

the french morgan



sports car club

février 1978



news n° 16

EDITORIAL

Cher Amis,

Avant toute chose, permettez-moi de vous souhaiter une bonne et heureuse Nouvelle Année, en espérant que 1978 puisse vous apporter la réalisation de tous vos désirs, encore que l'on ne voit pas très bien ce qu'un propriétaire de MORGAN peut désirer de plus .

Ces souhaits auraient normalement dû être envoyés individuellement à chacun d'entre vous en même temps que le calendrier du Club, que vous avez récemment reçu d'Angleterre à notre demande; il se trouve que des difficultés de coordination ne nous ont pas permises de faire les deux choses en même temps, ce qui explique que certains d'entre vous n'aient pas compris en quel honneur ils recevaient ce calendrier . Qu'ils se rassurent, il ni y a rien à payer car la brillante réussite du Club nous permet d'avoir des finances suffisamment solides pour vous adresser à chacun ce petit cadeau .

Je crois, en effet, qu'il n'est pas exagéré de parler de réussite car les adhésions ont été très nombreuses l'année passée et nous avons pratiquement atteint le chiffre de 50 membres que nous nous étions fixé pour objectif . Vous trouverez dans les pages qui suivent la liste complète des adhérents, classés par Région, ce qui vous permettra comme je le souhaite de vous contacter individuellement et de vous rencontrer .

Bien entendu il reste un grand effort à accomplir pour donner au Club le dynamisme que nous désirons, mais on peut considérer que la machine est maintenant en place et que l'avenir dans ce sens peut être envisagé avec confiance . Cette confiance, je vous demande de la partager avec nous en renouvelant massivement vos adhésions pour l'année 78-79 en vous acquittant de vos cotisations, qui comme vous le savez, devront nous parvenir au 31 Mai prochain .

A ce sujet, vous avez certainement remarqué dans le MISCELLANY du mois de Décembre que la cotisation au Club anglais, auquel nous adhérons tous automatiquement, est passée de 65 F à 110 F ce qui nous contraint à modifier nos propres barêmes pour la nouvelle année. Toutefois, afin de rester dans les limites du raisonnable le Bureau a décidé de diminuer la cotisation au Club français de 100 F à 85 F ce qui a permis de limiter la cotisation totale pour 78-79 à 195 F . Les tarifs de la Boutique du Club sont également revus pour les mêmes raisons .

Le Président,

NOUVELLES BREVES

Nomination d'un délégué pour l'Est de la France .

Nous sommes heureux de faire savoir à nos amis de l'Est, qu'ils possèdent maintenant un Délégué Régional, chargé de l'animation du Club pour les départements 67, 68, 90, 57, 54, 88, 70, 25, 55, 52, 39, 8, 51, 10 et 21 .
Il s'agit de notre ami AIME GRAELING, 8 Rue Philippe Grass
WOLXHEIM 67120 MOLSHEIM , téléphone domicile (88)38.50.72
bureau (88)95.61.15

Report de la sortie du mois de Novembre

De nombreuses difficultés d'organisation ont empêché de mettre sur pied la sortie sur circuit annoncée pour le mois de Novembre. De nouveaux contacts ont été pris depuis avec les propriétaires de circuits, et tout laisse espérer que cette sortie pourra avoir lieu dès les premiers beaux jours. Cette manifestation nous donnera l'occasion de faire connaissance avec nos amis du Club "A.C" qui se joindrons à nous .

RETROMOBILE 78

Comme chaque année, l'exposition de voitures anciennes "RETRO-MOBILE" se tiendra à l'ancienne Gare de la Bastille du 24 Mars au 2 Avril . Une visite en groupe sera organisée par le FMSCC dans la matinée du dimanche 2 Avril . Des convocations individuelles vous seront envoyées en temps utile .

VOYAGE EN ANGLETERRE : MOG 78

La grande manifestation "MOG 78" regroupant tous les Clubs MORGAN du monde entier aura lieu à ALCESTER dans le Worwickshire les 20 et 21 Mai prochains. Le programme complet de ces journées vous a été envoyé par courrier individuel, afin que chacun d'entre vous puisse apprécier l'importance de cette manifestation .
Il est indispensable que le Club Français soit massivement représenté car les organisateurs nous ont fait savoir qu'ils comptaient beaucoup sur nous . Que tous les amateurs se fassent connaître dans les plus brefs délais auprès de notre ami ALAIN TESSANDIER qui organise le voyage en groupe .

.../...

NOUVEAUX ADHERENTS

Depuis la rédaction de la liste des membres incluse dans le présent bulletin, nous avons accueilli avec plaisir les adhésions de messieurs :

- . Francis LANA 152 Av. Jules Cantini
 13008 MARSEILLE
 Tél : 79.45.74 commerçant
- . Jean Albert GASTAUT 3 impasse Victor Cousin
 13008 MARSEILLE médecin
 tél. 77.52.67
- . Dominique CANTOGREL 43 Bd Benoni Guillin
 44000 NANTES
 Tél (40) 47.93.06 ingénieur
- . René Claude TUE 85680 La Guerinière
 Ile de Noirmoutier
 Tél 39.11.85 Chef d'entreprise
- . Jean Paul BLASZKA 235 Chaussée de
 Philippeville
 6280 GERPINNES
 Belgique
 Tél 071.21.51.32 technicien

PAPIER A LETTRE POUR MORGANISTE

Vous trouverez inséré dans ce bulletin un modèle et un bon de commande pour un très joli papier à lettre personnalisé commercialisé par MELVYN RUTTER . Si vous souhaitez faire une commande, il vous suffit de retourner le formulaire et de demander parallèlement à votre banque d'envoyer à MELVYN RUTTER les livres sterling correspondantes; les banquiers connaissent la manoeuvre . Vous pourrez également commander chez MELVYN RUTTER de la même manière des T shirts et des sweat shirts de toute les couleurs avec des dessins de 4/4 ou de +8 .

NUMEROS DE CHASSIS

A l'occasion du prochain renouvellement des cotisations, nous demandons à tout le monde de remplir de nouveau une demande d'adhésion , avec cette année, une information complémentaire le numéro du chassis . En effet, grâce à ce numéro, notre ami P. BOISVIEUX pourra tenir à jour le registre qui permet de "suivre" chaque voiture depuis sa construction jusqu'à son dernier propriétaire .

LISTE DES MEMBRES

Afin de permettre à nos amis de se contacter individuellement et de mieux se connaître, nous publions ci-après la liste complète des membres régulièrement inscrits et à jour de leur cotisation au 1er décembre 1977 .

REGION PARISIENNE

- | | |
|--|--|
| <p>☞ BERNEZ Jacques
Jeanne d'Arc
97232 - LE LAMENTIN
Martinique
Antilles Françaises FWI</p> | <p>☞ LAUNAY Michel
10 Square des Saules
77240 - CESSON LA FORET
Pilote de ligne</p> |
| <p>☞ BOUTINARD ROUELLE Michel
9 Place de Breteuil
75007 - PARIS (783.58.63)
Administrateur Civil</p> | <p>☞ MARGOUX Pierre
66 Rue Hoffmann
92340 - BOURG LA REINE (660.15.24)
Cadre comptable</p> |
| <p>☞ CLEMENT Jacques
7 Av. G. Clémenceau
BP 16
95160 - MONTMORENCY (989.88.34)
Huissier de Justice</p> | <p>☞ OMNES Daniel
Consulat G1 de France
Valise Diplomatique ABS
37 Quai d'Orsay
75700 - PARIS
Fonct. Affaires Etrangères</p> |
| <p>☞ COUDERT Guy
9 Rue St Amand
75015 - PARIS (233.62.61)
Expert</p> | <p>☞ PICARD Jean Pierre
13 Rue de Servandonis
75006 - PARIS
Chirurgien dentiste</p> |
| <p>☞ DOMINGUES Bernard
Av. du Cimetière
77690 - MONTIGNY S/LOING
Entrepreneur (424.22.93)</p> | <p>☞ PUHY Joe
100 Av. Gambetta
78400 - CHATOU (609.91.04)
Art. Director</p> |
| <p>☞ FROT Jacqueline
20 rue Daguerre
75014 - PARIS (273.34.26)
Comédienne</p> | <p>☞ RICHARD Patrick c/o P.DOPPLER
34 rue du Vert Bois
75013 - PARIS (687.23.33)
Technicien de maintenance</p> |
| <p>☞ GUILLEMIN Michel
9 rue Delambre
75014 - PARIS
Architecte</p> | <p>☞ RINGO Louis
Courcelles le Comte
62121 - ACHIET LE GRAND (21)22.35.37
Agriculteur</p> |

région parisienne (suite)

 KACHELMANN Charles
23 Av. Jean Moulin
75014 - PARIS 542.80.06
Architecte

 LADOUCH Patrick
7 Place Pinel
75013 - PARIS 585.30.64
Médecin

 TESSANDIER Alain
249 Av. Félix Faure
76620 - LE HAVRE (35)46.43.44
Industriel

 WATERLOT Georges
5 Impasse du Vieux Tripot
62000 - ARRAS

REGION EST

 BONELLO Pierre
33 rue St Eloi
51300 - VITRY LE FRANCOIS
Employé 74.02.20

 GRAELING Aimé
8 Rue Philippe Grass
WOLXHEIM
67120 - MOLSHEIM
Cadre commercial

 LACROIX Didier
10 C rue Frédéric Bataille
25000 - BESANCON
Coiffeur

 MORINERIE de la Pierre
23 ter Bd Pasteur
51100 - REIMS (26)47.43.46
V.R.P

 ROBELEY Jacques
1 bis rue des Cordeliers
39000 - LONS LE SAUNIER
Professeur

 SAUVAGE Jacques
Centre Commercial de la
Ronde Couture
08000 - CHARLEVILLE 57.08.80
Commerçant

 VERNIER Jean Pierre
28 route de Strassen
BRIDEL
(Gd Duché du Luxembourg)
Fonction près de la Cour de
Justice des Communautés Europ.

REGION OUEST

 BOISVIEUX Patrick
"Les Salinières"
44500 - LA BAULE
Steward (40)60.55.13

 GIRARDY Jean-Claude
"Les Sarrazins"
16, rue Bréguet
41000 - BLOIS
Professeur d'anglais

REGION SUD-OUEST

 ALSAMORA Yvon
42 Rue du Cpt Escudié
31000 - TOULOUSE (61)62.63.78
Inspecteur d'Assurance

 MALLEUS Marc
6, rue des Jacobins
11100 - NARBONNE
Primeur

 CORNET Michel
47 Pré St Séverin
31320 - AUZEVILLE
CASTANET TOLOSAN

 MARTY Jean Pierre
4 rueddu Château Vauclerc
17000 - LA ROCHELLE (46)41.23.32
Médecin

 HOFF
"Les Roches Fleuries"
VIEILLE TOULOUSE
31320 - CASTENET TOLOSAN
Chirurgien

 SANZ Christian
3 rue Gonty Magres
31000 - TOULOUSE (61)48.88.72
Chirurgien dentiste

 LA FORE
5, rue Pasteur
32000 - AUCH

 SCHEMLA Alain
14 Cours Palmarole
66000 - PERPIGNAN
Restaurateur

REGION SUD-EST

 APROSIO Jany
46-48 Av. de Lérins
06590 - THEOULE
Gérant de Société

 LOUCHE Maurice
Campagne "Cambronne"
13980 ALLÈINS (90)57.40.82
Brocanteur Antiquaire

 AUDRY René
19 rue Henri Chéneaux
13008 - MARSEILLE

 REYRE Robert
16 route Nationale 8
13100 - LUYNES 24.03.90
Maître d'Oeuvre

 L'HOPITAL Marcel
36 bd Barbes
13014 - MARSEILLE (91)50.50.72
Vendeur automobile

LA STRUCTURE REGIONALE DU CLUB

Comme vous avez pu le lire dans le compte-rendu de la réunion du 17 Février 1977, le Bureau estime indispensable que le Club soit décentralisé et que chaque région ait une animation propre sous l'égide d'un délégué régional.

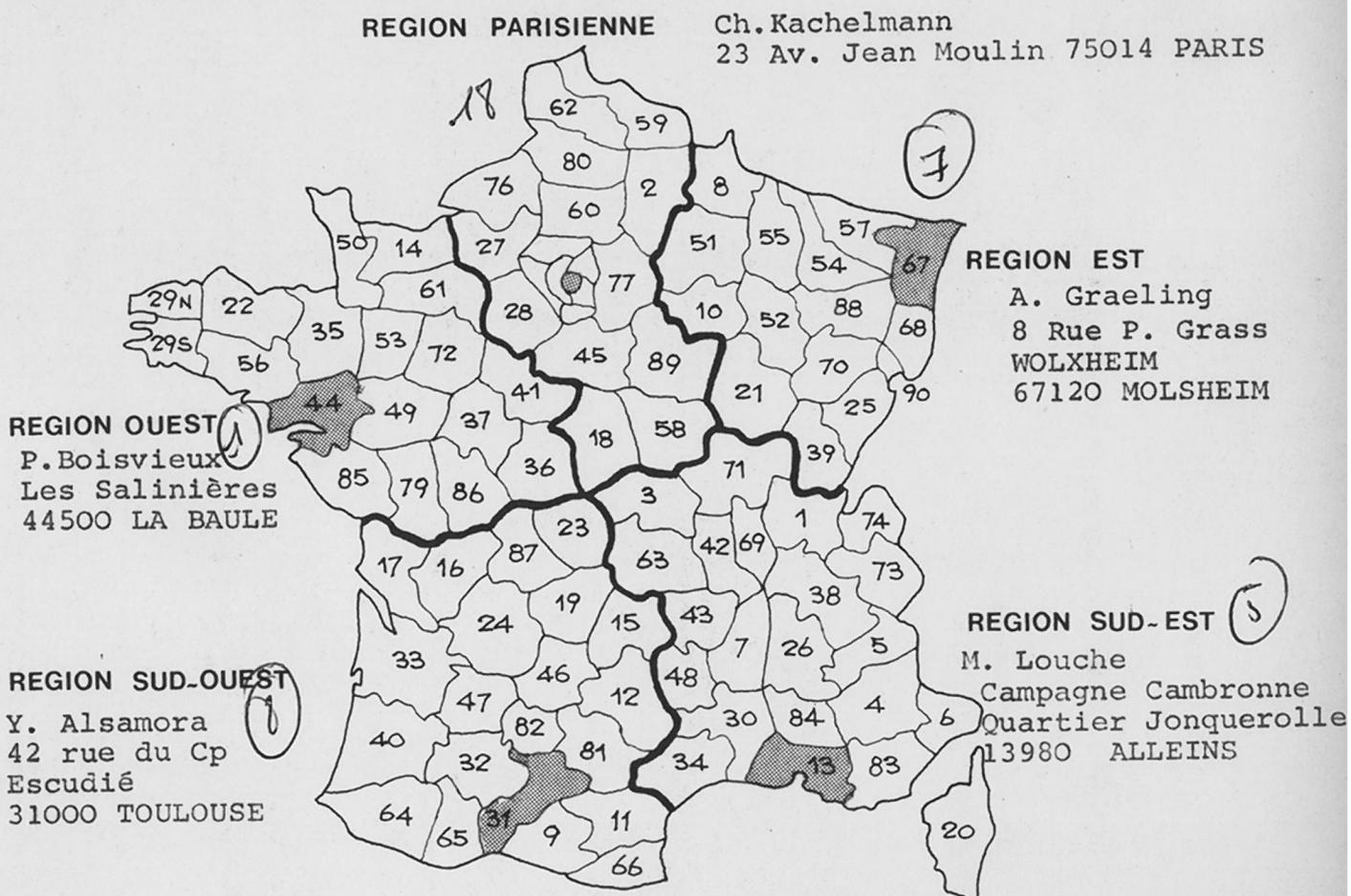
A cet effet, la France a été découpée en 5 régions :

- 1°) Région Parisienne
- 2°) Région Ouest
- 3°) Région Sud-Ouest
- 4°) Région Est
- 5°) Région Sud-Est

18
 7
 5
 8
 1

 39

La carte reproduite ci-dessous permettra à chacun d'entre vous de voir à quelle région il est rattaché suivant le lieu de son domicile :



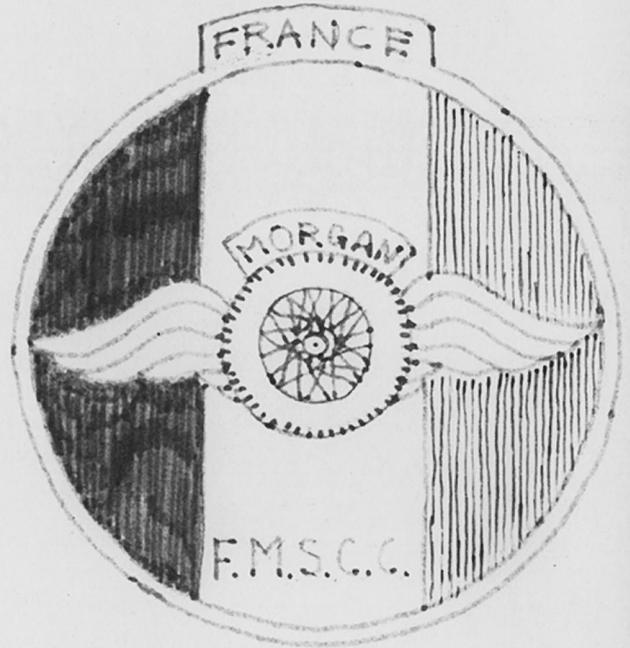
CONCOURS D'ECUSSON

Comme vous l'avez sûrement remarqué, notre Club avait jusqu'à présent adopté pour emblème l'écusson du Club Anglais .

Nos amis d'outre Manche nous ont déjà fait savoir à plusieurs reprises qu'ils ne pouvaient admettre cet "emprunt forcé" qu'à titre provisoire, et nous ont fermement recommandé d'adopter très rapidement une image de marque propre au Club Français .



proposition C. KACHELMANN



proposition P. BOSSVIEUX

Il est donc grand temps, maintenant que nous avons atteint notre majorité, de mettre au point notre propre écusson .

A cet effet, le Bureau a décidé de lancer un grand concours d'idées auprès de tous les membres .

Raressont ceux d'entre nous qui ne doivent pas avoir une petite idée sur le sujet . Nous vous demandons donc à tous de vous mettre à vos crayons et de nous envoyer vos croquis; peu importe la qualité du dessin, c'est l'idée qui nous intéresse et nous nous chargerons de lui donner une réalité graphique .

Nous précisons que le jury sera composé par les membres du Bureau, réunis au grand complet , et que le lauréat se verra attribuer en récompense un exemplaire gratuit de tous les objets que le Club éditera sur la base de cet écusson (badge de calandre, autocollant, badge en tissu, tee-shirt etc...)

Les envois devront parvenir avant le 15 Mars à C. KACHELMANN
23 Avenue Jean Moulin 75014 PARIS .

A MALVERN LINK

traduit de l'américain par
Patrick Boisvieux

En Février 1977, dix véhicules quittent, chaque semaine, l'usine, fabriqués dans la même tradition depuis 1910. Peter MORGAN s'exprime "La 4/4 en deux ou quatre places représentent 60 % de la production. Je n'ai pas tellement envie de me lancer dans une version +8 quatre places, parce que je trouve que la répartition du poids serait déséquilibrée .

Trois adultes (sic) installés à l'arrière pourraient éprouver des sensations fortes à 180 km/h . La +8 est une voiture fiable statistiquement parlant dans sa conception actuelle. Mais vous changeriez totalement cette affirmation en y transportant quatre ou cinq passagers".

Le coupé n'est plus produit, bien que Madame P.MORGAN possède le seul exemplaire en +8 avec boîte automatique. "J'aurai aimé continuer cette version" poursuit Peter MORGAN. "C'est une belle voiture, la seule modification que j'y apporterai éventuellement, serait le transfert des charnières de portières de l'arrière vers l'avant . Mais en ayant commencé la série, j'ai vite compris que je perdais trois cabriolets deux places dans le temps où un seul coupé naissait . Il m'aurait fallu un nouveau marché , à moins de supprimer l'un des modèles déjà existants, le cabriolet deux places par exemple".

Nous demandâmes si l'utilisation de la boîte automatique avait été envisagée? : "je ne pense pas que dans ce pays la demande dépasse cinq à sept pourcent". Les Morganistes préférèrent passer eux-mêmes les rapports .

Parmi les questions que nous posâmes concernant les modèles les plus anciens : "supposez que je vous apporte une épave en vous demandant de me la remettre en état? Peter nous répondit que l'usine accomplit un travail passionnant dans ce domaine, mais plutôt en période hivernale. "quand le travail est moins soutenu .Nous faisons n'importe quoi... récemment j'en ai reçu une dans une caisse, en pièces détachées. Son propriétaire est reparti avec une très belle voiture, en fait neuve, avec sa plaque châssis d'origine . C'est en fait une question d'argent.

.../...

A MALVERN LINK suite 1

Nous la rendons comme au premier jour en utilisant toutes les pièces d'origine disponibles. Cela demande beaucoup de temps et en fait nous entreprenons quelques restaurations. Rappelez-vous, si vous héritez d'un modèle en mauvais état, ou que vous résidiez, il vous serait bénéfique de nous confier la remise en état, ici à l'usine, et il ne vous en coûterait pas plus cher qu'ailleurs. Mais évidemment cela ne serait pas aussi bon marché qu'en faisant le travail soi-même, et je sais que de nombreuses restaurations sont entreprises, il y a aujourd'hui plus de MORGANS sur les routes, qu'il y en avait il y a cinq ans, et la demande en pièces détachées en témoigne.

Notre question suivante traita du retour de MORGAN en Amérique (voir NEWS n° 15).

Le grand problème étant le strict respect des normes anti-pollution de la Loi US en matière automobile.

"Bien, comme je l'ai dit lors de mon dernier séjour aux Etats Unis, ce n'est pas le nombre des voitures que nous vendons qui polluera le pays", répond-il. "Cela me désole de constater que les américains ne peuvent acheter mes voitures, et par contre, se paient un révolver chez le premier armurier venu, ce qui à première vue, me semblait plus légal. Oui, nous pourrions revenir au pays, mais tout dépend de British Leyland. Le nouveau moteur Rover 3500 est maintenant certain d'entrer aux U.S.A d'ici deux ans, son test anti-pollution satisfait. Ainsi nous pourrions revoir des MORGANS sur les autoroutes américaines.

"J'ai toujours regardé le marché américain comme une vanne de sécurité", poursuit P. Morgan, "je sais que nous pourrions vendre des voitures ici. En fait, c'est principalement un problème de moteur. Car dans de telles situations vous êtes tributaires de votre fournisseur. S'il vous abandonne, tout est remis en question. C'est ce qui nous est arrivé quand Rover retira son modèle 3500 du marché US en 1971. Ils nous dirent qu'ils pourraient nous fournir les pièces à l'adaptation du moteur pendant un certain temps. Quelles horribles modifications! J'étais prêt à accepter cette proposition, mais quand j'ai écrit à l'Environnement, ils me répondirent: "vraiment désolé, mais vous devez satisfaire à un test de 80000 kms" j'abandonnai. A moins de vendre 800 à 1000 voitures aux U.S.A, c'était un obstacle coûteux pour une petite compagnie comme la nôtre".

.../...

A MALVERN LINK suite 2

Comme cela a été largement divulgué dans la presse, l'an passé, MORGAN a déjà satisfait aux tests sécurité . Par exemple, les modèles ont des pare-chocs résistants à des vitesses de 8 km/h, et qui ne coûteraient que 750 F l'unité, dit-on . "En fait, cela fait un peu plus" dit Peter Morgan, devant notre sourire ironique (avec l'acier de Détroit, cela coûte des centaines de dollars), mais ceci est du passé. Nous n'utilisons pas la solution préconisée par Rover et devons ainsi adapter, dans le cas présent, des pare-chocs de Porsche ou de Volkswagen . Je ne puis demander à mes fournisseurs un modèle à 100 % Morgan, ils me répondraient : "d'accord mais où sont vos premiers 25 millions ?" . Et à la fin de la journée, j'aurais dépensé 100 millions ou presque pour un pare-chocs. Il est bien évidemment hors de question . Aussi, nous adaptons ce qui existe déjà . Nous avons aussi passé le test sur la résistance des portières. Les ingénieurs ont souri, lorsque je leur ai parlé de portières. Je leur dis, si nous abaïssons encore les portières de 5 cm, le bêtier ne les touchera même pas . Ils applaudirent en rétorquant que si nous le faisons, ils n'y verraient pas d'inconvénient. Bien sûr, le bêtier serait passé dans l'habitacle et nous ne voulions surtout pas réduire nos portières.

Si MORGAN revient aux U.S.A, les tarifs surprendront ceux qui auront encore en mémoire les +4 à 15000 F. L'actuelle 4/4 coûterait environ 37500 F, d'après Peter MORGAN , et la +8 entre 45 et 50000 F . Pour cette raison, il pense que la 4/4 pourrait rencontrer un plus grand succès, de même avec les limitations de vitesse . "Malheureusement, il n'y aura aucun espoir d'américanisation de ce 4 cylindres, seule la Fiesta Bobcat pourrait être une solution . C'est le premier de ce que j'appelle la nouvelle génération des moteurs sur lesquels les standards ont été conçus pour le monde entier . Il sera disponible en Europe comme aux U.S.A .

Maintenant la grande interrogation chez MORGAN, c'est le V8 Rover. Quand sera-t-il disponible, couplé avec son excellente boîte 5 vitesses ? Lorsqu'il arrivera, s'il arrive un jour , certaines modifications seront faites : "Nous ne voulons pas de direction assistée et aimerions un plus petit alternateur" dit P. Morgan , "nous utiliserons nos propres collecteurs d'échappement à 4 branches parce que je ne veux pas de ce gros truc Rover . J'espère aussi que nous pourrons avoir une boîte avec de bons rapports. Le premier rapport chez Rover est diabolique pour nous, car il a un couple tellement bas pour CEUX QUI TIRENT DES CARAVANES .

.../...

A MALVERN LINK suite 3

Mais la confusion règne plutôt actuellement chez British Leyland . J'ai demandé , il y a quelque temps de cela, à rencontrer le Directeur de Rover. Bien sûr je ne l'ai jamais vu parce que son poste n'existe point, ce qui est très déconcertant quand vous essayez de traiter avec sa Compagnie . Lord Stokes est parti maintenant . Il fût toujours disponible dans les situations difficiles . Beaucoup d'autres, comme Spen King ont quitté aussi .

Si des problèmes devaient surgir avec le moteur Rover, MORGAN envisage plusieurs solutions, bien qu'il soit , de façon évidente, hostile à se passer de produits nationaux. "Il y a un bon moteur , bien que je ne sois pas sûr de pouvoir l'obtenir, c'est le Volvo-Peugeot-Renault V6 . J'aurai préféré le Peugeot . Mais je ne veux pas recourir à cette solution car je suis pleinement satisfait avec ce que j'ai . Ce qui explique aussi mon absence du continent américain. Le 1600 Ford et le V8 sont très bien placés dans leur classe au point de vue coût et non concurrentiels . Le Ford 4/4 est bon . J'ai toujours demandé un moteur qui fût universel . Les gens rient , mais le jour est proche , où américains et européens coopéreront . Du moins quant à l'acceptation réciproque des normes anti-pollution des véhicules de petite série .

L'idée reçue que MORGAN ne veut pas s'aligner sur la production de grande série est cependant réfutée par son PDG : "cette affirmation est absolument erronée. En fait, on essaie chaque année de fabriquer plus de voitures . Si nous avions agi autrement , nous connaîtrions une récession de 25 % . Si vous voulez maintenir votre production , vous devez aller de l'avant . Mais je me heurte à deux problèmes : les coûts des matières premières et la main d'oeuvre . Nous avons déjà abordé les problèmes du premier objet . La situation de la main d'oeuvre a évolué ces derniers trente mois . La moyenne d'âge de mes ouvriers a chuté de dix ans ces trois dernières années . Nous avons un syndicat en face de nous , du fait de la présence d'un atelier de découpage de l'acier . Mais il n'y a aucun problème dans nos relations. Ici les gars sont braves . Ils sont motivés et aiment leur travail .

Ainsi MORGAN continue . Malgré une coopération hasardeuse avec British Leyland, il demeure une lueur d'espoir dans la naissance d'une +6 !... Si Rover ne peut continuer à honorer ses engagements. Mais vous pourrez toujours faire restaurer votre véhicule à l'usine si vous avez de l'argent , du temps et de la patience .

.../...

A MALVERN LINK suite 4

Le seul nuage à l'horizon résulte du fait qu'il n'y a pas de successeur à la tête de l'entreprise, si Peter MORGAN venait à se retirer (s'il le fait un jour) . Soyons sérieux! Nous n'imaginons pas un seul instant MORGAN abandonnant son unique , merveilleuse et, avouons-le, rentable affaire . Intéressante pour l'industrie, pour le pays et indubitablement pour ses enthousiastes. On a souvent parlé de MORGAN comme usine à construire des répliques . Nous pensons que ceci est faux . MORGAN est tout simplement MORGAN, l'a toujours été et le demeurera .

FIN .

SORTIE MORGAN A CARCASSONNE

Rendez-vous était pris à 9h30; après quelques défections nous nous retrouvâmes sur la Place du Capitole une dizaine de voiture dont cinq MORGANS.

Nous voilà donc sortis de la ville en file indienne, et croyez-moi le spectacle était grandiose, les Toulousains n'avaient jamais vu autant de Belles Anglaises à la fois.

Direction CARCASSONNE, nous avons pris la route nationale sous un soleil radieux et tous décapotés; après quelques excès de vitesse, car nos véhicules ne demandaient que cela, nous avons quitté la route nationale pour prendre des petites départementales afin de visiter l'ancien pays, qui était alors gorgé de raisins prêts à être cueillis . Nous sommes arrivés au village de LAVALETTE où nous avons choisi notre auberge. Là nous attendait Monsieur MALLEUS de Narbonne .

Arrivés à 13 heures, nous avons commencé à déjeuner et nous fûmes fatalement amenés à parler de voitures, nous avons tous un point commun , la même passion pour nos véhicules (MORGAN et autres "BELLES") car il y avait des représentants de JAGUAR, MG, TRIUMPH .

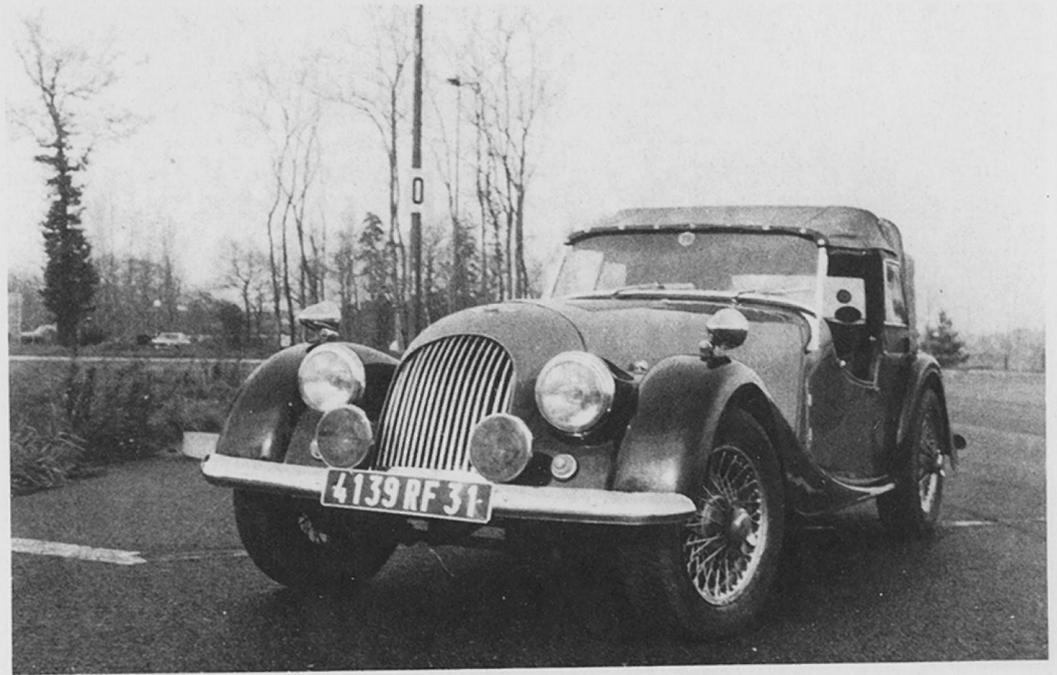
Pendant notre festin, l'hôtelier nous avait vraiment gâtés, la pluie s'était mise à tomber, et nous sommes sortis pour capoter cela nous permettant de constater à quel point nous étions tous proches les uns des autres. L'ambiance était très amicale .

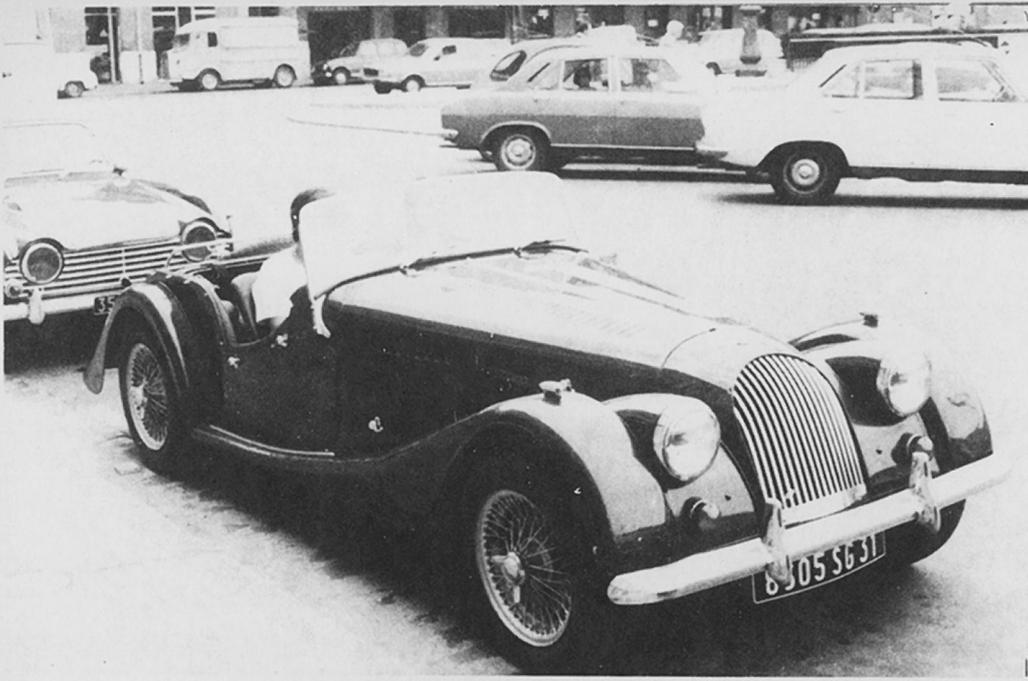
Après notre repas, vers 16h30, nous avons pris la direction de Carcassonne sous la pluie. Nous sommes rentrés avec nos voitures dans la vieille Cité, ce qui a fait l'admiration des quelques visiteurs qui s'y trouvaient . Nous nous sommes donc promenés dans la ville où ces dames étaient très attirées par les boutiques de bijoutiers.

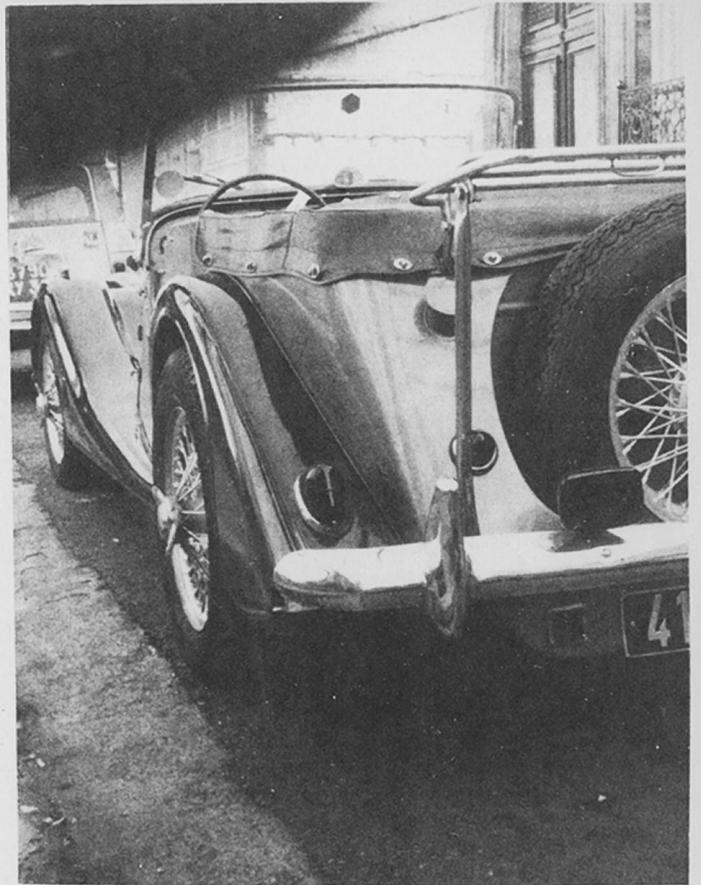
Vers 19 h nous avons pris le verre de l'amitié dans un cadre rustique au coin de la cheminée .

Nous nous sommes séparés avec un petit pincement au coeur, car toutes les personnes présentes étaient enchantées et nous nous sommes promis d'organiser encore d'autres fêtes de l'amitié .

Y. ALSAMORA







UNE MORGAN NE SE CONSTRUIT PAS EN 1 JOUR

A une époque de production de masse automatisée, la plus ancienne des compagnies privées de construction automobiles continue de produire huit automobiles par semaine, dont deux seulement restent en Angleterre .

Comment fabrique-t'on une MORGAN actuellement ? Exactement de la même manière qu'il y a soixante ans. Par exemple, la suspension avant est la même de nos jours, pour l'essentiel, que celle adoptée par Frédéric Stanley MORGAN, le fondateur de la Société, en s'inspirant de la Decauville du 19ème siècle pour son premier trois roues en 1909 .

La voiture, avec sa capote étroite, ses ailes séparées, ses ouïes sur le capot et son arrière anguleux est construite suivant les principes en vigueur à l'époque des "Vintages" .

Une armature en frêne élaborée par MORGAN est revêtue de panneaux métalliques séparés. Ils sont fixés séparément et peuvent s'enlever individuellement de l'armature en bois , ce qui permet une économie appréciable en cas d'accident .

Peter MORGAN infirme l'idée répandue que le bois utilisé comme armature est sujet aux "maladies" . A sa connaissance, il n'y a qu'une espèce de scarabée capable de l'attaquer et cette dernière se trouve près de la Chine .

L'assemblage , la sellerie et la peinture sont fait manuellement par MORGAN à MALVERN . Le contremaître du département assemblage A.B GULLIVER figure sur le livre de paye depuis 1915 et C. CUMMINGS son collègue du département carrosserie, y figure dix ans plus tard .

L'exemple le plus probant du travail "fait main" chez MORGAN est le découpage des panneaux de métal avec des cisailles à main . Peter MORGAN dit quelquefois qu'il devrait absolument installer des cisailles automatiques . Qui peut, sinon MORGAN offrir le choix entre une carrosserie aluminium ou acier .

PREMIER JOUR

Le première étape dans la naissance d'une MORGAN a lieu dans la 3ème des sept travées du département carrosserie . Un manoeuvre apporte un châssis du magasin et le pose sur des tréteaux en bois à peu près au milieu de la travée . Pendant que l'on prépare le châssis, d'autres ouvriers de la même travée posent les pneumatiques sur les roues et fixent certaines pièces comme, la pompe à eau modifiée, et la courroie sur le moteur .

Puis des pièces comme, les pédales de freins et d'embrayage sont posées en se servant d'une perceuse électrique classique .

Plus tard de quelque chose qui ressemble aux soufflets d'un gigantesque accordéon, ils prennent la cloison en métal qui recouvre les jambes du conducteur et du passager .

SEPTIEME JOUR

Les ouvriers poussent ce qui commence à ressembler à une voiture dans la 6ème des sept travées. C'est ici qu'est fabriquée et assemblée l'armature en frêne (quelquefois avec du frêne provenant de la colline de MALVERN).

Le frêne arrive à la menuiserie où il peut être employé immédiatement . Les trois hommes qui travaillent à cet endroit connaissent si bien les machines, que de se servir d'une installation vieille de 40 ans ne les gêne absolument pas .

DIX-NEUVIEME JOUR

Huit hommes travaillent au département armature. Ils commencent par poser une couche isolante de colle sur la surface supérieure du châssis afin que le bois ne soit pas boulonné directement sur le métal . Puis ils terminent les morceaux qui ont été fabriqués à la menuiserie et les assemblent pour la charpente, avant de les cheviller sur le châssis .

Les armatures en bois des portes sont également fabriquées dans ce département , chacune ayant été élaborée séparément pour qu'elles s'ajustent parfaitement . L'épaisse planche qui protège le dessous du réservoir à essence est installée une fois que le réservoir est posé, puis les planchers sont fixés .

La voiture est prête à quitter le département armature .

.../...

VINGT TROISIEME JOUR

Probablement le travail le plus délicat dans le département armature, est l'élaboration des arches des roues arrières. Pour les construire, de fines planches de frêne sont soigneusement sélectionnées et enduites d'un acide spécial très puissant.

Puis elles sont protégées contre les scarabées par l'application d'une couche de mastic. Ensuite elles peuvent être laminées et placées dans des presses spéciales, prêtes à être séchées à l'étuve.

Les brides sont simplement faites de morceaux de bois soigneusement taillés, tenus ensemble par de forts boulons (une fois que le frêne laminé est passé pendant environ 9 heures dans l'étuve, il ne perd plus sa forme).

TRENTE TROISIEME JOUR

Quand le département armature a exécuté son travail, les manoeuvres sont de nouveau appelés pour amener la voiture au département carrosserie.

Le travail est exécuté en trois phases :

A son arrivée la voiture est remise à un ouvrier spécialisé qui fait les panneaux arrières, les panneaux du milieu et les panneaux de portes, qu'il fixe sur l'armature. Il les découpe dans des feuilles d'acier et leur donne leur forme un par un jusqu'à ce qu'ils s'ajustent parfaitement sur la voiture.

Chaque panneau est numéroté de façon à ce que, si à un stade ultérieur le travail s'avèrait incorrect, il soit très facile de retrouver le responsable. Ceci arrive cependant très rarement.

Les panneaux sont fixés avec des clous étamés et des vis à bois. Ce système est appréciable en cas d'accident ou de corrosion, il permet de remplacer les panneaux facilement. Le temps de fabrication des panneaux est de deux jours.

.../...

TRENTE CINQUIEME JOUR

La voiture est alors amenée dans la travée de l'ouvrier dont le travail consiste à fixer les ailes et la partie frontale .

Les pièces sont fabriquées avec le même soin attentif que les autres pièces de la coque et sont montées sur la voiture de la même façon.

Ce sont les seuls morceaux avec double courbures .

Finalement la voiture est amenée à l'ouvrier qui fabrique le capot (l'homme dont le travail demande le plus d'adresse) . Le résultat de tous ses efforts laborieux est un ajustement parfait pour chaque véhicule, ce qu'une voiture issue d'une production de masse ne peut espérer atteindre.

De nombreux capots de MORGAN sont fabriqués avec des ouïes. La machine qui sert à cette opération est une presse entièrement mue par "le muscle humain" .

La même machine sert depuis la fin de la première guerre mondiale .

Chaque ouïe est pressée individuellement suivant une marque dessinée préalablement au crayon sur une feuille de métal. C'est un procédé lent qui provoque des crampes, mais cela ne tracasse pas les ouvriers qui fabriquent les ouïes à MALVERN .

QUARANTE-SEPTIEME JOUR

Une fois les ailes et les portes montées, les manoeuvres amènent la voiture au département peinture. Là la voiture est recouverte d'une couche d'apprêt et conduite vers les experts en mastic .

Ces hommes ont une habilité de sculpteur, ce qui est nécessaire car ils ont la tâche délicate de boucher toutes les petites imperfections des ailes et spécialement les soudures qui tiennent entre-elles les différentes sections .

Une fois le mastic mis, il est poncé. L'homme qui fait ce travail est convaincu que n'importe quelle sorte de machine à sabler aurait un effet désastreux à ce stade; aussi il effectue tout ce ponçage à la main en utilisant différents types de papiers au silicone .

Lorsque ces sculpteurs ont fini, la voiture reçoit deux ou trois couches de peinture grise , appelée enduit . Quand l'enduit a séché toute la nuit, il est soigneusement poncé à la main avec un papier à silicone très fin; puis la peinture est appliquée .

La voiture reçoit au moins deux couches de peinture. Mais comme certaines couleurs recouvrent mieux que d'autres, six couches peuvent être appliquées .

Ainsi les peintres sont entièrement satisfaits .

SOIXANTIEME JOUR

La machine rutilante est amenée au département électrique où les feux sont fixés, ainsi que tout le faisceau électrique. Puis, dans le département sellerie les fils sont recouverts par les garnitures. Les arches de roues et les portes sont fixées .

Le cuir (ou skai) qui recouvre la boîte de vitesse et le tunnel de transmission est coupé à la forme exact . Il en est de même pour les sièges .

Le département sellerie est ainsi animé par neuf personnes dont trois "dames" joviales qui travaillent sur d'antiques machines à coudre .

Toute la sellerie , y compris le couvre-tonneau et la capote est faite spécialement pour la voiture à laquelle elle est destinée.

Rien n'est coupé à l'avance ou "déjà prêt" aussi tout s'ajuste parfaitement .

SOIXANTE TREIZIEME JOUR

Le département le plus petit est certainement celui où sont posés les pare-brise. Une fois que le pare-brise a été mis en place, la voiture est ramenée au département électrique, où l'équipement électrique est complété .

Il arrive parfois, lorsque le système électrique d'une MORGAN neuve est testé pour la première fois avec une batterie, qu'une gerbe d'étincelles jaillisse . Ceci est généralement dû à un clou trop enfoncé pour la sellerie, par un ajusteur enthousiaste .

QUATRE VINGT DIXIEME JOUR

Après sa seconde visite au département électrique, la voiture nouvellement née est quasiment complète .

Elle va donc au département finition, où les touches finales sont effectuées. Celles-ci comprennent les pare-chocs, les montants de portières et les insignes MORGAN .

La voiture est alors conduite au département essais où elle est confiée à l'un des hommes les plus enviés dans "Le Petit Monde MORGAN" , le responsable des essais . Pour le moment ce travail est effectué par Charlie CURTIS, maintenant âgé d'environ 70 ans et parfaitement qualifié pour cette tâche.

Il a commencé sa carrière comme mécanicien dans le département essais de MORGAN, juste après la fin de la première guerre mondiale, et rapidement fût promu au rang de responsable des essais . Ainsi, Charlie, à quelques exceptions près a conduit chaque MORGAN construite depuis 1927 .

Son parcours habituel est d'environ dix miles, soigneusement sélectionnés, comprenant des virages sur les routes du Worcestershire, quelques collines, et quelques lignes droites confortables .

De retour à l'usine, ses collègues effectuent les ajustements qu'il a jugé nécessaires et il part à nouveau en essai .

Si le deuxième essai donne satisfaction, la voiture est considérée comme prête à être expédiée . Elle est alors amenée au département expédition où elle attend son propriétaire ou son transporteur .

En tout, la construction d'une MORGAN a pris environ quatre vingt dix jours. Ce n'est donc pas surprenant s'il y a deux ans d'attente pour une commande !

Quelle est la raison d'être de MORGAN ?
Deux réponses sont appropriées :

"La seule raison possible pour acheter une telle voiture, écrit Motor dans un article d'essais, est le plaisir pur de conduire à vive allure sur des routes convenables".

Dr Johnson a dit une fois "l'ultime but de toute occupation est de procurer du plaisir" .

COMBIEN VAUT VOTRE MORGAN ?

A notre connaissance, seule la revue "SPORT AUTO" publie la cote officielle des MORGANS d'occasion ; cette cote, établie sous l'égide de la Chambre Syndicale des Importateurs, nous semble cependant très éloignée de la réalité des transactions qui se réalisent actuellement suivant la loi de l'offre et de la demande.

Afin que nos membres aient une connaissance exacte de la valeur de leur voiture, nous reproduisons ci-après, d'une part la cote officielle et d'autre part les prix réellement pratiqués dans les transactions dont nous avons eu connaissance, soit par le journal "Les Occasions de la Centrale des Particuliers", soit directement par les annonces qui nous sont parvenues au Club. Il s'agit, bien sûr, dans ce dernier cas de valeurs moyennes.

COTE OFFICIELLE DE LA CHAMBRE SYNDICALE DES IMPORTATEURS (FEV.1978)

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	NEUF
4/4 2 pl.	--	--	--	--	22 500	26 500	30 500	38 500	--	51 750
4/4 4 pl.	--	--	--	--	23 500	27 500	31 500	43 000	--	57 700
+ 8	--	--	--	--	27 300	32 300	37 300	53 800	--	70 600

VALEUR MOYENNE DES TRANSACTIONS REELLES

	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	NEUF
4/4 2 pl.	23 000	25 000	28 000	31 000	34 000	37 000	42 000	47 000	52 000	51 750
4/4 4 pl.	24 000	26 000	29 000	32 000	35 000	38 500	43 500	49 000	54 000	57 700
+ 4 2 pl.	28 000	--	--	--	--	--	--	--	--	--
+ 4 4 pl.	29 000	--	--	--	--	--	--	--	--	--
+ 8	--	33 000	35 000	40 000	45 000	50 000	55 000	60 000	68 000	70 600

COTISATIONS 78

Si vous souhaitez adhérer au Club ou renouveler votre adhésion, nous vous rappelons que vos cotisations doivent parvenir à l'adresse suivante :

FRENCH MORGAN S.C.C c/o C. KACHELMANN
23 Avenue Jean Moulin - 75014 PARIS

La cotisation de base annuelle est fixée à :	85 F
Supplément pour abonnement à "MISCELLANY" (bulletin de la section anglaise)	110 F
	<hr/>
	195 F

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque .

LA BOUTIQUE DU CLUB

Les articles suivants sont à la disposition des membres du Club.
Pour toute commande, retourner la présente feuille dûment remplie
à C. KACHELMANN 23 Av. Jean Moulin 75014 PARIS, accompagnée d'un
chèque libellé à l'ordre de FRENCH MORGAN S.C.C (délai 4 à 6
semaines) .

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Badge emblème du Club
pour calandre 85F | <input type="checkbox"/> Insigne en fil repré-
sant les "Ailes" MORGAN 65 F |
| <input type="checkbox"/> Porte-clés 4/4 - +8
Club - emblème Morgan 23F | <input type="checkbox"/> Emblème du Club auto-
adhésif au dos 8 F |
| <input type="checkbox"/> Boutons de manchettes 25F | <input type="checkbox"/> Emblème du Club auto-
adhésif pour pare-brise 8 F |
| <input type="checkbox"/> Emblème de boutonnière 13F | <input type="checkbox"/> Sac de voyage bleu avec
emblème du Club 120 F |
| <input type="checkbox"/> Epingle de cravate .. 13F | <input type="checkbox"/> Manuel d'entretien +4 35 F |
| <input type="checkbox"/> Cravate rayée bleu pâle
et rouge sur fond noir 36F | <input type="checkbox"/> Manuel d'entretien 4/4 30 F |
| <input type="checkbox"/> Cravate bordeaux avec
emblème du Club 36F | <input type="checkbox"/> Manuel d'entretien +8 30 F |
| <input type="checkbox"/> Cravate bleue avec
emblème du Club 36F | <input type="checkbox"/> Manuel mécanique et
carrosserie modèles
36 à 72 65 F |
| <input type="checkbox"/> Echarpe noire avec
rayures bleue et rouge 85F | <input type="checkbox"/> Historique de la marque
volume 1 80 F |
| <input type="checkbox"/> Badge emblème du Club
en tissu 24F | <input type="checkbox"/> dito volume 2 80 F |

Le 1978

Nom prénom

Adresse

Veuillez me faire parvenir les articles cochés d'une croix; ci-joint
en règlement un chèque de francs .

Signature :

PETITES ANNONCES

- recherche +4 bon état . Ecrire VIVIANE KHATCHADOURIAN
1 Quai Desboux 13260 CASSIS .
- recherche MORGAN état épave ou à restaurer :
JACQUES BREZILLON 20 Chemin du Moulin 73100 AIX les BAINS
tél : (79) 35.35.23 (le soir) .
- vends +4 1967 - 4 places 32 000 kms d'origine, ex voiture
de BRIGITTE BARDOT , tél au (62)94.20.39 (heures bureau)
- recherche MORGAN, bon état , type indifférent :
YVES JULES "Les Acacias" 15 rue Gallièni 41000 BLOIS
- propriétaire anglais vend +8 aluminium - gris métallisé
4000 miles, modèle 77 - £ 6500 + douane :
A.J PARSONS "BACKWATER" Upper Court Road WOLDINGHAM
SURREY - ENGLAND
- recherche 4 places à restaurer : JEAN CLAUDE PIROT
Villa "Les Lierres" Impasse Baille STE MUSSE 83100 TOULON
Tél : 23.22.49
- recherche 4 places , bon état ou à restaurer : NICOLINI
18, rue G. Péri 83210 SOLLIÈS-PONT . Tél (94)28.96.16
- vends +8 76 3 000 km conduite à gauche, visible à Londres
£ 6600 + douane Tél: 540.53.05
- recherche 4 places , écrire à YVES DI LENA, "Les Buchets"
39400 - MORBIER .