

1986 wurde ich von einem Virus befallen, für den es weder eine Impfung noch ein Medikament gibt

Eines Sonntags Anfang 1986 bemerkte ich beim Vorbeifahren an einer VW-Garage ein 'urtümlich' aussehendes Fahrzeug, das offenbar zum Verkauf ausgestellt war. Ich hielt an und schaute mir das Auto an, ein 2-Plätzer, Cabrio-Verdeck, mit unendlich langer Haube und charakteristischem Kühlergrill. Ich war fasziniert, das Auto sah grossartig aus und kostete weniger als mein damaliger Honda Prélude. Nach etwas Recherche auf analoger Basis und in Gesprächen mit KennerInnen der Szene realisierte ich bald, mit dem MORGAN plus 8 ein sehr spezielles, aber gar nicht so altes Auto entdeckt zu haben. Mit Eschenholz Chassis, darum sehr leicht und mit einem 3.5l V8 Motor mit 160PS ziemlich schnell. Ein paar Monate später reiste ich zur Besichtigung einiger zum Verkauf stehenden MORGANs nach Deutschland, wo es eine viel grössere Auswahl und zu weit günstigeren Preisen auf dem Markt gab als in der Schweiz. Nach einigen Exemplaren in wenig berauschendem Zustand wurde ich schliesslich in Heidelberg fündig und importierte privat einen 1972er plus 8.



Der MORGAN plus 8 ist auf einem Eschenholz Chassis aufgebaut



Erste Cabriofahrt

Vermutlich ist mir eine gewisse Empfänglichkeit für alles was einen Motor hat, schon per DNA mitgegeben worden. Zudem haben mich die Ausfahrten als Baby im Wisa Gloria Kinderwagen offenbar dahingehend geprägt, als dass für mich Fun-Autos Cabrios sein müssen und wann immer erträglich offen gefahren werden. Laut meinen Eltern war ich jedenfalls schon als kleiner Junge begeistert von Autos und deren Technik und dies liess mich nie mehr los. So begann ich schon mit 16 Jahren unseren Zweitwagen, einen roten Renault R5, als Zugfahrzeug für den Pferdewagen einzusetzen. Kreativ am Bügel für das Schloss des Kofferraumdeckels eingehakt, fuhr ich mit Auto und Anhänger unbekümmert über öffentliche Strassen auf die Pferdeweide, um ihn nicht von Hand dorthin ziehen zu müssen.

Diese Improvisationsgabe kam mir seit dem Kauf des MORGANs immer wieder zugute. Umso mehr, als es nicht bei dem einen Oldtimer blieb. Mit zunehmendem Alter (Reife 😊) fuhr mir öfter ein 'muss haben' Fahrzeug über den Weg und nachdem ich definitiv besser im Auto Kaufen als Verkaufen bin, entwickelte sich das Fahren und Unterhalten von Young- und Oldtimern zu einem zeitintensiven Hobby und führte zur Mitgliedschaft in aktuell vier verschiedenen Clubs. Mit der Pensionierung finde ich nun endlich mehr Zeit dazu, sie reicht aber immer noch bei weitem nicht aus, da zu viele andere Interessen wie z.B. Reisen ebenfalls bedient werden wollen. Pensionäre eben 😊!

Das 'Mechen' an den Oldies habe ich schon früher als Ausgleich zum Bürojob sehr gerne gemacht. Dank der Lehre als FEAM (Fernmelde-, Elektro- und Apparatemonteur) hatte ich für den Start als Hobby-Automech zumindest ein gewisses Grundverständnis für Elektromechanik, wodurch sich das Lehrgeld zum Glück in Grenzen hielt. Da bestimmte Ersatzteile entweder nur noch in schlechter Qualität oder zu sehr hohen Preisen beschafft werden können, ist die Revision vorhandener Teile wo immer machbar sehr interessant. Zudem sieht oder hört man die Fehlerursache bei dieser Generation von Autos noch und kann nicht aufgrund von Fehlercodes auf dem Display des Diagnosegerätes nur noch Module auswechseln. Da die Veteranen primär gefahren werden und nicht als Museumsfahrzeuge dienen sollen, ist für mich das Ziel des Unterhalts nicht makellostes Aussehen und Hochglanzpolitur, sondern Spass an der Technik, ein grossartiges Fahrerlebnis und möglichst wenig Abschleppvorgänge.



8-fach Zündverteiler (plus 8) und Benzinpumpe (TR3)

Zur Freude am Fahren gehört naheliegenderweise auch die 'Musik', die im Falle des MORGAN wegen des V8 schon von Natur aus gegeben ist und nicht künstlich mittels Klappensteuerung im Auspufftrakt geschaffen wird. Der Austausch des originalen 'Ofenrohrs' am Auspufftopf durch ein entsprechendes edleres Endstück garantierte, dass der Ton dezent weich und nie aggressiv ist und auch optisch eine gute Falle macht. Natürlich mit Zulassung des KBA (Kraftfahrt Bundesamt), welche glücklicherweise auch hier akzeptiert wird. So wie ich den Wagen aus Deutschland importiert habe, war er dermassen laut, dass die Experten des Strassenverkehrsamtes einander bei der Lärmmessung ab 3000 Touren nicht mehr verstanden und Handzeichen zur Kommunikation absprechen mussten. Dank dem schönen, neuen Endstück sind nun alle happy, auch das StVA ☺.



Der TR3 ist perfekt für Oldtimer Rallyes geeignet

Mit der Zeit reifte der Gedanke, ein Jahrgangsfahrzeug zuzulegen und so begann ich 1957er Oldtimer zu suchen, welche sowohl zu mir wie zu meinem Budget passten. Dabei war ich mir bewusst, dass irgendwann das Auto in einem besseren Zustand sein wird als dessen Besitzer und vor allem zielführender in Schuss gehalten werden kann. Schliesslich wurde ich im Tessin mit einem TRIUMPH TR3 SM fündig, ebenfalls ein englisches Auto, das mit seinen 100PS damals ein sehr sportliches und schnelles 2-sitziges Cabrio (Roadster) war.

Man sagt, ein Veteranen Fahrzeug sei nur halb so viel wert, wenn dessen Geschichte nicht bekannt ist. Dank dem deutschen Fahrzeugbrief, welcher alle Vorbesitzer zeigt, war das beim MORGAN schon mal eine gute Basis und relativ einfach, mehr Details in Erfahrung zu bringen. Dabei gab es Überraschungen! Laut Produktionsaufzeichnungen des Werks war das Auto ursprünglich zweifarbig; «red body / black wings» hiess es da. Ein Foto, das mir der Zweitbesitzer auf Nachfrage zur Verfügung stellte, zeigt es bereits umlackiert komplett in schwarz. Vom Drittbesitzer kaufte ich den Wagen in blau, so wie er heute dasteht.

Beim TRIUMPH waren die Recherchen wesentlich komplizierter, da er ursprünglich in die USA verkauft worden war. Der TR3 kam 1995 nach Europa zurück und in den Besitz eines Holländers der fast exakt 10 Jahre jünger als sein neuer Oldtimer war. 12 Jahre später wurde der TR3 in Holland durch eine darauf spezialisierte Werkstatt umfassend restauriert. Das Fahrzeug wurde dabei komplett zerlegt und neu aufgebaut (Frame-off Restauration) und schliesslich an den Schweizer im Tessin verkauft, von dem ich es im Oktober 2010 übernommen habe. Der TR3 ist über die bald 65 Jahre weitgehend original geblieben, technisch wie optisch. Was man bei der Farbe der Kopfhare und deren Dichte beim Besitzer nicht bestätigen kann ☺.



Gleich 3 Pokale gab es 2017 an der Oetzal Classic

Mit den beiden Oldies nehmen wir zwei, drei Mal pro Jahr an sogenannten Oldtimer Rallyes teil. Wobei diese Wettbewerbe weder etwas mit Rallye noch mit Fahren auf Zeit zu tun haben. Gefragt sind primär Orientierung anhand eines sogenannten Roadbooks, Sonderprüfungen entlang der Strecke sowie Gleichmässigkeit und Wissen rund um die Oldtimer Szene. Meist werden die Fahrzeuge in Altersklassen mit eigener Wertung eingeteilt, damit der Wettbewerb auch für ältere Autos fair ist. Auch wenn



Teilnahme, Spass und die Freude an der bunten Auto- und Teilnehmerschar klar im Vordergrund stehen, die meisten Teilnehmer packt früher oder später das 'Rennfieber'. Eine gute Klassierung ist dann das Tüpfelchen auf dem 'i' dieser spannenden und abwechslungsreichen Anlässe.

Thomas Müller

Für weitere Informationen: vorschlag@mtpv.ch