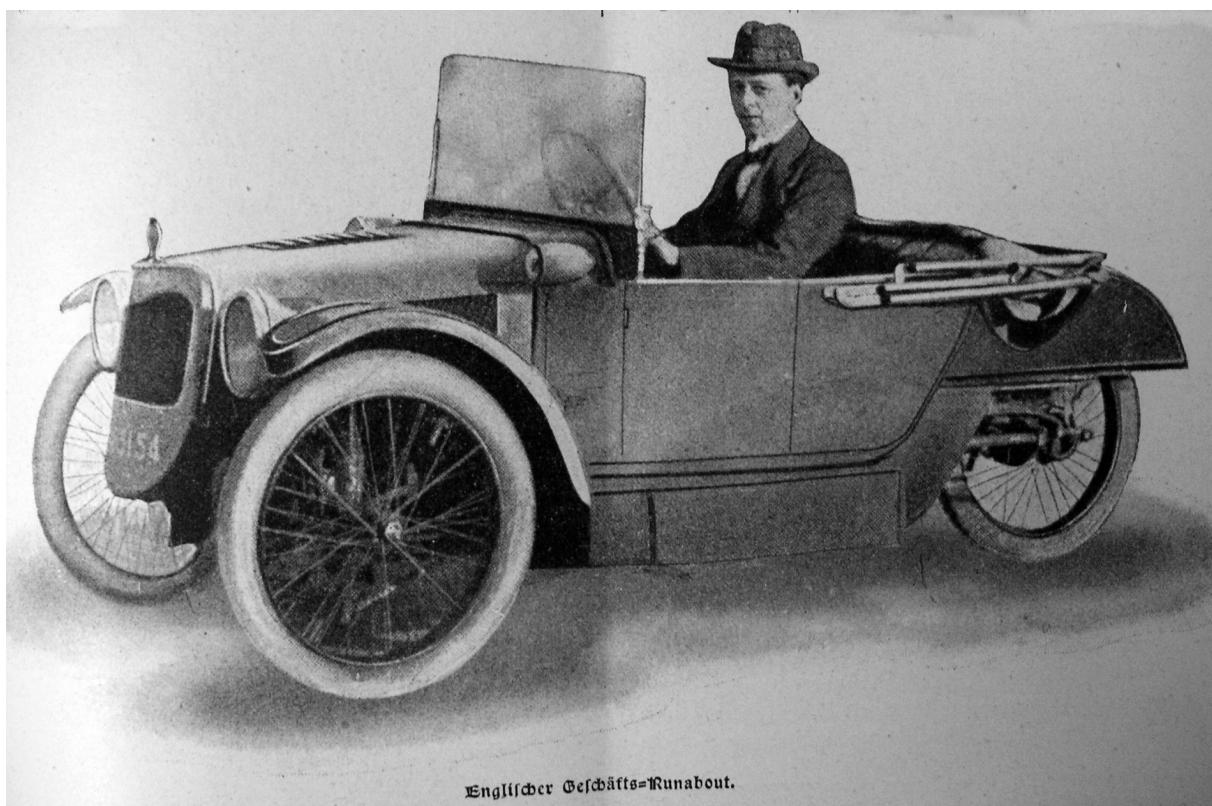


Unabhängig von der Geschichte der Marke Morgan, die man ja immer wieder in Zeitschriften und Büchern nachlesen kann - Austro Classic Heft 5/2000 brachte eine Story aus meiner Feder - ist es vielleicht von Interesse, den Spuren der Morgans in Österreich nachzugehen.

Bereits in den Zwanzigerjahren finden sich die ersten Versuche, die Marke Morgan in Österreich zum Laufen zu bringen, nachdem schon 1919 die Allgemeine Automobilzeitung (Wien) einen englischen „Geschäfts-Runabout“ – offenbar ein Morgan – abgebildet hatte. Die Firma „Sommaruga, Meyer & Co“ in Wien, Karlsplatz, begann Morgans zu importieren und warb für den „Morgan Runabout“: „ein famoser Kleinwagen, billig, betriebssicher, schnell“. Später kamen dazu die englischen Brough-Superior Motorräder – wahrlich kein schlechter Partner. Trotz intensiver Suche konnte ich jedoch keine Informationen über Verkaufszahlen, Importe oder die Zulassung von Morgans in dieser Zeit finden. Dies bedeutete aber keineswegs, dass kein Morgan in Österreich angemeldet war, Marken mit kleineren Stückzahlen wurden auch damals in den amtlichen Zulassungsstatistiken unter „Diverse“ geführt oder einfach als Beiwagenmotorrad der Marke „JAP“ oder „Blackburne“ zugerechnet. Insgesamt wurden ja in den Morgan Threewheelers über die Jahre hinweg die unterschiedlichsten Motorradmotoren eingebaut, meist V-Twins. Ich bin daher für jeden diesbezüglichen Hinweis dankbar. Sicher ist aber, dass dem Three-Wheeler-Morgan in Österreich - anders als in England - kein allzu großer Erfolg beschieden war.



Ein Foto aus der AAZ zeigt einen „Meyer“ beim Ries-Rennen 1924 nahe Graz mit einem Morgan. In der Ergebnisliste scheint er dann aber nicht mehr auf. Es dürfte sich um den besagten Importeur handeln.



Ein weiteres Bilddokument zeigt einen Morgan Runabout, angeblich in der Laxenburgerstrasse bei Wien. Offenbar ist die Aufnahme kurz vor 1930 entstanden: darauf weist die Kennzeichentafel mit schwarzer Schrift auf weißem Grund hin, „A“ steht für Wien, A I und A II mit Ifd.Nr. waren Privatfahrzeuge. (Ab 1930 galten schwarze Kennzeichen mit weißer Schrift ...)



Man beachte auch, dass links gefahren wird, die Rechtsfahrordnung wurde in Wien erst viel später, am 3. Okt. 1938 eingeführt.) Am Steuer der Mechaniker und spätere Fahrradproduzent Degen sen., sein Beifahrer soll Otto Skorepa sein, der in der Zeit nach dem Krieg als Privatfahrer, u.A. auf Degen Spezial Eigenbaurennwagen Rennen fuhr. Es ist tiefer Winter; selbstverständlich trägt jedermann, auch die Passanten, ein Sportkappel. Man beachte auch die schlanke Silhouette von Fahrer und Beifahrer, während man heute bei derartigem Wetter wahrscheinlich vermummt wie ein Eskimo im Morgan sitzen würde. Das Fahrzeug weist ordentlich Gebrauchs- und Schmutzspuren auf, ist also offensichtlich in den Zwanzigern durchaus als alltagstaugliches Gerät angesehen worden.

Auch nach dem 2. Weltkrieg sollte sich die Situation vorerst nicht wesentlich ändern: es blieb bei einigen privaten Direktimporten, bis sich Max Bulla jun., Sohn des berühmten gleichnamigen Radrennfahrers Max Bulla, 1967 der Sache annahm und - wie er sich selbst bezeichnete - zum „Morgan-Narren“ wurde. Max betrieb damals bereits einen Handel mit gebrauchten Fahrzeugen, meist englischer Provenienz, in der Columbusgasse im 10. Wiener Gemeindebezirk. Doch lassen wir Max mit seinen eigenen Worten berichten:

„Als ich im Oktober 1967 voller Erwartungen durch die Tore des Londoner Earls Court schritt, um die damals riesige „MOTOR SHOW“ zu besuchen, konnte ich noch nicht ahnen, was jahrelang bis zum heutigen Tag mein Leben bestimmen sollte.

Ich war nach London gekommen, um mit diversen Herstellern noch freier Marken wegen des Aufbaues einer Repräsentanz in Österreich zu verhandeln. Denn die bekanntesten Konzerne wie M.G., Triumph, Jaguar, Austin, Morris etc. waren ja längst in festen Händen. Beim ersten, flüchtigen Rundgang ist er mir eigentlich nicht so recht aufgefallen, der Morgan. Jedoch schon beim zweiten Mal blieb ich unbewußt stehen und betrachtete diesen langnasigen, schon etwas altmodischen und typisch englischen Roadster, der in dieser Art bereits mein Jugendtraum gewesen war.

Ich betrat den relativ einfachen Stand der MORGAN MOTORS, um mich in das enge Cockpit „einzufädeln“ und plötzlich überkam mich das Gefühl: „Das ist was für dich! Das mußt du nach Österreich bringen!“

Bevor ich mit Peter Morgan, dem Inhaber der Fabrik wegen der Vertretung verhandelte, hatte ich die Sorge, eine Übernahmsverpflichtung für Dutzende Fahrzeuge eingehen zu müssen. Um so überraschter war ich, als ich erfahren mußte, daß das Werk nicht einen einzigen Wagen prompt liefern konnte und die Käufer jahrelang auf ihren Liebling warten mußten.“

So weit Max Bulla. Er hatte in den nächsten Jahren die Morgan-Vertretung in Österreich aufgebaut und gleichsam im Alleingang - beim Gebrauchtwagenhandel kooperierte er mit seinem Bruder Michael - ab 1968 jährlich etwa 12 Morgans nach Österreich gebracht. Der Firmensitz der Fa. Max Bulla in Wien wurde dabei mehrmals geändert: von der Columbusgasse ging es in die untere Favoritenstraße zum Möllwaldplatz, in der Bauphase der U-Bahn dann wieder in die Hinterbrühl zum Familienbesitz der Bullas, anschließend in die Herndlsgasse, wieder im 10. Bezirk und zuletzt nach Laxenburg. Zu den ersten Morgan-Kunden von Maxi Bulla zählten

unsere Mitglieder Herbert Ristl sowie Helmut Raschendorfer. Ristl erstand noch im ersten Jahr ein „competition model“ mit der Cortina-Maschine um sündige 67.000 österreichische Schilling, das wären heute keine 4.900 €uro. Den ersten Plus-8 in Österreich konnte Helmut Raschendorfer 1969 für sich sichern. Dieser Wagen wurde erst kürzlich von Rudi Hammerschmid restauriert und befindet sich derzeit im Besitz eines Clubmitglieds. Aber auch Dieter Quester hatte sich einen Moggi zugelegt, wie ein Bild beweist, sich aber bald wieder davon abgewandt.

Max Bulla war ja ein Marketing-Genie: Bereits beim Flugplatzrennen in Langenlebarn sowie beim ersten Formel-I-Rennen am Ö-Ring waren die Morgans mit ihren glücklichen Kunden im Fahrerlager aufgereiht und wurden auch für den Transport der F-I-Piloten herangezogen.



Ein Foto zeigt die Morgan-Armada, von Max zusammengestellt und beflaggt, bei der Eröffnung des neuen Ö-Ringes in Zeltweg im Juli 1969. Man beachte die damals vorherrschenden Farbpräferenzen. Der weiße Morgan im Hintergrund gehörte übrigens unserem Gründungspräsidenten Dr. Schmölzer. Ich erkläre mir den hohen Bekanntheitsgrad von Max auch damit, dass er von Vielen mit seinem Vater verwechselt wurde. Max Bulla sen. war ja vor dem Krieg ein berühmter Radrennfahrer, immerhin Tour de France-Sieger und aus damaliger Sicht auch finanziell bestens aufgestellt. Aber auch „unser“ Maxi war im Jünglingsalter mit dem Rennrad unterwegs und fuhr sogar die Österreich-Rundfahrt mit. In späteren Jahren, als der „Alte“ noch gemeinsam mit Ferry Dusika Rennradausflüge unternahm, konnte man unseren Maxi, bereits in die Jahre gekommen und mit einer stattlichen Figur ausgestattet, durchaus für seinen eigenen Vater halten.

Bis in die 80er Jahre wurden die Fahrzeuge von Max nach Möglichkeit gemeinsam mit den neuen Besitzern im Werk abgeholt und per Achse nach Österreich gebracht. Aus Sparsamkeit gerne mit ungeheuren Tagesleistungen und einem Schnitt von 60

kmh, da neue Moggies eingefahren werden. Es wurde berichtet, dass sich Max dabei in der Suche nach einem preiswerten Landgasthof in Belgien in eine alte Mühle verirrte, die sich als intimes Lieblingsrestaurant König Balduins mit weiss-nicht-wieviel Hauben herausstellte. Wodurch der sonst gerne sparsame Max den glücklichen Kunden ungern und auf seine Rechnung zum vielleicht exquisitesten Essen ihres Lebens verhalf.



Max im Regen, 1985. Das Bild ist nicht seitenverkehrt: er fährt natürlich privat einen Rechtslenker.

Auf Initiative von Max Bulla wurde dann 1977 der „Morgan Sports Car Club of Austria“ gegründet, der sich bis heute ohne die in Oldtimerclubs üblichen Querelen der Pflege des skurrilen Steckenpferdes „Morganfahren“ widmet. Erster Präsident war Dr. Schmölzer, während sich Max Bulla dabei als Importeur und auch in Folge als Vizepräsident dezent im Hintergrund hielt. Von hier aus belieferte er uns eher mit Gedichten denn mit Ersatzteilen. Seine Stegreifpoems sowie sein Hang zur Perfektion waren Legende. Für Max waren Autos eine Art von Lebewesen; die trockene technische Betrachtungsweise war nicht seine Art. So widersetzte er sich der Einführung der gesetzlichen Katalysatorpflicht für seine geliebten Morgans mit Argumenten denen zufolge ein Morgan gar kein Fahrzeug sei, weil nicht gefahren (driving) sondern geritten (riding) werde. Zur kaufmännischen Verwertung seines Morgan-Driver-Songs sollte es nie kommen, da ihm einerseits das prominente Eurovisions-Song-Contest-Duo Mess zu minder war und darüber hinaus beinahe die Freundschaft mit einem bekannten Barden daran zerbrach. („Willst Du damit sagen, Max, dass ich knöd'le ?“)



forget all sorrows and your stress
And take a lot of happiness!
Jump in a Morgan, which is rare
And make a ride in open air
You must believe yes, it is true
AMorgan is the best for you
This open sports car, nice and small
Has conquered always hearts of all!

The world of freedom you enjoy
If you take a special toy
For peerless kind of motoring
Yes, in a Morgan you are "King"!
The riding is not soft indeed
But this is Morgan - Drivers need!
This open sports car not so tall
Refreshes head and heart and soul!

The Morgan is a kind of taste
In which you never time do waste!
And it's a must for you to think
About the car from Malvern Link!
At all your ages, young and old
You never thought: "Mog" should be sold!
You must be happy, my dear friend
Through all your life until the end.

MaxBulla 1983

Auch wenn es galt, 1984 die ersten 75 Jahre "Morgans on the Road" zu feiern, ließ sich Max nicht lumpen und spendierte einen Morgan aus Marzipan, aber, Freunde, nicht etwa als Torte, wie es die Art Kleinlicher Geister wäre, sondern im Maßstab 1:1!

KURIER Motor — **Samstag, 20. Oktober**

Männer, Frauen und Motoren

Morgan: Süßes zum Geburtstag

Das Originellste war bei der Geburtstagsfeier „75 Jahre Morgan“ gut genug. Österreich-Importeur Max Bulla jun. hatte ins Restaurant Fischerhaus an der Wiener Höhenstraße geladen, wo Besitzer Erich Kruder alle Morgan-Enthusiasten bewirte.

Zu bewundern gab es nicht nur 20 echte Roadster, sondern auch ein Marzipan-Kunstwerk in Morgan-Form, Maßstab 1:1. Und das Pop-Duo Mess (Elisabeth Engstler/Michael Scheickl) trällerte einen Morgan-Song, dessen Text Bulla eigenhändig in bestem Englisch verfaßt hatte.

In Österreich entscheiden sich jährlich etwa 15 harte Burschen für den englischen Sportwagen, der seinem Fahrer einiges abverlangt. Eine Anekdote verdeutlicht das: Rollt man mit einem Morgan über eine Münze, weiß man sofort, ob Kopf oder Zahl obenauf liegt. Soviel über die beinharte Federung.

Kraft ist je nach Ausführung genügend vorhanden: Im Morgan 4 leistet ein Ford- oder Fiat-Triebwerk knapp 100 PS, im Plus 8 mobilisiert ein Rover-Motor zwischen 155 und 192 PS. Preise: ab 283.000 Schilling für ein Auto, das der Kunde nach sieben Monaten Lieferzeit selbst aus Malvern Link, Worcestershire, abholen darf. Übrigens: In England wartet man auf einen Morgan sieben Jahre, ebensolang wie in der DDR auf einen Trabant. Daß der Roadster die letzten 30 Jahre beinahe ohne konstruktive Verbesserungen erleben durfte, dokumentiert ein Detail: Türschnallen gelten als Extra und kosten 900 Schilling Aufpreis.

30 Jahre ohne sichtbare Änderungen: Tradition ist alles



Süßer 75. Geburtstag: Morgan-Roadster ganz aus Marzipan

Bald nach Dr. Schmölzer trat unser Fred Myer das Amt des Präsidenten an, heftigst unterstützt von seiner umtriebigen Gattin Marietta. Unter seiner „prominenten“ Leitung - Fred war auch Präsident des Österr. Motor-Veteranen-Verbands sowie Vizepräsident der F.I.V.A gewesen - konnten sowohl der überwiegende Teil der Morgan-Besitzer in Österreich als auch zahlreiche Freunde im benachbarten Ausland in diesem Club vereint werden. Damals war die Beteiligung von Morgans bei Oldtimerrallyes ziemlich rege, allen voran Fred mit seinem Three-Wheeler Family Runabout. Ich erinnere mich noch mit Schaudern, als wir Fred im Nebel vom Hochtor aus die Großglockner-strasse hinunter schickten, der kleine Moggie hatte ja kaum so etwas wie brauchbare Bremsen. Aber Fred hatte dies und auch alle anderen Hürden im Club beispielhaft gemeistert.



Die Myer's 1985

Der Anstieg an Zulassungen von Morgans in Österreich war mit Sicherheit auf die überzeugende Persönlichkeit von Max Bulla sowie auf die Unterstützung durch den MSCCA unter Fred Myer zurückzuführen. 1969 findet man die Marke noch nicht einzeln in den Zulassungsstatistiken, 1993 gibt es bereits 168 zugelassene Morgans in Österreich - davon 11 vor 1969 erstmals zugelassen - und 1996 bereits 205 Exemplare der brettelharten britischen Boliden. Max Bulla starb 1994 im Alter von 65 Jahren. Nach kurzer Übergangsphase konnte mit dem in Motorsportkreisen gut bekannten Rudi Hammerschmid ein neuer Importeur gefunden werden, der in der vom Familienverband geführten Ford-Werkstätte in Trumau/NÖ nunmehr auch für ausgezeichnetes technisches Service bürgt. Die Generalvertretung der Marke ist daher heute in Händen der Fa. Koessler-Hammerschmid in Trumau, die für ordentliches Service bürgt und auch dafür sorgt, dass historische Moggies nicht von der Strasse verschwinden. Die Morganbesitzer können sich auch mit allen Problemen an Rudi sowie Tochter Marlies und Schwiegersohn Jörg wenden. Die Familie ist aber auch mit ganzem Herzen bei der Sache. Rudi selbst fährt mit seinem privaten 4/4 aus 1967 zielstrebig bei der Ennstal-Classic, 1000-Minuten-Rallye u.s.w. mit. Bei Morgan Treffen sieht man ihn meist unter den Fahrzeugen liegen - beileibe nicht dem eigenen sondern denen der sorglos angereisten Freunde.

Im Jahre 1997 zog sich Fred Myer aus seinen Ämtern, auch beim Morgan Club zurück, um etwas mehr Zeit für sein Hobby zu gewinnen. Leider war unserem Fred aber nur mehr kurze Zeit vom Schicksal zugewiesen, er ging 1999 für immer von uns. Dr Jörg Hugeneck wurde zum Präsidenten gewählt und übte mit Unterstützung durch seine charmante Gattin Anja dieses Ehrenamt bis zum Vorjahr aus, so wie sich auch Fred Myer erst durch die Hilfe seiner Marietta zu seiner bereits legendären

Form aufschwingen konnte. Die weitere Geschichte des Morgan-Clubs ist ja aktuell nachzulesen.

Der Morgan-Club veranstaltet traditionell jährlich zwei clubinterne Treffen, zu Pfingsten und im Herbst mit internationaler Beteiligung sowie den sogenannten „Morgatschak“ im Karl-Rijker-Dorf, Sollenau/ NÖ. Bei der letztgenannten Veranstaltung, die von Fred Myer ins Leben gerufen worden war, handelt es sich um ein zwangloses Treffen aller Oldtimerfreunde, unabhängig von Club, Marke und Gesinnung, gekoppelt mit einem Geschicklichkeitswettbewerb oder Gymkhana zugunsten behinderter Mitmenschen und wurde 1999 zum „Fred-Myer-Gedächtnispreis“ umbenannt. Der „Morgatschak“ fand heuer bereits (Anmerkung: Stand 2010) zum 26. mal statt.

Zusammenfassend kann man sagen: Morganfahren ist nicht nur reine Beförderung von A nach B, man behält dabei auch jedes einzelne Schlagloch in guter Erinnerung Und so soll es auch bleiben, für alle Zeiten!

Ich habe diese Frühgeschichte 2010 geschrieben. Später war ich seltener bei den Clubtreffen anwesend und habe daher keine eigenen Fotos in meinem Archiv. Auch die späteren Präsidenten und der aktuelle Vorstand mögen mir verzeihen, wenn ich an dieser Stelle die Chronik abbreche.)

Hans Jachim