



AUS ALT MACH NEU: RESTAURATION EINES MORGAN +8

Text: Georges Guggenheim, Bilder: Classic Car Connection AG





1.

Ausgangslage

Das nachstehend beschriebene Restaurationsobjekt ist ein Morgan +8, Jahrgang 1974. Der Morgan war vor der Restauration fahrtüchtig, zugelassen und wurde regelmässig gefahren. Er wies jedoch starke Gebrauchsspuren und zum Teil massive Rostschäden sowie dilettantisch gemachte, alte Reparaturen auf. Die in den 70er Jahren bei Morgan (wie bei allen anderen Auto-Herstellern) völlig vernachlässigte Rostvorsorge ist der ursächliche Grund dafür. Die fast 50 Jahre Betrieb taten den Rest.

Die Analyse des Fahrzeugzustandes durch die Fachleute von Classic Car Connection AG (CCC) zeigte, dass nur eine tiefgreifende Sanierung dieses Morgans zu einem befriedigenden Resultat führen konnte. Alles andere wäre weiteres Flickwerk gewesen, bei dem der Wagen innert weniger Jahre wieder Zerfallerscheinungen zeigen würde.

Motor und Getriebe wiesen keinen Handlungsbedarf auf und mussten daher nicht revidiert werden. Auch das Fahrwerk war in brauchbarem Zustand. Hier mussten nur die ausgeleierte Dämpferplatten (damper blades) an der Vorderachse ersetzt werden.

Der Morgan befindet sich seit langen Jahren im Besitz der heutigen Besitzerfamilie. Sie stellte sich die Frage: Restaurieren oder verkaufen und einen neuen Morgan kaufen? Der 1974er +8 ist ein historisches, mit dem modernen +8 nicht vergleichbares Fahrzeug. Zudem war dieser Morgan der Besitzerfamilie in all den Jahren ans Herz gewachsen. Sie mochte sich nicht von ihm trennen und entschied sich für die Instandstellung.



Wo der Rost zu sehr gewütet hatte, stellten die Restauratoren neue Bleche her.

Dégâts de rouille profonds, la tôle a dû être remplacée par de la neuve.

Diese wurde durch die Fachleute der Classic Car Connection AG unter der Leitung des MCS-Mitglieds Markus Tanner durchgeführt. CCC hat grosse Erfahrung mit historischen Morgans und war damit für diese Arbeit bestens gerüstet. Alle Arbeiten, ausser der Lackierung, wurden durch CCC selber erledigt.

2.

Konzept der Restauration

Das Konzept der Restauration sah vor, zuerst sämtliche Anbauteile der Karosserie zu demontieren und das Chassis so freizulegen, dass selbiges fachmännisch repariert werden könnte. Danach sollten Schritt für Schritt alle Rostschäden am Blechkleid repariert, zersetzte Teile des Eschenholz-Rahmens neu angefertigt und ersetzt und wo nötig neue Bleche angefertigt und eingepasst werden. Die Elektrik würde grundlegend «aufgeräumt» und nicht mehr benötigte, später eingebaute Leitungen für verschiedenste zusätzliche Verbraucher entfernt. Die Rostvorsorge war ein wichtiger Teil der Restauration. Alle lackierten Bleche sollten entlackt und neu lackiert werden. Innen sah der Plan vor, ein neues Armaturenbrett in klassischer Holzoptik und mit abschliessbarem Handschuhfach zu montieren, sonst aber die bestehende Inneneinrichtung lediglich sorgfältig zu reinigen, aufzufrischen und wo nötig zu reparieren.



Rost, Rost, Rostlöcher überall. Eine Folge des nicht vorhandenen Rostschutzes ab Werk und natürlich auch der fast 50-jährigen Verwendung.

Rouille et encore rouille. Une conséquence d'absence d'antirouille lors de la fabrication et aussi de l'âge du véhicule, pas loin de 50 ans.



3.

Arbeiten am Chassis

Nach der vollständigen «Entblätterung» des Morgans wurde das Chassis so freigelegt, dass dieses wo nötig fachmännisch repariert werden konnte: Hauptarbeit war die Beseitigung von Rostschäden beidseitig im Bereich der Auflagen der Bodenbretter und der Neuaufbau der Z-Profile auf der Höhe des Fussraumes. Das Chassis wurde anschliessend mit Epoxy-Grundierung vorbehandelt und mit 2-Komponenten-Lack neu lackiert.



Das Endresultat der Chassisüberholung nach vielen Stunden. Die schwarze Schutzfarbe ist einerseits Epoxy-Grundierung, andererseits 2-Komponenten-Lack.



Résultat de la révision du châssis après beaucoup d'heures de travail. Couche de fond époxy et peinture 2 composants.

4.

Arbeiten an der Karosserie

Nach der kompletten Demontage aller Karosserieteile zeigte sich der wahre Umfang der zu erledigenden Arbeiten: Mit Ausnahme der beiden Motorhaubenhälften waren sämtliche Teile mehr oder weniger stark von Rost zerfressen und sogar durchlöchert. Unsachgemässe Reparaturen aus der Vergangenheit waren mit viel Spachtelmasse ausgeführt worden. Unter dieser Spachtelschicht ging der Zerfall über die Jahre ungehindert weiter.

Alle Anbauteile wurden thermisch, chemisch und/oder von Hand entlackt. Wer das schon einmal gemacht hat, weiss wie dreckig und zeitraubend diese Arbeit ist.

Alle Karosserieteile wurden entrostet, wo nötig neue Bleche hergestellt, angepasst und eingeschweisst. Auch die Seitentüren erhielten neue Türblätter, ebenso wurden die Verblechungen der Seitenteile hinten neu angefertigt und aufgezogen. Zum Einsatz kamen überall Stahlbleche, damals standard bei Morgan. Einzig das Heckblech, wo das Reserverad sitzt, ist bei diesem Morgan aus Aluminium - dieses wurde vermutlich anlässlich einer Unfallreparatur in grauer Vorzeit einmal eingesetzt.

Abschliessend wurde die Karosserie innen und aussen in der originalen, grünen Farbe neu lackiert. Da einschichtig gespritzte Lacke zum Auskreiden neigen und deshalb der Glanz schon nach wenigen Jahren verloren geht, wurde hier im 2-Schicht-Verfahren lackiert. Dies bedeutet, dass ein offenporiger, grüner Basislack als erste Schicht, und ein klarer Decklack als zweite Schicht aufgetragen wird. Im Spritzbereich der Räder wurde vor dem Lackieren eine Kautschukmasse aufgespritzt. Diese schützt zuverlässig die darunter liegenden Bleche vor «Beschuss» durch Strassensplitt und damit auch vor Rost.



Einige Teile konnten entrostet, repariert und wiederverwendet werden. Certaines pièces pourraient être rouillées, réparées et réutilisées



Viel Rost und verrottete Bleche auch an der Karosserie. Beaucoup de rouille également sur la carrosserie.



Viele Bleche mussten neu angefertigt und angepasst werden. Beaucoup de tôles ont dû être remplacées à neuf et réajustées.



5.

Reparaturen am Holzrahmen

Der Eschenholz-Rahmen war in einem im Verhältnis zum Alter des Fahrzeugs recht guten Zustand. Dies umso mehr, wenn man bedenkt, dass zu jener Zeit das Holzwerk bei Morgan in keiner Weise vor Feuchtigkeit und Holzwurm-Befall geschützt wurde. Die Reparatur erschöpfte sich auf beiden Seiten im Bereich der Türen und der Schweller. Dies sind allgemein bekannte, konstruktiv bedingte Schwachstellen. In der Vergangenheit sind die schon länger vorhandenen Schäden von einem Pfuscher mit Kitt ausgefüllt und zur Kaschierung überspritzt worden. Aus den Augen, aus dem Sinn...



Im Türen- und Schwellenbereich musste beidseits das Holz teilweise ersetzt werden. Eine diffizile und sehr präzise Arbeit, müssen doch schlussendlich auch das Blechkleid wieder passen und die Türen sich öffnen und schliessen lassen!

Dans la zone de la porte et du seuil, le bois devait être partiellement remplacé des deux côtés. Un travail difficile et très précis, mais la robe en tôle doit enfin être ajustée et laisser les portes s'ouvrir et se fermer!



6.

Innenausstattung (Trim)

Die Innenausstattung präsentierte sich in gepflegtem, patiniertem Zustand und gab zu wenig Arbeiten Anlass. In der Hauptsache wurde das Armaturenbrett gegen ein wurzelholz furniertes ausgetauscht, welches jetzt ein abschliessbares Handschuhfach aufweist und keine überflüssige Löcher mehr. Ausserdem wurden alle Lederteile gründlich mit Sattelseife gereinigt und anschliessend mit Lederpflege frisch genährt. Leder ist ein lebendiges Material. Wenn Leder austrocknet, zerfällt es zu Staub. Regelmässige Pflege mit rückfettenden Produkten ist also wichtig! Nur einige kleine Flickarbeiten waren notwendig - im Übrigen konnte die Ausstattung im Original erhalten werden.

Viel Arbeit auch an Elektrik und Inneneinrichtung. Der Schwerpunkt lag beim Reinigen, Aufarbeiten und Wiederverwenden der originalen Teile. Das Armaturenbrett ist neu.

Beaucoup de travail également sur le système électrique et sur la conception intérieure. L'accent était mis sur le nettoyage, la remise à neuf et la réutilisation des pièces d'origine. Le tableau de bord est nouveau.



Wenn
britische Klassiker präzise laufen wie ein Schweizer Uhrwerk,
die Sinne befriedigen wie Schweizer Schokolade,
man sie immer gerne bei sich hat wie ein
Schweizer Taschenmesser, dann ...



7.

Der Lohn der Arbeit

Die Restauration des Morgans verschlang rund 500 Arbeitsstunden. Karosseriespengler, Mechaniker, Wagner (Eschenholz) und Autolackierer arbeiteten mit höchstem Engagement, um dem ehrwürdigen, aber etwas verlebten Morgan wieder zu jugendlicher Frische und Schönheit zu verhelfen. Das Ergebnis ist mehr als überzeugend, wie diese Bilder zeigen.

Grundieren, spachteln, füllern, schleifen, füllern, mehrmals schleifen ... - Viel Arbeit, bis der Morgan bereit ist für die endgültige Lackierung.

Amorcez, remplissez, remplissez, moulez, remplissez, moulez plusieurs fois... - Travaillez fort jusqu'à ce que la Morgan soit prête pour le travail de peinture final.

Nach vielen Stunden konzentrierter Arbeit entsteht der Morgan wie neu. Schöner und besser als neu: Das Ergebnis von vielen, vielen Stunden Arbeit aller an der Restauration beteiligten Spezialisten.

Après de nombreuses heures de travail concentré, la Morgan émerge comme neuve. Mieux et mieux que neuf: le résultat de nombreuses heures de travail de tous les spécialistes impliqués dans la restauration.



Der Morgan ist bereit für den Lackierer.
La Morgan est prête pour le peintre.



Walter Labhart inspiziert seinen «neuen» Morgan
Walter Labhart inspecte sa «nouvelle» Morgan

Walter und Yvonne Labhart freuen sich über die gelungene Restauration des 1974er +8.

Walter et Yvonne Labhart se félicitent de la restauration réussie de la 1974 +8.



Familien-Schmuckstück

Der im Artikel beschriebene Morgan gehört Walter Labhart aus Steckborn. Er ist bereits seit 1984 im MCS Mitglied und fährt seinen +8 seit langen Jahren. Walter erklärte uns, dass der Morgan zur Familie gehört und alle Familienmitglieder Erlebnisse und Erinnerungen mit diesem Auto verbinden. Die Frage einer Restaurierung oder eines Ersatzes des Morgans wurde daher im Familienkreis besprochen. Es war eine kurze Diskussion, alle waren für die Restaurierung. Ein Neuwagen wäre vielleicht perfekter, schneller, komfortabler gewesen, aber eben «nur» ein anderer Morgan. Und alle waren dafür, den Familienmorgan vollständig und sorgfältig in allen Teilen zu restaurieren, ohne aber das Auto seiner Patina vollständig zu berauben.

Wir danken Walter, dass er sich einverstanden erklärte, seinen Morgan für diesen Bericht zur Verfügung zu stellen und wünschen ihm und seiner Familie noch eine ganze Menge erlebnisreicher und pannenfreier Ausfahrten.

Unser Dank geht auch an Markus Tanner von Classic Car Connection. Er stellte uns die Bilder zur Verfügung und informierte uns über alle Details der Restaurierung.

Die McsORGAN-Macher

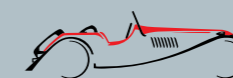
Joyau de la famille

La Morgan décrite dans l'article appartient à Walter Labhart de Steckborn. Il est membre du MCS depuis 1984 et pilote son +8 depuis de nombreuses années. Walter nous a dit que la Morgan appartenait à la famille et que tous les membres de la famille associent leurs expériences et leurs souvenirs à cette voiture. La question d'une restauration ou d'un remplacement de la Morgan a donc été discutée dans le cercle de famille. Ce fut une courte discussion, tous étaient pour la restauration. Une nouvelle voiture aurait pu être plus parfaite, plus rapide, plus confortable, mais juste « juste » une autre Morgan. Et tous étaient favorables à la restauration complète et soignée du morgan familial dans toutes ses parties, sans priver complètement la voiture de sa patine.

Nous remercions Walter d'avoir accepté de fournir son rapport Morgan à ce Morgan et nous lui souhaitons, ainsi qu'à sa famille, de nombreuses sorties excitantes et ininterrompues.

Nos remerciements vont également à Markus Tanner de Classic Car Connection. Il nous a fourni les images et nous a informé de tous les détails de la restauration.

Les fabricants McsORGAN





FAIRE DU NEUF AVEC DU VIEUX... RESTAURATION D'UNE MORGAN +8

Traduction: Yves Muller

L'objet de la restauration est une Morgan +8 datant de 1974. La voiture était encore en état de rouler, autorisée et utilisée régulièrement. Elle présentait cependant des marques d'usure et partiellement d'importants dégâts de rouille et de réparations approximatives.

L'analyse de l'état du véhicule par les spécialistes de Classic Car Connection AG (CCC) démontra que seul un assainissement approfondi pourrait mener à un résultat satisfaisant. Une intervention moindre n'aurait été que partielle et n'aurait pu empêcher des dégâts plus importants dans les années suivantes.

L'état du moteur et de la boîte à vitesses n'a pas requis de révision, de même que le train de roulement.

La Morgan se trouvait depuis de nombreuses années en possession d'une famille. Elle s'est posé la question : restaurer ou vendre et acquérir une nouvelle Morgan ?

La +8 de 1974 est une voiture historique qui n'est pas comparable avec la +8 moderne. De plus, avec les années qui passaient, cette Morgan a pris de la place dans le cœur de ses propriétaires... Finalement, elle a décidé de ne pas s'en séparer et de procéder à sa rénovation.

Concept de la restauration

Le concept de la restauration prévoyait de déposer tout ce qui reposait sur le châssis et de le mettre ainsi à nu pour un assainissement en profondeur. Ensuite, pas à pas, réparation de tous les endroits rouillés, remise en état de la carcasse en bois (frêne) et de la tôle de carrosserie où nécessaire. Le système électrique devait essentiellement être remis en ordre et les composants et câbles inutiles

retirés. L'élimination de la rouille devait être une partie importante de la restauration. Toutes les tôles peintes étaient à décaper et peintes à nouveau. Dans l'habitacle, le plan prévoyait de remplacer le tableau de bord par un modèle en bois classique avec boîte à gants contigüe. Pour le reste des équipements intérieurs, nettoyage soigneux et réparations ponctuelles où nécessaire.

Travaux sur le châssis

Le châssis a été mis à nu de manière à permettre le traitement approfondi des endroits rouillés à la hauteur du plancher ainsi que sur des portions des deux longerons. Finalement, le châssis a reçu une couche de fond epoxy et une peinture à deux composants.

Travaux sur la carrosserie

Toutes les tôles de carrosserie ont été démontées, décapées et remplacées, où nécessaire. Les tôles de portes ont également été remplacées. Enfin, la carrosserie a été entièrement repeinte par deux couches de la peinture verte d'origine.

Travaux sur la carcasse en bois

La carcasse en bois (frêne) a été trouvée en relativement bon état par rapport à son âge. Les quelques réparations étaient situées vers les portes et leurs seuils.

Equipement de l'habitacle (trim)

C'est essentiellement le tableau de bord qui a été remplacé par un modèle en bois classique. Toute la sellerie a été soigneusement nettoyée et ensuite enduite d'un baume pour cuir. Ainsi l'essentiel est resté dans son état d'origine.

K
KÖPFLI
PARTNERS

Für alle
Marketing- und
Kommunikations-
bedürfnisse
von KMU

MANUFAKTUR
FÜR KOMMUNIKATION

Köpflipartners AG

Industriestrasse 9 | 5432 Neuenhof | koepflipartners.ch

