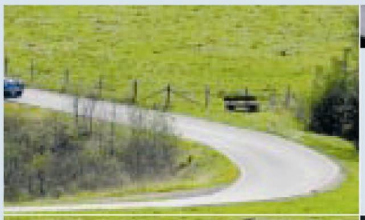
REPORT

Morgan-



Zuviel Druck ist ungesund: HeiKat betreibt den ASA-Radialverdichter mit moderaten 0,8 Bar – genug für 111 zusätzliche PS. Ab 1200 Umdrehungen schaltet sich der Kompressor per Fliehkraftkupplung zu

Transplantation

Zurück in die Zukunft: Moderne Ladertechnik trifft automobiles Urgestein. Der **HeiKat Morgan Plus 8 Kompressor** ist mit 308 PS einer der stärksten seiner Art – und wahrscheinlich der spaßigste

Fotos: Andrea Schick-Zech

■ Der Weg des geringsten Widerstandes ist oft der langweiligste. Wer sich, um Spaß zu haben. einen Porsche kauft, der macht es sich in den Augen mancher Asphalt-Cowboys viel zu einfach.
Heinz Kandziora liebt, besitzt und tunt ein Fahrzeug, das seinem Besitzer deutlich mehr abverlangt: den Morgan Plus 8. Heinz Kandziora fährt aber auch gern schnell. Und da fangen die Probleme an. Kandziora, Inhaber von HeiKat, dem größten deutschen Morgan-Veredler, erläutert: „Das Fahrwerk hat seine Wurzeln im Jahre 1909. Das Fahrverhalten ist erwartungsgemäß abenteuerlich, die Bremse alles andere als standfest." Der Sechszylinder, der im Morgan Roadster seit Anfang des Jahres den V8 ersetzt, interessiert Kandziora nicht: „Mit dem neuen Motor hat der Brite seine Herz verloren", schimpft der Tuner.
Wer den Morgan Plus 8 optimieren will, muß tief in der Trickkiste wühlen. Zuerst verarztet HeiKat das Fahrwerk. Mit Hilfe von Koni-Dämpfern, Vorderachsverstrebungen, Panhardstab, Zug- und Schubstreben an der Hinterachse sowie Verstärkungen am Holzrahmen paßt der Veredler das Auto an die Erfordernisse des 21. Jahrhunderts an. Außerdem überholt er die Bremse: „Mit der Brembo-Anlage an der Vorderachse findet keinerlei Fading mehr statt", verspricht Kandziora.

Alles für den Morgan

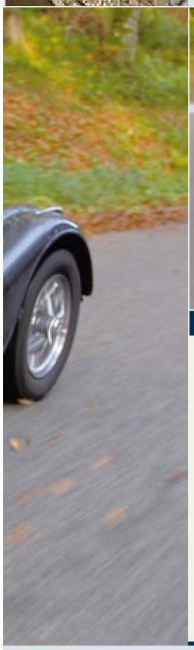
► Unter dem Namen HeiKat veredelt der 58jährige Kfz-Mechaniker Heinz Kandziora seit 1997 den Morgan Plus 8. Der Einmannbetrieb verbaut und vertreibt Abgasanlagen, Sportbremsen, Fahrwerktechnik Zierteile in Edelstahl sowie die klassischen Speichenräder. Außerdem richtet Kandziora einmal im Jahr das Morgan Allgäu Treffen aus – mit rund 130 Fahrzeugen eines der größten in Europa.

HeiKat rüstet den Morgan mit einem Kompressor von ASA auf. Der robuste Rover-Motor amerikanischer Herkunft stellt eine dankbare Tuning-Basis dar. Über Elektronik, die sich tiefgreifender Modifizierungen verschließen könnte, verfügt der Morgan kaum. „Rein theoretisch wären 450 PS machbar", ist sich Kandziora sicher. Mit 308 PS ist er überzeugt, den goldenen Mittelweg zwischen Performance und Fahrbarkeit gefunden zu haben. 430 Newtonmeter stemmt das Tuningauto – mehr will HeiKat Serienkupplung und -getriebe nicht zumuten.

Wir dürfen den Morgan fahren.
Und sind bereits vom Klang sehr angetan: Zwar stehen die Auspuffendrohre einige Zentimeter weit über – eine Todsünde in den Augen jedes TÜV-Prüfers. Dafür klingt der V8 exakt so, wie man es sich in seinen schmutzigsten Träumen ausmalt: tief und satt und schier berstend vor Kraft. Das Ganze in einer Lautstärke, die die ignorante Frage „Wo ist eigentlich das Radio?" im Keim erstickt. „Ab Werk klingt der Morgan wie ein VW Golf – meine Komplettanlage mit Sportkats schafft Abhilfe", erklärt Kandziora.
Der langhubige Motor trumpft bereits ab Werk als Drehmomentmonster erster Güte auf. Bereits ab 500 Umdrehungen nimmt er widerstandslos Gas an, um, sobald die 1000er-Marke passiert ist, richtig loszustampfen. Alles noch ohne Kompressorunterstützung – der Lader kommt, per Fliehkraftkupplung betätigt, erst bei 1200 Umdrehungen ins Spiel. Sein Einsetzen macht sich im Teillastbereich mit Ruckeln bemerkbar – also besser immer Vollgas geben. Dann schiebt der Morgan unter ohrenbetäubendem Getöse an. Die Beschleunigung raubt der Besatzung – durch die winzige Scheibe und die niedrige Gürtellinie der Natur völlig ungeschützt ausgesetzt – schier den Atem. Wer es darauf anlegt, soll laut Tuner nach 5,6 Sekunden die 100er-Marke passiert haben – ein Wert, den wir gern glauben. Das Fahrwerk hat trotz aller Optimierungen mit der unglaublichen Power zu kämpfen. Ohne Unterstützung jeglicher elektronischer Fahrhilfen fühlt sich der Pilot bisweilen recht allein gelassen. Nur auf geraden Strecken empfiehlt sich ein schwerer Gasfuß. Kurven sollten vorsichtiger angegangen werden, sonst keilt der leichte Hinterwagen schnell aus.
230 km/h gibt HeiKat als Endgeschwindigkeit an. Theoretisch wäre wahrscheinlich sogar noch weit mehr drin. „Schneller habe ich mich bisher jedoch nicht getraut", gesteht Kandziora. Verstehn wir gut. [Ben Arnold]
Kontakt: Morgan Motor Company, www.morgan-motor.co.uk; HeiKat, Tel. 0 83 31-8 90 22, www.hei-kat.de

Fotos: Andrea Schick-Zech

Zeichen der Zeit: Den nachgerüsteten Starterknopf mag mancher Morgan-Purist als schlimmen Stilbruch empfinden. Zupackend: Hinter den verspielten Speichenrädern in 15 Zoll mit Zentralverschluß lauert die innenbelüftete und laut HeiKat absolut fadingfreie Brembo-Bremsanlage



TECHNISCHE DATEN

HeiKat Morgan Plus 8 Kompressor

V8, vorn längs • Kompressor mit Ladeluftkühler • Hubraum 3489 cm³ • Leistung 226 kW (308 PS) bei 5000/min • max. Drehmoment 430 Nm bei 1800/min • Hinterradantrieb • manuelles Fünfganggetriebe • Einzelradaufhängung vorn, Starrachse hinten • innenbelüftete, gelochte Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten • Reifen 205/65 R 15 • Räder 5,5 J x 15 • Länge/Breite/Höhe 3960/1600/1220 mm • Radstand 2489 mm • Leergewicht 939 kg • Beschleunigung 0–100 km/h in 5,6 s • Höchstgeschwindigkeit 230 km/h