waardoor het tapijt onder de passagiersstoel weer kan worden teruggeplaatst, waardoor het enige bewijs van het dubbele doel van de A552 het trekken van de dashboardkabel is. Het afronden van het brandblussysteem heeft me wat tijd gegeven om

na te denken over de montage van de voorschermen, het werk aan de montage van het rechterscherm wordt hervat. Afgezien van een haakse slijper en vijlen, bewapen ik mezelf met griptangen, meetlinten en linialen, evenals waterpassen om de verticale uitlijning van de koplamphouders te controleren.

Om plaats te bieden aan iets bredere wielen mocht de wens of behoefte zich aandienen, met name voor de historische autosport, moet de overhang van de voorwielen ongeveer

3/8 "(ongeveer 9,5 mm) groter zijn; hiervoor moet de 90°-flens langs de voorste binnenrand van het scherm worden afgeplat, waardoor het scherm verder over het wiel kan worden uitgetrokken. Verder trimmen van de schermrand onder de deur en naar achteren onder de carrosserie en het schot was nodig om het scherm goed te laten passen.

Om tevens te grote insnijdingen te vermijden die zouden resulteren in een opening tussen de deur en het scherm.



Door meerdere proefmontages uit te voeren konden uiteindelijk enkele schroefgaten geboord worden om het scherm tijdelijk aan de carrosserie te bevestigen. We zijn nu klaar om met de montage van het linkerscherm te beginnen en tevens ervoor te zorgen dat de twee voorschermen, inclusief koplamphouderposities, hun hartlijn en verticale oriëntatie in balans waren en opnieuw beoordeeld worden op het moment dat de "cowl" wordt aangebracht.

Nu het rechterscherm los is gemonteerd, moet de volledige oefening voor het linkerscherm worden herhaald voordat de laatste aanpassingen eraan worden gedaan. Om ervoor te zorgen dat alles aan de voorkant van de auto in balans is en het er niet scheef uitziet.

Door de uitsparingen op het rechterscherm als sjabloon te gebruiken, wordt het linker scherm binnen een centimeter van de uiteindelijke vorm bijgesneden, daarna wordt het scherm herhaaldelijk aan de auto gepast, gemarkeerd voor meer trimmen en knippen, voordat het opnieuw wordt gepast om vast te stellen waar meer aluminium moet worden verwijderd; zo wordt het scherm zorgvuldig en voortdurend bijgesneden om passend te maken zonder al te veel materiaal te verwijderen.







Er is dus nu een comfortabele pasvorm mogelijk gemaakt tussen het scherm, subframe en het binnenscherm, en onder de deur en het achterscherm.

Later moet de 90°-flens die langs de binnenrand van het scherm van de radiator naar het subframe loopt, in het scherm worden omgezet voordat hij definitief wordt gecontroleerd op pasvorm en balans met het andere scherm. Daarna moeten de schermbeugels worden gemaakt en gemonteerd die de voorschermen aan het chassis vastzetten.

Met beide voorschermen in vorm geknipt en los op de carrosserie gemonteerd, is de volgende taak om ervoor te zorgen dat de twee schermen in balans zijn voor wat betreft hoogte en breedte, en ook de overhang over de wielen. Ook moet de voorkant van de koplamphouders beide verticaal zijn uitgelijnd over de auto zodat alles in balans is met de hartlijn van de auto, gezien vanaf de voorkant.

Er zullen ongetwijfeld enige compromissen worden gesloten, vooral als men bedenkt dat alles, chassis, carrosserie, subframe, motorkap, "cowl", grille en de schermen met de hand zijn gemaakt. De kans op variaties in afmetingen en visuele afwijkingen is oneindig!



Wordt vervolgd!

David Roberts  
Vertaling: Redactie

#### NOOT VAN DE REDACTIE

*Als alles naar wens verloopt zal deze Morgan 4/4 A52 op het 50-jarig jubileum van de MSSCH in Elspeet in 2022 te bewonderen zijn! Tevens kan men dan de trotse eigenaar David Roberts spreken.*

# NIEUWS VAN DE LUSTRUM COMMISSIE

ELSPEET, 14 MEI 2021

*Beste Morganeers,*

## 206!

*Ja, u leest het goed. De teller van de geregistreerde belangstellenden "en die teller telt equipes!" staat per 14 mei 2021, dus ruim een jaar voor aanvang van ons 50 jarig lustrum evenement, al op 206.*

Het is dus maar goed dat de lustrum-commissie enthousiast door blijft werken aan het samenstellen van een aantrekkelijk programma en alle omstandigheden zo probeert te organiseren dat er straks sprake zal zijn

van een onvergetelijk evenement. Eén ding is nu al zeker; aan de belangstelling zal het niet liggen.

Afgelopen weekend hebben we onze laatste commissievergadering gehouden op het terras van Hotel Menorode in Elspeet. We zijn exact om 12.00 uur begonnen met gelukkig hele hete koffie en warme chocomel. Ons eerste terrasje sinds maanden en dus gelijk maar "uitgepakt" met 5 maal "2 kroketten-brood".

Weer even alle actiepunten doorgenomen uit die werkelijk perfecte notulen van Corinne. De goede gesprekken met onze partners voor dit evenement met elkaar gedeeld, de status van het contracteren van de extra hotelkamers even "ge-update", wanneer kan het inschrijfformulier "live"? Wanneer komt de "link" in de lucht voor het bestellen van de speciale lustrum kleding? Hoe ver zijn de



routes? Kunnen onze buitenlandse gasten al kaarten bestellen voor de Floriade? Zit daar een ritje in de kabelbaan over de A6 bij in?



Welke sponsors hebben zich gemeld vanuit onze eigen clubgelederen en wie gaat contact opnemen met de enthousiaste clubleden die zich al hebben aangemeld als vrijwilliger om te ondersteunen bij het evenement?

Geen aandachtspunt blijft onbesproken!

Uiteraard gaan wij nu nog niet te veel verklappen over de details van de invulling van het omliggende programma. Wél kunnen we u alvast melden dat u in de volgende editie van de Fatamorgana, die van september dus, zult kunnen lezen wanneer u uw registratie kunt gaan omzetten in uw definitieve inschrijving middels het officiële inschrijfformulier. Dat zal dit najaar gaan gebeuren en hierop kunt u dan alles aangeven wat u voor u en uw partner wilt reserveren tijdens het lustrum evenement. Van





een kamer tot de diners, de high tea, de sportklasse en wellicht die nu al zeer gewilde badge die slechts in beperkte oplage geproduceerd zal gaan worden.

Nog steeds komen er inschrijvingen binnen; gisteren nog 2 uit Zweden! Ook u kunt zich nog registreren als u dat nog niet heeft gedaan. Wacht niet te lang meer want vol is vol! U kunt zich registreren op [www.mscch50.nl](http://www.mscch50.nl)

De Lustrumcommissie  
Martin Barkel  
Els Hoekstra  
Rob Veeger



HET WAS NOG EEN FRISSE VERGADERING OP HET TERRAS, ZOALS U WEL KUNT ZIEN AAN DE KLEDING VAN DE LUSTRUM-COMMISSIE. MOCHT U ZICH AFVRAGEN OF MARTIN BARKEL EEN NIEUWE MORGAN HEEFT: NIET DUS! DIT WAS EEN TESTRIT IN OVERLEG MET ONZE HUISLEVERANCIER LOUWMAN EXCLUSIVE; HET NUTTIGE MET HET AANGENAME VERENIGEN DUS. OF NEE, HET AANGENAME MET HET UITMUNTENDE; DE NIEUWE MORGAN PLUS FOUR!

# NIEUWE MORGAN 3-WHEELER, GESNAPT IN TESTTRIT

DE REDACTIE KWAM BEGIN APRIL DIT ARTIKEL TEGEN IN HET ENGELSE MAGAZINE AUTOCAR EN WILLEN U DIT NIET ONTHOUDEN!

*Morgan is begonnen met het testen van een grondig gereviseerde tweede generatie van zijn lichtgewicht 3-Wheeler, terwijl de productie van de huidige 3-Wheeler dit jaar wordt afgebouwd.*

Autocar heeft een exclusief beeld gekregen van een prototype dat getest wordt, waardoor we een eerste blik kunnen werpen op hoe de fabrikant uit Malvern de kleine 3-Wheeler zal updaten, die qua concept en ontwerp vergelijkbaar blijft met de Morgan Super Sports die in 1933 werd gelanceerd.

Het meest duidelijke is dat één van de bepalende kenmerken van de huidige auto, de aan de voorzijde gemonteerde V-twin-motor, is verwijderd. Morgan bevestigde eerder dat de 1998cc van een motorfiets afgeleide 82 pk sterke luchtgekoelde motor van de huidige 3-Wheeler, geleverd door de Amerikaanse fabrikant S&S, in 2021 niet meer zou voldoen aan de emissievoorschriften, maar heeft over de vervanging nog geen details prijsgegeven.

Ongeacht het vermogen, begrijpt Autocar dat de motor exclusief het achterwiel zal blijven aandrijven.

Het is nu twee en een half jaar geleden dat Morgan de plannen voor een puur elektrische versie van de driewieler opzette, daarbij verwij-

zend naar problemen met zijn aandrijflijnleverancier en beloofde zijn EV-ontwikkelingsmogelijkheden te versterken door “extra specialistische middelen” in huis te halen. Het blijft onduidelijk of deze auto van de tweede generatie een emissievrije variant zou kunnen voortbrengen.

Omdat er geen motorelementen te zien zijn, lijkt het erop dat de motor van de volgende generatie 3-Wheelers, meer conventioneel, in de carrosserie zelf zal worden ondergebracht. Dat betekent dat die waarschijnlijk groter is dan de huidige tweecilinder-eenheid, en, zoals het geval is met de andere modellen in het assortiment van Morgan, waarschijnlijk afkomstig zal zijn van een externe fabrikant.

Zoals bekend levert BMW momenteel de motoren voor de Morgan vierwielers, en de kleinste is een 2,0-liter viercilinder met turbocompressor uit de BMW Z4 en zou zeker te groot zijn voor de ruimte in de nieuwe 3-Wheeler.

Verder zien we details voor een subtiel herontwerp voor het kleinste model van het merk. Nu de motor is

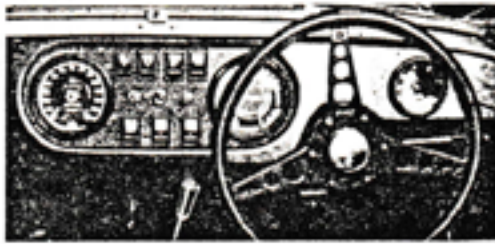
verplaatst, lijkt het erop dat Morgan een meer gestroomlijnde voorkant zal introduceren. Hoewel de voorwielen zichtbaar blijven wordt het achterwiel omsloten door de achterkant van de auto. De hier afgebeelde rolkooi is echter voor testdoeleinden en maakt geen onderdeel uit van de productie. Belangrijker zijn de schijnbare herzieningen van het chassis van de 3-Wheeler. Nu de voorste spoorbreedte zichtbaar verbreed is, kunnen we goed kijken naar wat een veel geavanceerdere afstelling van de op-hanging lijkt te zijn, terwijl de geventileerde remschijven aan de voorkant aanzienlijk groter zijn gemaakt, wat allemaal wijst op een meer openlijke focus op het hanteren en mogelijk van een vermogenstoename voor de driewieler.

De nieuwe driewieler zal naar verwachting tegen het einde van dit jaar volledig worden getoond, voorafgaand aan een internationale markt-introductie in 2022

Bron: Autocar – uk by Felix page  
Vertaling: Redactie

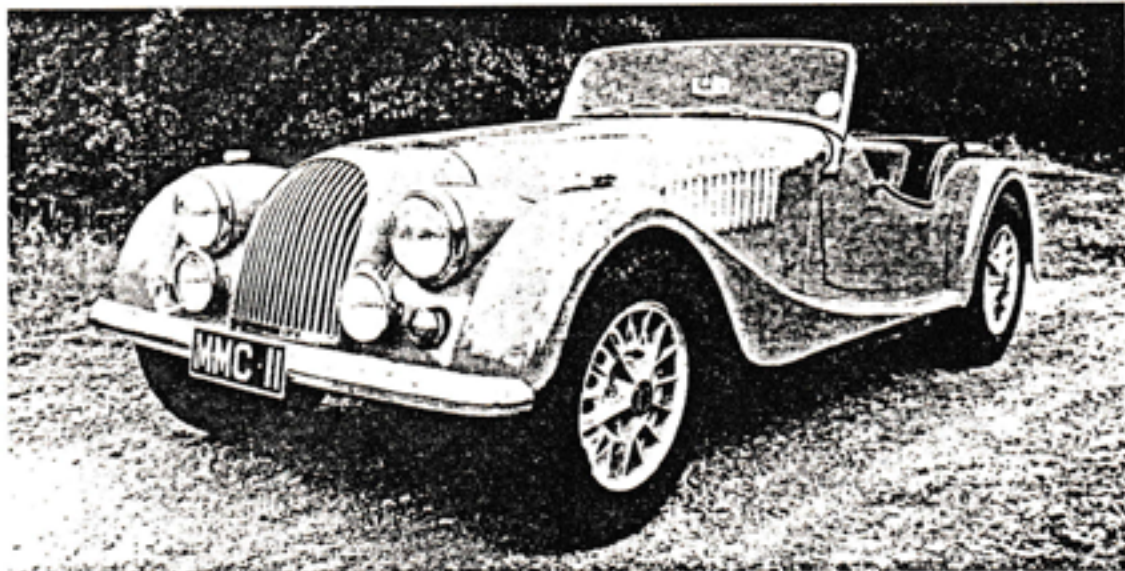






# 10 jaar 8

## RASSPORTWAGEN OF OPGEBLAZEN KIKKER



De +8 werd in oktober 1968 op de earls court show in london gepresenteerd en was vergeleken met de +4 op vele punten gewijzigd:

Motor van 3528 cc<sup>3</sup> met een vermogen van 184 pk ( 161 pk netto ) bij 5200 toeren. Het chassis was 5 cm verlengd en verbreed en flink versterkt. Grotere tank van 13½ gallon ( 61 liter ). Rembekrachtiger, gelede stuurkolom; 5½ inch brede aluminium velgen met 185 x 15 banden; sperdifferential; thermostatisch geregelde fan; drie ruitwissers ( mmc II had er maar twee ); twee verstralers; verstelbare restall stoelen; strakker, volledig vernieuwd dashboard; kachel; alarmknipperlichten; parkeerlicht. Standaardkleuren: westminster green, flame red, indigo blue, orange chrome en broken white.

In 1970 werd de omschrijving van drie standaardkleuren gewijzigd n.l. deep brunswick green, light orange en ivory.

In 1971 werd de omschrijving van de twee resterende kleuren veranderd in signal red en dark blue.

Op de show in 1972 werd als nouveauté de volledig gesynchroniseerde rover versnellingsbak aangekondigd, waardoor de body iets moest worden verbreed. Tevens werd de overbrengingsverhouding van de achteras van 3,58 : 1 in 3,31 : 1 gewijzigd onder het mom, dat dit voor de ( snelle ) duitse markt was gedaan. Waarschijnlijk zal in werkelijkheid de "oude" achteras niet meer te krijgen zijn geweest.

In 1973 werd de vermogensopgave aangepast tot 143dinpk bij 5000 toeren. De spoorbreedte voor en achter werd vergroot om het contact met de weg bij accelereren, bochtjes pakken en remmen te verbeteren, en tevens een grotere wieluitslag te bewerkstelligen. Er kwam een fresh air heater, tengevolge waarvan de 4/4 tweezitter nu ook van die prachtige louvres aan de bovenzijde van de motorkap kreeg; en er kwamen breukvrije deursloten ( ugghh! )



In 1976:

Vijfbak. Veel bredere spatborden (totaal 8cm breder) Spoorbreedte vóór 2cm en achter 3 cm vergroot. Iets langer:

2cm. Mogelijkheid tot aluminium body en spatborden: hetgeen een verlaging van het totaalgewicht met zo'n 30 kg betekent. Kleinere (14") maar bredere (6 inch) velgen met 195 x 14 banden. Buitenlanders hebben nog de optie van de oude (in mijn ogen veel fraaiere) 15 inch velgen met 185 x 15 banden. Vermogensopgave nu 155 dinpk bij 5250 toeren. De standaardkleuren light orange en dark blue kwamen te vervallen en werden vervangen door turquoise blue en nut brown. Er kwam electronische ontsteking.



My own personal dream car is a Moggie +8

Hoeveel +8's zijn er in die jaren geproduceerd?

Peter Morgan wilde daar niet gedetailleerd op ingaan: het enthousiasme van onze club is nog immer niet op hem overgeslagen en hij vond het kennelijk niet interessant om zijn +8 produktie door de jaren heen te weten. Of vond hij geheimzinnigheid bij het Morganimago passen? Hij volstond derhalve met de mededeling, dat er jaarlijks zo'n 175 zijn gemaakt.

Hoe anders was de reactie van de heer Weber van onze landelijke importeur op mijn vraag hoeveel hij daarvan in Nederland had verkocht. Hier geen terughoudendheid, nee, spontaan dook hij in zijn boeken en kwam na enige minuten weer boven met de volgende cijfers:

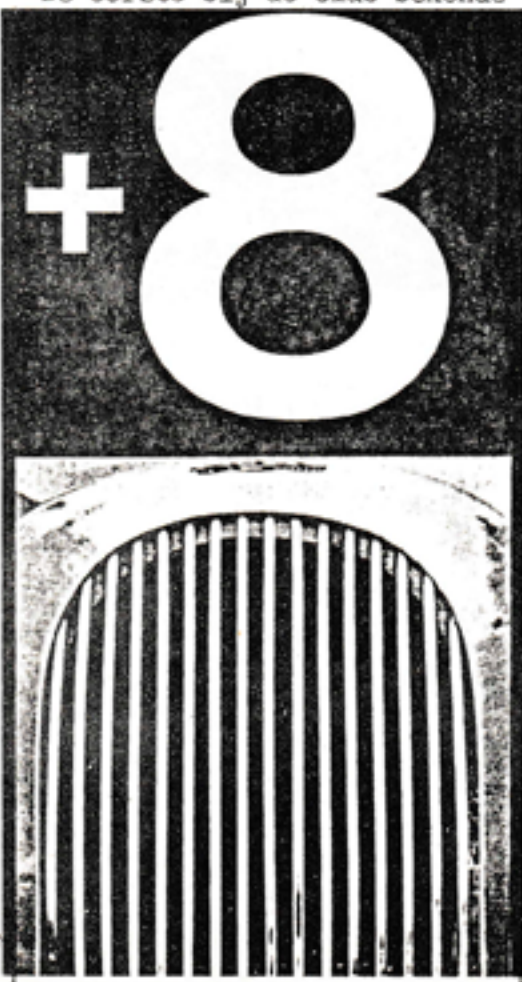
1972 : een  
1973 : een  
1974 : een  
1976 : twee  
1977 : een

Dit viel ons beiden ietwat tegen. Met in onze club alleen al zo'n tien Nederlandse +8 eigenaren, moet er toch heel wat tweedehands geïmporteerd zijn.

De eerste bij de club bekende +8 was die van Bernard Luten, donkerblauw met zwarte bekleding, chassis no. r 7508.

De eerste door Nimag bv. in Nederland gebrachte +8 was een witte met groen interieur, die door de Rotterdammer Westra werd besteld, waarvan de levertijd (toen ook al) werd uitgesteld. Door de vertraging ont kwam hij niet aan een fikse prijsverhoging, maar de service van onze importeur ging toen nog zover dat de helft van de verhoging door de importeur werd gedragen. Dat waren nog eens tijden. Hoewel ogenschijnlijk zeer enthousiast deed Westra er al vrij snel afstand van. Via ene van de ploeg en Jan Gijsen werd Ludi van Kleef op 11.8.74 de nieuwe eigenaar, die een tijdje met deze inmiddels zwart gespoten wagen heeft gereden (stond zeer chique met donkergroene interieur) alvorens hij een donkerblauwe kleur prefereerde. Ludi heeft de wagen nog steeds in dagelijks gebruik en ook zijn vrouw Liliane rijdt er menig ritje in. Chassis no. r 7465, afgegeven door de fabriek op 8.4.72.

Zie foto van Ludi's wagen op de volgende pagina.



Z.O.Z.



**PLUS 8**



ludi's car:



+8

+8

+8

## 'Framed' by RUBERY OWEN



### The new Morgan plus 8

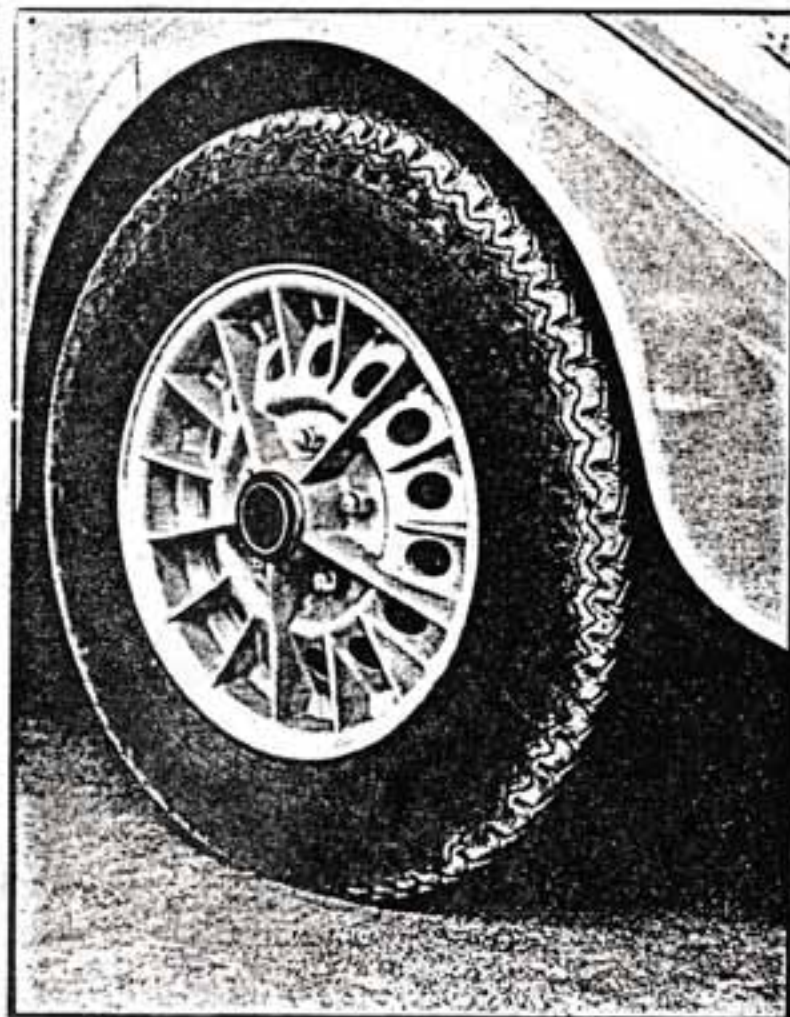
Complete chassis frame manufactured by Rubery Owen, manufacturers of vital components for the motor industry.

**RUBERY OWEN**
**Motor Division**

RUBERY OWEN & CO. LTD., P.O. BOX 10, DARLASTON, WEDNESBURY, STAFFS. TELEPHONE: 021-526 3131.

*De Morgan Plus 8, de nieuwste versie van een lange reeks van met de hand gebouwde sportwagens.*

**The power  
urge.**



Specially engineered aluminium wheels distinguish your new +8. 5 1/2" J. width to take 185 x 15 Dunlop VR high speed tyres.

Once in a lifetime a dream comes true. You wish for a sports car that is strong and steady; responsive yet docile; fast and safe. Once in a lifetime that dream comes true—and the new Morgan Plus 8 could be it.

This latest Morgan personality blends with yours—a man in charge, exciting, safe—off to enjoy an entirely new experience.



Veel verschil tussen de eerste en laatste plus acht? Mag ik jullie daarvoor verwijzen naar de in de komende pagina's afgedrukte roadtest van mmc II uit het blad "motor" van september 1968 en die van de nieuwste vijfbak +8 uit "autocar".

Zo'n met ingehouden enthousiasme geschreven testrapport geeft uiteraard wel een goed idee van de (on)mogelijkheden van een auto, maar er gaat uiteraard niets boven de praktijk. Vind ik. Maar ja!

GELUKKIG wilde de heer weber zijn—door jaar in jaar uit verkoop van het morgan produkt aan de meest eigenaardige figuren—verworven, taktisch geslepen welsprekendheid bij mevrouw louman in de strijd werven om iets voor me te versieren. En niet tevergeefs!

Zo reed ik dan



# For 1968 a brand new Morgan

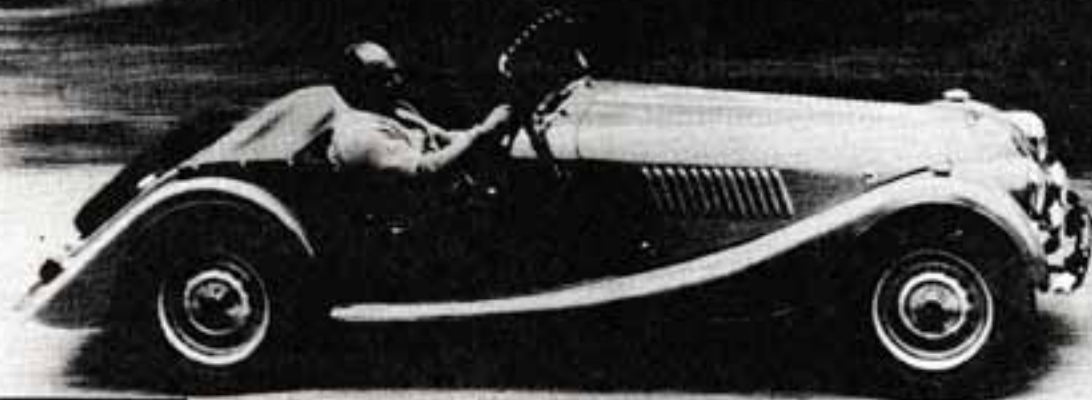
Looks like a Morgan should, but now redesigned with a new big heart. Smooth, effortless, safe power from the aluminium V8 motor. Start from a standstill in top gear if you doubt its ability. Leap to the legal limit in a staggering 7.5 seconds when accelera-

tion is needed. That's *real* power. More room, more comfort, more power, more safety—now yours in the Morgan Plus 8. £1475 tax paid. That's *real* value.

Enjoy this new experience at your Morgan dealer or write to us. Do it now.



## the + eight



**Morgan**

Morgan Motor Company, Malvern Link, Worcestershire. Tel: Malvern 3104



# The new Morgan Plus Eight... plus GKN Birfield!

The GKN Birfield Transmissions group is honoured to supply Morgan with complete rear axles incorporating Powr-Lok limited slip differential,

BRD propeller shafts and steering joints for the new Morgan Plus Eight. It's a fine car with a great name... and a great transmission!

---

#### GKN Birfield Transmissions Limited

PO Box 405 Erdington Birmingham 24. Tel 021 373 2191. Telex 33414

---

**GKN**

Ambrose Shardlow & Co Ltd  
BRD Company Limited  
Hardy Spicer Limited

Hardy Spicer Walterscheid Ltd  
Laycock Engineering Ltd  
Salisbury Transmission Ltd

---



**YOU COULD CALL** the new Plus 8 Morgan with the Rover vee-8 installed a CanAm Morgan, because it sounds like a racer and lays rubber on the road like one too! Yet it was so flexible that you could run at idling speed in top gear, and then accelerate away without hesitation. Peter Morgan's office looks like the concept of his cars—old-fashioned but efficient. There were magazines stacked high all over the place, and photographs of past and present Morgans (it's hard to tell the difference) on the walls. Peter Morgan is 44. He drives one of those Plus Four Plus coupés, and also a Ferrari GT. His whole operation might be reminiscent of Wodehouse, but he should worry—he talks about four-months delivery (before announcement) on the new vee-8 and a waiting list for the Ford-powered 4-4 of nearly eight months! He's not as old-fashioned as that antique sliding-pillar front suspension might lead you to believe. "One doesn't dismiss the possibilities of a mid-engined car using this vee-8," he muses. His hounds-tooth tweedy suit merges with the varnished wood panelling. "I think that within five years the public will be ready to accept a mid-engined car and not regard it as some sort of racing machine. People call the Plus 4 Plus coupé a flop, but it wasn't really. We learned a lot about glassfibre with that car. We were told that the chassis would flex and glassfibre would break up. But it didn't..."

Would you believe a 1972 mid-engined glass fibre bodied Morgan GT vee-8? It certainly wouldn't be impossible, because the Malvern factory is just the right size for a limited production car like that.

# Worth looking at



Höher Seltenheitswert muß dem englischen Morgan Plus 8 bescheinigt werden (siehe Testbericht auf Seite 80). Obwohl von der Statur her nicht gut für Winter und Schnee geeignet, überzeugte das bullig mo-



Gute Traktion: Morgan Plus 8

torisierte Auto durch hervorragende Anfahrleistung auf glatten Pisten. Dank den 15 Zoll großen Rädern und einer überaus wirksamen Differentialsperre war nie über mangelnde Traktion zu klagen.

The new Morgan Plus 8, the latest in a line of superbly-designed cars for the enthusiast, puts a lightweight aluminium 3.5 litre V8 engine (supplied by Rover) into a handsome, thoroughbred body. The Plus 8 can accelerate from 0-70 m.p.h. in 7.5 seconds, and has a top speed of 130 m.p.h. (for Continental touring).

The Morgan Plus 8 is fitted with Smiths instruments and a Smiths heater. Once again Smiths Industries has been chosen to supply quality components for a truly 'plus' car.

Instruments - Car heaters - Thermostats  
Batteries - Petroflex tubing - Bluecol anti-freeze  
Spark plugs - Radiomobile car radio

Der Urige



SMITHS INDUSTRIES LIMITED



vrijdag 5 mei om en nabij 19.00 uur in de nieuwste +8 met vijfbak op weg naar huis met het eindeloze vooruitzicht deze tempobeul een weekend te mogen berijden en verloor daarbij de sympathie van mijn nicht, omdat ik haar trouw receptie negeerde, maar won een ongekende ervaring in rijplezier.....

Mensen, mensen, wat een immens fijn apparaat. En wat een ongelooflijk verschil met een 4/4.

Een compleet andere wagen.



Niet alleen qua power, maar vooral ook qua comfort. Niet dat een morganrijder dat nu direkt zoekt, maar toch kan je niet ongevoelig blijven voor die fluisterstille motor en de brede lappen rubber, die als hulpschokbrekers fungeren. Als je 140 rijdt, kan je het niet geloven: Voor je gevoel rijd je 110. Toch gaf de teller volgens monteur fred geen overtrokken beeld. Eerder het tegendeel.

De combinatie motor/versnellingsbak is eindeloos plezierig. Je plopt de pook bij matige snelheid bij wijze van spreken maar in een versnelling en het rijdt altijd zonder enige protesten. En dat terwijl de auto nog geen 1500 km had gereden! Wat een koppel!

Bij 2500 toeren in 5 noteerde ik ± 120 km  
Bij 3000 " " " ± 140 "  
Bij 1500 " " " ± 70 "

( Ter vergelijking gaf ludi me de volgende cijfers over zijn +8:  
Bij 2500 toeren in 4: ± 90 km  
Bij 3000 " " " : ± 110 "  
Bij 1500 " " " : ± 45 " )

### Morgan+8 test

En bij flink optrekken ( okay, mevr. louwman tot 3500 toeren ) niets van de rauwheid van de fordmotor, die je aan lord cannotmore doet denken. Nee, hier louter lady willwell! Kortom ik ben laaiend enthousiast geworden. Voor mij beslist een rassportwagen en over een jaar of +acht, als dochter vicky niet meer zo strikt aan alle gezinsactiviteiten deelneemt, wil ik mijn vierzitter danook beslist voor zo'n heerlijk speelding inruilen. Ergo, dolf, hans en huutsang, je weet dat ik t.z.t. in de markt zal zijn.

Bij stationnair draaien hoor je een tweetal 4/4-vreemde geluiden. Het monotome getik van de benzinepomp achter je en het plotseling "aanspringen" van de koelingsfan. Opmerkelijk vond ik verder de enorme hitte, die ontstaat bij b.v. stadsritten met de kap op. Een ander plezieriger facet van deze hitte, ontdekte ik toen ik de wagen na een buitje de garage van de bureu binnenreed ( voor deze speciale gelegenheid vol begrip ter beschikking gesteld ). Na zo'n tien minuten wilde ik de automobiël even droogzemen om hem in flonkerende staat voor de volgende dag te houden, waarbij ik tot mijn verbazing konstateerde, dat de voor-en zijkant al geheel droog was. Alleen het achterpaneel was nog nat. Door de enorme hitte die door de motor werd afgegeven was de garage als het ware verwarmd geworden en de beide spatborden ter hoogte

it's a 1/8







# This quality\* sports car the Morgan Plus 8

van de deuren gewoon warm ( en dus kurkdroog )  
waren vanwege het dubbele uitlaatsysteem. Er zal op  
die morganzwakke plekken dus veel minder snel roest optreden.  
Kost wel flink wat van je slappe was zo'n plus acht, maar toch een  
gezonde investering.

Bijna onaanvaardbaar echter vond ik het weinig sportieve schakelpatroon  
van de eerste en tweede versnelling. Om in één te komen moet de pook iets  
naar links worden bewogen en dan naar boven. Van één naar twee eerst naar  
beneden dan iets naar links en vervolgens naar beneden . Dit kost tijd en  
dus toerenverlies.

Uit de test blijkt hiervan echter niets. In het verslag wordt ook voorgoed  
afgerekend met de mare, dat de huidige plus achts minder snel zouden acce-  
lereren dan de eerste typen.

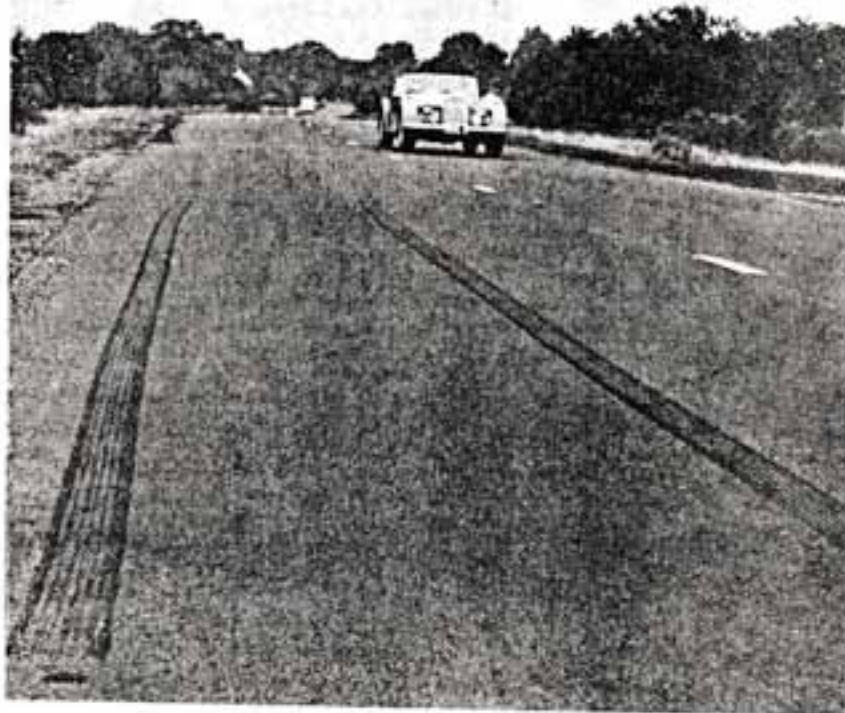
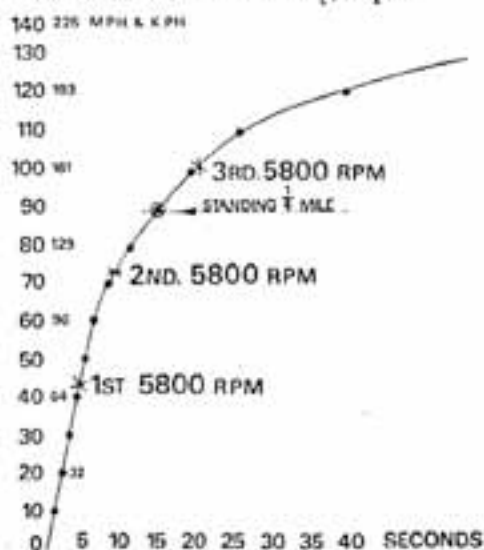
Al met al was dit weekend jammerlijk kort. Te kort eigenlijk mevrouw louw-  
man!

dick de bruyn

Welcome to a new experience in smooth, flexible power. Delivered from the Morgan Plus 8 lightweight aluminium V8 engine. Fitted with twin S.U. Carburettors, alternator, electric thermostatically-controlled cooling fan. This is the big, generous heart of your new Morgan + 8. Power to spare, yet returning up to 25 m.p.g. during normal motoring.

"I go—I come back!" Eoin Young comes back to see just how much rubber can be laid down after a really fast take off in the Morgan Plus 8.

## Plus 8 acceleration graph



# Aged to perfection.

# HET WAS IN 1973

*De Highlands van Scotland begin 70-er jaren. Samen met een toenmalige vriend en collega op fotoshoot in de West-Highlands.*

We maakten daar “platen” als hobby-fotograaf om deze indrukken later als audiovisuele diashow op een redelijk spectaculaire wijze te presenteren eenmaal weer thuis in Nederland. Al onze fotografische “gear” en de Glenfiddich single malt persten we in de Austin Mini! Zij leek immers groter als ze in werkelijkheid was, boos werd je als men tegen je zei: “Wat is het toch een klein autootje hè!” Maar door het slimme Alec Issigonis ontwerp viel het al met al best wel mee rondtrekkend in onze Austin Mini 1000 met kenteken 36-58-RF. De achterraut werd kenmerkend gesierd door een sticker met de eigentijdse slogan: “Be in... with Austin”.

Op een dag rijdend over slingerend deel van de Schotse Westkust, op één van de zo markante Single track roads, waar je bij tijd en wijle voor het zeldzame naderende verkeer moet uitwijken in een zogenaamde Lay by. Vriendelijk zeg je elkaar bij het passeren dan gedag en bedank je elkaar. Maar ook is het weleens andersom, je wilt ook weleens een stukje scheuren of inhalen als de weg zich soms iets verbreed. Op zo'n moment als dit probeerden wij dit ook, maar de auto voor ons bleek bij nader inzien er nogal de pas in te hebben. Het was een aantrekkelijke auto met niet minder aantrekkelijke dames erin. Zij reden een MORGAN waardoor ons enthousiasme extra werd aangewakkerd. De illusie om enige indruk op de dames te kunnen maken, door hen met slechts 1.000 cc jakkerend en moeizaam in te kunnen halen, kwam bij ons al snel over als “wishful thinking”. Wij realiseerden ons dat het maar het



BE IN... WITH AUSTIN



HET WACHTEN VAN MEER  
DAN WAARD!

beste was de MORGAN en de dames te laten voor wat het was. Maar wat bleef was de herinnering. Een eerste kennismaking met een voor mij wel heel bijzondere automobiel, de indruk hierbij opgedaan bleek voor altijd onuitwisbaar!

Heden ten dage nog immer een pracht van een herinnering. Als ik m'n garage ben en aan de MORGAN werk, of erin rijdt, moet ik er nog vaak aan terug denken...

Met sportieve MORGAN groet,  
RAYMOND R. VAN DONK





# LOUWMAN NIEUWS

*In de vorige FataMorgana heb ik jullie uitgedaagd om een Morgan samen te stellen op de configurator en deze naar mij op te sturen.*

De eerste twee inzendingen kwamen al binnen op de dag dat het magazine op de deurmat lag. Ik bereidde me dus voor op een ontploffende inbox. Maar, dat bleef uit want in totaal konden we het aantal inzendingen op twee handen tellen. Dank aan die enthousiaste deelnemers!

Om een winnaar te bepalen is natuurlijk lastig, want over smaak valt niet te twisten. Maar toch hebben we er één aangewezen als winnaar en dat is deze volledig groene Plus Six, waarbij de two-tone optie is gebruikt om mat en glanzend lakwerk te combineren. In combinatie met de zwarte 19 inch wielen en het zwarte dak zorgt dit voor een erg stoer voorkomen, wat de indrukwekkende Six niet misstaat! We willen Raymond ook via deze weg nogmaals feliciteren en veel plezier wensen met het weekend Morgan Plus Four rijden.





Een paar andere opvallende inzendingen wil ik graag nog even benoemen. Een bijzondere combinatie is bijvoorbeeld deze Plus Four met champagne kleurige carrosserie en een mint kleurig interieur. Je moet het maar durven.



Nog een in het oog springende verschijning is deze Plus Four, in Safari Yellow uitgevoerd met licht lederen interieur en de glimmende spaakvelgen.



En de laatste die er ook echt uit springt is deze Plus Four, volledig rood zowel exterieur als interieur.



We hebben door jullie inzendingen weer veel inspiratie opgedaan. Naar aanleiding hiervan hebben we een bijzondere Plus Four geconfigureerd die op dit moment in productie is. In de volgende FataMorgana zal ik jullie deze laten zien en toelichten, want het wordt zeker een opvallende auto!

Ben je ook geïnspireerd door deze voorbeelden en wil je graag de mogelijkheden voor een nieuwe Morgan eens nader bekijken, dan maak ik heel graag een afspraak. In de showroom hebben we veel kleurstalen en voorbeelden zodat we alle mogelijkheden kunnen visualiseren, zeker in combinatie met de configurator.

Ik wens iedereen een mooie zomer toe en uiteraard staat het volledige Louwman Exclusive team klaar voor al jullie Morgan vragen.

Met vriendelijke groet,  
Wouter Dekker

Brand Manager Morgan  
Louwman Exclusive



# DE VRIENDSCHAPSRIJ: “MORGAN MEETS MG XI”

25 JULI

*Na 10 succesvolle gezamenlijke ritten rijden we op zondag 25 juli voor de 11 keer “Morgan meets MG”!*

Was het in 2020 de beurt aan de Morganclub om de rit voor te bereiden, in 2021 is de regio Oost Brabant weer aanzet. De rit uitzetter is Jeannie Wijnen.

Startlocatie: Vanaf 11.00 uur ontvangst en 12.00 uur vertrek. Herberg Den Hemel Goirlesedijk 2 a 5081 HG Hilvarenbeek tel: 013-2077487

De rit gaat voor een flink deel door het landelijke gebied ten zuiden van Tilburg. Daarna gaat de rit westelijk langs Tilburg naar het noorden. Weer via landelijk gebied gaat de route boven Tilburg langs richting Oisterwijk. De rit eindigt bij: “Op Dreef” Oisterwijksedreef 12 5076 NA Haaren (gemeente Oisterwijk) De rit is ongeveer 85 km. Bij “Op Dreef” is er gelegenheid om nadien te dineren. (o.v.b.)

(De ontvangst - en starttijden, als ook het aantal deelnemers is afhankelijk van de Horecarichtlijnen inzake Covid 19. Kijk voor de actualiteit altijd even op de site)



#### AANMELDEN EN INFORMATIE:

Franka van Vlerken  
Spoormakerserf 5  
5706 KX Helmond  
mail: frankawout@gmail.com  
Tel: 0492 555183  
Mobiel: 0625410245





# IN MEMORIAM

JAN VONK

Het zal eind jaren 90 zijn geweest dat ik voor het eerst kennis maakte met Jan Vonk en zijn vrouw Hannie. Even een korte voorgeschiedenis. Ik was al sinds mijn jonge jaren hevig geïnteresseerd in auto's en vooral de Morgan speelde hierbij een belangrijke rol. We hadden al diverse klassieke autobeurzen bezocht totdat we op een zekere dag besloten de British Cars & Lifestyle-beurs te bezoeken. Deze beurs vond destijds nog plaats in de huidige Expo Houten. Daar bezochten wij uiteraard ook de Morganstand en werden we door de beursbemanning ingewijd in de bijzondere aspecten van dit mooie merk. Vanaf dat moment is de liefde voor de Morgan ontstaan.

Al gauw melden wij ons aan bij de Morganclub MSCCH en lieten we ons inschrijven als sympathisant, we hadden nog geen Morgan.

Het was op een avond dat er bij ons werd aangebeld. De bezoeker woonde in de buurt en bleek ook lid te zijn van de Morganclub. Hij was sinds kort in het bezit van een Morgan, een "opknapper", waar nogal wat werk in zat. Via via was hij aan ons adres gekomen en wilde graag kennismaken. Hij had inmiddels Jan en Hannie leren kennen en nodigde mij uit zijn Morgan te komen bekijken en vervolgens bij de familie Vonk in Drogeham langs te rijden.

Zo gezegd zo gedaan, we kwamen aan bij Jan en Hannie en werden hartelijk ontvangen. Jan vertelde over de Morgan, in algemene zin maar ook in het bijzonder over zijn eigen project, de restauratie van zijn Morgan +4 uit 1960. Ik vertelde hem dat ik ook zeer geïnteresseerd was in het merk en graag een eigen Morgan wenste. De Morgan van Jan was alweer zover klaar en hij bood mij aan een stukje in zijn Morgan te rijden. Nou, daar hoefde ik niet lang over na te denken. Echter in de Morgans uit die tijd was de bestuurdersstoel c.q. bank niet verstelbaar en moest ik he-

lemaal onderuit om bij de pedalen te komen. Ik kon toen maar amper over het dashboard kijken maar toch was het een geweldige ervaring, zo voor het eerst in een echte Morgan!!

In 2000 werden we de gelukkige eigenaar van een Morgan en na de oprichting van regio Noord in 2002, nu "Noorderlicht" geheten, hebben we Jan leren kennen als een fijne dierbare vriend binnen Noorderlicht. Zeer sympathiek, wars van formaliteiten en met een enorme technische kennis. Hij had, ook vóór zijn pensionering, al veel Morgans in onderhoud en ook ik bracht regelmatig onze Morgan bij hem voor een onderhoudsbeurt en of APK. Binnen Noorderlicht maar ook daarbuiten in de landelijke en buitenlandse Morganclubs genoot hij veel bekendheid en was hij een vraagbaak op technisch gebied. Na zijn pensionering richtte hij zich in 2009 fulltime op het onderhoud en reparaties van Morgans van clubleden binnen Noorderlicht maar ook vanuit de landelijke club had hij veel klandizie. Het laatste project, de restauratie van een Aston Martin heeft hij helaas niet af kunnen maken, het ziekteverloop maakte dit helaas onmogelijk.

Maar ook als organisator is Jan van grote betekenis geweest binnen onze club. Als voorzitter van het lustrumcomité ter gelegenheid van ons 40-jarig jubileum in 2012 heeft Jan de organisatie geleid van het lustrumfeest op en bij het circuit in Assen. Een prachtig weekend, ondanks het slechte weer, met veel bezoekers uit binnen- en buitenland.

Jan was lid van onze club vanaf juni 1995 en tijdens de laatste (online)-ALV op 21 maart 2021 werd hem postuum de Veteran Pin uitgereikt in verband met zijn 25-jarig jubileum. We zijn als Noorderlichters in het bijzonder maar ook als Morganclubleden in den lande enorm dankbaar voor zijn verdiensten ten behoeve van de club. Maar bovenal zijn we dankbaar dat we hem als vriend binnen Noorderlicht mee hebben mogen maken tijdens onze meetings, op onze toertochten en onze weekdjes in Nederland en Duitsland. We koesteren de herinneringen!

We wensen Hannie heel veel sterkte in de toekomst.

Namens MSCCH regio Noorderlicht,  
Harry Eppink





RUSTIGE WEGEN, MOOI WEER,  
HEERLIJK ETEN, KORTOM GENIETEN!

### Ga met ons mee naar Corsica/Sardinië van 25-9 t/m 5-10



Een ontspannen reis met routes over goede wegen door mooie natuurgebieden en gezellige dorpjes. Verblijf in comfortabele 4-sterren hotels, zoveel mogelijk 2 nachten in hetzelfde hotel. Corsica verrast altijd weer door lieflijke stadjes en geweldige vergezichten. En laat je op Sardinië culinair verwennen. Dit 'Caribische' eiland van Europa is bestlist de moeite waard!

*Ontdek de mooiste wegen, maak nieuwe vrienden en geniet van de gastvrijheid en de gastronomie.*

**Nog geen plannen? We gaan binnenkort naar Oostenrijk, dus ga mee!**

Kijk op onze website [www.ccte.nl](http://www.ccte.nl) of mail: [ccte@ziggo.nl](mailto:ccte@ziggo.nl).



Oostenrijk 28-6 t/m 4-7



CCTE is aangesloten bij garantiefonds GGTO



### 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](http://www.knac.nl) en lees welk lidmaatschap het best bij u past.

DE CLUB VAN EN VOOR AUTOLIEFHEBBERS	VERZEKEREN & PECHHULP	BELANGENBEHARTIGING	EVENEMENTEN
<a href="http://www.knac.nl">www.knac.nl</a>	<a href="mailto:ledenservice@knac.nl">ledenservice@knac.nl</a>	<a href="tel:07038312">070 383 12</a>	



# 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](http://www.vangentautoverhuur.nl)  
[info@vangentautoverhuur.nl](mailto:info@vangentautoverhuur.nl)



# TE KOOP

## MORGAN PLUS 4 1965

Zie <https://youtu.be/RZGUQxcoRlo>.

- Model +4 1965
- Motor Triumph TR4
  1. Chassisnr 5871
  2. Motornummer CT38891
  3. Versnellingsbak (MOSS) nummer 3590
  4. Motorinhoud 1999 CC
  5. SU-carburateurs
- Carrosserie 2 deurs cabriolet
- Kenteken DH-46-23
- Meldcode 5871
- APK keuring - n.v.t. (auto >50 jaar)
- Kleurenhistorie
  1. Originele kleur: Westminster Green
  2. In de USA: two-tone: zilver met rode spatborden
  3. Actueel: aluminiumkleur met rode bies (huidige kleur)
- Bijzonderheden:
  1. Motorrevisie Red Baron Racing – Jo Willems – Lanaken (B)
  2. Origineel Brooklands stuur
  3. Badge Bar - 3 badges (75 Jaar Morgan Motors / 2X MSCCH Badge)



### EXTRA'S

- Compleet Historisch onderzoek door Morgan Historicus Hermen F.A. Pol. Vanaf verlaten Morganfabriek, binnenkomst haven van Rotterdam, verscheping naar de USA, transport naar Frankrijk en komst in Nederland
- Fotoverslagen motorrevisie / spuitwerk
- Collectie originele Morganfolders
- Uitgebreide Morgan boekencollectie
- Grote Morgan miniaturen verzameling

### MORGAN BOEKEN

1. The Morgan	Ken Hill	The Art of selling a Unique Sportscar	1996
2. The Original Morgan	John Worrall	The Restorer's Guide (from 1936)	1992
3. Morgan	Ken Hill	THE BEST OF BRITISCH	1997
4. Morgan Four	R. Clarke	Owners Workshop Manual	1989
5. Morgan Buyers Guide	Ken Hill	Three- and Four-wheelers from 1909	1989
6. Data Morgana	G. van Beek	Uitg. Morgan Sports Car Club Holland	1991
7. Data Morgana II	G. van Beek	Uitg. Morgan Sports Car Club Holland	1998

## BIEDEN VANAF

€ 39.995,-

Louis Hilgers  
Hommerterweg 159  
6431 EV Hoensbroek  
06 51089585  
louishilgers@gmail.com



# 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](http://www.steijntaxaties.nl)

[info@steijntaxaties.nl](mailto:info@steijntaxaties.nl)

tel. 0172 - 42 15 44

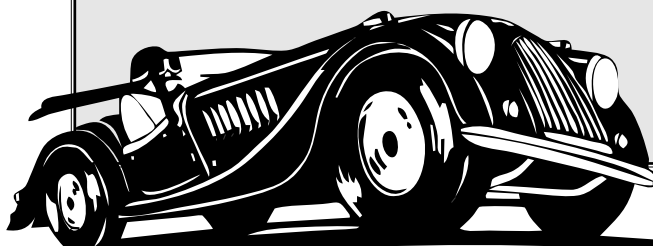
Alphen aan den Rijn

*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.*

## 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

## 1 SEPTEMBER

Rode Kruis rally  
Jan Spil  
jspil@rodekruis.nl  
06-12473825

## 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.



 **KUIPER**  
VERZEKERINGEN

Voelt als familie.



# LEDENINFORMATIE

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

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



## VACATURE WEBMASTER

Geïnteresseerd in Morgannieuws?

Ben je daarnaast handig met sociale media en wil je wel een paar uurtjes besteden aan onze club. Dan is dit de uitdaging voor jou om onze clubsite up to date te houden. Het is ook mogelijk dit met meerdere enthousiaste mensen op te pakken.

Interesse: Neem contact op met onze secretaris Bert Roosenbrand via [secretaris@mscch.nl](mailto:secretaris@mscch.nl)



**1mParts**  
the total british car service

Bonnetstraat 33  
6718 XN Ede  
Tel.: +31 (0)26 442 99 37  
E-mail: [info@imparts.nl](mailto:info@imparts.nl)  
Internet: [www.imparts.nl](http://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,  
chavaencees@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**  
Bert Roosenbrand  
Zonnebloemlaan 4  
2111ZG Aerdenhout  
06-15433274  
secretaris@mscch.nl



**PENNINGMEESTER**  
Harry Eppink  
Hemmeweg 7  
9076PH Sint Annaparochie  
06-12517367  
penningmeester@mscch.nl



**BESTUURSLID**  
Ruut Bianchi  
Lange Over 49  
6132HS Sittard  
046-4588160  
r.bianchi@planet.nl



**BESTUURSLID**  
Rein Nonnekens  
Het Engelse Werk 103  
3958HC Amerongen  
06-21588096  
reinpnnonnekens@xs4all.nl



**BESTUURSLID Meetings & evenementen**  
Wim Rutten  
Heilige Geeststraat 23  
5301CP Zaltbommel  
0418-514241  
evenementen@mscch.nl



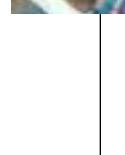
**BESTUURSLID**  
Nico Zonneveld  
Benedenweg 270  
1834 BC Sint Pancras  
072 - 561 04 05  
redactie@mscch.nl



**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  
Plus4plus@live.nl  
www.morgancarbadges.com



**HELPDESK TECHNIEK**  
Morgan +8, 1968 t/m 2004  
Morgan Aero 8  
Hans de Vrieze  
mogvriez@planet.nl

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

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

# ADVERTENTIES

2	Drukkerij RAD	52	Van Gent autoverhuur
4	Belmog	54	Steijn Sportscaars Taxaties
6	Fitzroy & Everest	54	Klaas Booij
6	Van Disseldorp	56	Kuiper Verzekeringen
6	Great British Cars	58	Imparts
52	Classic Car Travel Europe	60	Louwman Exclusive
52	KNAC		



# TYPISCH BRITS, DIE VINTAGE LOOK MET ONDERHUIDS DE MODERNE TECHNIEK

MARCEL, TECHNICIAN

Proud partner of



**INVITE THE  
INDIVIDUAL  
IN YOU**

**LOUWMAN**  
EXCLUSIVE