

# HURRA, WIR FAHREN WIEDER

„Stop Drive“ - Bremsenprobleme bei den CX Modellen

von Edi Stampfel

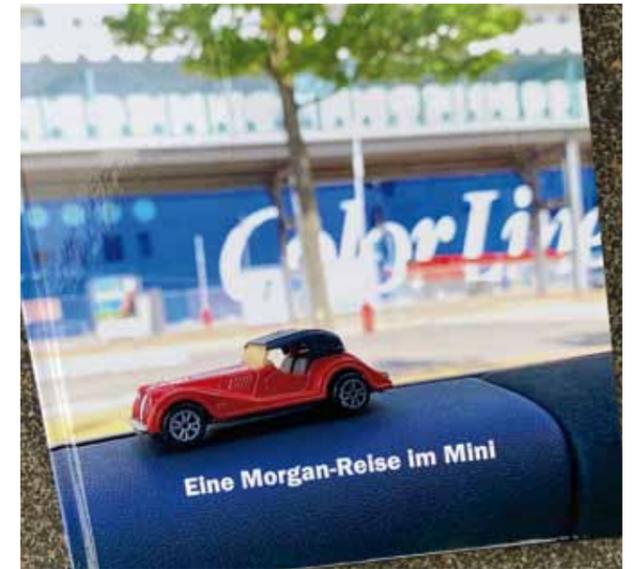


In der letzten Morgan-Post schrieb ein Mitglied einen Bericht zum Bremsenproblem bei den CX-Modellen unter dem Titel: „Wirklich nur Pech?“. Es ist schade, dass der Verfasser des Artikels so negativ auf seine bisherige, kurze Morgan-Erfahrung blickt, aber vielleicht kommt die Freude beim Fahren dieser wunderschönen Autos ja wieder.

Rückrufe gehören heute zur normalen Lebensrealität. Häufig trifft es die großen, renommierten Werke. Neu ist ein Rückruf nur bei Morgan, das hat es bisher nie gegeben, aber bei möglichen Problemen mit der Bremsanlage kennt auch Morgan keinen Spaß, sagt: „Stop drive“ und das ist auch gut so.

Vielleicht sind die großen Marken geübter im Umgang mit solchen Problemen und können möglicherweise auch schneller bei ihren Lieferanten Ersatzteile bekommen. Bei der Stückzahl von Bremszylindern die Morgan benötigt, schreit kein Lieferant hurra. Bei den großen Herstellern mit vielen Marken und Modellen ist das Gesamtabnahmevermögen natürlich für die Lieferanten interessanter und bei der Stückzahl die dann für einen Rückruf benötigt werden, bewegen die sich dann sicherlich schneller als bei Morgan.

Ich bin selbst betroffen vom Rückruf und trotzdem habe ich eine andere Sicht als der Verfasser des erwähnten Artikels auf die Ereignisse. „We always need to hear both sides of the story“ singt schon Phil Collins und liegt damit sicherlich nicht falsch. Sinngemäß übersetzt kann das auch heißen, schaue nicht nur durch Deine Brille, sondern versuche auch die Problematik der anderen, also in diesem Falle, die des Werkes und der Händler zu verstehen.



*Fotobuch: Statt der großen Morgan begleitete uns ein 1:60 Modell auf unserer Reise.*

Wir wollten mit Tochter und Schwiegersohn die ebenfalls ein CX-Modell besitzen, mit den 2 Morgan nach Norwegen fahren. Die Strecken wie Trollstigen, Adlerstraße und Atlantikstraße waren extra für die Fahrt mit dem Morgan geplant, aber leider musste dann der Mini ran. Zum Trost begleitete uns ein kleiner Miniatur Morgan die ganze Zeit auf unserer Reise. Im August ging es dann noch einmal für 14 Tage nach Sylt - wieder ohne Morgan. Natürlich waren wir anfangs auch verärgert, aber bei allem Frust, so etwas kann passieren.

Was war passiert? Morgan hatte ein mögliches sicherheitsrelevantes Problem bei den CX-Modellen identifiziert, unter bestimmten Umständen konnte es zu einer vorzeitigen Alterung der Gummidichtungen im Hauptbremszylinder und dadurch zu einer Beeinträchtigung der Bremsleistung und im Extremfall zu einem Versagen der Bremsen kommen. Sicherlich keine Lappalie und wenn es keinen sofortigen Stopp gegeben hätte und tatsächlich der worst case eingetreten wäre, wer wollte da die Verantwortung übernehmen?

Betroffen waren 1274 Fahrzeuge weltweit, davon ca. 150 in Deutschland. Das sind alle bis zu diesem Zeitpunkt gebauten CX-Modelle. Bei 4 Händlern in Deutschland ist das schon eine gewaltige, zeitintensive Reparaturaufgabe, wenn, ja wenn denn Ersatzteile sofort verfügbar gewesen wären, hätte man die Ausfallzeit auch verkürzen können.

Sehr gut klappte die Information. Sowohl vom Werk, aber insbesondere von meinem Händler Morgan-Flaving bin ich die ganze Zeit über telefonisch und mit zahlreichen Mails gut informiert worden.

Morgan hat es sich bei der Lösung des Problems nicht leicht gemacht. Der einfachste Weg wäre gewesen, bei dem bisherigen Lieferanten SHIFTEC in England neue zu bestellen und nach und nach den Bremszylinder an den Fahrzeugen auszuwechseln aber Morgan hatte das Vertrauen in den alten Lieferanten nicht mehr.

Neben dem Bremsproblem gab es auch noch speziell beim Plus Four aber auch beim Plus Six ein Kühlerproblem.

Auch hier bin ich Betroffener und habe nicht mehr den ersten Kühler im Wagen. Nachdem ich den ersten Kühlwassertropfen unter dem Morgan hatte, schaue ich jetzt immer erst unter den Wagen bevor ich losfahre. Meine Werkstatt hat bei meinem Plus Four verschiedene Maßnahmen durchgeführt, Veränderung der Aufhängung, neue Kühlerverschlüsse die schon bei geringerem Druck, 15 lbs statt bisher 30 lbs öffnen und gleichzeitig wurde der Flüssigkeitsstand verringert. Es half leider nicht. Der Kühler war auch danach wieder undicht. Schließlich wurde beim Aufenthalt zum Bremsenproblem in der Werkstatt ein Swirl Pot im Motorraum (Plus Four) eingebaut. Beim Plus Six wurde er unter dem Kotflügel am Chassis verschraubt. Ein Swirl Pot ist ein Behälter der durch Verwirbelung der Kühlflüssigkeit jegliche Luft/Dampf aus dem Kühlsystem nehmen soll. Das Kühlmittel tritt in den Swirl Pot ein und verwirbelt, ähnlich einer Zentrifuge die Kühlflüssigkeit an der Behälterinnenwand.

Da das Kühlmittel schwerer als die zu entfernende Luft ist, verlässt es den Tank auf natürliche Weise am Boden des Behälters, um

seine Zirkulation im Kühlkreislauf fortzusetzen. Die Luft oder der Dampf können nach oben durch die Mitte des Tanks und aus dem Überlaufrohr entweichen. Diese Maßnahme scheint erfolgreich zu sein, seither hat mein Kühler nicht mehr getropft.

Auf unserem Herbsttreffen habe ich mit Thomas Kiesele, CCO der Morgan Motor Company über die Entwicklung und die Tests neuer Modelle sprechen können.

Ich fragte ihn, wieso Mängel wie ein leckender Kühler, der fast die gesamte Serie betrifft, nicht schon von Morgan bei den Fahrzeugtests festgestellt werden.

Die Antwort war ganz einfach. Anders als die großen Hersteller, die neue Autos im Süden und im Norden Europas, manchmal auch in der ganzen Welt unter extremen Bedingungen testen, kann Morgan nur in geringem Maße Tests durchführen.

Testen kostet viel Geld und muss natürlich auf die vergleichsweise wenigen Einheiten umgelegt werden und damit würde ein Morgan un-

bezahlbar. Der Tester ist der Kunde. So hat Morgan das auch in der Vergangenheit immer schon gehandhabt. Ich habe schon etliche Morgan „getestet“ und meine Werkstatt hat die festgestellten Mängel behoben, für mich ist das ok, aber für einen Morgan-Neuling mit der Erwartungshaltung, alles muss so sein wie bei Audi, BMW und Co, vielleicht nicht. Früher haben wir viele Mängel mit dem Spruch: „It's a Morgan, they all do that“ einfach weggelächelt und auch das war ein Teil des Morgan Spirits und der Faszination die dieses Auto auf uns ausübt.

Zurück zum Bremsenproblem. Glücklicherweise sind seit einiger Zeit bei Morgan Menschen im Management beschäftigt, die vorher bei Ferrari, Bentley, Lamborghini und anderen Marken tätig waren und somit Kontakte zu Lieferanten haben, die auch kleinere Stückzahlen liefern können, Kontakte die es bisher bei Morgan nicht gab und dadurch wurde man dann auch relativ schnell fündig.

Man fand sogar 2 Lieferanten, ABS-BV aus den Niederlanden, den nutzte man für die lau-



GOV.UK ist eine Informationswebsite des Vereinigten Königreichs. Dort kann man sich zu allen Rückrufen in UK informieren

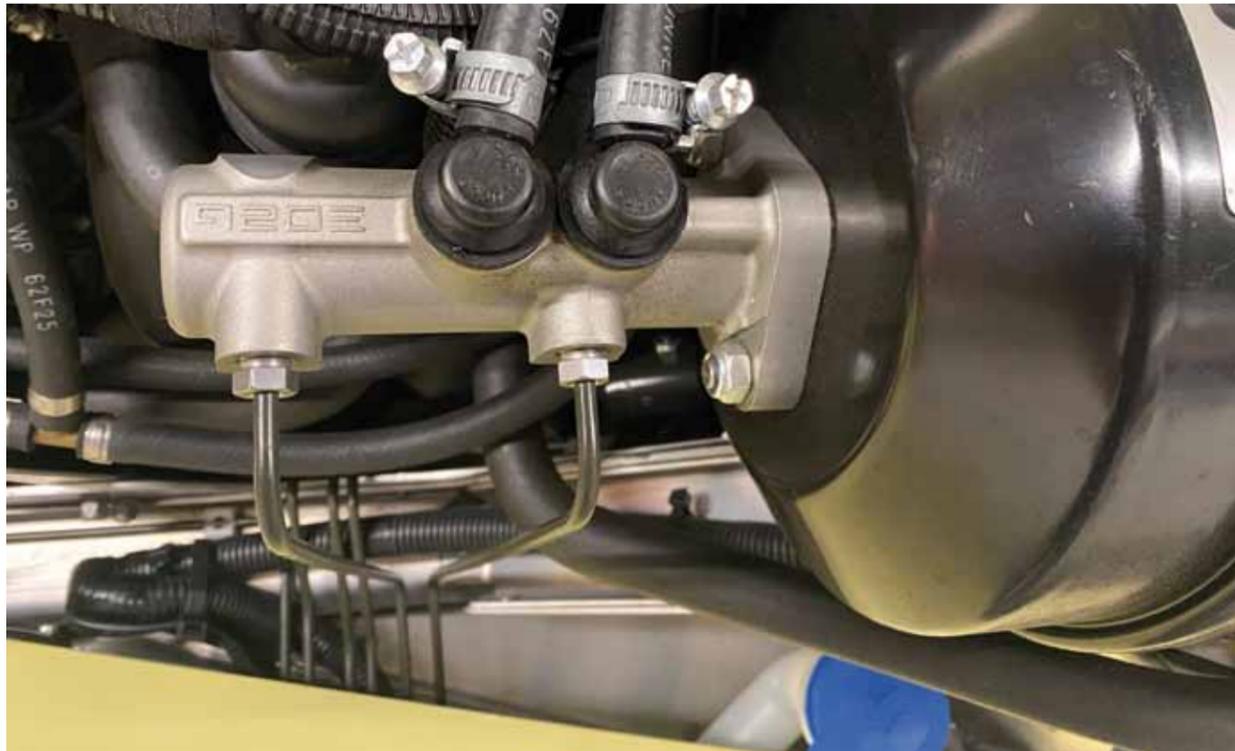


Links der neue Verschluss des Ausgleichgefäßes. Der Deckel lässt den Überdruck schneller entweichen



Swirl Pot, das linke Bild zeigt den Einbau unter dem Kotflügel bei einem Plus Six und das rechte Bild den Einbau vorne im Motorraum bei meinem Plus Four. Hoffentlich ist damit dann das Kühlerproblem gelöst, im Moment sieht es so aus





Das ist das Corpus Delicti mit möglicherweise zu schneller Alterung der Dichtungen. Der Zylinder kommt von 920 E, einer Marke der Liberty Vehicle Technologies/SHIFTEC in England



So sieht der neue Bremszylinder von dem italienischen Hersteller LPR an meinem Morgan aus. Wie man sehen kann, waren die Anschlüsse nicht alle baugleich mit dem Original und deshalb mussten verschiedene Leitungen neu verlegt werden

fende Produktion und den anderen, LPR aus Italien für die Reparatur der bisherigen Produktion. Damit war das Problem allerdings noch nicht vom Tisch. Die Architektur der Leitungen mussten an den neuen Bremszylinder angepasst und getestet werden. Schließlich musste alles noch von der Homologationsbehörde freigegeben werden.

Dazu nahm Morgan die Hilfe des Dienstleisters IDIADA in Anspruch. IDIADA hat langjährige Erfahrung als offizieller technischer Dienstleister für die Automobilindustrie mit Hauptsitz in Santa Olivia, Spanien. Sie helfen bei der europäischen Homologation von kompletten Fahrzeugen aber auch bei neuen Komponenten wie in diesem Fall die Bremszylinder. Mehr als 2.700 qualifizierte Ingenieure und technische Experten entwickeln, prüfen und testen. In unserem Fall entsprachen die Tests 200 Tsd. simulierten Vollbremsungen. Diese Lösung war jedoch nur eine durch das Bremsenproblem verursachte Zwischenlösung. Für das Modelljahr 2023 hatte Morgan bereits ein Upgrade vorgesehen. Zusammen mit dem integrierten ESC, Electronic Sta-

bility Control, in Deutschland heißt das ESP, wurde bei Conti und AP Racing eine völlig neue Bremsanlage entwickelt. Die Komponenten dazu, wie z.B. der Hauptbremszylinder und Bremservo kommen von der Conti Tochter ATE. ATE gehört seit 1998 zu Conti und ist eine der ältesten und erfolgreichsten deutschen Firmen auf dem Bremsenmarkt. Andere Teile, wie z.B. die Bremszangen kommen von AP-Racing. Diese Firma ist seit 2000 ein Tochterunternehmen des italienischen Produzenten Brembo und ist eines der führenden Unternehmen für die Herstellung von Bremsanlagen für leistungsstarke Automobile. Das nenne ich Modellpflege vom Feinsten!



Das ist eine der Dichtungen um die es ging



In der Flaving-Werkstatt wurde der Bremszylinder auseinandergenommen, optisch konnte man den möglichen vorzeitigen Verschleiß nicht feststellen. Um die markierten Dichtungen ging es - der 1. und 2. Bremskreislauf

