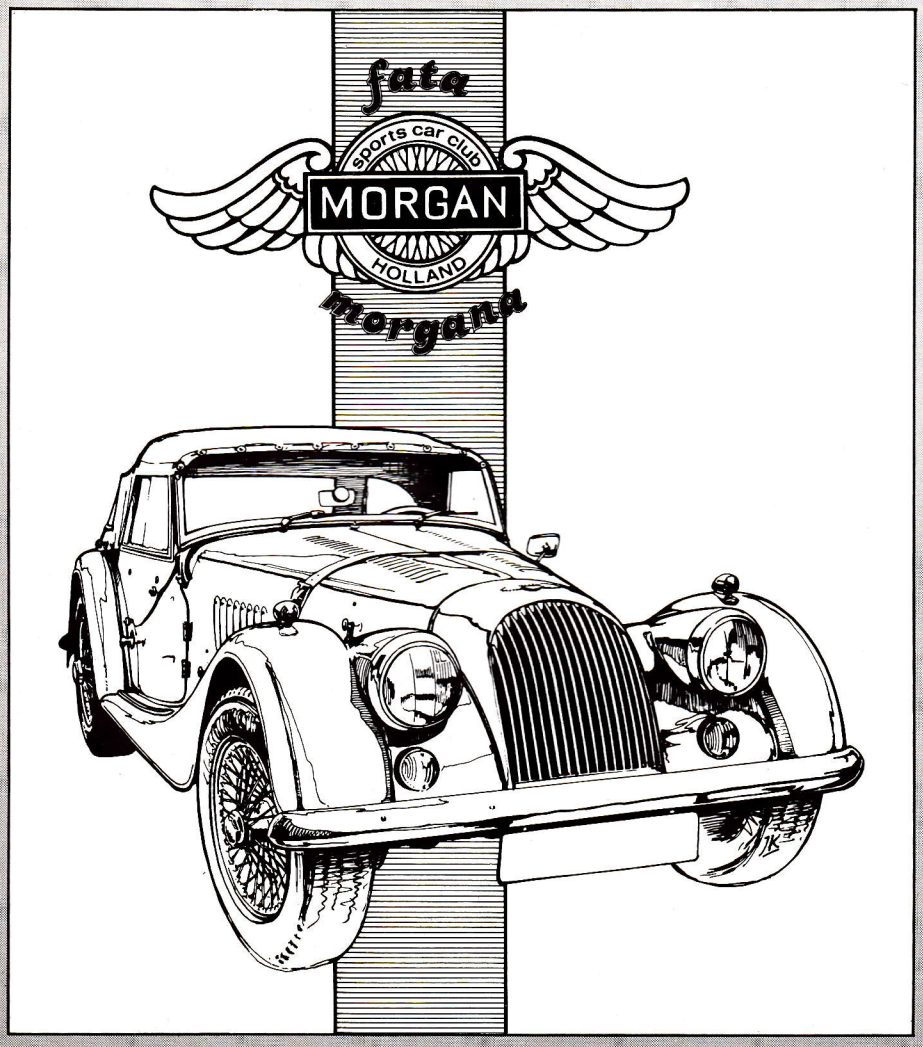
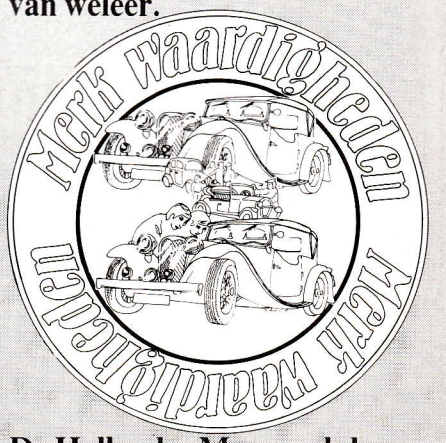
De gele Morgan +4 Super Sports 1968 van Wolter Aalders uit Geldermalsen. Van dit type zijn er slechts vier gebouwd.

MORGANBOEK IN DE MAAK



In het rijtje van historische automobielclubs neemt de Morgan Sports Car Club Holland, voor de ingewijden MSCCH, een bijzondere plaats in. Niet vanwege het typisch Engelse sfeertje dat auto's en eigenaren omringt, die sfeer is niet anders dan bij de Jaguar en MG clubs, maar het onderscheid zit hem in het lijdend voorwerp: Morgan. Zeventig jaar lang produceert dit unieke Engelse fabriekje automobielen die ook anno 1982, ofschoon wel aangepast aan de zich steeds wijzigende veiligheidsnormen, nog de puur klassieke lijnen hebben van weleer.



De Hollandse Morganclub bestaat dan ook voor het overgrote deel uit 'jonge' auto's, maar die, samengeschoold tijdens een bijeenkomst, een onweerstaanbaar nostalgisch beeld oproepen uit de jaren vijftig. De MSCCH bestaat in 1982 tien jaar, een jubileum dat gepaard zal gaan met de nodige activiteiten. Eén daarvan is het uitbrengen van een heus boekwerk over het vaderlandse Morgangebeuren. Auteurs van dit lijvig werk zijn Dick de Bruijn, Hermen Pol, Dick de Rooy en J. P. Quépin. Wij hadden het voorrecht het script in te mogen zien en een aantal fragmenten daaruit in deze rubriek te publiceren. Het geeft een juist beeld van de hobby rond een puur Engelse sportscar.

Een nostalgisch beeld uit de jaren vijftig, opgeroepen door 'jonge' auto's.

Door in april 1972 een advertentie in 'Autovisie' te plaatsen en op een aantal adressen te schrijven die de importeur zo bereidwillig was te geven, was Fokko van Tuikwerd in staat een groepje Morganisten naar Kasteel Doorwerth te krijgen voor een kennismakingsbijeenkomst. Veertien eigenaren kwamen opdagen met in het totaal tien Morgans. Dat was een goede start, omdat volgens beschikbare gegevens in die tijd niet meer dan vijfentwintig Morgans in Nederland rondreden. 'Wat was die tweede meeting in het najaar van 1972 gezellig. Pakweg met z'n vijftienen zaten we ergens in de heide met de Morgans om ons heen, heerlijk snavelend uit plastic bekers, die Fokko van een zelfvervaardigde clubsticker had voorzien. Mooi vond ik dat! Ik heb die bekers nog steeds.'
In die tijd was Fokko voorzitter, secretaris en penningmeester tegelijk, hetgeen hij volhield tot eind 1974. Precies een jaar later werd het eerste meerkoppige bestuur gekozen en werden de taken verdeeld. Dick de Bruyn ontfermde zich over het clubblad, dat hij de toepasselijke naam gaf van Fata Morgana. Van zo'n vijftien in het begin, via achtenvijftig in 1976, naar eenenzeventig in 1977, groeide de club uit tot honderd twee in 1979, waarna een stabilisatie intrad. Er kwamen statuten en de club werd officieel geregistreerd. Na enige tijd sloot onze club zich tevens aan bij de FEHAC.

Hoogtepunten

In 1976 werd een clubreis gemaakt naar Engeland om de meeting in Shelsley Walsh (veertig jaar vierwielers) te bezoeken. Twintig Nederlandse Morgans namen daaraan deel. Herman Broekkamp sleepte met zijn gele Super Sports de prijs weg voor de 'Best overseas entry'. Van toen af werden contacten met buitenlandse Morganclubs opgezet en in sommige gevallen verder uitgebreid, hetgeen ongetwijfeld bijdroeg in het geweldige enthousiasme waarmee in 1980 zesenvijftig Morgans met hun bemanning zich lieten inschepen in de voor 'Morgans only' gecharterde Hovercraft van Calais. Een andere groep kwam met de 'Mostly Morgans' Hovercraft uit Boulogne. In het totaal zetten zo binnen een half uur tijd negentig continentale Morgans wiel aan wal in hun geboorteland. Maar liefst vijfentwintig Hollanders waren met hun auto van de partij en dat allemaal om het zeventigjarig bestaan van de Morganfabriek te vieren.
Daar tussendoor waren nog nationaal uitspringende gebeurtenissen. Zo werden in oktober '76 voor de tweede maal behendigheidsproeven gehouden, deze keer op de parkeer-

De volledige gerestaureerde +4 drophead coupe (flat-rad) uit 1952 van Wim van der Meer.

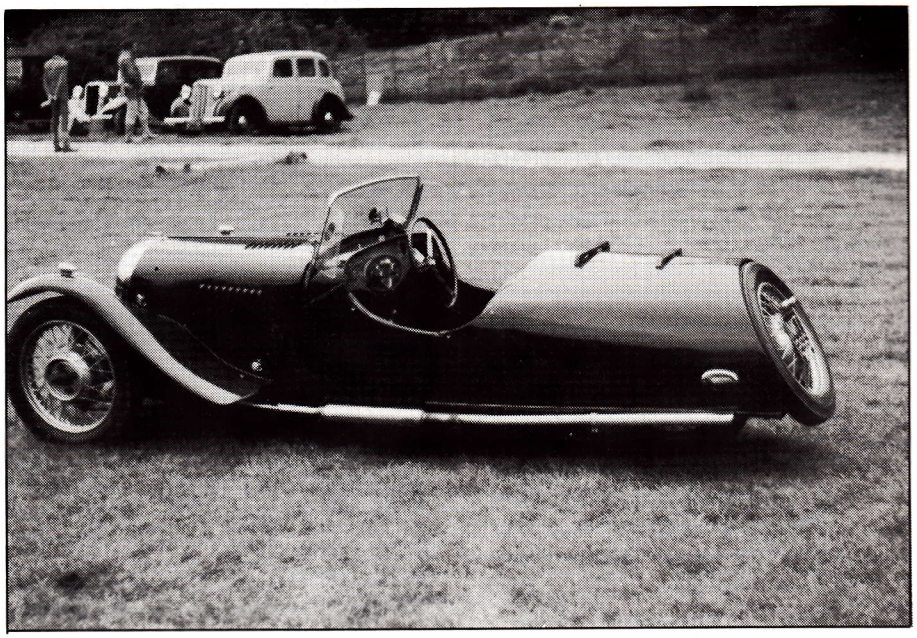
plaats van de Efteling, waar de flat-rad drophead coupe van Willem van de Meer door zijn rechter 'knie' ging en waar aan het eind van de dag Duitse en Nederlandse +8's heerlijke sprintjes trokken. In mei '79 was er de 'Plankgas-heuvelklim-show' te 's-Heerenberg met als motto 'Hoe ontwijk ik de friettent'.
Belangrijk was ook dat wij in dat zelfde jaar door toedoen van Jan Koningen en Chiel Kalf de nietjes linksboven in 'Fata Morgana' eindelijk kwijtraakten.

Import en handel

Niet alle door Louwman en Parqui BV Nimag geïmporteerde Morgans kwamen in het Nederlandse wagenpark terecht. In de periode '64 tot '67 verkocht de importeur de meeste auto's aan buitenlanders, die daarvoor in eigen land niet de mogelijkheid hadden. In die periode waren de importeurschappen op het vaste contingent nog maar dun gezaaid. Wellicht de interessantste Morgan ooit door Louwman geïmporteerd was een +4 drophead coupe met supersports specificaties van 1964. Van dit type zijn slechts vier modellen gemaakt. Waar zou deze Morgan zijn gebleven? De kleur was zwart en het chassisnummer luidde 5611.
Niet alleen Louwman heeft er voor gezorgd dat thans Morgans in Nederland rondrijden. Verschillende Morgan-liefhebbers haalden hun auto zelf uit het buitenland, voornamelijk Engeland, waarbij de vereiste keuringen lang niet altijd probleemloos verliepen. Daarnaast waren vier handelaren actief met het kopen van Morgans in het buitenland. Zo kwamen via Rob Leclerq onder meer de +4 Sports van Wolter Aalders en de +8 van Bert van Nieuwkerk naar ons land. Eén van de vele Morgans die Jan Gijzen naar Nederland haalde was de 4/4 Series V van Peter van Rijn. Hans Compter haalde de Darmont van de gebroeders Haas en de flat rad 4/4 van David Hutton uit Frankrijk en Joop Meijer kocht zijn 4/4 vierzitter bij Gebr. de Jong uit Kaatsheuvel. De oudste oorspronkelijk Nederlandse Morgan verliet op 6 november 1935 de fabriek en werd door NV v/h Croese & Co te Hilversum geïmporteerd.

'Out of ordinary'

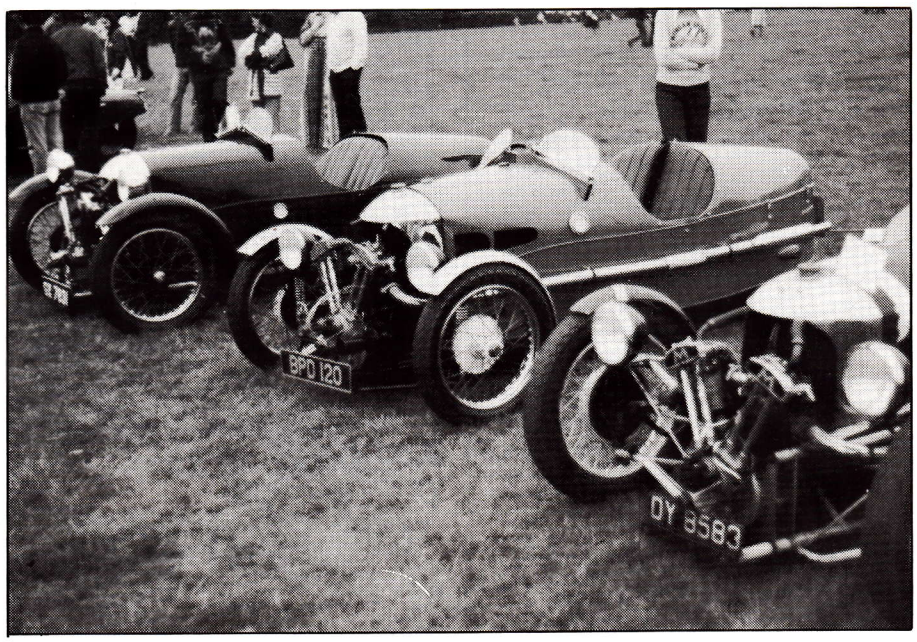
De hier eerder vermelde auto komen we in het MSCCH Jubileumboek opnieuw tegen onder het hoofdstuk 'Bijzondere Morgans in Nederland'.



Engelse Morgan-driewielers. Wim van Steijn hoopt zijn uit 1935 daterend Family-model nog dit jaar op de weg te krijgen.

De tekst luidt als volgt: De Morgan was een zwart Family-model met crème wielen, chassisnummer D 1529 en motornummer MX 1077 (een Matchless motor dus) die vanaf het begin van de tweede wereldoorlog in Badhoevedorp stond. In 1973 belandde de nog in opvallend originele staat verkerende auto bij Wim van Steyn te Hazerswoude, die als alles volgens plan verloopt er nog dit jaar mee op de weg komt.
De tweede 'out of ordinary' Morgan is een flat radiator 4/4 tweezitter, gebouwd in 1949 en behorende tot het zeer geringe aantal 4/4's series I in Nederland. De geschiedenis van deze auto begint in Frankrijk, waar hij zijn kilometers aflegde met een Ruby-motor als krachtbron inplaats van het originele 1267 cc Standerd Ten blok. Ruby-motoren werden voor de oorlog gebruikt door Steward Sandford, die ze monteerde in licentie-Morgans, welke hij onder eigen naam op de markt bracht. De Morgan-fabriek heeft ze echter nooit gebruikt. David Hutton uit Soest, de huidige eigenaar, behaalde met de auto een vijfde plaats op een groot Concours d'Elégance in Engeland.
Vervolgens is er de +4 drophead coupe flat-rad uit 1952 van Wim van der Meer uit Stompwijk. De historie van deze auto is moeilijk te achterhalen.

Een Morgan F Super van 1959.

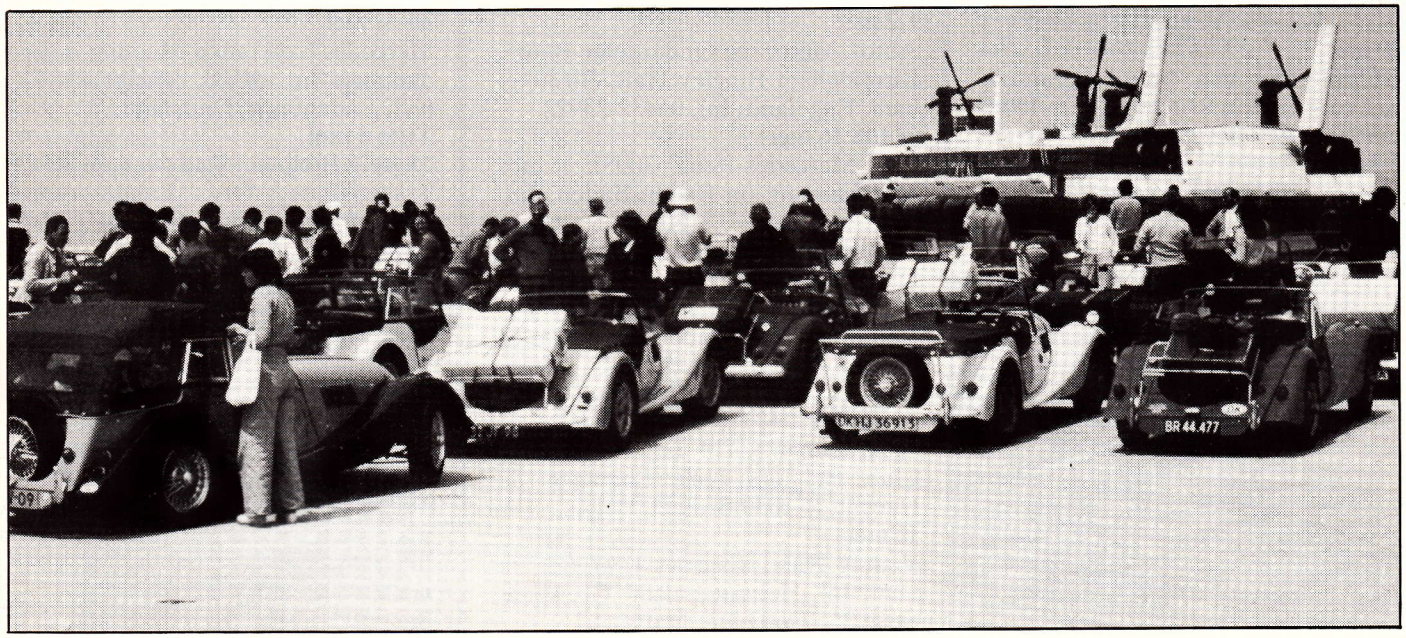


Ook Morgan heeft aan moderne vormgeving gedaan. Deze +4+ met polyester carrosserie werd echter later weer uit productie genomen.

Wel is bekend dat de hoofdredacteur van *Het Automobiel,* Lenn Bal, ooit eigenaar van deze auto was. De huidige eigenaar heeft de auto in een tijdsbestek van twee jaar volledig gerestaureerd, waarna hij in binnen- en buitenland diverse prijzen won.
Tot de zeer exclusieven behoort de gele Morgan +4 Super 1968 van Wolter Aalders uit Geldermalsen. Deze unieke, door Herman Broekkamp gerestaureerde auto ontving in Engeland de prijs van 'Best Overseas Morgan'.
Tot slot aandacht voor de oudste +8 in de club; de '69er Morgan van Bert van Nieuwkerk, ingevoerd vanuit Engeland in 1975. Ook deze auto scoorde steeds hoog tijdens concoursen. Het probleem van de wagen was echter de Moss-vierversnellingsbak, die met beleid diende te worden geschakeld. In 1980 kocht Bert een nieuwe Rover-motor met vijfbak, die inmiddels is gemonteerd. De oude motor met Moss-bak heeft hij echter zorgvuldig bewaard voor het moment dat een totale restauratie volgens standaard normen aan de orde komt.

Wim Knijnenburg

Inlichtingen: Morgan Sports Car Club Holland
secretariaat: Bilderdijklaan 53
Groningen. Telefoon 050-263056



De 'for Morgans only' Hovercraft van Calais met vijfentwintig Nederlandse Morgans aan boord.