morgan club france

news n°29

MAI 82

correspondance : c/o ch. kachelmann 23 av jean moulin 75014 paris

BOUTIQUE DU CLUB

Les articles suivants sont à la disposition des membres du Club . Pour toute commande, retourner la présente feuille dûment remplie à Charles KACHELMANN, 23 avenue Jean Moulin 75014 PARIS , accompagnée d'un chèque libellé à l'ordre du MORGAN CLUB DE FRANCE .

1. EMBLEMES

1.01 Badge français . . . . . 150 F
1.02 Auto-collants Mols Mog . . . . . .5 F
1.03 Badge Anglais . . . . . 100 F
1.04 Insigne en fil ailes Morgan . . . . . .70 F
1.05 Emblème ailes Morgan 4/4 plus 4 ou plus 8 . . . . . .20 F
1.06 Auto-collant M.C.F . . . . . .5 F
1.07 Emblème tissu adhésif . . . . . .15 F

2. POSTERS & PAPIER

2.01 Papier à en-tête (10 feuilles - 10 envel.) . . . . . .15 F
2.02 Poster Mols Mog. . . . . .12 F
2.03 Poster Pontivy . . . . . .20 F

3. ACCESSOIRES VESTIMENTAIRES

3.01 Boutons de manchette . . . . . .30 F
3.02 Épingle cravate . . . . . .15 F
3.03 Foulard bleu :
Homme 18 x 100 . . . . . .50 F
Femme 70 x 70 . . . . . .50 F
3.04 Écharpe écrue ou blanche . . . . . .70 F
3.05 Emblème français de boutonnière. . . . .20 F
3.06 Emblème anglais de boutonnière . . . . .15 F
3.07 Cravate bleue avec emblème Morgan . . .46 F

4. LIVRES

4.01 Tout en anglais manuel mécanique et carrosserie des 4/4 et plus 4 de 36 à 77. . . . . .75 F
4.02 Four wheeled Morgan :
Vol 1 Ken Hill. . . . . .70 F
Vol 2 Ken Hill. . . . . .95 F
4.03 First and last of real sports car Bowden . . . . . 100 F
4.04 More Morgan . . . . . 110 F
4.05 Morgan in the colonies J. Sneally . . . . 150 F
4.06 Autocar special . . . . . .30 F
4.07 Manuel d'entretien 4/4 - plus 4 - plus 8 - 4 vit. 5 vit. . . . . .35 F

5 . PIECES DÉTACHÉES

5.01 Porte-clé . . . . . .25 F
5.02 Porte-clé 4/4 - plus 8 ou Morgan . . . .25 F
5.03 Aeroscreens (pièce) . . . . . .225 F
5.04 Badge barre (pièce) . . . . . 150 F
5.05 Badge clips/attaches (pièce) . . . . . .15 F
5.06 Bague bronze pour suspension (le jeu) . . . . . 140 F
5.07 Balais essuie glace 4/4 (la paire) . . . . . .50 F
5.08 Bras d'essuie glace 4/4 (la paire) . . . . . .85 F
5.09 Bas de portière alu(la paire) . . . . . .30 F
5.10 Bouchon réservoir simple . . . . . .35 F
5.11 Bouchon réservoir ouverture rapide. . . . . 120 F
5.12 Bouton de capote (pièce) . . . . . .2,50 F
5.13 Bouton pression (pièce) . . . . . .2,50 F
5.14 Câble compteur 4/4 . . . . . .70 F
5.15 Câble compteur plus . . . . . .70 F
5.16 Câble frein à main 4 . . . . . .50 F
5.17 Câble frein à main plus 8. . . . . .90 F
5.18 Cache moyeu 4/4 chromé . . . . . 140 F
5.19 Calorstat plus . . . . . .25 F
5.20 Caoutchouc pédale 7,50
5.21 Clé roue rudge. . . . . .35 F
5.22 Couvre roue secours plus 8. . . . . 140 F
5.23 Courroie capot . . . . . 115 F
5.24 Durite essence réservoir . . . . . .30 F
5.25 Durites plus 4 (moteur) (le set) . . . . . .70 F
5.26 Flexible inox pour échappement de plus 4. . . . . 150 F
5.27 Kit pour pare-brise rabattable . . . . . 560 F
5.28 Maître cylindre plus 4 . . . . . 150 F
5.29 Rétroviseur à vis . . . . . .20 F
5.30 Rotules de direction . . . . . .45 F
5.31 Tresse de capot (le m) . . . . . .50 F
5.32 Volant plus 8 . . . . . 200 F
5.33 Wind deflectors (la paire) . . . . . 180 F
5.34 Joint d'aile (le m) . . . . . 9 F

Supprimé

Ces prix s'entendent sous réserve d'augementation et du taux de change .

Nom : . . . . . Prénom : . . . . . Numéro d'adhésion : . . . . . .

Adresse : . . . . . .

Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent : . . . . . .

. . . . . .ci-joint en réglement un chèque de : . . . . . francs

Le. . . . . Signature :

salon de provence

Vous n'avez pas encore retenu à SALON de PROVENCE.....
12 et 13 Juin 1982 . Deux jours au chaud soleil du midi à une époque où la foule n'a pas encore envahie la région et un programme qui ne peut pas vous décevoir . Vous savez quels efforts les organisateurs développent chaque année pour faire mieux que les précédents, alors récompensez les et venez nombreux à SALON de PROVENCE .

Programme détaillé :

Samedi 12h30 - 15h00

Réception des participants avec apéritif offert par RICARD et buffet froid .

L'attente des premiers arrivants pourra être agrémentée par la visite du Musée de l'Armée du château de l'Emperi qui sert de cadre à la réception (visite gratuite pour les participants)

15h30

Souhaits de bienvenue par la Mairie de SALON de PROVENCE autour d'une coupe de champagne .

16h00

Départ du circuit touristique vers St Rémy de Provence et ses ruines romaines puis arrêt aux Baux de Provence au cœur des alpilles dans un cadre médiéval exceptionnel . Visite du château offerte par la municipalité qui nous accueillera avec des boissons rafraichissantes . Poursuite de la route à travers les ombrages des pins et des oliveraies jusqu'à SALON de PROVENCE.

20h30

Dîner dansant à l'hôtel de l'Emperi.

Mog
PROVENCE 82

Dimanche 10h00

Départ de SALON de PROVENCE par le Val de Cuech lieu d'une célèbre course de côte jusqu'en 1923 .Arrivée au Château Bas et au Temple de Diane avec remise d'un cadeau désaltérant par les propriétaires de ce très beau et bon vignoble .

12h30

Arrivée sous les ombrages d'un camp de camping avec apéritif offert par CUSENIER . Méchoui sous la tente .

14h30

Gymkhana

15h30

Pour nous permettre d'établir des classements et de distribuer les très nombreux cadeaux et coupes à tous les participants un groupe folklorique provençal animera l'après midi.

16h30

Remise des prix .

Pour ceux qui envisage de passer quelques jours dans cette très belle région, Maurice et Jeanine LOUCHE se font un plaisir de vous emmener faire l'ascension du Mont Ventoux le Mardi 15 Juin avec un panier pique-nique . Les prévenir lors de votre inscription .

BULLETIN DE PARTICIPATION AU MOG PROVENCE
les 12 et 13 Juin 1982

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

_____

Nombre de personnes : _____

Morgan - type : _____

Frais de participation par personne : 270 Francs.

Bulletin et chèque à retourner avant le 15 Mai 1982 à :

Maurice LOUCHE - Délégué Lyon - Sud-Est
Campagne Cambronne - 13980 ALLEINS - Tél. (90) 57.40.82

nouvelles brèves

COTISATION 82

Depuis le 1er Janvier, votre contribution est exigible , 120 F pour l'année N'oubliez pas de joindre votre bulletin d'adhésion et de nous indiquer tout changement d'adresse . Merci .

MORGAN EN COMPÉTITION

Le championnat du monde d'endurance des conducteurs 1981 voit son palmarès s'établir ainsi en division de plus de 2 litres :

- PORSCHE 100 points
- B.M.W 52 points
- FERRARI 18 points
- LANCIA 6 points
- MORGAN 2 points acquis à Silverstone

NOUVEAUX MODELES

La nouvelle gamme MORGAN comprend :

- MORGAN 4/4 2 places ou 4 places
  moteur Ford 1600 CVH à arbre à cames en tête, 98 CH DIN à 6000 boîtes 4 vitesses - l'ensemble étant issu de la Ford Escort XR 3.
  En option moteur Fiat 105 T/C 1600 cc - double arbre à cames en tête 105 CV DIN - à 6000 t/mm - boîte 5 vitesses .
  Voilà quelques chevaux supplémentaires qui seront les bienvenus sur la 4/4 qui va retrouver un souffle qui lui faisait un peu défaut . Pour les amateurs de sensationsplus ennivrantes la + 8 reste bien sûr au catalogue sans changement .

LE NOUVEAU CLYCLECAR

Un fanatique , nostalgique , trouvant très difficile de se procurer un MORGAN trois roues Super Sports a décidé de construire son propre modèle et de le commercialiser . Une réplique , pas vraiment, Triking puisque c'est son nom, a repris les principes qui assurèrent le succès des trois roues mais a adapté les solutions modernes à ce piège . Qu'on en juge :

- moteur bicylindre en V Moto Guzzi de 950 cc de 70 CH (en option 80 CV) accouplé à une boîte 5 vitesses montée comme les cyclecars à l'extrême avant et apparent .Transmission acatène sur la roue arrière .

- suspension avant triangulée avec amortisseurs télescopique . Ressort quart éliptique à l'arrière avec amortisseurs - Freins à disques sur les trois roues .

- Carroserie en aluminium avec une fort belle finition intérieure et extérieure .
- Avec 355 kg cet engin donne 175 km/h en quatrième avec une consommation de 5,5 litres au cent .

Prix environ 50.000 francs .

Avis aux amateurs ! l'importation en France est envisagée .

IL Y A VINGT ANS

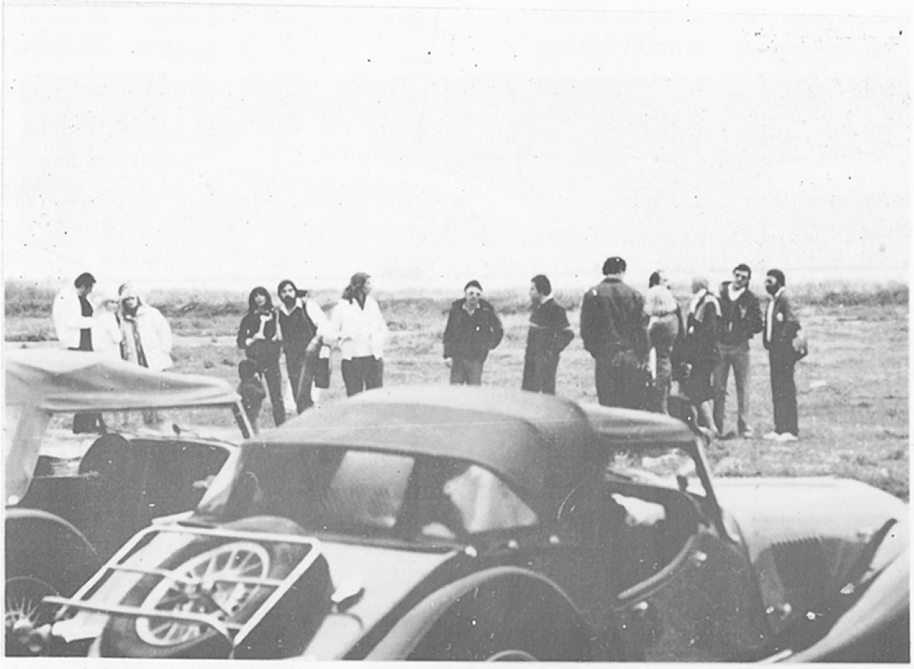
MORGAN remportait la classe moins de litre au 24 heures du Mans avec une + 4 Super Sport (Voir NEWS 28) .
Pour commémorer l'évènement , le Morgan Club de France réunira tous les amateurs sur le circuit Bugatti , loué à cette occasion , les 25 ou 26 Septembre 1982 .Participation prévue 100 F par véhicule .

mariage en prive sud-ouest sud-est

Dimanche 4 Octobre à 10 h 30 , heure ultime pour prendre la route vers le rendez-vous d'Aigues-Mortes avec les membres du Sud-Ouest, se trouvaient chez le délégué du Sud-Est en tout et pour tout 3 Morgans . La + 8 nouvelle acquisition de Mr et Mme TRÉVISAN, la 4/4 - 2 places d'un nouveau venu aux sorties Mr et Mme BAUDISSON du Var et la + 4 SS du délégué.

Avec une demi heure de retard nous voilà parti à travers les Alpilles où le hasard nous fait croiser un rallye de voitures anciennes .Lesquels nous invitent à les suivre . Sans succès .
Plusieurs haltes seront nécessaires pour alimenter en eau la + 8 à vapeur .

Aigues-Mortes . Nous y voilà . A l'entrée Nord quelques voitures sont là . Mr et Mme AUDRY et leur caniche en 4 - 2 places accompagnés d'un ami en TR 3, Mr et Mme MAURE et leur Berger Allemand (un chien) en 4/4 - 4 places .Venus de l'Ouest , le délégué Bruno SIEGEL et sa femme et leur Bobtail (un chien) en 4/4 - 4 places , et Mr et Mme DUPUY en 4/4 - 4 places venus de Toulouse (voilà un bel exemple) . Le temps ne se prêtait pas à pique-nique comme il était prévu, le délégué du Sud-Est accompagné d'un guide François BAUDISSON , se mettent en charge de trouver un restaurant .En sillonnant les rues , voilà qu'une MORGAN noire apparaît avec un macaron du Club . Serais-ce un égaré ?



L'ESCAPADE
12F TOUT
HOTEL
CAPADE
MONT VENTOUX
45
8e RALLYE DES ANCÊTRES

Après avoir réservé au Camargais , nous lui posons sous l'essuie-glace un «papillon» : carte du restaurant avec un petit mot . Nous allons récupérer tout le monde et nous voilà installé dans une salle pour nous au fond d'une cour .

L'ambiance est bonne . Le taureau aussi . D'après le berger allemand de Me MAURE, le caniche de mr AUDRY l'est aussi .

Au milieu du repas arrive en + 8 un ami du propriétaire qui ne pouvant venir l'a donc prêtée . En tournant en ville à notre recherche, il a trouvé la 4/4 noire en stationnement , lu le petit mot et donc trouvé le restaurant

L'ambiance monte , deux guitaristes gitans y sont pour quelque chose. Seul le niveau des verres baisse.Et rapidement .

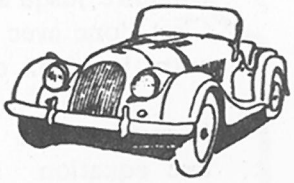
15 h, en forme nous sortons de table et du restaurant . Une 4/4 - 2 places noire apparaît . Mr et Mme ARNONE nous rejoignent enfin après avoir manqué notre rendez-vous sur incident : la courroie du ventilateur cassée . Mais Mr ARNONE prévoyant avait acheté avec sa voiture neuve l'an dernier chez le concessionnaire plusieurs petites pièces de rechange dont une courroie. Hélas, elle en correspondait pas à l'original . A qui se fier maintenant ?

Retardé , errant dans la ville , ils avaient rencontré des parents et se remontaient le moral dans un restaurant , ayant abandonné leur MORGAN le long d'un trottoir où devait passer une autre MORGAN . La suite vous la connaissez .

Tous ensemble, 9 en tout , sur à peu près 60 membres inscrits (mais que font ce 4 Octobre les 51 autres membres ?) nous allons pavaner devant les magnifiques remparts qui virent partir en croisades St Louis en 1243 et 1270 ,pour faire les inévitables photos de famille .

16h30 la séparation . Avec tritesse 6 MORGANS et la TR 3 rentrent ensemble jusqu'à SALON de PROVENCE où Mr et Mme TRÉVISAN nous invitent à prendre le verre d'adieu

En résumé , cette sortie du 4 Octobre en C a margue aura été un échec sur le plan du Club (trop peu de participants) mais un succès sur le plan amical . Car on a bien rigolé .



L'ISLE ADAM ON CHINE

Je ne sais pourquoi mais la réunion parisienne à l'Isle Adam fût particulièrement réussie .
A tout bien réfléchir , je sais que la «faute» en revient à Didier THÉPENNIER qui s'était chargé de l'organisation d'un bout à l'autre . Après PONTIVY , les Coupes de l'Age d'Or ' j'aspirais à une sortie en «invité» n'ayant d'autres choses à faire que de me laisser guider par les évènements . Eh bien l'on y prend goût à ces réunions et c'est pourquoi celle-ci fût au moins pour moi très réussie .

Après un samedi nous ayant fait préparer parapluies, bottes, peau de chamois et autres sutensiles pour lutter contre les multiples voies d'eau d'une MORGAN, pour une fois Albert Simon avait dit vrai et «un beau soleil» un peu frais néanmoins, nous permettait de bien augurer de la journée . Tôt le matin , la famille avait ainsi été quérir son dernier, en l'occurence le trois roues Darmont monoplace . Celui-ci était remisé près d'un autre trois roues celui, bien connu, d'Olivier DEMARIA . Ce dernier cherchant un prétexte fallacieux pour ne pas nous accompagner avait la veille glissé sur l'huile répandue par son piège de cyclecar et il s'était retrouvé plâtré jusqu'au genou . Mais c'était sans compter sur son papa qui lui proposa de le conduire jusqu'à nous avec leur B.M.W 328 fraichement restaurée. C'est donc avec la + 4 devant , la + 8 derrière et le monoplace entre les deux que nous engageâmes sur le chemin du rendez-vous.

Il reste encore beaucoup à apprendre sur le cyclecar . Pourtant une équation simple en apparence aurait évité la pannesèche : réservoir d'essence 7 litres, consommation 10 l/100 , donc autonomie 70 km .Oui mais pas de jauge , ni de compteur kilométrique .Moralité à 15 km du rendez-vous plus rien ! Le retard d'un quart d'heure devient une heure et l'habitude semble prise par le président de faire ainsi attendre ses hôtes .

Mais cette fois il sera battu , car Pierre MARTIN , Gérard GOFFIN, Douglass HALLAWELL trouveront le moyen de se perdre et arriveront alors que le repas sera déjà sérieusement entamé .

Repas agréable avec rosé pour le hors d'œuvre. Belle allure ce rosé s'avèrera être en fait un kir et nous en concluerons que l'appéritif vient après le hors d'œuvre (c'est peut-être cela aussi la nouvelle cuisine !).

A l'issue de ce repas Didier nous guide pour une centaine de mètres jusqu'au pavillon chinois récemment restauré et qui traduit bien les goûts exotiques du début du siècle . Toutefois sa sobriété dans les couleurs le rend presque conforme au paysage .

L'après midi virant vers un soleil crépusculaire, il est alors temps de ce précipiter au fond des bois afin d'y retrouver le culte druidique Décidément un parcours très électrique prévu par Didier où s'achève notre périple, les ténèbres presque venus, au pied d'une pierre tabulaire soutenue comme un dolmen. L'histoire ne dit pas s'il s'agît d'un assemblage nature ou d'une construction celtique . Le mystère des sous-bois ni en est que plus envoûtant et pendant que d'aucuns dissertent sur nos origines, d'autres vont aux champignons et les poltrons ou les prudents restent blottis contre le radiateur de leur voiture . Et c'est sur cette touche moitié mystique , moitié historique que le froid aidant nous regagnâmes nos contrées habituelles après un détour chez notre ami BEAUVALLET dont le rituel repad du Dimanche soir vient régulièrement clore les réunions parisiennes .

Le Petit Laugier

RESTAURANT

Rita et Jean-François BEAUVALLET

83, rue Laugier - 75017 PARIS

☎ 755. 82.14

(près Porte Champerret)

R. C. Paris A 311 207 294

FERMÉ LE SAMEDI ET TOUS LES SOIRS SAUF LE DIMANCHE

morgan au sommet

4ème RALLYE du MONT BLANC

Est-il possible qu'un MORGAN + 4 des années 60 participe au prestigieux rallye du MONT BLANC ?
A priori non . Pour la deuxième fois cependant les circonstances ont fait que le Club MORGAN a été représenté par un + 4

En 1980 notre ami Maurice LOUCHE trahi par son AMILCAR 6 CYL. avait fini le rallye grâce à son + 4 et nous a d'ailleurs conté son aventure dans le numéro 26 de NEWS.

Cette année engagé sur LANCIA puis comptant sur ma SINGER , je me retrouvais sans voiture et deux jours avant le départ je téléphonais à mon ami GAILLES pour lui annoncer mon regrte de ne pouvoir participer. Sa réponse fût rapide et nette : «Prends une R 4 pourrie et viens» .
N'ayant pas de R 4 pourrie, j'ai pris mon + 4 et je suis venu .
Cette promenade de quatre jours en + 4 m'a parmis d'apprécier cette voiture et de m'amuser comme je ne l'avais plus fait depuis longtemps .

Ne pouvant me libérer plus tôt , je suis parti le mardi 30 à 22 h avec comme objectif ANNEMASSE le lendemain à 8 h.

Minuit, deux heures de route déjà, BOURGES est derrière moi , je roule décapoté bien entendu, une heure plus tard je traverse MOULINS et je me vois arrivant à ANNEMASSE avec quelques heures d'avance .
Le brouillard pendant deux cents kilomètres se charge de freiner mon bel élan et après une conduite laborieuse j'arrive enfin à MACON .
Mon horaire me permettant une heure de repos, je m'allonge enfin je me replie dans mon siège et je dors .

Après ce repos , je reprends la route à 8 h je suis à ANNEMASSE , la démonstration est faite que le MORGAN + 4 est une véritable GT permettant de longues étapes de nuit dans un «certain» confrot...

Le rallye, fidèle à sa réputation, est une réussite sur tous les plans . Le parc est riche de très belles voitures , leurs plaques minéralogiques sont françaises, suisses, italiennes ... et l'itinéraire judicieux dans une magnifique région nous apporte la joie de rouler .

L'organisation amicale et chaleureuse par une équipe compétente et dévouée apporte un hébergement de qualité mais surtout crée une ambiance exceptionnelle .
Chaque étape est une réussite et j'ai du mal à choisir celle que je pense la meilleure : SAMOENS .
En effet, le déjeuner de SAMOENS sur la place du village avec un orchestre local au charme vieillot dans une ambiance folle, fait partie des souvenirs que l'on aime engranger pour les soirées d'hiver .

Le MORGAN a participé en prenant manifestement beaucoup de plaisir à gravir les cols à dévaler les petites routes de forêt, à se faufiler dans les gorges, à se prélasser au soleil ou à réaliser un temps au gymkana .

Étant le benjamin , le MORGAN n'avait pas le droit de se retrouver dans les profondeurs du classement de cette épreuve et sans ce prétexte, je me suis bien amusé et il a décroché le 5ème temps .

Ce 5ème temps est très honnorable puisque devant le MORGAN on trouve 3 spécialistes des trapadelles et CAVENQ sur sa merveilleuse ALFA 2300 à compresseur .

LOUCHE notera avec plaisir que dans les 5 premiers on compte quatre voitures des trapadelles (DELLIERE - LADRIERE - MOUSSET et SALMON) .

Pour conclure, disons que le rallye du MONT BLANC est un très beau rallye et que le MORGAN + 4 s'est révélé fiable, nerveux amusant et homogène .

Évoquons pour finir le problème de la participation de voitures relativement récentes à des rallyes de voitures de collection .

Je pense qu'un rallye de qualité n'a rien à perdre à accepter des véhicules des années 50 ou 60 à condition, bien entendu qu'ils soient authentiques et parfaits .

L'argument des performances ne jour pas, il y a un gouffre entre les performances d'une RENAULT AX de 1910 et des voitures comme la DELAMAYE 135 , la B.M.W 328 ou la TALBOT T 150 qui sont antérieures à la guerre .

Par contre ces trois voitures sont plus rapides que la M.G T F de 1954 par exemple .

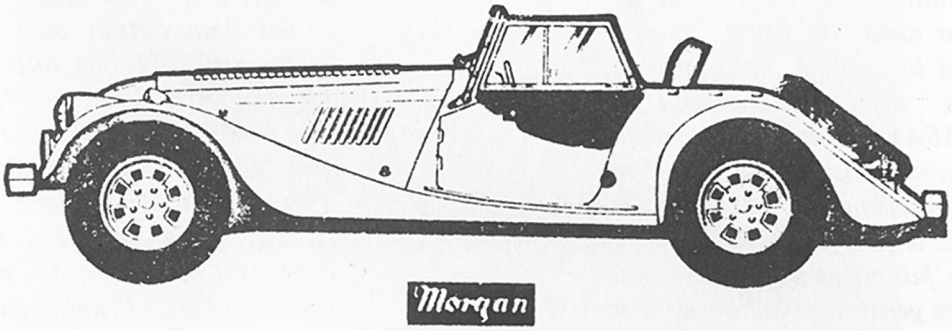
Ne perdons pas de vue que cette notion d'âge ne résiste pas au temps et évolue constamment .

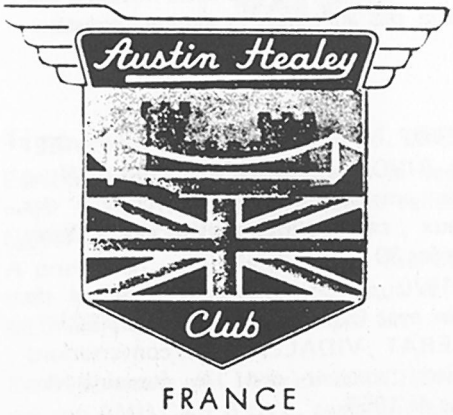
Vers 1960 on pouvait voir chez RAFFAELI traîner BINDA - PIBAROT , SALMON et d'autres amateurs considérés comme des originaux , car ils s'intéressaient aux voitures des années 30 .

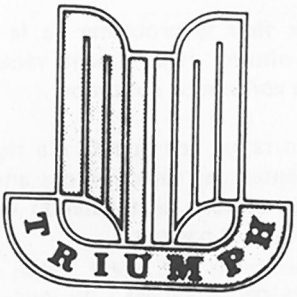
Vers 1970 en participant aux rallyes de l'époque avec BODIN , BUANAT , MAEGHT, DOTHERAT , VIDALENC . nos conversations s'égaraient souvent dans le domaine des voitures de 1950 .

Au dernier Neige et Glace j'ai bavardé un moment au bar avec un propriétaire de BUGATTI 35 qui venait d'acheter une LANCIA stratos .

Cet amateur est dans le noir , quand on aime vraiement l'automobile on est capable d'admirer une BUGATTI 35 , d'aimer une LANCIA stratos ou . . . . . d'apprécier une MORGAN+ 4 .



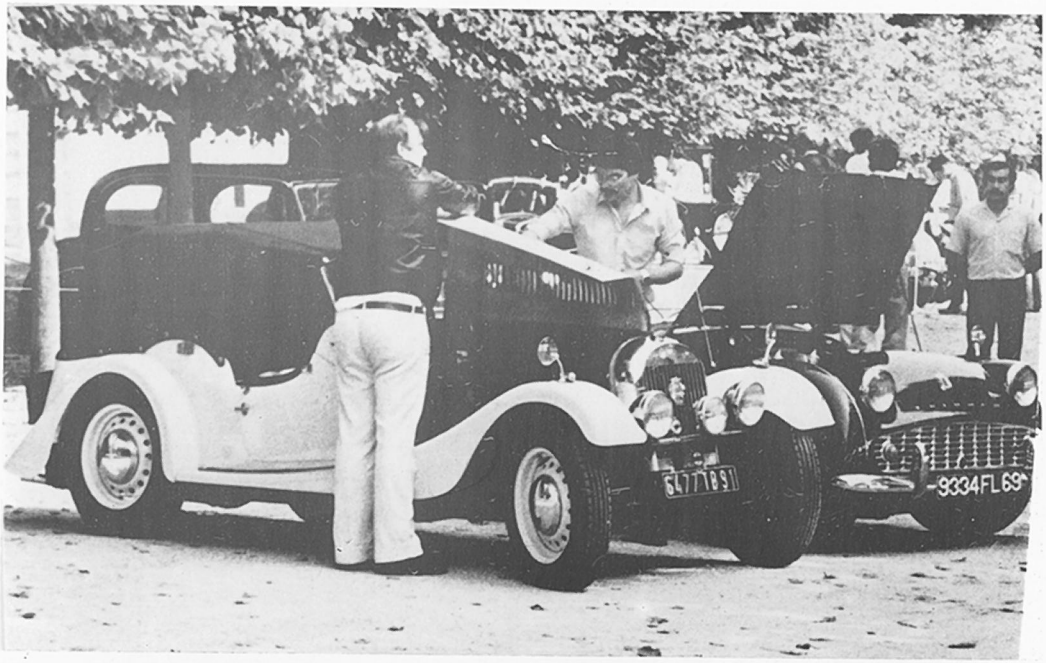


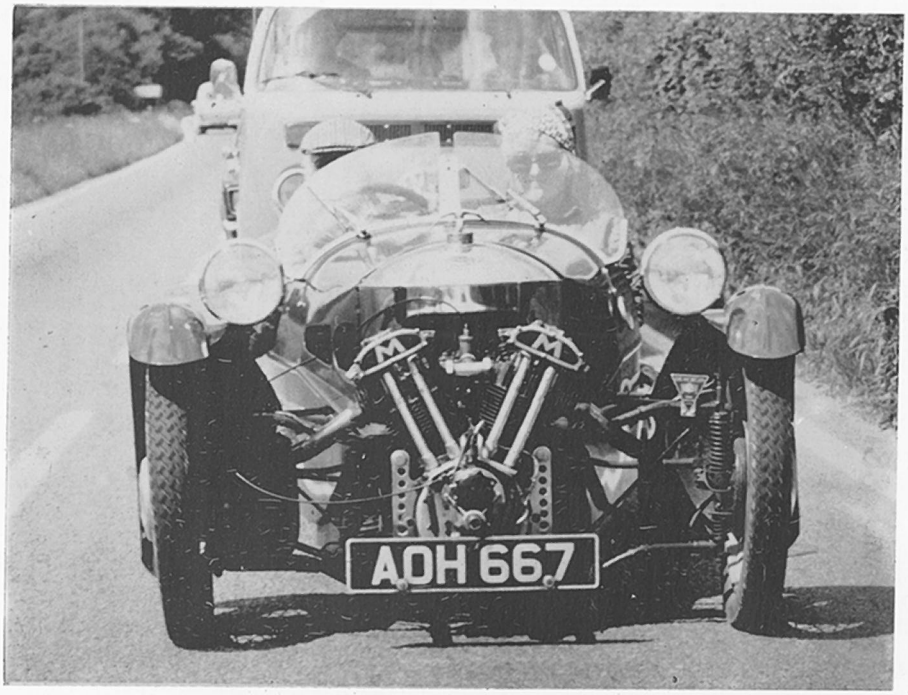


Comme vous le savez MORGAN n'a jamais construit de moteurs préférant s'adresser à des marques sûres et fiables pour équiper ses roadsters .
Parmi celles-ci Triumph équipa la + 4 - de 1950 à 1968 Un aussi long mariage dont le divorce en fait est un veuvage lors de l'arrêt de fabrication de la série TR 4 cylindres devait nous rapprocher de nos amis du Club Triumph qui longtemps dans les sphères de l'ancien bureau de l'ASAVE a été repris par un bureau plus proche de l'enthousiasme et du fanatisme que le précédent .
Ce faisant ils nous convièrent très gentiment à l'une de leur sortie , en Août, et c'est avec plaisir que nous rejoignîmes la porte de Vincennes par un des rares après-midi ensoleillé de l'été dernier .

Départ prévu à 16 h 00 et Paul Berthelot avait choisi cette sortie comme pour nous faire honte en tombant en panne à 100 m du point de raliement .Honte sur nous qui ne sûrent pas en découvrir la cause bien futile (rupture du fil de bobine!)

Bref, nous nous élançames vers l'Est par un trajet particulièrement bien choisi au milieu d'un extrait bien représentatif de nos hôtes : TR 3 - TR 4 - TR 5 - TR 6 Stag - GT 6 berlines 2500 quel confort, que de place d'autant que l'agrément du paysage se soldait par l'emprunt de route peu propice à l'exploitation complète de nos MORGANS.


9334FL69


AOH 667

XJU 715S

Malgré une pause à mi-parcours nous avions tous les fesses comme du papier crépon à l'arrivée dans une auberge près de Meaux, perdue dans la forêt .

Afin de débrider les esprits et d'éviter les comparaisons spécieuses entre nos deux marques, l'ensemble des participants s'affrontat au golfe miniature et l'issue de se match se solda par un match nul .

Ensuite le repas, fort bon, libéra toute la compagnie et, excellente chose, on ne parlait plus de sa dernière moyenne imbattable au volant de son bolide, mais bien de tous les ennuis possibles de l'une ou de l'autre marque .

Ah bon! il n'y a pas que les MORGANS qui tombent en ruine. Mais alors Triumph c'est bien une voiture anglaise !

Bref, la preuve était faite que le moteur n'était pas le seul point commun qui nous réunissait . Outre les soucis mécaniques , il se dégagea rapidement un état d'esprit une vision commune du roadster britannique , du club qui fit de cette première un succès que nous renouvellerons avec plaisir . Les liens sont noués .

Après ce premier contact avec un autre Club de marque anglaise, nous fûmes soudoyés fin Octobre par le Club AUSTIN HAELEY qui avait voulu faire de sa sortie d'automne une réunion typiquement britannique .

C'est donc en Vallée de Chevreuse , par un temps frais mais sec, que nous nous rendîmes en Vallée de Chevreuse pour participer à cette sortie. L'accueil par les membres du bureau fût plein d'attention et de chaleur (il en fallait

Moq
PROVENCE 82

12-13 Juin 1982

Salon-de-Provence

contre une petite bise que nos chauffages avaient bien du mal à vaincre) .Outre nos hôtes en Austin Haeley nous eumes ainsi l'occasion d'admirer quelques exemplaires d'Aston Martin, deux AC ACE , l'ensemble du plus bel effet entre les Morgans venues en force et les couleurs chatoyantes d'un bel après-midi d'Automne.
Il nous fût proposé après les présentations un rallye touristique dans la région de Chevreuse et de Dampierre qui nous permis de découvrir quelques très belles demeures et que les routes sont un peu mieux revêtues dans le Sud que dans l'Est .

Le crépuscule naissant avait fait descendre de quelques degrés le thermomètre et c'est donc avec une grande hâte que nous nous réunirent autour d'une grande flambée, un verre à la main en attendant le somptueux buffet préparé à notre intention .

L'ambiance monta rapidement , mais il est plus difficile de réunir plusieurs marques en évitant que les amateurs ne se réunissent autour de leur passion . Quoiqu'il en soit, là encore, cette deuxième expérience fût très profitable et nulle doute qu'elle se reproduira .

A cette époque, je possédais depuis 3 ans une Morgan +4 4 places de 1955 que j'avais achetée roulante mais en piteux état. J'étais, après ennuis sur ennuis, découragé de cette voiture et j'envisageais de la vendre pour en acheter une meilleure. Une relation, marchand de voitures de collection vint la voir pour une de ses clientes. Sur ces entrefaits, un autre marchand de voitures de collection demeurant tout près de chez moi me dit : "Toi qui aime les Morgans, j'en ai vu une en bel état mais elle est bricolée ; on y a adapté des carburateurs Weber et un radiateur d'huile". Mon sang ne fit qu'un tour. Serait-ce une Super Sport ? Je lui demandai où elle était. Mais en bon commerçant il garda le secret voyant que je m'y interessais mais me promit de s'en occuper. Quelques jours plus tard il m'apprit qu'elle venait d'être vendue et qu'elle était noire. Après quelques mois de recherches, je sus que c'était la personne qui était venue pour voir la mienne qui l'avait achetée pour sa cliente. Malheureusement depuis peu il était décédé. Toutes les pistes étaient coupées. Etais-je passé à côté d'une Super-Sport vendue à moins de 10 km de chez moi ?

Début 1976, la chance me sourit. Un ami, membre de mon club de vieilles voitures, possédant un grand garage à Orange, me dit lors d'une concentration : "j'ai à la révision une Morgan qui a de la santé : elle pousse très fort". Aussitôt je lui demandais sa couleur et ses signes particuliers. Il m'apprit qu'elle était noire et possédait 2 carburateurs Weber et un radiateur d'huile et appartenait à une femme. Je cherchai aussitôt la relation entre la propriétaire et l'acheteur qui était venu me voir pour me convaincre que c'était bien la même voiture. Grâce à cet ami je trouvais le lien. Ils étaient tout simplement parents. C'était bien la Morgan qui m'avait échappé 6 mois auparavant. Je demandais à mon ami le nom et l'adresse de la propriétaire et l'autorisation d'utiliser son nom comme introduction. Je lui téléphonais et lui demandais si je pouvais venir voir sa Morgan. Sur une réponse affirmative, j'allais à Villeneuve-Les-Avignon où je fus très gentiment accueilli par une charmante femme qui me conduisit à la voiture. Après inspection, c'était bien une Super Sport. Elle était parfaite et n'avait roulé en 8 ans que 18 000 km. J'appris alors que le 1ère propriétaire était amoureux de deux voitures. Il possédait une Rolls Royce et une Morgan.

UN PEU D'HISTOIRE

(SUITE...)

Il jouait du Luth et sa femme chantait des cantiques 10 mois par an à travers le monde. Les mois de vacances étaient partagés entre les deux voitures. Voilà pourquoi elle n'avait presque pas roulé. A la demande de me la vendre, elle me répondit qu'elle y tenait et qu'il n'en était pas question.

Dans les semaines qui suivirent, je lui téléphonai à plusieurs reprises sans succès. Dans le courant 1976, je revis sa voiture. Elle me laissa entendre qu'il n'était pas improbable qu'elle ne s'en séparerait pas un jour car elle s'en servait très peu souvent. Son mari qui l'avait pris une fois avait juré de ne jamais plus y remettre les pieds. Pour lui ce n'était pas une voiture, lui habitué aux D.S. Début 1977, je lui présentais mes voeux en lui faisant une offre convenable car elle semblait presque décidée. Sans succès. Début 1978, je renouvelais mes voeux en augmentant mon offre. Chaque fois sa réponse était : "Je tiens à ma Morgan, mais un jour peut-être...". Idem pour 1979. Je faiblissais dans ma volonté de l'acquérir. Je commençais à ne plus y croire. D'autant qu'à mes voeux 1980 pour la 1ère fois, pas de réponse malgré mon offre très intéressante. L'envie de la posséder me passait. Je commençais à l'oublier.

Début 1981, sans trop y croire, je renouvelais mes voeux. Fin Janvier pas de réponse. Tout début Février en rentrant chez moi, ma femme me tend, avec le sourire, une carte représentant une vieille voiture dans laquelle je lis, à deux fois, avec surprise : "Meilleurs voeux 1981. Que vous souhaiter sinon la Morgan ? Peut-être allez-vous pouvoir réaliser votre rêve. Nous pourrions en parler à partir du 5 février à mon retour à Paris". Le 5 février, je lui téléphonais le coeur battant. Nous prenons rendez-vous pour le sur-lendemain. Enfin, le jour tant attendu arrive. Je revois après 5 ans cette fameuse Morgan. Je vérifie encore une fois certains détails : c'est vraiment une Super Sport. Le kilométrage a peu augmenté, elle accuse 27 640 km. Son état est toujours parfait. Sauf de petits frottements aux 4 ailes dûs à la difficulté de sortir de son très étroit garage qui est de plus très en pente. A chaque fois elle touchait et le pot d'échappement raclait. D'où appréhension de l'utiliser et décision de la vendre pour acheter une voiture plus conventionnelle. Malgré une batterie faible, je réussissais à la mettre en marche. Un très beau bruit remplit le garage. En faisant monter le régime, elle a l'air d'avoir "de la santé" comme disait mon ami. Malheureusement je ne peux l'essayer. Le maitre-cylindre de frein

est grippé. Après une inspection en détail, on ne peut lui reprocher rien d'autre. Elle n'a jamais été démontée, ni touchée. Même le petit pot de peinture d'origine pour les retouches est encore dans la boite à gants. De plus, elle possède 6 options d'origine que je retrouvais sur la facture d'achat de M. De Rayas faite par M. Savoye en 1968, que le 1er propriétaire avait donnée à cette dame. Volant bois - porte-bagages - courroie capot - tonneau-cover - 2 projecteurs à iode et chose très rare, des amortisseurs arrière sélectaride (réglables en dureté depuis le tableau de bord). Les roues rayons et l'intérieur en cuir n'étaient pas à l'époque des options.

Le plus important restait à faire. Traiter. La propriétaire sentait le poisson bien ferré. Depuis 6 ans, j'attendais. L'annonce de son prix enleva soudainement du charme à la voiture. Elle savait qu'elle était rare, sans plus, mais savait surtout que je la voulais à tout prix. J'attendais ce moment depuis si longtemps qu'après l'avoir un peu marchandée, je concluais l'affaire craignant à tout instant qu'elle change d'avis ou de prix. Sa rareté et son état d'origine avec si peu de kilomètres étaient les atouts que je me répétais pour me convaincre qu'en fin de compte je ne faisais pas une si mauvaise affaire. L'après-midi je retournais la chercher sur remorque. Le lendemain, je commençais à toute la vérifier et à déshabiller la caisse de tous ses chromes pour la donner à décabosser, puis à repeindre de sa couleur d'origine, noire. Très prochainement, elle sera comme en 1968.

En voilà au moins une que les américains n'auront pas et qui restera dans le parc automobile français.

Maurice LOUCHE

ET POURTANT ELLE TOURNE... (déjà publié en 1979)

LA CHRONIQUE DE GALILEE AND CO.

A la lecture du News n°20, Galilée constata, non sans une certaine émotion, que le comité de redaction s'était arrogé le droit d'intituler cette rubrique " Les plaisirs des Morgans". Ce n'est que de justesse et grâce à la médiation de l'un de nos conseillers juridiques qu'un procès rententissant fût évité.

Cette introduction constitue le droit de réponse auquel notre illustre collaborateur pouvait prétendre.

DONT ACTE
et ce que nul n'en n'ignore

I LUBRIFICATION DU TRAIN AVANT

Lors de ses entretiens avec plusieurs membres, Galilée constata avec une certaine surprise à laquelle ne manquait pas de se mêler l'effroi, que bon nombre d'entre-eux ignorait non seulement l'utilisation mais aussi la présence sur leur véhicule d'un accessoire important: la lubrification semi-automatique du train avant (1)

> En effet, tous les véhicules sortis de Malvern depuis 1952 - 4/4, +4 et +8- en sont équipés. Il a pour but d'éviter l'usure prematurée des bagues en bronze qui sont montées sur les axes verticaux et qui supportent les fusées de roues et les ressorts.

Les Inconvénients-

Le défaut de graissage peut en entrainer de multiples - Direction particulièrement dure, écrasement et rupture des bagues, shimmy, grippage de l'ensemble ce qui peut être une cause des fissures souvent constatées sur le s ailes avant à partir des lanternes d'aile, car le support d'aile est directement solidaire de ce train avant, et bien d'autres incidents telles que tenue de route, rupture du chassis, rupture de certains éléments de la carrosserie, etc. , etc.....

(1) - C'est volontairement que l'auteur n'emploie pas le terme de suspension, qui en l'espèce est totalement dénué de sens.

LE PRINCIPE

Envoyer dans chacun des axes verticaux (droit et gauche) une certaine quantité d'huile chaude (plus fluide) en provenance du moteur pour assurer le graissage sous pression.

LE SYSTEME -figure 1

- Une prise d'huile sous pression B située en avant du filtre à huile et en communication directe avec le circuit sous pression de circulation d'huile du moteur.

- Une canalisation d'alimentation F (sous pression lorsque le moteur tourne) et en communication avec le mano C par l'intermédiaire de la vanne A.

- Une vanne en bronze A à 4 directions, située au dessus du carter d'embrayage et vissée sur le tablier tôle separant le compartiment moteur de l'habitacle.

- Un bouton poussoir E fixé sur la vanne A mais côté habitacle, au dessus du tunnel allant de l'embrayage à la boîte de vitesse Ce poussoir ne peut être manoeuvré qu'au pied.

- Un double reseau G qui assure la distribution de l'huile vers les 2 points de graissage D.

- Una canalisation de contrôle H reliant l'ensemble au manomètre de pression d'huile du tableau de bord.

L'UTILISATION

Dès que le moture tourne, les canalisations F et H (déjà pleines d'huile) se mettent sous pression - indication donnée par le mano C. Les canalisations G sont vides jusqu'au moment ou, appuyant sur F, on injecte l'huile dans le reseau G pour graisser D. Le mano C indique alors une baisse de pression d'environs 25 livres (1);tant qu'on laisse le pied sur le poussoir la pression reste en baisse.

Dès que l'on retire le pied,la pression
doit redevenir normale.
A moins que.....

COMMENT?

L'opération de graissage doit obligatoirement s'effectuer dans les conditions suivantes:

1 Moteur chaud: Meilleur fluidité d'huile

2 Moteur tournant: la pompe à huile doit fonctionner.

3 A l'arrêt: pour verifier la pression avant et après l'operation et surtout s'assurer que cette dernière redevient normale. Si

---

(1) Les manomètres anglais indiquent la pression en livres(lb) par pouce carré, soit 0,07 kg/cm2. Galilée declare sous sa responsabilité que 60 lb au mano fait 4,200 kg/cm2, je le crois!

cela n'est pas, couper le moteur et actionner plusieurs fois le poussoir et remettre en marche et vérifier à nouveau la pression

Nota Si ça ne marche pas, se rendre immédiatement chez le concessionnaire Morgan le plus proche. La liste de ceux-ci (ouverts jours et nuits, dimanches et fêtes) paraîtra à l'occassion de la sortie du News n° 100.

Non! mais en général ça marche.

4 Il suffit d'appuyer sur le poussoir 1 à2 secondes, pas plus. Le constucteur préconise cette operation tous les 500 km. C'est bien pour la période hivernale, en été tous les 700 à 800 km semble suffisant.

Lubrification du train avant (depuis 1952)

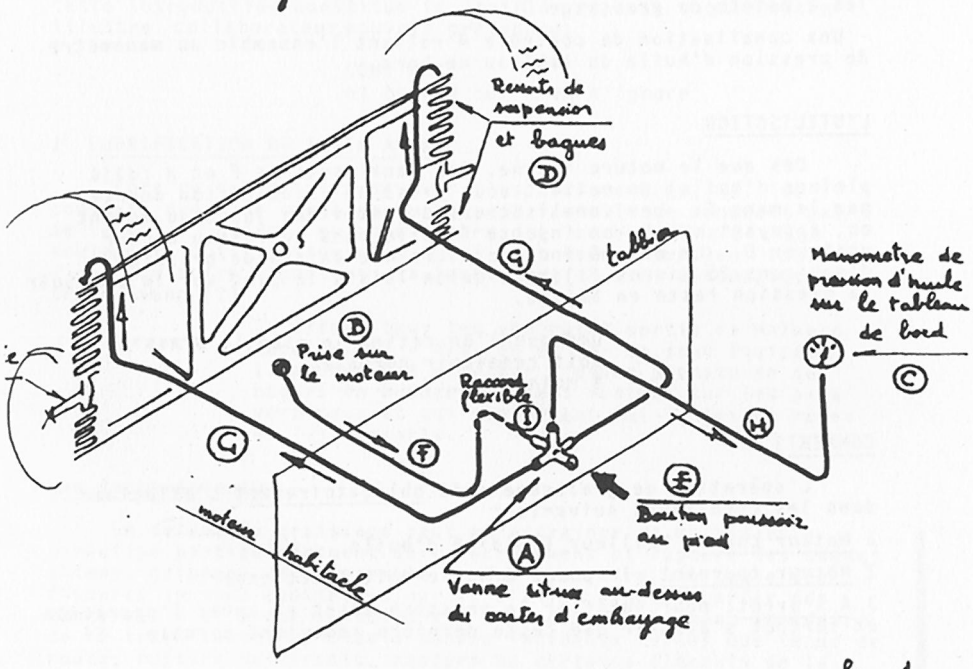
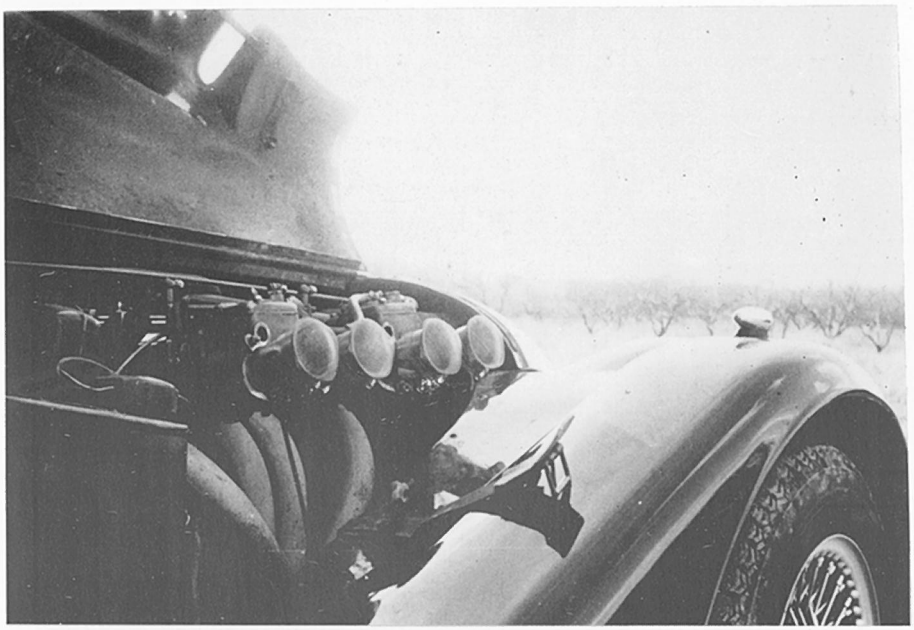
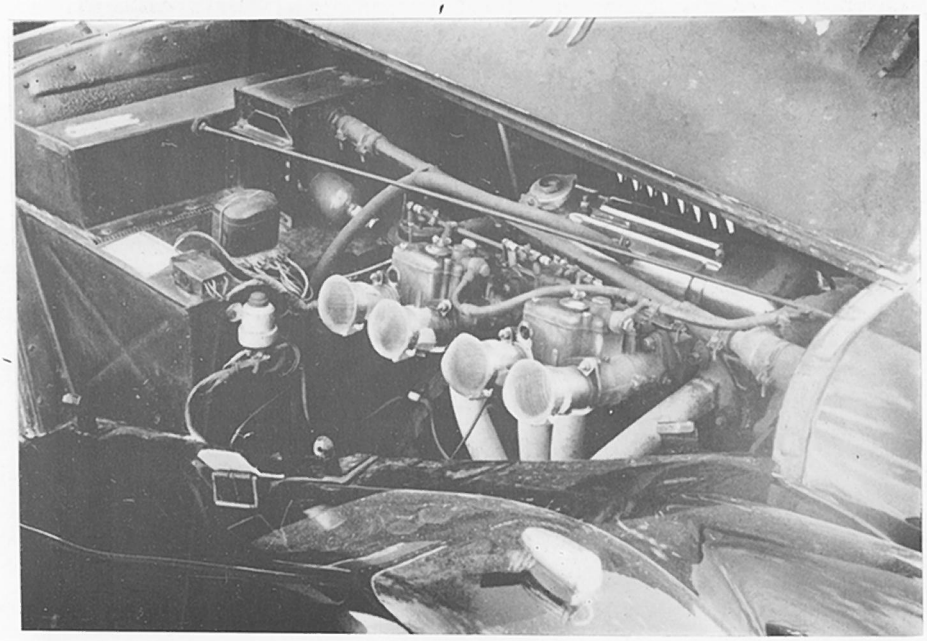


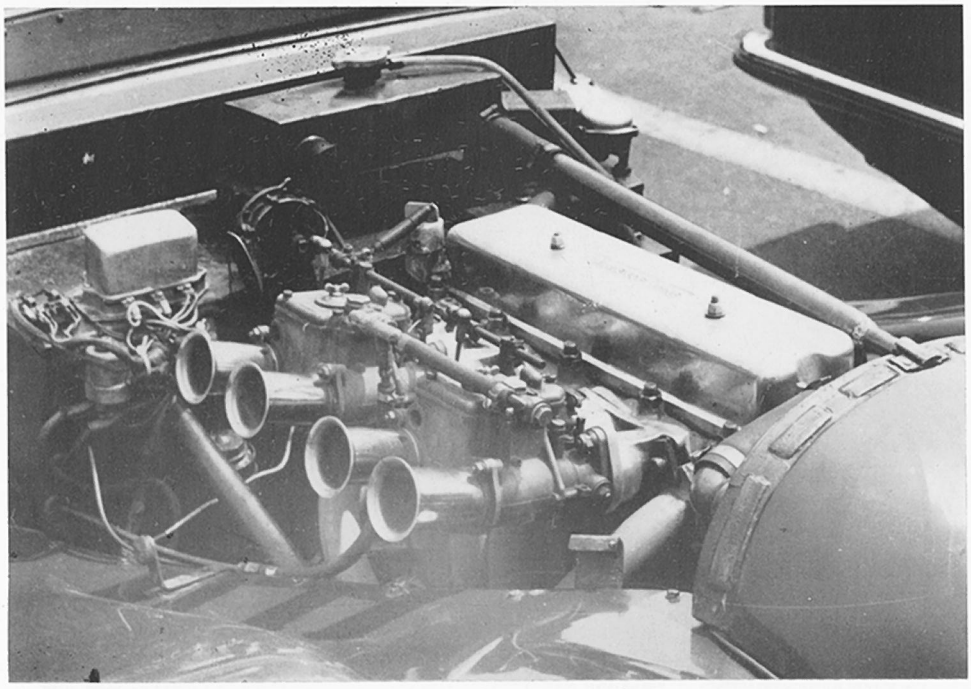
fig. 1

Galilée Sept 79





240
LAWRENCETUNE
100 Kms LE MANS
8-9 MAY 1976
TOK 258



DES TRUCS

- Si tout fonctionne normalement, le train avant est convenablement graissé. Il est gras et des projections d'huile se produisent sur l'intérieur des roues avants. Quelques gouttes d'huile sur le sol du parking ne sont pas inquiétantes.

-La canalisation F est fixée au moteur d'une part près du filtre à huile et d'autre part sur un boulon du carter d'embrayage, elle est dons rigide et solidaire du moteur,sa fonction avec la vanne A doit donc obligatoirement se faire par l'intermédiaire d'un flexible I.

- Vérifier que la vanne est toujours convenablement vissée sur le tablier et surtout que les canalisations sont bien protegées et maintenues dans leurs différents attaches, et que les passages dans les tôles sont bien protégés par des caoutchoucs .

- Le piston qui commande la circulation d'huile est en principe étanche. Il se peut que des impuretés viennent s'y coller. Sa ferm ture étant défectueuse, ily a passage constant de l'huile. Ce défaut se répare -

1 - Démonter le flexible I.

2 - A l'aide d'un toune-vis, dévisser celle qui se trouve à l'intérieur de A.

3 - Retirer le capuchon et le ressort (côté habitacle)

4 - Retirer le piston pour vérifier son état.

5 - Roder le piston et le siège avec une pâte douce, terminer par une pâte à polir.

6 - Remonter le tout.

7 - Vérifier l'étancheité.

. . .

II LUBRIFICATION DES CARBURATEURS

Eh oui; des "carbus", ça se lubrifie! Enfin des carbus anglais et surtout si ce sont des S.U (faut le faire!). Il n'en reste pas moins que là aussi, il faut y veiller, sinon il faudra en racheter des neufs et ça coûte "beaucoup très cher" Pourquoi? Parce que ça se paye en livres, mais pas en livres GB

de 543,59 gr., ni en livre toujours GB mais de 373,24gr. qui ne contient d'ailleurs que 12 ounces de 20 pennyweights = 5760 grains de 64,8gr., mais en livres du Marché Commun augmentées de la TVA Et que de plus leur volume s'estime en cubic inch , ce qui est l'équivalent de 0,01640dcm3 et qu'ils ont en gros une contenance qui peut pas assimilation être estimée à quelques 2 gills qui valent eux aussi environs 0,284 litres et que..... Personne ne s'étonne que ça coûte vraiement une fortune.

DONC

Les moeurs TRIUMPH sont généralement équipés (sauf facéties du constructeur) de carburateurs S.U.

Un carbu SU, ça ressemble à ce que Galilée a dessiné en figure 2. C'est à dire un biberon avec un bouchon.

Tous les 7000 km environ -

1 - Dévisser le bouchon noir (7 ou 8 tours environs). Bouchon en laiton sur les modèles anciens.

2 - Tirer doucement et verticalement, le bouchon. On sent une certaine résistance.
Le bouchon se prolonge par un axe de quelques cm de long qui se termine par un petit piston.

3 - Mettre dans l'orifice de l'huile moteur neuve ; jusqu'à ce que son niveau atteigne la partie supérieure d'un tube, soit 1 ou 2 cm en dessous du bord du carburateur.

4 - Présenter le bouchon bien verticalement et l'intoduire dans l'orifice, mais très très doucement, la résistance sera nettement plus forte qu'au démontage.

5 - Bien revisser le bouchon.

6 - En profiter pour graisser tou la timonerie, et Dieu s'il y en a, qui se trouve entre les 2 carbus.

Galilée and Co.

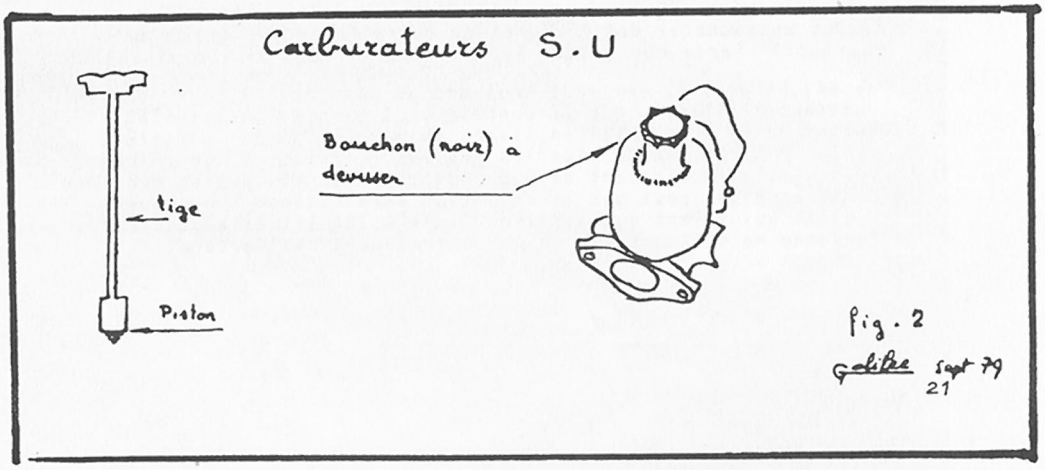


fig. 2

Galilée sept 79

bonnes adresses

RECTIFICATION / REMISE EN ÉTAT MOTEUR

SEGUIN & FOLLET
6 bis rue Camille Desmoulin
92300 LEVALLOIS Tél: 757.01.08

SELLERIE AUTOMOBILE

ANTOINE
52 rue P. Brossolette
92300 LEVALLOIS Tél: 737.50.34

RECONDITIONNEMENT AMORTISSEURS A BRAS

STÉ AMOX
48 rue Victor Hugo
92300 LEVALLOIS Tél: 737.77.34

CHROME

SERMEP
116 rue Victor Hugo
92300 LEVALLOIS Tél: 737.40.80

répertoire

PARIS et REGION.

P. PELLAUX
31 RUE BEAUSEJOUR
77400 POMPONNE

J. et K. LAMBERT
La Colinière
Cocherel
27120 PACY S/EURE

C. SPEICHER
133 rue de Silly
92100 BOULOGNE

Paul HURTUT
Residence Lumière
4 bis Chemin de Versaille
92500 RUEIL MALMAISON

M. NOEL
57 AV. MARCEAU
93130 NOISY LE SEC

J.C. MOISAND
33 RUE JACQUES DULUD
92200 NEUILLY

N. ARVANITAKIS
Chez Mme DARCEL
55 AV. GABRIEL PERRI
92260 FONTENAY AUX ROSES

Ph. MOUTARD-MARTIN
10 rue BREMONTIER
75017 PARIS.

B. MANLHIOT
11 rue des Bons Enfants
91230 MONTGERON

M. D. RANSON
44 rue Marx Dormoy
91300 MASSY

J. VOISIN
19 Av. Ferdinand Buisson
75016 PARIS

J. CLEMENT
10 Av^e MARCHAND
95160 MONTMORENCY

Didier THEPENNIER
79 rue P. Thomouse
93330 NEUILLY S/MARNE

Michel BOUTINARD ROUELLE
14 rue François Miron
75004 PARIS

Michel GUILLEMIN
9 rue Delambre
75014 PARIS

Patrick LADOUCH
7 place Ninel
75013 PARIS

Michel LAUNAY
10 Square des Saules
77240 CESSON LA FORET

Bernard DOMINGUES
Av du Cimetière
77690 MONTIGNY S/LOING

P. SAVREUX
1 SQ. CH GOUNOD
LES CYGNES
60200 COMPIEGNE

Jean SIMONELLI
21 Domaine de Bel Abord
91380 CHILLY MAZARIN

Yj poittevin
47 AV DE VILLIERS
75017 PARIS

J-F BEAUVALLET
83 RUE Laugier
75017 PARIS

Dominique BERNARD
61 Av Horace Vernet
78110 LE VESINET

J. JEANNEL
7 PLACE FRANZ LIST
75010 PARIS

PARIS et REGION.

P. LHOTELIN
2 bis BEL AIR
91270 VIGNEUX

Monsieur François ZILLER
11 La Justice Mauve
95000 CERGY

Monsieur Olivier DEMARIA
87 rue J.P Timbaud
75011 PARIS

Monsieur J.P BENAZET
35 rue H. Barbusse
75005 PARIS

Monsieur Léon BELAYCHE
197 av de Versailles
75116 PARIS

Monsieur Gérard COFFIN
16 rue Cortambert
75016 PARIS

Monsieur Robert LEMERCIER
4, rue Gambetta
77170 BRIE COMTE ROBERT

Monsieur Christian ROY
45 bd Gouvion St Cyr
75017 PARIS

Monsieur Jean BIARNES
31, rue M. Aufan
92300 LEVALLOIS

Monsieur Daniel BARRE
25 rue Jonquoy
75014 PARIS

Monsieur Pierre MARTIN
97 rue Mouffetard
75005 PARIS

Monsieur Claude GARSAULT
La Chenaie
78580 BAZEMONT

DANIEL BOINAT
175 AV JEAN JAURES
75019 PARIS

Mr JEAN PISA
7 rue du Hameau
75015 PARIS

Melle CHRISTINE LECORDIER
Le Val Rollon
27100 LE VAUDREUIL

Mr MICHEL MOCQUART
29 av des Lacs
94100 ST MAUR

Mr J.F LAUDE
26 rue de Senlis
VINEUIL ST FIRMIN
60500 CHANTILLY

Mr CHRISTIAN FLEURY
20 rue R. Boudou
92600 ASNIERES

M. PIERS HAINSNORTH
3 avenue de Pijon
93220 GAGNY

Mr SERGE BONAMY
28 rue Vanneau
75007 PARIS

Monsieur CHANG
1 place A. Malraux
78100 ST GERMAIN

Mr J.M REYMOND
102 rue Grande
MOIGNY S/ECOLE
91490 MILLY LA FORET

Mr HERVE BILCAR
1 rue Victor Daix
92200 NEUILLY

H. SANGAN
5, rue des Polyanthus
93110 ROSNY-sous-BOIS

PARIS hors ILE de FRANCE

Monsieur TAHON
2 rue Pasteur
59161 ESCAUDOEUVRES

Jean Claude GIRARDY
Place Felatre
58200 COSNE S/LOIRE

M. DELPLACE
Hameau de LOUMARE
Ste MARIE DES CHAMPS
76190 YVETOT

H. LEGENNE
13 RUE JOFFROY
59149 COUSOLRE

Y. LECLERCQ
17 rue Aristide Briandù
Rosendaël
59240 DUNKERQUE

Mr RICHARD DELAPORTE
38 rue Raspail
76600 LE HAVRE

Mr BERNARD ASQUIN
25 rue du Tour de Place
FRANVILLIERS
80800 CORBIE

J.F. NATTIEZ
pisciculture du Bercail
BRETEL LES GEZAINCOURT
80600 DOULLENS

Mr J. M CONTANT
La Longeraie
89300 CERISIERS

Mr ROGER TISON
44 rue Pasteur
59223 RONCQ

Fernand DEFOSSEZ
4, rue Notre Dame
80400 HAM

J.P LEROY
6, rue du Puits de l'Auge
45190 BEAUGENCY

M Louis RINGO
Courcelle le Comte
62121 ACHIET LE GRAND

Monsieur François THIBAUDAT
31 rue St André
18300 SANCERRE

Georges WATRELOT
5 Impasse du vieux Tripot
62000 ARRAS

A. GODEC
116 RUE JULES FERRY
62222 ST MERTIN DE BOULOGNE

Bruno COURTOIS
17 RUE DES BECQUEREELES
80000 AMIENS

PARIS et REGION.

J.F. DRIVET
3, rue Gazan
75014 PARIS

M. EGLY
Io5 Tour 3, Av. Voltaire
95230 SOISY-sous-MONTMORENCY

D. PETIOT
234, Bd. Saint Germain
75007 PARIS

O. DAUCHEZ
37, Quai de la Tournelle
75005 PARIS

G. MORGAN
27, rue A. Dumas
78100 St-GERMAIN-EN-LAYE

G. ROUMIERE
12, rue des Pavoreaux
91130 RIS ORANGIS

R. COQUELIN
4, rue Gabriel Fauré
91450 SOISY S/SEINE

Mme A. SEIGNOL
35 QUAI DE GRENELLE
75014 PARIS

P. TAILLARDAT
54 RUE DAGUERRE
75014 PARIS

D. HALLAWELL
77 RUE PERE CORENTIN
75014 PARIS

P. SAISSIER
104 RUE LECOURBE
75015 PARIS

J. DURY
36 bis Av^e Foch
95220 HERBLAY

Monsieur Noël PARROT
190 rue de Fromes
78630 ORGEVAL

A.M. DURANCE
40 rue Jasmin
75016 PARIS

R. VAILLANT
Sq. A. RENOIR
2 residence Brune
75014 PARIS

J. PROUZET
2 r. GUERLAIN
92200 COLOMBES

Mr VANDEMBROUCQUE
3 r. Narcisse Diaz
75016 PARIS

P. PILOT
32 rue R. BROSSOLETTE
91370 VERRIÈRES LE BUISSON

C. MIKAILOFF
9 Av^e KENNEDY
91300 MASSY

J.R. MEYER
103 Av^e GAMBETTA
93170 BAGNOLET

D. MOCQUART
GROMOMO
CHEMIN DE COINTREAU
77540 BERNAY

P. BERTHELOT
Les PRANDIERS
17 Av^e W. CHURCHILL
60200 COMPIEGNE

U. MAZARS
7 rue DELAUNAY
78000 VERSAILLES

MICHEL DAUPHIN
12 Av. GAMBETTA
94600 CHOISY-LE-ROI.

SUD-EST LYONNAIS

J.P. DONENJOUD
38 PLACE DES PROMENADES
42300 ROANNE

P.E. CHARLET
Le Baiouet
69210 LENTILLY

R. LEMANCZYK
18 Av L. THIOLLIER
42570 ST HEAND

Monsieur Patrick ROUX
43 rue Centrale
69290 CRAPONNE

P.L. PASSERAT
17 RUE BENOIT
69130 TABARD ECULLY

POITOU-CHARENTE

B. LECOMTE
5, Avenue de la Victoire
85330 NOIRMOUTIERS

JJA MARTY
4 RUE DU CHATEAU VAUCLERC
17000 LA ROCHELLE

N/ MAYOUKOU
5 RUE DE METZ
87100 LIMOGES

ALAIN LERAY
2 ET 4 RUE ABEL PLANAT
16100 COGNAC

GE. CROSS
CLOS FONTINDOULE
MONBAZILLAC
24240 SIGOULES

Bernard LAVIGNE
7 bis Av. du MIDI
87000 LIMOGES

J-P. FRECHIT
2 RUE DUBERNAT
33400 TALENCE

SUD-EST.

M. LOUCHE
CAMPAGNE CAMBRONNES
QUARTIER JONCQUEROLLES
13980 ALLEINS

Monsieur J.L. FONDACCI
Villa Giraglia
13620 MIMET CARDANNE

H. SCHWAL
Palais Etoile du Nord
1 Av. DEPOILLY
06000 NICE.

G. TEISSIER
399 BD DE LA REPUBLIQUE
13300 SALON

G. MITAUX MAUROUARD
40 Chemin de Beaulieu
13300 SALON de PROVENCE

F. LECAILLE
LE BELLEDONNE
38520 BOURG D'OISANS

R. AUDRY
19 RUE H. CHENEAUX
13008 MARSEILLE

FRANCOIS BAUDISSON
162 AV DU MARECHAL JUIN
83140 SIX FOURS

J.B. POINARD
Chalet Pierre Lime
LES BONNETS
38410 ST-MARTIN D'URIAGE

R. REYRE
RN 8 16
13100 LUYNES

B. PEUGET
Les Pins de VALESCURE
Chemin AURELIEN
83700 ST RAPHAEL

D. REVOL
2 AV DU MARQUISDE L'OISANS
38800 PONT DE CLAIX

JA. GASTAUT
3 IMPASSE V. COUGIN
13008 MARSEILLE

Monsieur François BAUDISSON
4 Bis rue Lamotte Guérin
83000 TOULON

Monsieur R. AGUILAR
La Quevenais
Route de Genevac km 3
30001 NIMES

JL. MISSOL
RES LE FRONTENAC
2 TRAVERSE REGNY BAT A
13009 MARSEILLE

J. VIAL
La Présidente
83170 BRIGNOLES

P. MOURGES
Les PLUMANEAUX
84170 MONTEUX

Monsieur Gérard TREVISAN
Domaine du Singe Vert
La Croix Blanche
13300 SALON

J.C. PIROT
Villa Les Lierres
Impasse Baille St Hubert
83100 TOULON.

R. PLAT
241 CITE MASSEL
97300 CAYENNE

Mr Jean Marie CAMBOLIVE
39 av. des Acacias
13340 ROGNAC

M. NICOLINI
18 RUE GABRIEL PERRI
83210 SOLLIES PONT

A. FREITAG v. WORINCHOVEN
Mas St Mathieu
Chemin PEYLOUBET
06130 GRASSE

SUD - OUEST

A SUROLES
51 AV GENERAL DE GAULE
66000 PERPIGNAN

D. ARIBAUT
4 RUE DE L'ESQUILE
31000 TOULOUSE

M. CHARPENTIER
86 AV TRESPOEY
64000 PAU

Mr MOLINS
6 RUE GERARD LEGRAND
66000PERPIGNAN

C. SANZ
170 RUE DE PERIOLE
ECSH
31500 TOULOUSE

P. VIDAL 9 RUE DU 8 MAI
64600 ANGLET ST JEAN

Jean-Louis CLAVERE

C. PLANCOULAINE
72 AV. TORCATIS
66000 PERPIGNAN

Mr MICHEL LATAPIE
139 av. G. Doumergue
31170 TOURNEFEUILLE

B. SIEGEL
19 RUE CARSALADE DU PONT
66000 PERPIGNAN

P.Y. BOULARD
359, route de Seilh
AUSSONE
31700 BLAGNAC

U. VIAN KUGLER
66500 EUS

G. DURAND
2 rue de la LAVANDE
lot des GIROUSSONS
31520 RAMONVILLE ST AGNE

J. BERTHOMIEUX
HOTEL LA THOMASSE
RUE DU DR MALLET
15000 AURILLAC

TOURAINE - VAL de LOIRE.

Yves JULES
113 RUE DU BOURG NEUF
CIDEX 104.
41000 BLOIS.

Monsieur Michel LELIEVRE
2 rue de la Bordonnière
CHAILLES
41120 LES MONTILS

Monsieur M.P SALMON
La Royauté
37380 LA MONNAIE

L. CONBET JOLY
15 RUE J. DOUBLIN
41000 BLOIS

G. LEGUILLON
121 BD. THIERS
37000 TOURS

BRETAGNE

Monsieur J.P HUMILY
12 place Chateaubriand
35120 DOL DE BRETAGNE

Monsieur J.P CAUMON
15 rue de la Porte Gellee
44200 NANTES

J. HELO
18 RUE DU PONT
56300 PONTIVY

Mme J LEGENDRE
4 RUE DE LA TISSONIERE
53000 LAVAL

Mr PHILIPPE GUILLEMET
33 rue Chambre aux Deniers.
49000 ANGERS

Mr PATRICK BOISVIEUX
Les Brisis
31 av. des Saphirs
44500 LA BAULE

M. MARTINET
24, rue des Fossés
35000 RENNES

M. BENARD
61, rue de Flandre Chantepie
35510CESSON

Yves BONNEVILLE
33, rue GL de Gaulle
29290 SAINT-RENAN

J. BERNEZ
19 RUE DE CHOISEUL
29200 BREST

EST.

Monsieur Jacques GAUTHIER
12 rue Voltaire
51100 REIMS

G. EFLER
14 RUE DES PEUPLIERS
LOT DU MOULIN
68720 SPECHBACH LE BAS

A. GRAELING
8, rue Ph. Grass
WOLXHEIM
67120 MOLSHEIM

Marie-Laurence GALLI
Restaurant "A la Belle Marie"
LES BAS RUPTS
88400 GERARDMER

B. MOUTARD
56, route de Nouzonville
08000 CHARLEVILLE-MEZIERES

MC. PROESCHEL
La Planchette Chapendu
70300 LUXEUIL

F. MARTINEAU
2, Avenue J Jaurès
08300 RETHEL

B. JEAN ROY
18, rue du Breuil
70000 VESOUL

J. SAUVAGE
Centre Commercial de la
Ronde Couture
08000 CHARLEVILLE MEZIERES

A. SAUNIÉ
9, rue Juran
21130 AUXONNE

Mr GUY ROCHETTE
16 bis bld Voltaire
21000 DIJON

24
TOK
258
210
210

Morgan
TOK
258

Certifié par ailleurs

TRIBUNAL D'INSTANCE DU XIVe ARRONDISSEMENT DE PARIS

MORGAN CLUB DE FRANCE

23 avenue Jean Moulin 75014 PARIS

PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU DIMANCHE 24 JANVIER 1982

L'an Mil Neuf Cent Quatre Vingt Deux,

Le Vingt Quatre Janvier,,

Tous les membres du MORGAN CLUB DE FRANCE se sont réunis en Assemblée Générale au Restaurant du «Petit Laugier » , rue du Laugier PARIS 17ème à 10 heures .
Après signature de la feuille de présence , il est constaté que 34 membres sont présents et que 12 membres sont représentés en vertu de pouvoirs en bonne et dûe forme . En conséquence l'Assemblée est déclarée ouverte et peut valablement délibérer .

CONSTITUTION DU BUREAU

Par vote à l'unanimité , le Bureau de l'Assemblée est ainsi constitué :

- Monsieur JANOT HELO . . . . . est nommé Président de séance
- Monsieur CHARLES KACHELMANN . . . . . .est nommé Secrétaire
- Monsieur GÉRARD GOFFIN . . . . . est nommé scrutateur
- Monsieur MARIN FROT. . . . . est nommé scrutateur

EXPOSÉ DU PRÉSIDENT DU CLUB

1) Enregistrement de l'Association
Le Président informe les membres que le Club est officiellement constitué suivant une Association Loi 1901 qui a fait l'objet d'une publication au J.O en date du 13 février 1981.

2) Gestion des fonds du Club
Le Président fait le bilan des revenus et des dépenses du Club . En grande ligne , les revenus du Club sont les suivantes :

- les cotisations
- le stand annuel à RÉTROMOBILE
- la Boutique du Club
- le bénévolat des membres

au chapitre des débits , on notera essentiellement les postes suivants :

- la confection, la rédaction et l'édition de la revue NEWS qui revient à peut près à 20 F/numéro
- les frais relatifs à la location du stand au Salon RÉTROMOBILE, et
- autres frais annexes relatifs à cette exposition
- achats de stocks pour la Boutique du Club
- frais de gestion courants

Certifié conforme à l'original

TRIBUNAL D'INSTANCE DU XIV ARRONDISSEMENT DE PARIS

3) Principaux problèmes relatifs à la bonne marche du Club :

Le Président expose que les principaux problèmes auxquels le Club est actuellement affronté est sa représentation géographique à l'échelle nationale .
En effet, il n'y a actuellement pas assez de délégués régionaux et certains de nos membres habitant la province se sentent isolés du fait qu'ils sont rattachés à une délégation dont les centres attractifs sont beaucoup trop éloignés de leur lieu de domicile .
Il y a donc une nécessité absolue de revoir le découpage géographique actuel des délégations régionale de X délégations, et le Président fait un appel à tous les membres pour trouver des bénévoles qui veulent bien s'occuper de nouvelles délégations régionales .
Il manque actuellement un délégué pour :

LE NORD PAS DE CALAIS
L'EST
LYON DIJON
LE PÉRIGORD
TOULOUSE

que toutes personnes intéressées se fassent connaitre auprès du Président .

Autre problème actuel du Club: les pièces détachées . Le Président rappelle qu'il y avait jusqu'à présent un Service pièces détachées qu'il assurait lui-même et qui permettait aux membres d'acquérir directement d'Angleterre toutes les pièces détachées qu'on ne pouvait trouver en France . En raison du mécontentement d'un certain nombre de membres qui estimait que les délais étaient trops longs, que les pièces coûtaient trop cher (sous-entendu que le Club faisait un bénéfice sur celles-ci) alors qu'aucun bénéfice , bien au contraire, n'a jamais été fait , il a été décidé purement et simplement d'interrompre le Service .
Le Président ajoute que ce Service pourrait éventuellement être remis sur pieds à condition que les membres qui y feraient appel , fassent preuve d'un peu plus de comphréhension et se rendent compte des difficultés auxquelles le Club se heurte pour leurs donner satisfaction .

4) Compte-rendu de la réunion annuelle de PONTIVY

Le Président donne la parole au Président de Séance , Monsieur JANOT HELO , organisateur de la sortie de PONTIVY Monsieur JANOT HELO informe les membres que cette manifestation a été un succès complet , 98 voitures étaient inscrites , 94 étaient présentes . Parmi ces 94 voitures - 44 françaises et 40 Britaniques , le reste étaient de petits groupes d'Allemands, de Belges et mêmes de Hollandais .
Cette réunion a également été un succès sur le plan gestion puisqu'elle a permis de ressortir un bénéfice de 19.698,39 francs . Le détail des recettes et des dépenses relatives à cette sortie de PONTIVY se trouve dans le No 28 du NEWS, prière de s'y repporter .
Monsieur JANOT HELO est félicité par l'unanimité de l'Assemblée par un large et chaleureux applaudissement.

5) Création d'un Bureau exécutif

Le Président demande que soit créé un Bureau constitué de bénévoles qui seraient susceptibles de l'assister dans ses différentes tâches de secrétariat , de démarches diverses, de correspondance, de contacts avec l'étranger , d'organisation , de gestion de la Boutique , de rédaction du bulletin etc...
Sont volontaires pour faire partie de ce Bureau :

CHRISTIAN ROY
JACKY FROT
JACQUES LAMBERT
JEAN TAHON

ainsi que MAURICE NOEL qui se propose d'assister le délégué d'Ile de France .

1ère RÉSOLUTION

L'Assemblée Générale prend acte de la création de ce Bureau et élit Monsieur CHRISTIAN ROY , Madame [illegible] FROT , Monsieur JACQUES LAMBERT et Monsieur JEAN TAHON pour en faire parti, Monsieur MAURICE NOEL est élu attaché au délégue Régional d'Ile de France , cette résolution est adoptée à l'unanimité .
Les personnes élues , remettent au secrétariat de la séance leur fiche d'état civil qui sera jointe au présent P.V d'assemblée .

2ème RÉSOLUTION

Sur proposition du Président actuel, Monsieur J.C FROT , sont prédécesseur Monsieur C. KACHELMANN est nommé Président d'Honneur du Morgan Club de France . Cette résolution est adoptée à l'unanimité . Monsieur C. KACHELMANN intervient alors pour remercier l'assemblée et pour accepter cette distinction .

QUESTIONS DIVERSES

1) Monsieur J.C FROT signale que son frère JEAN ~~FRANCOIS~~ FREDERIC est doréanvant associé à COLIN MUSGROOVE dans une entreprise de restauration de Morgan en Angleterre .
Les membres du Club qui souhaiteraient donc faire faire par C. MUSGROOVE des travaux de restauration ou qui souhaiteraient obtenir des pièces détachées peuvent désormais avoir en Angleterre un interlocuteur français; les coordonnées de C. MUSGROOVE se trouvent dans le No 28 du NEWS .
Monsieur JEAN CHRISTOPHE FROT tient à faire savoir à l'Assemblée qu'il est totalement indépendant de son frère et demande qu'aucune assimilation puisse être faite entre ses propres fonctions de Président et l'entreprise de son frère .

2) Monsieur J.C FROT signale qu'il existe également dans la région parisienne , un membre du Club , Monsieur J.P MEYER qui possède un atelier de restauration de véhicules anciens , et qu'il est particulièrement spécialisé dans les Morgan . Le Club recommande Monsieur J.P MEYER à l'ensemble de ses membres , dont les coordonnées sont CARMAGNIA et se trouvent dans le No 28 du NEWS .

3) Monsieur CHRISTIAN ROY fera auprès de tous les membres un sondage pour connaitre le montant des primes d'assurance et la couverture de garantie en contrepartie par les Compagnies .
En effet, il existe actuellement une très grande disparité entre les primes payées par les différents membres Les résultats de ce sondage feront l'objet d'une analyse détaillée et M. CH. ROY se propose de contacter les Cies d'assurances pour obtenir des prix intéressants pour une assurance de groupe .

4) J.C FROT soulève le problème de la T.V.A :
En effet actuellement la Boutique du Club et les différentes transactions que peut faire le Club se font sans tenir compte de la T.V.A ; une association loi 1901 peut-elle faire de telles transactions sans T.V.A et dans quelles limites ?
Monsieur P. HURTUT , Comptable, se propose de faire pour le Club une étude exhaustive sur cet aspect fiscal et sur le statut fiscal du Club en général .

5) Monsieur CH. ROY demande s'il est possible de faire un répertoire des pièces existantes sur les voitures MORGAN . Messieurs MARIN FROT et C. KACHELMANN objectent que les pièces varient énormément d'une voiture à l'autre , non seulement quand le modèle est différent, mais même quant il s'agit du même modèle , pis encore du même modèle de la même année !
En effet, l'usine a l'habitude de racheter au rebut toutes les pièces détachées , toute la boulonnerie qu'elle peut trouver à droite et à gauche. Dans ces conditions il apparait que tenir un tel répertoire serait impossible . Mr CH. ROY verra le problème de plus près et en rendra compte au Bureau exécutif .

centième de ligne

6) Monsieur P. PELLAUX signale que la supervignette de 5000 frs et qui passera l'année prochaine à 7 500 frs (et qui notons le est obligatoire pour les modèles + 8) serait illégale dans le cadre des conventions européennes .

Une étude très complète a été faite dans ce sens dans la revue AUTO-MOTO-RÉTRO par un Avocat .
Le Bureau exécutif prendra connaissance de cette étude et fera éventuellement une note qu'il diffusera à tous les propriétaires de + 8 , membres du Club .

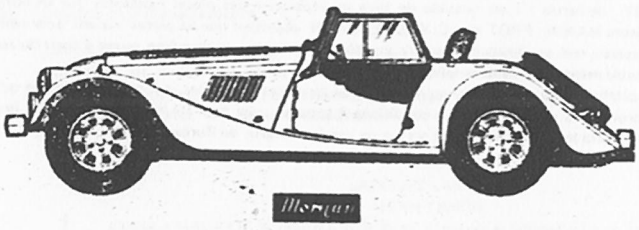
Aucune autre question n'étant évoquée, et l'ordre du jour étant épuisée, la séance est levée à 12 h 30 .

Le Président de séance,
JANOT HELO

Le Secrétaire,
CHARLES KACHELMANN

Le 1er scrutateur,
MARIN FROT

Le 2ème scrutateur,
GÉRARD GOFFIN



Colin Musgrove

SPECIALIST IN MORGAN CARS

SERVICING – TUNING – REPAIRS – RESTORATION – FOR ALL MODELS

*STAINLESS STEEL EXHAUST SYSTEMS

Specially manufactured as an exact replica of the original mild steel system.With a no-nonsense guarantee while the vehicle remains in your posession,you simply fit and forget your exhaust problems.

It is my intention to offer a complete range covering all Morgan 4-wheel models to date.

Available now: 4/4 Series II (Aquaplane manifold)
4/4 Series III-V
4/4 1600 1968-1977
4/4 1600 1977 on

Plus 4 (all)

Plus 8 1972-1977 (big bore down pipe)
Plus 8 1977 on

Don't you think your Moggie deserves better than that rusty old mild steel system?! Ring or write to discuss your requirements.

*RESTORATIONS

With ever rising prices and lengthening waiting lists for new Morgans, restoring your present car makes good economic sense.I won't make any exaggerated claims to being the best,or even the cheapest.If you read my book "Moggie" you will see what can be done.If you are genuinely interested in a first-class restoration why not discuss your requirements with me? Alternatively,you could buy a copy of "Moggie" and do it yourself!!

Whatever your Morgan problem,get in touch - I can usually help.

POSTAL ADDRESS: "NEWBURN", HOB LANE, BALSALL COMMON, NR. COVENTRY, CV7 7GX

TEL BERKSWELL (0676) 33014

(Callers by appointment only,please.)

Colin Musgrove

COTISATIONS 1982

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

MORGAN CLUB DE FRANCE c/o C. KACHELMANN
23, avenue Jean Moulin 75014 PARIS

La cotisation de base annuelle est fixée à : ..... 120 F

Supplément facultatif pour abonnement à «MISCELLANY» (bulletin de la section anglaise) ..... 150 F

1/2 tarif à partir du 1er Octobre, soit dito pour le supplément facultatif ..... 50 F

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque .

MORGAN CLUB DE FRANCE

BULLETIN D'ADHESION 1982

Je soussigné,

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Profession.....

Tél: 1)domicile .....2)bureau .....

désire adhérer au MORGAN CLUB DE FRANCE, la description de mon véhicule est la suivante : modèle ..... Nombre de places .....

année..... Numéro d'immatriculation .....

couleur ..... Numéro de chassis .....

Fait à ..... le .....
Signature