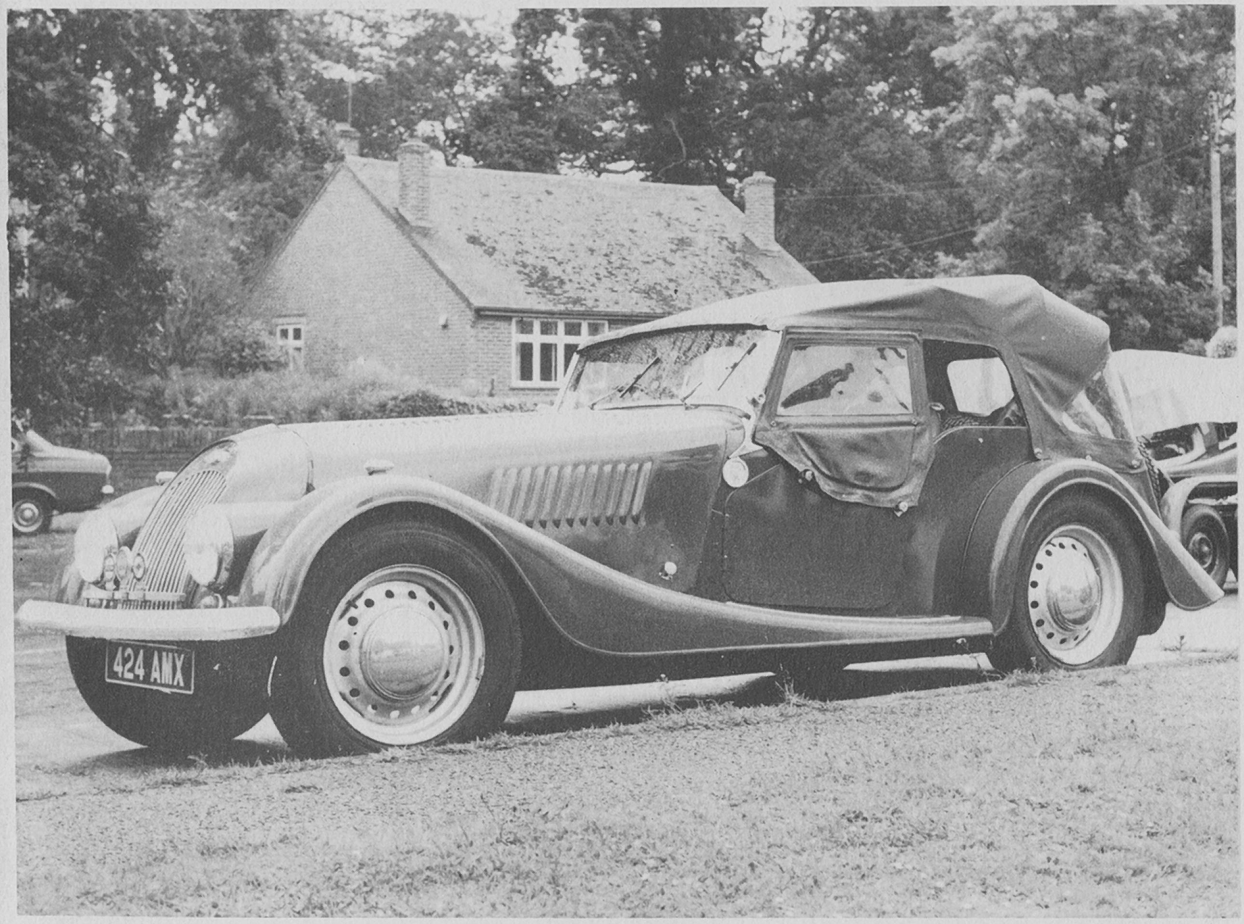
morgan club france



news n°31

Juillet 1983

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

1. ENSEMBLES

1.01	Badge Français	150 F
1.02	Auto-collants Mols Mog	.5 F
1.03	Badge Anglais	130 F
1.04	Insigne en fil ailes Morgan	85 F
1.05	Emblème ailes Morgan 4/4 plus 4 ou plus 8	30 F
1.06	Auto-collant M.C.F	.5 F
1.07	Emblème tissu adhésif	35 F

2. POSTERS & PAPIER

2.01	Poster Mols Mog.	12 F
2.02	Poster Pontivy.	20 F
2.03	Poster BORIS VIAN	150 F

3. ACCESSOIRES VESTIMENTAIRES

3.01	Boutons de manchette	45 F
3.02	Épingle cravate	25 F
3.03	Foulard bleu :	
	Homme 18 x 100	115 F
	Femme 70 x 70	65 F
3.04	Emblème français de boutonnière.	20 F
3.05	Emblème anglais de boutonnière	25 F
3.06	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.	95 F
	Vol 2 Ken Hill.	105 F
4.03	First and last of real sports car Bowden	105 F
4.04	More Morgan	115 F
4.05	Moggie C. Musgrove.	120 F
4.06	Morgan year book 81 C. Musgrouve	120 F
4.07	Manuel d'entretien 4/4 - plus 4 - plus 8 - 4 vit. 5 vit.	35 F

BUREAU DU CLUB

- Président d'honneur	C . KACHELMANN
- Président	J.C FROT
- Secrétaire	L. RINGO
- Membres	J. FROT
	G.GOFFIN
	J. LAMBERT

DÉLEGUÉS RÉGIONAUX

- Paris Ile de France	D. THEPENNIER
	R. LEMERCIER
- Pays de Loire	D.HALLAWELL
- Sud- Est	M. LOUCHE
- Sud-Ouest - Pyrennées	B. SIEGEL
- Poitou Charente	J.P MARTY
- Bretagne	J. HELO

M. LOUCHE
Campagne CAMBRONNE
Quartier JONQUEROLLES
13980 ALLEINS

J. HELO
18 RUE DU PONT
56300 PONTIVY

B. SIEGEL
LE SOLEIL BLEU Bat 2
PROMENADE DE LA COTE RADIEUSE
66140 LE CANET PLAGE

J.P. MARTY
17000 LA ROCHELLE

D. HALLAWELL
77 RUE DU PERE CORENTIN
75014 PARIS

D. THEPENNIER
79 RUE THOMOUSE P23
93330 NEUILLY S/MARNE

R. LEMERCIER
4 RUE GAMBETTA
77170 BRIE COMTE ROBERT

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

Adresse : . . . . . .

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

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

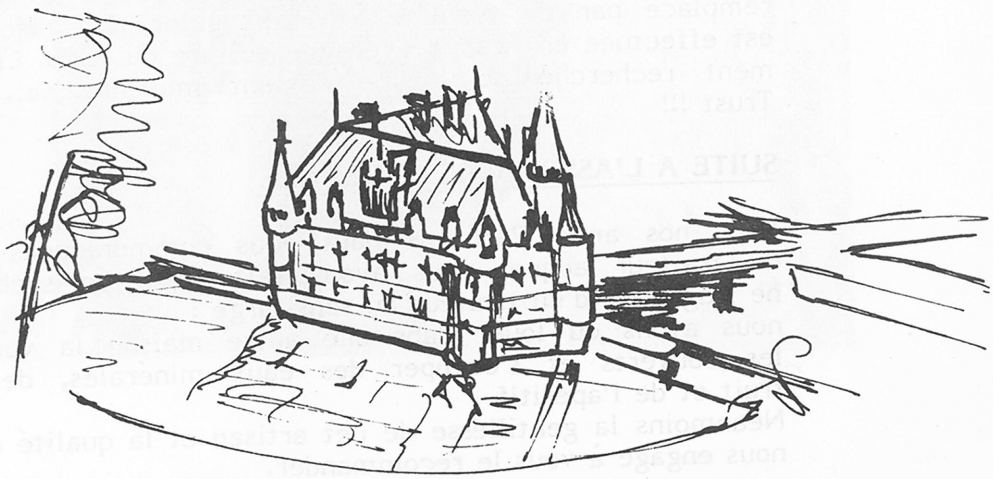
Le . . . . . Signature :

Mog - Touraine 83

Le rendez-vous annuel a ne pas manquer.

Villandry, Ussé, Azay le rideau, Montbazon,
Vouvray .... du Bellay, Ronsard, Rabelais ....
Bourgueuil, Sancerre, Saumur ....

4/4, +4, +8, 3 roues Morgan, Darmont
Comme tous les ans une rencontre exceptionnelle.



nouvelles breves

En raison des mesures récentes concernant le contrôle des changes, le club n'est temporairement, nous l'espérons, plus en mesure de vous fournir les éléments britaniques contenus dans la boutique. Pour connaître ce qui est disponible encore actuellement veuillez vous repporter à la page spéciale contenue dans ce bulletin.

COTISATION

Comme à chaque fois nous vous rappelons que votre cotisation est due depuis le 1er Janvier. Pouvons nous vous faire remarquer que la somme demandée, 120,00 F, n'a pas varié depuis trois ans. Qui dit mieux ?

NOUVELLES DE L'USINE

La + 4, modèle abandonné en 1968 avec l'arrêt de la production des 4 cylindres TRIUMPH pourrait réapparaître dans un proche avenir. Le moteur utilisé serait un quatre cylindres de 2 litres ou plus et devrait développer entre 115 en 130 BNP. Sa marque est encore gardée secréte, on parle de FORD, de FIAT ou d'une marque française. Il faut reconnaître que le 505 Turbo injection ne serais pas une mauvaise idée. Encore que l'on voit mal la nouvelle + 4 avec becquets aéro dynamique et Turbo en gros caractères sur la lunette arrière.

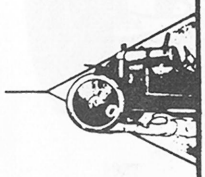
Ce qui est plus sur c'est l'apparition d'un nouveau boitier de direction, le vieux système à doigt et vis sans fin étant remplacé par un système à vis et galet. La mise au point est effectuée en France avec une voiture du Club. Le département recherche de l'usine devient multinational. Un vrai Trust !!!

SUITE A L'ASSEMBLEE GENERALE

Pour nos amis Parisiens nous vous communiquons l'adresse du traiteur auquel nous avons fait appel en sachant qu'il ne s'agit pas d'un traiteur au sens large :
nous avons du louer dans une autre maison la vaisselle et les couverts et s'occuper des eaux minérales, des jus de fruit et de l'apéritif.
Néanmoins la gentillesse de cet artisan et la qualité du buffet nous engage à vous le recommander.

AGW
343

3 W. STORY

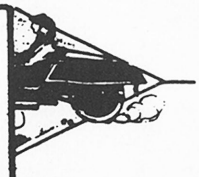


Vous savez que le CLUB a à coeur de voir s'étendre son influence vers les origines de la marque. C'est pourquoi nous essaierons de consacrer dans chaque NEWS un article sur les Morgans, DARMONT ou SANDFORD trois roues.

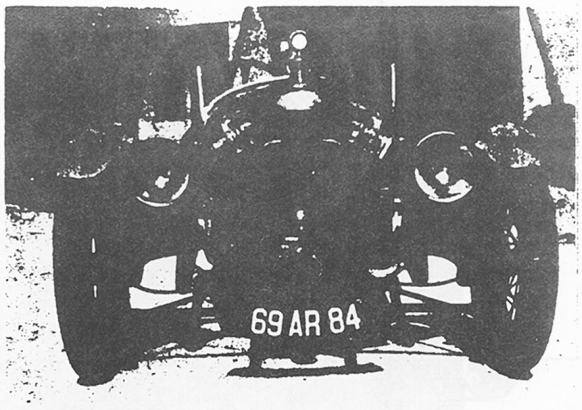
Avant d'en venir à l'aspect actuel de ces extraordinaires véhicules, voici donc l'un de nos premiers articles qui nous conte l'histoire de nos ancêtres.

Je voudrais très chaleureusement en remercier l'auteur, Guy PIERPONT - BURNAT ainsi que "l' Amateur d'automobiles anciennes" de LYON qui nous ont aimablement autorisé à reproduire cet article paru dans la très belle revue des "3 A" en Janvier 1981.

Passionné de véhicules anciens, mais avant tout de MORGAN, Guy BURNAT fait parti du comité directeur de la F.F.A.E, assure les fonctions de secrétaire Général de l'"Ecurie les Trapadelles" qui compte parmi ses membre de nombreux propriétaires de MORGAN trois et quatre roues et dont la célèbrité n'est plus à faire; enfin grâce à Maurice LOUCHE, Guy BURNAT a adhéré au MORGAN CLUB DE FRANCE. En espèrant qu'il ne considérera jamais ce geste comme une erreur grossière dans sa longue expérience de "MORGANOLOGUE". Mais vous connaissant tous je vous fait confiance pour perpétuer l'esprit qui est le nôtre et lui faire apprécier notre compagnie.



autopsie d'un Morgan



Guy Pierpont - BURNAT Jr "Morganologue"

Il nous semble indispensable, avant toute "description technique", de situer le Morgan dans le contexte de son époque, en remarquant qu'elle fut longue, puisque elle se situe de 1913 à 1939.

Personne n'ignore que le célèbre trois roues naquit en 1909, fils de H.F.S. Morgan (G.B.). Tricycle plus qu'automobile, le premier Morgan ne possédait pas de volant (direction par levier latéral) et n'était que monoplace. Il était mû par un moteur bicylindre en V à refroidissement par air et sa suspension était à roues indépendantes.

En 1911, le Morgan prenait allure d'automobile à 2 places et son architecture générale allait rester la même pendant deux générations.

En 1912, H.F.S. Morgan s'octroyait le record du monde des cyclecars à Brookland à près de 60 miles à l'heure (59 miles 1,120 yard) et exposait à l'Olympia.

En 1913, au G.P. des Cyclecars à Amiens, Mc. Minnies, pilote officiel, et son passager Frank Thomas finissaient premiers à 41,9 miles par heure, les Morgan débarquaient !

Bénéficiant déjà de la publicité que la course lui procurait, le Morgan avait les honneurs de la Vie au Grand Air et les ventes commençaient.

On relève, dans les palmarès des épreuves de 1913-1914, les noms de Franquebalme, de Darmont, de Guyot.

En 1920-1921, l'agent exclusif pour la France et les colonies était Franquebalme, 56, rue de Lisbonne, Paris 8e.

A partir de 1922, les Frères Darmont prenaient la licence et devenaient constructeurs du Morgan Runabout.

Le Morgan était le cyclecar dans toute l'acception de la formule administrative de 1920, c'est-à-dire : 350 kg maxi, 2 places, 1 100 cm³. Il payait 100 F d'impôts par an (la vignette de l'époque) et, pendant seize ans, il sortira sans grandes modifications.

Le châssis était en tube de 32 mm de diamètre et formait poutre armée. Les raccords étaient en fonte malléable brasés.

La direction s'effectuait par un petit levier monté en bout de la colonne qui actionnait une barre aboutissant au levier de fusée droit.

Les roues (700 × 85) étaient à rayons tangents flasquées (au début). Les roues à tringles n'apparurent qu'en 1927 avec les premiers Darmont Spéciaux.

La suspension avant était obtenue par deux ressorts à boudin. Des coulisses en bronze se déplaçant de bas en haut comprimaient les ressorts.

Les chocs en retour de ces gros ressorts étaient compensés par un "shock absorber" qui se trouvait dans la partie inférieure.

La suspension arrière était constituée de 2 ressorts à simple crosse à 5 lames prenant appui à une extrémité sur une traverse placée au-dessus de la boîte de vitesse et, à l'autre, sur une fourche rigide articulée sur la partie basse de cette même boîte de vitesse.

Cette fourche constituait jambe de poussée.

C'est à l'extrémité de la fourche qu'était placée la roue arrière (710 × 90).

L'embrayage était à cône garni de cuir (puis de Ferodo ou similaire) et coulissait sur l'extrémité carrée de l'arbre de transmission.

Il était commandé par un levier articulé en bout des 2 supports fixes formant croisillon sur les tubes du châssis.

L'arbre de transmission était enfermé dans le tube central du châssis (Ø50) et portait à son extrémité, dans la "boîte à vitesse", un pignon conique de 12 dents qui engrenait une couronne de 30 dents clavetée sur un arbre perpendiculaire à l'arbre central.

Sur cet arbre se trouvaient les pignons de chaîne de 13 et 15 dents que l'on mettait en prise à l'aide de deux crabots.

Le pignon de 13 dents commandait par chaîne la couronne de 38 dents fixée sur la droite de la roue arrière : c'était la première vitesse. Celui de 15 dents commandait la couronne de 25 dents fixée sur la gauche de la roue arrière : c'était la seconde vitesse.

Des pignons de 12 et 14 dents étaient fournis à la demande (24 F en 1926) pour modifier éventuellement les rapports.

Les moteurs 2 cylindres en V montés à l'avant furent nombreux et variés.

En France, les plus courants et les plus répandus furent :

1920-1925

Jap : Refroidissement par eau, soupapes latérales • V à 50° • Embiellage sur galets • Tourillon arrière du vilebrequin sur billes • Magneto • Carburateur AMAC • 85.0 × 85.0 • 980 cm³ • Graissage compte-goutte.

Mag : Refroidissement par eau • Semi culbuté • Embiellage sur bronze • Magneto • Carburateur Claudel • Graissage compte-goutte.

Morgan Runabout qui n'était autre que le Jap à eau rebaptisé • Graissage compte-goutte.

1924

Morgan-Darmont à air • Même partie basse que le précédent mais avec deux cylindres à ailettes, soupapes latérales • Magneto • Carburateur Solex de 26 • Graissage compte-goutte.

1927

Darmont spécial à eau • 85 × 96 • 1 090 cm³ à culbuteur • Deux magnetos • Double allumage • Carburateur Solex ou Zenith de 35 • Graissage compte-goutte.

1934

Darmont à air • 84,5 × 97,0 • 1 087 cm³ à soupapes latérales • Allumeur RB (plus de magneto) • Graissage par pompe commandée par le moteur • Mise en marche à l'avant du moteur.

Darmont à eau • 84,5 × 97,0 • 1 087 cm³ culbuté • Même moteur que le spécial mais allumage par distributeur RB et pompe à huile commandée • Mise en marche à l'avant du moteur.

La mise en marche des moteurs s'effectuait (jusqu'à l'apparition de la manivelle à l'avant) sur le côté droit en bout de l'arbre de support des crabots. On actionnait la manivelle généralement au pied en raison de la compression et surtout des retours. Même sur le Spécial, la mise en route d'un moteur bien réglé ne posait aucun problème. La présence des manettes de gaz d'air et d'avance au volant autorisait la confection de la "sauce" propice à une mise en route sans discussion.

Le freinage s'effectuait, jusqu'à l'apparition du Darmont Spécial, exclusivement sur la roue arrière.

Le frein à pied commandait une sangle d'acier garnie de matériau antifriction sur une poulie de 174 mm solidaire du grand pignon de 1ère côté droit de la roue arrière (genre frein de treuil).

Cette sangle était actionnée par un levier ; une grande tringle en fer plat assurait la liaison entre le levier et la pédale.

Le frein à main, pour sa part, actionnait une sangle qui s'enroulait autour de la poulie de 103 mm fixée au pignon de seconde à gauche de la roue arrière. Le levier de frein à main situé à l'extérieur, derrière le conducteur, sur le flanc droit de la carrosserie, en arrière du trou de la manivelle de mise en marche, s'actionnait d'arrière en avant.

Sur certains modèles de 1921-1922, le frein à main était placé toujours à l'extérieur à droite mais selon les critères usuels et fonctionnait d'avant en arrière (l'axe d'articulation était retourné et une tige le liait au frein à main).

Le Darmont Spécial était livré d'origine avec des freins sur roues avant.

Pour ce faire, le châssis avait été haubanné horizontalement et les coulisseaux de suspension en bronze comportaient des ancrages pour les flasques des freins.

Ceux-ci, du type moto, à tambours de 169 mm, étaient commandés par deux câbles, un palonier répartiteur et un levier à main situé à l'extérieur à action traditionnelle.

Le frein à pied agissait donc sur la roue arrière, le levier à main sur les roues avant.

Dans ce cas, la poulie sur la roue arrière était supprimée.

Les possesseurs de Morgan montèrent des freins sur les roues avant, en achetant les pièces adaptables et... tordirent leur châssis s'ils avaient omis de le renforcer avec des tirants qui rejoignaient les flancs de la carrosserie.

Certains exécutèrent des transformations pour actionner, au pied, le frein et sur la roue arrière et sur les roues avant.

La répartition et le réglage en étaient délicats et souvent inefficaces. Ils revinrent à la commande à main pour les freins avant.

Quelques-uns adoptèrent le levier de frein à l'intérieur, etc.

En décembre 1933, Darmont équipa son "Spécial" d'une boîte à trois vitesses située à l'arrière.

Un pignon de 16 dents engrenait une couronne de 28 dents solidaire des engrenages de renvoi de deuxième, de première et de marche arrière.

Les rapports étaient les suivants : 1er 0,36 - 2e 0,68 - 3e en prise directe.

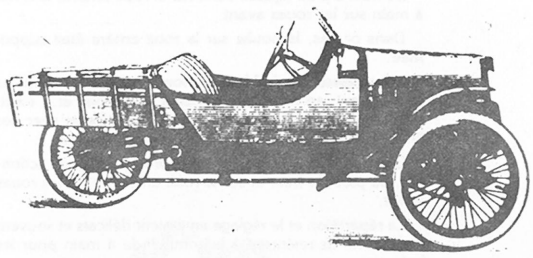
Il n'y avait plus qu'un pignon de sortie de boîte (à droite) de 15 dents entraînant la chaîne qui s'enroulait sur le plateau de 25 dents sur la roue arrière.

En 1934, profitant du succès remporté au Bol d'Or, où de Rosa avait battu les Sandford et empoché la classe Cyclecar toutes catégories, Darmont sortit l'Aérolux 3 VB.

Le châssis était traditionnel mais, revenant aux sources, le moteur n'était plus apparent. Une calandre genre 6 CV Fiat et un capot plus long abritaient le moteur, toujours un 2 cylindres en V, soit à soupapes latérales, soit culbuté.

Les roues étaient détachables (à l'avant) et, suprême confort, apparaissait le démarreur électrique ! !

Enfin, en avril 1935, sortit de Courbevoie le 4 roues Darmont.



Le type C. Homologué par les Mines le 3 mars 1923 sans qu'il soit fait état de la charge utile, mais uniquement avec la mention : "La carrosserie est, à la partie arrière, aménagée en camionnette à ridelles et convenant pour le transport des marchandises".
C'est un modèle "Sporting" modifié à l'arrière.
A noter les ailes plates.

Les bas de caisse étaient courts et laissaient apparaître les tubes arrière du châssis et la traverse de la manivelle.

En 1919, sur le catalogue imprimé en anglais, Franquebalme proposait trois modèles :

— **Le Sporting**

Avec moteur enfermé, ailes rondes avec joues • L'auvent et le capot dans le même alignement (ce qui permet l'identification formelle par rapport au modèle 1913-1914) • Queue en bois forme en demi-lune • Pare-brise droit et capote.

— **Le Grand Prix**

Avec moteur et radiateur extérieurs • Ailes plates avec joues • Capot non amovible ajouré en triangle • Pare-brise droit et capote. Franquebalme participa au rallye Paris-Nice 1921 avec un modèle de ce type.

— **Le De Luxe**

Modèle plus sophistiqué au point de vue carrosserie mais similaire au Sporting • Moteur enfermé.

Les carrosseries évolueront peu pendant dix ans.

En 1922, la carrosserie la plus vendue et la plus répandue sera celle en modèle Sport. C'est-à-dire celle que nous connaissons bien : moteur et radiateurs visibles • L'ensemble de la carrosserie était plus bas, plus profilé, plus étroit (radiateur moins large).

Les ailes devenaient rondes, genre aile vélo, avec joue d'aile.

Beaucoup de Morgan sont équipés d'ailes de Darmont Special car les propriétaires cherchaient à moderniser leurs modèles tout en bénéficiant d'une protection plus efficace.

En 1923, la carrosserie du type "Etoile de France" était la même que celle du Spécial à l'exception de la calandre en tôle avec deux évidements, montée à la place du radiateur puisqu'il s'agit d'un modèle à air.

Les carrosseries et les modèles ne changèrent plus jusqu'à la guerre de 1939.

Les Morgan furent décimés par la tourmente. Facilement démontables, les magnetos et les radiateurs disparurent les premiers

Ailes plates sans joue • Queue côtés latéraux en bois • Partie supérieure arrondie en tôle • Roue arrière apparente à 75 % • Pas de pare-brise • Marche-pied côté gauche • Capot amovible monopièce • Avec passage des 2 orifices du réservoir d'essence et d'huile.

Le capot est percé de trous latéraux pour actionner les robinets et faciliter l'évacuation de l'air du radiateur.

En 1921 et 1922, ces trous latéraux furent profilés par des caches coniques du plus bel effet.

— **Le modèle C ou camionnette**

C'était le Sporting avec une petite caisse à la place de la queue de part et d'autre de la roue arrière • Charge utile 75 kg • Dimensions : côte 1 m 06 ; grande base 0,86 m ; petite base 0,41 m ; profondeur 0,30 m.

Cette idée de camionnette n'était pas de Darmont, il l'avait copiée après avoir vu le Morgan modifié par Agnero.

Ce dernier, qui était coureur motocycliste et agent de Morgan sur la Côte d'Azur, avait un client qui livrait les journaux et trouvait le Morgan idéal pour faire ses tournées sur les routes sinueuses de l'arrière-pays niçois. Il en avait transformé l'arrière afin d'avoir plus d'espace pour placer les journaux.

En 1924, à l'apparition du modèle avec moteur à air, une fausse calandre imitant le profil du radiateur, fut adoptée.

Elle était disgracieuse et inesthétique.

En 1927, le Spécial rompit avec la ligne précédente en adoptant la queue longue et enveloppante.

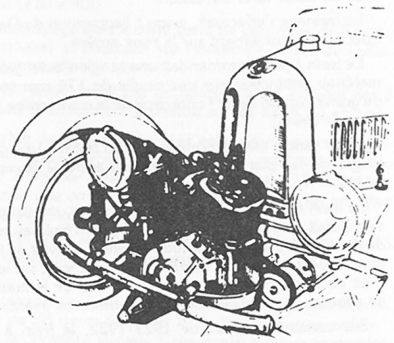
La voie était plus large que sur le Morgan.

Les fusées et les roues finirent sur de nombreuses remorques ou charretons en raison de la facilité de montage.

Malgré cela, à la Libération, on les vit réapparaître. Les annonces de Moto Revue en contenaient encore en 1950 ; certains furent modernisés ; nous avons acheté en 1958 un Darmont Spécial avec pompe électrique, ventilateur, calandre de traction avant, ailes aérodynamiques et TSF ! !

Puis ce fut la traversée du désert jusqu'à 1965.

En 1967, lors du premier Paris-Nice organisé par "L'Automobiliste", il y avait 3 Morgan au départ et 3 à l'arrivée. Les Coupes de l'Age d'Or les incitèrent à sortir de leur retraite.



L'Etoile de France 1933. 1100 cm³ à air, 3 vitesses, marche AR.

Documents Moto Revue

Depuis, ils ne cessent de renaître, à la satisfaction de leurs inconditionnels propriétaires, car le Trois Roues s'adresse à des automobilistes très spéciaux dont l'étude ne rentre pas dans le cadre de cet article.

Lors de sa gloire entre 1920 et 1932, ce furent généralement d'anciens motocyclistes qui firent sa renommée.

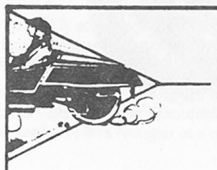
Ils retrouvaient dans les Morgan la nervosité et la maniabilité en côte que possédait leur moto. Ils y trouvaient également l'économie et surtout cette irremplaçable sensation de liberté.

L'erreur souvent commise fut de comparer le Morgan à d'autres véhicules y compris à d'autres trois roues ; que ce soit sur les prix, l'esthétique ou les performances.

En 1923, sur les routes, que rencontrait-on ? Des véhicules d'avant 1914 et quelques voitures récentes. Des Citroën ? Des Renault ? Des NN plus que des 40 CV... Un Morgan de 350 kg avec un 7 CV, c'était l'extase ! !

Les Morgan étaient robustes, leur tenue de route excellente, quoi que l'on puisse en penser, si l'on prenait quelques précautions comme celles de ne pas courir en course de côte sans passager ou sans lest ; leur mécanique était facilement réparable, accessible et increvable... Ce qui ne l'était pas, c'était la roue arrière et là, résidait le défaut majeur, la hantise du Morganiste : crever ! ! ! Ça consistait à enlever la roue arrière avec 2 chaînes, 2 commandes, 2 freins, etc. De nuit ou sous la pluie, c'était Waterloo et la retraite de Russie réunis. Le slogan publicitaire d'un concurrent était, à ce moment-là, savoureux, puisqu'il disait : "Là où il y a de la chaîne, il n'y a pas de plaisir."

Darmont avait inventé un système de broche qui rendait la roue arrière amovible sans dépose des freins, etc.. Pratiques sur le papier, ces broches, qui devaient passer dans 4 trous généralement non en ligne en raison de l'usure inégale des ressorts de suspension (les Morgan ont souvent la



De haut en bas :

Le JAP du Morgan de Stoffel au meeting du Mans en 1921.
Stoffel tournait en 11'02 et Lombard sur Salmson 2 ACT en 10'32.
Stoffel finit 5e.

(Motocyclisme)

Le 1100 latéral du modèle standard le plus vendu de 1923 à 1934.

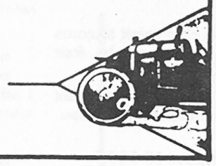
(Moto Revue)

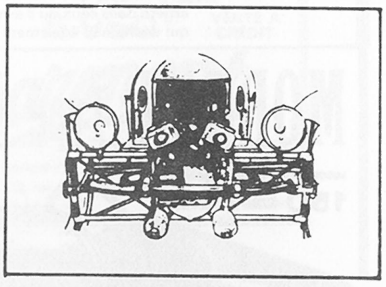
Le célèbre Spécial à deux magnetos.

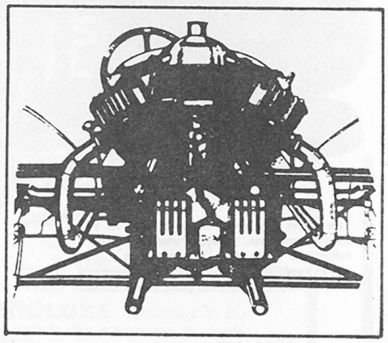
(Moto Revue)

et le détail des culasses du Darmont de Dhome, champion de France Cyclecar 1931.

(Moto Revue)







roue arrière penchée vers la droite) avaient le filetage abîmé après le premier remontage, se desserraient et on perdait la roue ! Les accessoiristes vendaient des "broches de Morgan indesserrables".

Le shimmy était aussi un phénomène connu des amateurs de Morgan, son origine restera toujours mystérieuse, pneus ballon, résonnance châssis-moteur, c'est surtout dans l'usure des coulisseaux qu'il fallait la chercher. Une suspension avant en bon état réduit les risques à 99 %. Il ne reste pas moins exact qu'un Morgan avec du shimmy exige l'arrêt immédiat et le montage d'un amortisseur comme l'usine elle-même en vendait, constitué d'un bon amortisseur à friction relié à la barre d'accouplement et au levier de fusée droit.

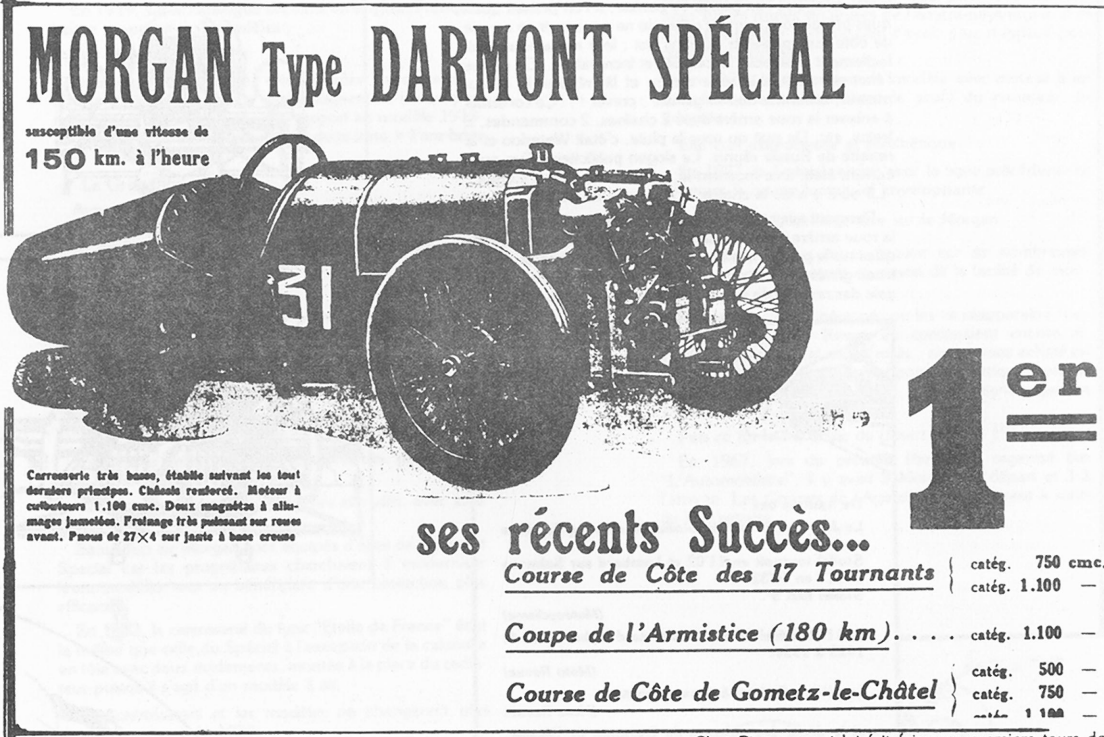
Enfin, le conducteur d'un cyclecar à 4 roues ne manquait pas de rire du 3 roues qui essayait toujours sans succès d'éviter les trous de la route (nombreux il faut le dire en 1925) et qui, inexorablement, plongeait avec la roue arrière dans ceux qu'il avait évités avec les roues avant. Ce qui déchaînait également le rire, c'étaient les rails de tram un jour de pluie. Le pilotage d'un 3 roues dans la traversée de St-Etienne était évidemment assez délicat et exigeait une grande maîtrise pour éviter que la roue arrière ou une des roues avant ne glisse sur le rail mouillé et n'amorce le tête-à-queue.

Il ne restait au 3 roues qu'à attendre le 4 roues en bas de la côté du col de la République pour savourer sa vengeance.

LES PRIX

La Vie au Grand Air fit paraître, en 1913, la photo d'un Morgan tourisme affiché 8 550 F. C'était après le Grand Prix d'Amiens puisqu'il est fait référence à cette épreuve ainsi qu'à une autre, dite des 500 m, organisée par la revue elle-même.

En 1921, un Morgan Sport était vendu 10 500 F. Par référence, non aux caractéristiques, mais au prix, nous indiquerons celui d'une Citroën A : 21 000 F, et d'une 10 CV Renault : 22 500 F.



En 1923, un Morgan coûtait 5 850 F en version minimum ; une 5 CV Citroën exigeait un débours de 11 000 F.

En mars 1925, le modèle le moins cher valait toujours 5 850 F. Un Cyclecar d'Yrsan 3 roues, moteur Ruby, était proposé 9 500 F.

En 1927, un Morgan à refroidissement à air valait 7 500 F tout équipé ; un Morgan à refroidissement à eau, le même prix, mais sans éclairage.

Le Darmont Spécial était proposé pour 13 500 F.

Le premier modèle Sandford valait 15 500 F et le Sandford G. Sport 21 000 F.

En 1933, un Darmont Etoile de France représentait 6 750 F + 750 F pour une boîte 3 vitesses.

Moto Revue faisait déjà paraître une cote des Motos et des Morgan en 1931 :

Morgan 1929 cotation	3 800 F
Morgan 1930 cotation	4 500 F
Morgan Culbuté 1929	6 000 F
Morgan Culbuté 1930	7 300 F

Précisions sur le Darmont Special

Il fut construit en prototype en 1925.

Son moteur semble bien avoir été "pompé" sur le Blackburne Anglais comme l'a raconté R. Siran, l'importateur de ces moteurs, et le constructeur des d'Yrsan.

C'est Pierpont qui lui fait faire ses premiers tours de roues à la Turbie en 1925 après Paris-Nice.

"Le proto" avait encore des pneus à talons.

Il possédait une queue longue, un levier de vitesse extérieur mais à l'avant (le poste de conduite était très étroit au point qu'il fallait enlever le volant pour s'asseoir - Mercedes n'a rien inventé).

Le volant était carené, le radiateur peint.

La culbuterie était apparente et l'échappement fixé par bride.

Pas d'amortisseurs mais de petits freins avant.

Frein à main extérieur et mise en marche comme les Morgan sur le côté.

Le 1er novembre 1926, Darmont annonçait dans Moto Revue : "A la demande d'un grand nombre de Sportsmen, désireux de participer à des épreuves publiques, nous avons décidé de créer un nouveau modèle Morgan type Darmont Spécial, etc."

Les pneus sont des 27 × 400 à tringles ; l'échappement se fait latéralement en hauteur et sans silencieux (avez-vous déjà entendu un Spécial sans silencieux ?) ; carburateur Solex de 35. Il est exposé au Salon avec des échappements plus civilisés, coudés et des ailes vélo.

Il subira peu ou pas de modification pendant dix ans et restera le dernier des cyclecars.

Le palmarès des Morgan et des Darmont sera un jour

établi. Il surprendra beaucoup de ceux qui pourraient penser que le 3 roues ne fut que l'expression d'une tentative de voiture populaire, comme les autres, vouée irrémédiablement à l'échec.

Alors, gloire sera rendue à tous ceux qui considéraient leur Morgan comme un fidèle compagnon et qui firent tant pour sa renommée. La longue liste des records du monde, des victoires en course de côte, des classements dans les épreuves d'endurance, des championnats nationaux et des performances au Bol d'Or, sera à nouveau attribuée à tous les pilotes de Morgan : Franquebalme - André Darmont - Roger Darmont - Sandford (qui était agent Morgan en 1922) - Pierpont - Guiraud - Berthe - Dhome - De Rosa - Vilhet - Agnero - etc.

Les modèles spéciaux

Tous les constructeurs de cyclecars demandèrent à la course ou à l'endurance de porter bien haut la marque de leur fabrication.

Darmont fut bien entendu de ceux-là et, à l'instar de Sénéchal, de Mauve, de Violet, il donna l'exemple en pilotant lui-même (son frère conduisait également en course).

Pour les épreuves d'endurance, les machines étaient toutes strictement d'origine et les huit éditions de Paris-Nice furent toutes gagnées par des moteurs standard, très bien montés, équipant des châssis clients.

Pour le Bol d'Or, c'étaient des amateurs qui engageaient leurs propres cyclecars. Ils étaient soutenus par l'usine, généralement à l'arrivée !...

Pour les courses de côte, les kilomètres lancés, c'étaient par contre des véritables voitures d'usine.

Le premier moteur spécial fut le Motosacoche 1100 à air, à 4 soupapes par cylindre.

Il était à Brookland en 1913 et à Argenteuil en 1921 avec Franquebalme. Il écuma toutes les courses de côte et les kilomètres lancés avec Darmont, puis avec Pierpont.

"Il valait" 140 km/h sans problème...

Retrouvé par S. Pozzoli, qui l'a cédé gratuitement à l'auteur, il a été remonté par les Frères Nougier et a tourné à Montlhéry en 1977.

Le Monoplace

Le premier Monoplace fut construit en octobre 1921 pour la journée des records du MCF qui se déroula allée des Acacias au Bois de Boulogne.

Darmont atteignit 124 km 567 (moyenne des deux sens en 1 100 cm³).

Il procura à Darmont une série de records à Arpajon.

Le châssis fut équipé selon les besoins par la suite d'un 750 cm³ et même d'un 500 (Bois de Boulogne 1923 - Poiret 125 km 391 ; Forêt de Senart 1924, etc.).

Récupéré dans un terrain vague où il servait de jouet aux enfants de Courbevoie, équipé d'un 1100 latéral et légèrement modifié, ce Morgan est la propriété du peintre Moutard-Martin qui l'a ramené à de nombreuses reprises sur le circuit de Montlhéry.

Les modèles à compresseurs

Dès la sortie du Spécial en 1927, Darmont chercha à équiper un moteur 1100 et un 500 avec un compresseur Cozette entraîné par chaîne.

Le 1100 avait le compresseur à gauche.

Le 500 le compresseur à droite.

Le carburateur Solex de 35 était relégué pratiquement sous les tubes du châssis avant.

Ce fut, avec ces engins, "véritables pièges", que le 26 août 1928, Darmont accrocha un record du monde en 750 cm³ à 152 km 413 et que Dhome fit le 2e temps en 1100 à 161 km 943.

Quelques temps après, à Montlhéry, Darmont s'octroyait les records du monde 1100 sur 5 km lancés à 146 km 711 ; 5 miles à 140 km 881 ; 10 km arrêtés à 138 km 470 ; 10 miles lancés à 135 km 039, etc.

M. Dhome gagnait la course de côte de Limonest en 1100 cm³ avec 2'2"1/5 et Toul-Nancy à 143 km/h de moyenne.

Le 500 à compresseur, qui a été sauvé et très bien restauré par M. Brioult de la R.T.A., coule une paisible retraite en Normandie.

Des amateurs éclairés modifièrent des Morgan et des Darmont pour participer à des courses de côte et ce jusqu'en 1935-1936.

Pierre Dellière à Orgon possédait un Spécial surbaissé avec une boîte de vitesses adaptée, un boîtier de direction de GN.

M. Vilhet avait, à son actif, avant la guerre, plusieurs records en course de côte : Ventoux - Bd Michelet Marseille - Alpilles, etc., avec un monoplace équipé d'un moteur de fabrication Nougier. C'est-à-dire embase Darmont 2 cylindres 500 Terrot à Air, distribution sur aiguilles, etc.

Ce Darmont, actuellement propriété des Frères Barthélémy, est en cours de restauration.

A signaler qu'il n'y eut jamais en France de châssis surbaissés genre Morgan Anglais.

Appendice

La définition du cyclecar a été rendue officielle en février 1921 à la suite de la Loi des Finances du 31 juillet 1920, article 36, qui accorde l'imposition réduite de 100 F (ancêtre de la vignette).

"Véhicule automobile à 3 ou 4 roues et à une ou deux places, pesant au plus 350 kg, carrosserie nue comprise, et dont le moteur présente une cylindrée ne dépassant pas 1 100 cm³."

N.B. : La carrosserie nue, selon le rapport de l'ingénieur en chef des Mines, ne comprenait pas les accessoires divers : lanternes, phares, caisse à outils, roues et pneu de rechange, etc., ni le carburant, huile et eau.

La Chambre Syndicale du Cyclecar avait son siège 161, avenue de Malakoff

Le Président était M. Violet.

Les Vice-Présidents M. Dugand, M. Mauve.

En 1921, à sa création, elle comprenait 36 membres dont A.B.C., Azam, Amilcar, Bedelia, Blériot, Couadou, Elfe, Fournier, G.N., Hinstin, La Fourmi, Morgan, etc.

Quelques commentaires dans la presse de l'époque

"Que dire du Morgan, à la silhouette classique, aux 3 roues légendaires, bien connu des Sportsmen de France, qui n'ait déjà été dit ?..."

C'est le plus robuste et le plus sûr des 3 roues actuels et, ajouterons-nous, le plus rapide puisqu'il se classe en tête dans les différentes épreuves figurant au programme

"En 750 cm³, le Monoplace de Pierpont de Montpellier commence l'année au Pailladou, tout comme il l'avait terminé l'année dernière à Toulouse, au Griffoulet, par une éclatante victoire du Morgan qu'il conduit en maître.

Victoire double et sur toute la ligne peut-on dire puisque Berthe en 1100, sur un Morgan également, gagne non seulement sa catégorie mais réalise le meilleur temps de tous les cyclecars à la moyenne formidable de 80 km 71. Dirons-nous à ces pilotes si dévoués à la marque qu'ils représentent que nous n'avons pas vu seulement des Morgan hier, dans la lice, mais aussi et nombreux sur les terrains avoisinant la route. Ceci est d'excellent augure pour les derniers modèles du constructeur Darmont qui réalise réellement le véhicule de transition rêvé entre la moto et la voiture..." Les Sports de Provence - 26 janvier 1925

Sa réputation est méritée, son succès est légitime." Compte rendu de Paris-Nice 1921 - Motocyclisme Mars 1921 - Pilotes : Casse, Sandford, Darmont. Paris-Nice 1922 - 1100 cm³ - Médaille d'or : Franquebalme.

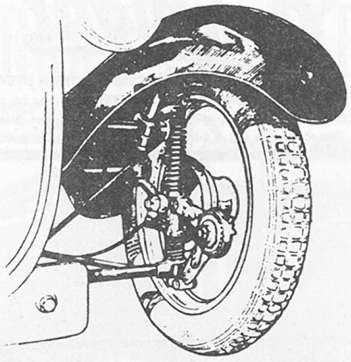
"Les deux Morgan engagés terminent sans ennuis et gagnent deux médailles d'or. Le Morgan français est un véhicule remarquablement rapide et sûr dont l'éloge n'est, depuis longtemps, plus à faire." Moto Revue - Mars 1923 - Pilotes : Pierpont, Prévost.

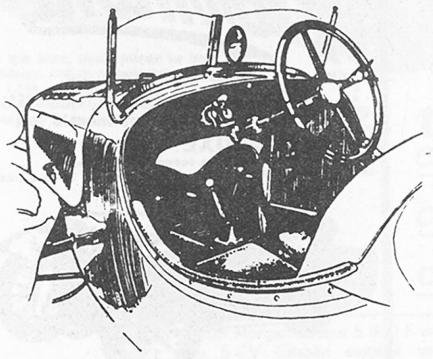
"Un seul cyclecar Morgan a été engagé dans l'épreuve Paris-Nice. Il termine le dur parcours sans pénalisation en s'octroyant ainsi la médaille d'or, la plus haute récompense... Pierpont renouvelle sa belle course de l'an passé." L'Auto - Mars 1924

"La grande marque Morgan, confiante dans l'excellence de sa fabrication, n'a engagé qu'un véhicule qui se classe premier, sans aucune pénalisation, malgré la moyenne imposée de 45 km à l'heure, les mauvaises routes et les intempéries." Paris-Nice - L'Auto - Mars 1925

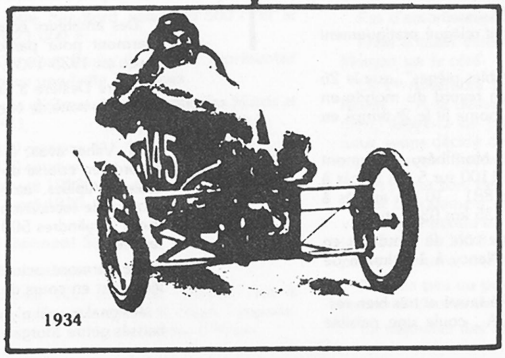
"Paris-Nice 1925 - 1 500 km - 1er Morgan ex-aequo catégorie Cyclecar 1100 cm³, confirmant ses incomparables qualités de vitesse, d'aptitudes en côte et d'absolue sécurité. Pierpont Burnat sur un véhicule de série termine sans pénalisation, obtenant ainsi la médaille d'or, la plus haute récompense de ce concours." Moto Revue

A noter la marque ex-aequo : *"Les élégants cyclecars à trois roues d'Yrsan, équipés avec le bloc moteur Ruby enlèvent, dans un Paris-Nice de plus en plus difficultueux et avec Dhome (mais oui), la première place ex-aequo sans aucune pénalisation."*

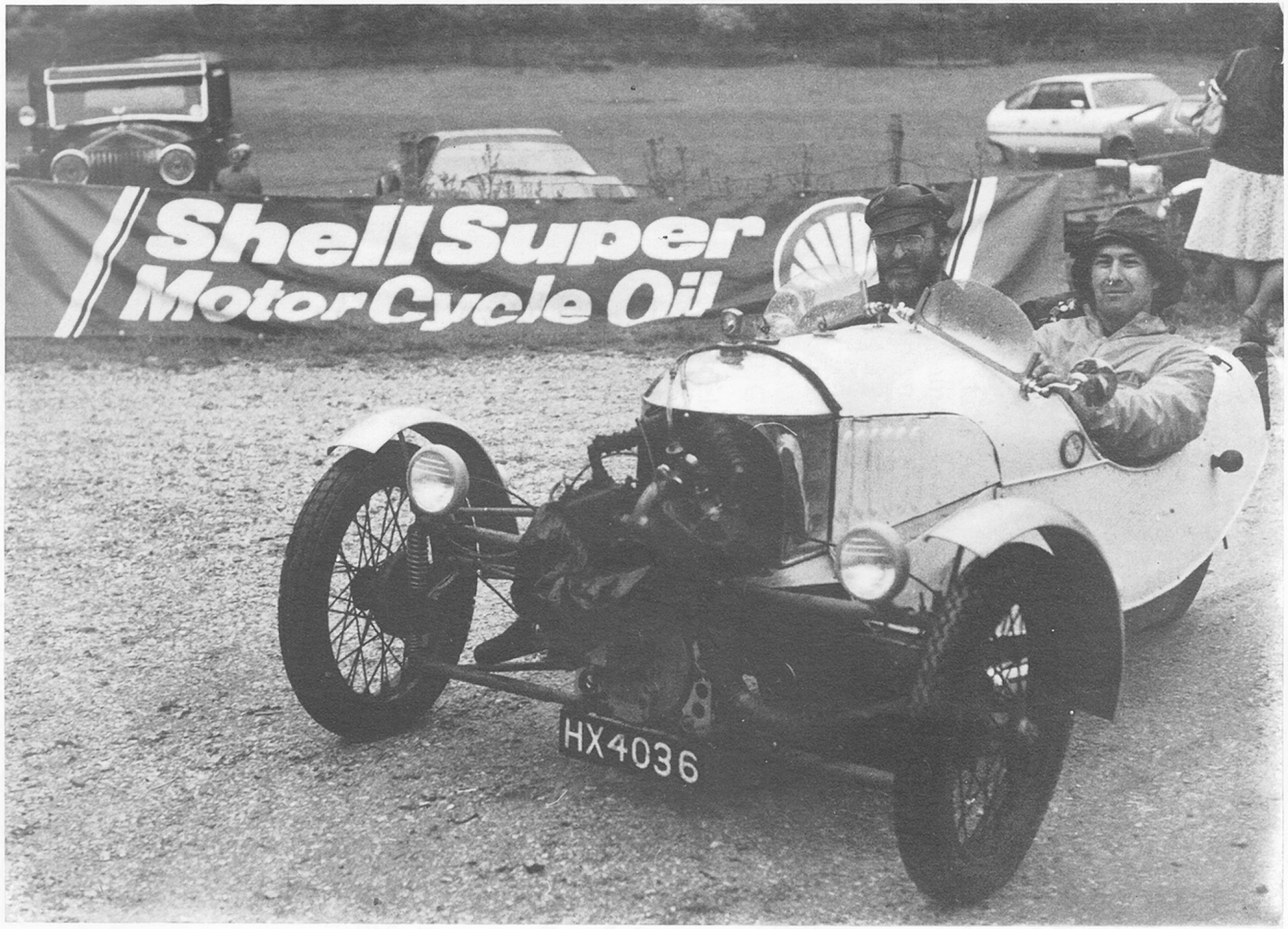




Ci-dessus quelques aspects et dessins de détail du nouveau cyclecar Darmont à quatre roues. Du premier coup, M. Darmont, qui est passé maître en la matière, à réussi un petit véhicule à roues avant indépendantes, des plus séduisants. Ajoutons que ce cyclecar comporte une boîte à 3 vitesses et marche arrière



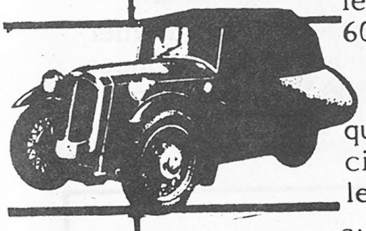
1934


Shell Super
Motor Cycle Oil
HX4036

PEUGEOT

Après cet historique qu'en est-il actuellement des MORGANS, DARMONT et SANDFORD au sein du MORGAN CLUB DE FRANCE.

Rappelons que le terme CYCLECAR est un terme purement administratif et n'a rien à voir avec le nombre de roues. En effet il permettait de bénéficier d'une taxe réduite à deux conditions principales : poids à vide inférieur à 350 Kgs et moteur d'une cylindrée inférieure à 1 100 cm^3. Ainsi vous pouvez constater que nos difficultés ne sont guère récentes puisque le principe est le même actuellement pour les véhicules de plus de 16 C.V fiscaux. A ceci près que le CYCLECAR était réellement un véhicule économique pour l'époque alors que les chevaux fiscaux n'ont rien à voir avec l'économie du véhicule à l'usage. Il n'est que de comparer les consommations d'une Mercedes 500 SEL et d'une 604 pour s'en rendre compte.



Bref il y eut donc aussi des CYCLECARS à quatre roues et pour ne rappeler que les plus célébres citons, SALMSON, SENECHAL, AMILCAR et les quadrillettes PEUGEOT.

Si ces modèles sont relativement fréquents parmi les Clubs de véhicules anciens, notre marque favorite n'est finalement qu'assez peu représentée quantitativement. En fait deux Clubs se partagent le parc des Morgans et DARMONT qui roulent. j'insiste sur cette nuance car nous avons rencontrés beaucoup d'amateurs qui ont un trois roues plus ou moins complet mais dont la restauration est en cours ou prévue.

Ainsi l'Ecurie les Trapadelles compte une dizaine de propriétaires soit de DARMONT Spécial soit de MORGAN dont la motorisation est variable. Et ils roulent tous, ceux qui étaient à Salon peuvent en témoigner puisque quatre d'entre eux s'étaient joints à nous.

Quand au M.C.F le parc s'agrandit d'année en année et nous enorgueillir de la présence de deux modèles sporting 1920 - 1921 (dont l'un aussi aux Trapadelles) d'un Morgan 1927 avec moteur JAP latéral à eau, du même modèle mais avec JAP latéral à air, d'un Morgan 1934 Super sports Matchless et enfin de deux modèles qui sont toujours à trois roues mais non des CYCLECARS, un F 4 et un Super, tous deux à moteur FORD 1 100, 4 cylindres de l'immédiate après guerre. Et là aussi tous ces CYCLECARS roulent nous les voyons tous au moins deux fois l'an lors de nos sorties.

Il est dons possible de considérer qu'environ une trentaine de nos ancêtres sont actuellement en état de rouler en France. C'est peu finalement et nous espèrons que les propriétaires nombreux semble-t-il qui restaurent de tels modèles auront bientôt achevé leur oeuvre pour voir de nouveaux ces drôles de machines en action.

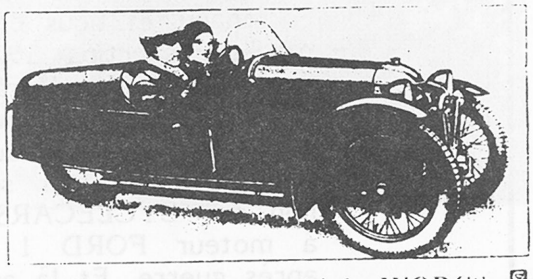
EN GUISE DE CONCLUSION

- La firme MORGAN MOTOR COMPAGNY détient encore 55 (oui 55!) records mondiaux avec les CYCLECARS dont 1000 Kms à 110.79 Km/h en 500 cc en 1934, 500 Kms à 137.12 Km/h en 750 cc en 1930, 100 Kms à 167.49 Km/h en 1300 cc en 1931.
Avis aux amateurs!!!

- Peut être ces records seront-ils battus par le dernier né des trois roues dont nous avons parlé il y a quelques temps, équipé d'un MOTO GUZZI 1000 cc donné pour 185 Km/h en version civilisée.

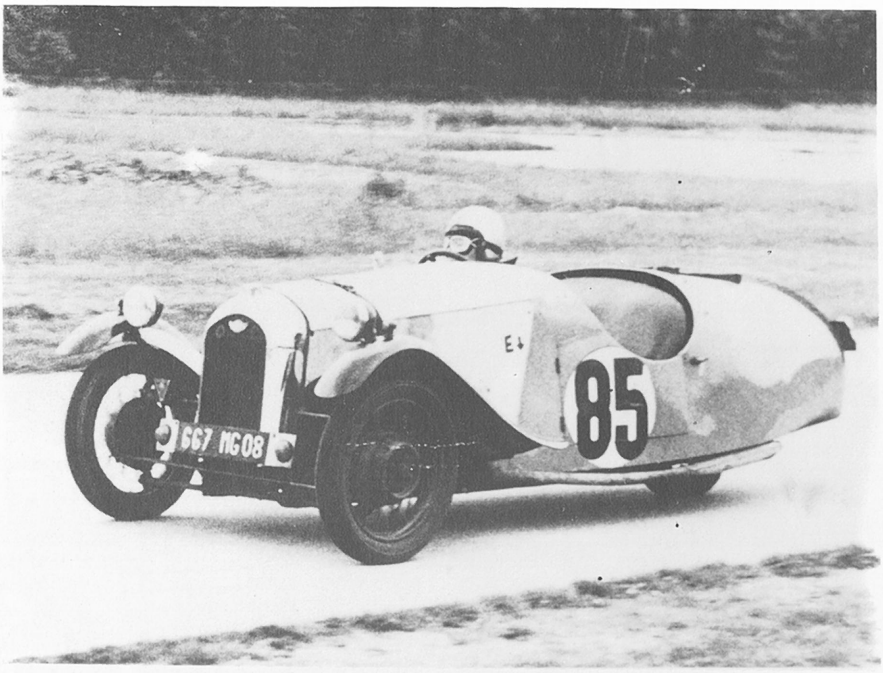
SPEED AND ECONOMY
YOU GET *BOTH* IN THE
Morgan Runabout
SUPER SPORTS £145

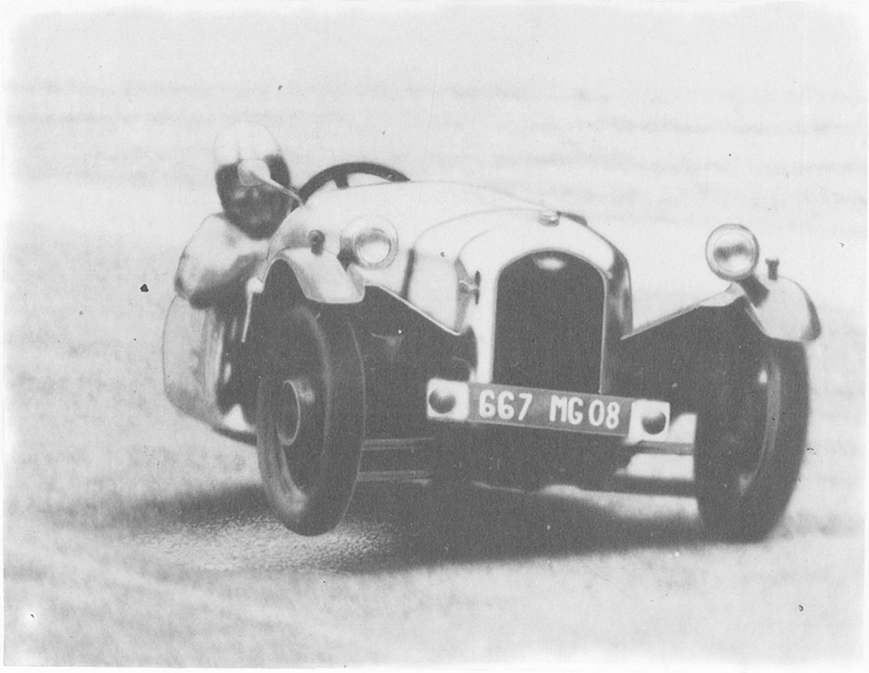
You have usually to sacrifice speed to get economy, and vice versa. A Morgan Super Sports gives you both . . . . the speed of the high-powered racing car with the running economy of the motorcycle and sidecar. As delivered to you the 10 40 h.p. J.A.P. O.H.V. specially tuned high compression engine is guaranteed good for 80 m.p.h. and has exceeded 110 m.p.h. several times in the compilation of the seventy-six World's Records that stand to this little car's credit. Tax is only £4, and all other running charges proportionately low.



Write for Illustrated Catalogue and learn more of the Morgan . . . models are listed at from only £85

MORGAN MOTOR CO., LTD., Malvern Link, WORCS.


667 MG 08
85


667 MG 08

419 VL 75

Sortie d'automne...

Vendredi 22 Octobre, il pleut lamentablement sur Paris . Samedi 23 Octobre, il pleut cats and dogs , comme disent nos Morgans, nous nous disons «on ne mettrait pas un chien dehors», ça revient au même, ça veut dire .... il pleut quoi! Dimanche 24 Octobre, temps radieux, ciel bleu avec dans l'air, cette légèreté brumeuse qu'on ne trouve qu'à l'automne. Et bien c'est ce jour là que DIDIER THEPENNIER & MAURICE NOEL ont choisi pour notre sortie, quelle délicatesse !

Donc à 11 h nous nous rendons place du Château de Vincennes, 12 Morgans sont déjà là en ligne sur le terre-plein avec le château pour toile de fond. Je ne sais pas si ce sont nos engins qui mettent en valeur ces édifices ou le contraire, mais les deux contigüs font toujours chic (ma parole, j'suis snob !)

De nombreux cyclistes descendent de leur petite reine pour venir admirer les nôtres. L'un d'eux murmure très informé : «ce sont des reliques», la mienne ne se fait pas attendre : «non ce ne sont pas des reliques, ce sont des Morgans»...et c'est sans réplique, non mais ! (j'me demande si je ne suis pas snob ?).

A 12h15 départ - Je suis vraiment comme une valise . savez-vous que je ne sais même pas où nous allons . Je suis, et pas sans mal, les feux sont nombreux sur l'itinéraire emprunté et redoutables, ils laissent passer 5 ou 6 Morgans et bing à la 7ème c'est feu rouge .Nous voilà immobilisé cependant que les 6 premières deviennent toutes petites et disparaïssent devant les pékins qui se sont immiscés venant de droite et gauche et au loin, là bas , la route tourne et peut-être qu'après le tournant il y a une fourche, l'auront-elles prise à droite ou à gauche ? en verrai-je encore une ou auront-elles toutes disparues . Je ne connais même pas le nom du pays où je vais . C'est la dernière fois que je fais cela, la prochaine fois , je veux savoir l'adresse exacte du point de chute, l'itinéraire à suivre le le programme de la sortie .

MOG

Heureusement, DIDIER et MAURICE ont été d'une vigilance exceptionnelle, deux vrais père poule, ou père coq enfin je veux dire qu'ils ont été chouettes. Ah ! pardon très hiboux. Flûte je retombe dans le même problème, je veux dire vraiment très à la hauteur de leur responsabilité (j'écris comme une Cheftaine)

Le restaurant n'était pas loin, à une heure nous étions à table . Accueil, apéritif, discours du Président, j'ai retenu qu'il a dit bonjour et bienvenue à de nouveaux membres dont nous connaissions les noms et pas les têtes, que le Club avait plein de sous, que nous n'irions pas à RÉTROMOBILE , mais qu'à la place nous ferions un bal chic. J'aime ça moi danser, surtout qu'il nous a expliqué que l'orchestre serait avec C.ROY et que ce serait du jazz New-Orléans.

Là dessus, le repas a commencé . C'était bon. Malheureusement, je crois que nous aurions eu le temps de faire un repas de semaine entre chaque plat . Deux heures et demie ! à table par une dernière belle journée d'automne, quand un beau soleil chauffe si généreusement la terre mouillée dont l'odeur d'humus nous fait déjà rêver au Printemps . C'est long, c'est long . . . comme un jour sans pain (hi ! hi!)

DIDIER pour calmer son impatience réglait le problème délicat de l'addition entre la salade et le café . C'est beaucoup plus difficile qu'on ne croit . Il y a soit plus de convives que de chèques, soit plus de chèques que de convives.

Il faut toujours compter et recompter avant que les deux ne tombent justes . Quand on y arrive enfin ouf ! c'est le temps du départ .

Quelques membres sont partis avant la fin , je crois qu'ils devaient se rendre à Fontainebleau ou bien ils avaient envi de prendre l'air . D'autres gentiment allaient voir leurs parents . C'est vraiment chic ça . Je ne les ai pas compté' mais il restait au moins 10 Morgans pour la suite de la sortie .

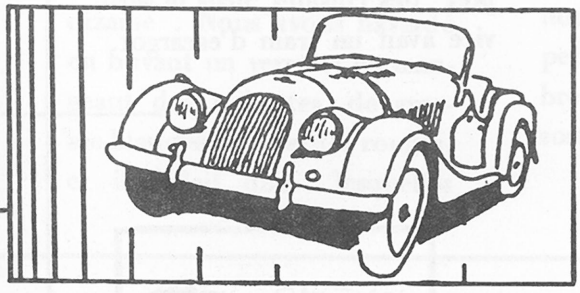
Nous sommes allés au château de Ferrière. Je dis , je crois parce que j'étais toujours comme une valise . Je suivais . . . . .

Nous sommes rentrés dans le parc avec nos voitures , privilège obtenu par THÉPENNIER et NOEL , tous les autres restaient à l'extérieur .

Nous nous sommes garés au pied du hall d'entrée , et nous avions une visite commentée , rien que pour nous.

GB
SMX 890

J'en ai retenu que le château avait été construit sous le Second Empire (vraiment en pire question style hi! hi!) pour James de Rotschild, Baron, qui avait une femme, j'ai vu sa photo elle était franchement moche . Heureusement son successeur Baron Rothschild avec un autre prénom que je n'ai pas retenu, lui avait une femme franche-



ment belle . J'ai vu encore les quatre continents représentés par des cariatides en marbre noir, avec des sortes de serviettes éponges blanches à pattes de tigre autour de la taille. L'un d'entre nous a demandé à la gentille jeune femme qui commentait pour nous , où était le cinquième continent, elle ne savait pas .
Depuis, j'ai réfléchi , le Baron a du se le mettre dans la poche

Suivez le guide, d'autant que je vous l'ai dit elle était charmante : «Ce château était habité jusqu'en 1914 ou 15 ou 16 ou 17, puis donné par le Baron de Rothschild dernier du nom , vidé de son contenu , aux Universités ! Qu'est-ce que sont ces Universités ? je n'ai pas compris En vérité , je n'ai pas eu beaucoup d'oreilles pour le commentaire parce que OLIVIER DEMARIA qui avait été autorisé à garder son chien pendant la visite , devait le porter dans ses bras . C'est un énorme labrador qui pèse au moins 20 kg et le spectacle de cette grosse bête dans les bras de son maître qui prenait volontairement un air ahuri , pas le maître, le chien, poussait tout un chacun à rire plûtôt qu'à écouter .

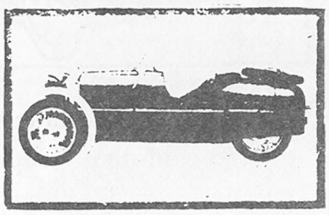
La bibliothèque était vide de livre . C'est triste . J'ai remarqué des espagnolettes en bronze doré de toute beauté . Dans le dernier salon , dont portes et baies en verre donnaient sur le parc , la vue était magnifique, couché de soleil rouge à travers des arbres séculaires se reflétant dans un lac, des bouquets d'ifs taillés en parterre , tendres vallons adoucis par la montée de la brume. C'était Proustien .
Justement, nous sommes passés dans le salon suivant où nous avons vus les photos de la dernière fête donnée dans ce château . C'était une soirée Marcel Proust avec E. Taylor R. Burton déguisé en Proustien revu et corrigé made in Hollywood .

Ça ne manquait ni d'ors ni de brillants . J'ai vu Napoléon III plantant un arbre dans le parc, penché sur une pelle sa barbichette au vent . De là nous somme passés dans les toilettes ! Oui, mais par n'importe qu'elles toilettes . C'était du spécial pour crinoline . Minuscule cuvette perdue dans une table d'angle en chêne massif . Il fallait évidemment beaucoup plus de place pour la crinoline que pour le plantureux derrière de ces dames . Vous les imaginez obligées d'aller dans des toilettes à la Turc ! Il aurait fallu arriver à passer «l'abat-jour» au- dessus de la tête , puis se rendre à tâton... Non vous voyez bien que ça n'est pas faisable ou alors au prix de quelles acrobaties. Soyons raisonnables ! Enfin, je suis sortie de là heureux d'avoir éclairci ce haut point d'histoire .

A côté, nous avons visité ce qui fût une chambre . Il restait un baldaquin au mur d'origine, un tout petit couloir menait à une adorable salle de bains que j'aurais bien faite mienne. Puis nous avons encore vu la salle à manger, et la gentille jeune femme nous a expliqué que les cuisines étaient très loin et que les plats arrivaient par train !!?...

Je me demande si j'ai bien compris, pour que les hôtes ne soient pas incommodés par les odeurs de cuisine . Proust, Proust ma chère !

Si nous n'avions pas été si en retard, nous aurions pu faire le tout du parc en voiture , DIDIER et MAURICE avaient réussi à négocier celà .Oui, mais voilà, nous étions tout prêt des cuisines, mais le service avait un train d'escargot.



Alors quand la visite fût finie la nuit était tombée et il ne nous restait plus qu'à monter dans nos chars et à prendre la route du retour .

P. PELLAUX nous avait invité à prendre le verre de l'amitié chez lui , malheureusement une misère était arrivée dans sa famille . C'est donc chez MAURICE NOEL que nous nous sommes retrouvés à une dizaine . Nous avons bavardé en buvant un verre et en mangeant des noisettes, de grosses blanches, de petites rouges, et il fallait dire lesquelles étaient les meilleures . Nous avons dû en manger beaucoup avant de vraiment savoir Comme en partant j'avais encore des doutes sur la saveur de l'une et de l'autre, MAURICE NOEL m'en a donné un sac, je me suis bien débrouillé hein ? Il faut dire qu'il est gentil et compréhensif . Certains allaient finir la soirée chez BEAUVALLET, nous nous sommes rentrés avec les petits DEMARIA sans encombre, heureux de cette bonne sortie .

BULLETIN DE PARTICIPATION AU MOG TOURAINE

les 24 et 25 Septembre 1983

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

_____

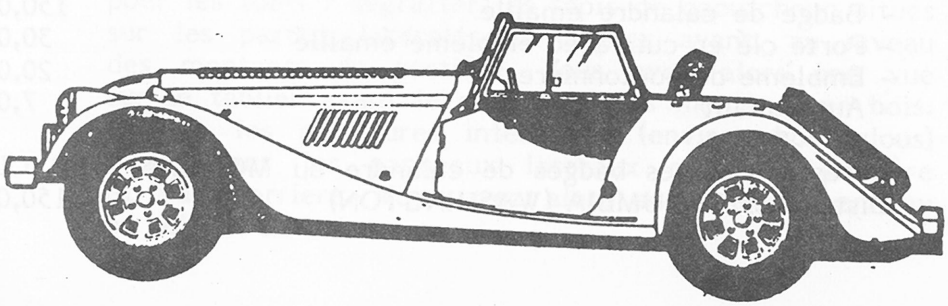
Nombre de personnes : _____

Morgan - type : _____

Frais de participation par personne : 300 Francs.

Bulletin et chèque à retourner avant le 31 Aout 1983

D. HALLAWELL , 77 rue du Père CORENTIN ,75014 PARIS , Tel. (1)542 94 22 .



BOUTIQUE

SPACIAL BOUTIQUE

- LIVRES DISPONIBLES (TOUS EN ANGLAIS).

  * MOGGIE de COLIN MUSGROVE
    70 pages sur la restauration et l'entretien
    70 pages sur les clubs

  * MORGAN The First and last of the real sport car
    de G.M BOWDEN
    Historique de la marque

  * MORE MORGAN du même auteur :
    recueil de photos, d'affiches publicitaire sur la marque.

  * MORGAN WORKSHOP MANNAL 1936 - 1976
    équivalent de la revue technique Automobile sur les 4/4 et + 4.

  * MORGAN YEAR BOOK 1980 - 1981
    Receuil des grands évènements de ces deux années dont plusieurs pages couleurs sur MOG-BRETAGNE

TOUJOURS EN STOCK AVEC L'EMBLEME DU M.C.F

- SWEAT SHIRT manches longues en blanc ou gris chiné (3 tailles Small 12 à 14 ans, medium Femmes, large hommes) — 110,00 F

- Badge de calandre émaillé — 150,00 F
- Porte clé en cuir avec emblème émaillé — 30,00 F
- Emblème de boutonnière — 20,00 F
- Autocollant — 7,00 F

Il reste quelques badges de calandre du MORGAN CAR CLUB District of COLUMBIA (WASHINGTON) 150,00 F

ET POURTANT ELLE TOURNE

Notre ami Gérard GOFFIN avait écrit, il y a quelques mois, qu'une Morgan vieillissait durant les six premiers mois de son existence et qu'après c'était terminé. Ambigu mais c'est très vrai, c'est donc dire si les choses vont vite et que la rouille s'attaque bien vite à nos destriers. Ceci tient au mode du montage mais, voyez le NEWS N° 30, l'usine en a pris conscience. Bref beaucoup d'entre vous ont une Morgan d'occasion ou dont l'âge est supérieur à six mois. Quelles sont donc les parties à visiter pour connaître l'état de votre chère et tendre... Morgan

Le Talon d'Achille se situe au niveau du bas de caisse situé à l'aplomb de la portière et se poursuit en arrière jusqu'à la naissance de l'aile arrière. Si vous voyez à ce niveau apparaître la rouille et à fortiori des cloques sur la peinture il est déjà trop tard, beaucoup trop tard, car le mal vient de l'intérieur, donc la tôle est déjà attaquée de part en part. A ce niveau, tout travaux effectués sans déposer les ailes ne sera qu'un cache-misère très éphémère, le mal empire et vous risquez de vous retrouver avec un chassis trop sérieusement abîmé pour envisager une simple réfection. Il faut donc déceler le mal avant qu'il n'apparaisse à ce niveau c'est finalement facile d'en avoir une idée :
pour les tôles : dégraffer les tapis de caoutchouc situés sur les parties latérales du tablier avant, au niveau des montants de portière. Vous avez alors une vue sur le tablier avant le chassis et les montants en bois. Retirer les garnitures intèrieures (environ huit clous) situées sur les panneaux latéraux entre la portière et l'aile arrière. Vous avez alors accés à ce panneau en tôle et au bois.

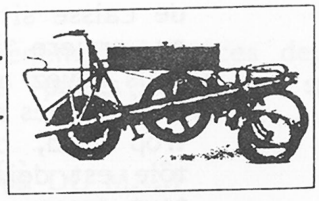
Tester les bois avec un poinçon, si leur état est bon il ne vous reste plus qu'à gratter, nettoyer dérouiller, traiter et repeindre si le mal n'est pas trop avancé. Vous avez alors évité le pire et il vous faudra vous remettre à l'ouvrage 18 mois à 2 ans plus tard.

Si le mal est trop avancé, croyez en notre expèrience, si vous voulez conserver votre voiture une seule solution, descendre les 4 ailes, les panneaux latéraux ci dessus décrits. Gratter, nettoyer, bien souvent vous serez oubligé de souder ou de faire soûder une tôle rapportée sur les panneaux et au pire d'avoir à remplacer du bois. Un fois remonté il faut repeindre au moins en partie. Si vous envisager d'effectuer le travail vous même il vous faudra sacrifier 12 à 24 Week-End hivernaux suivant vos dons et votre disponibilité. Si vous faite faire le travail il vous sera difficile de trouver un devis à moins de 12 000 F à 15 000 F. C'est actuellement un minimum. Sachez que si le travail est bien fait vos bas de caisse seront sauvés pour **au moins cinq à six ans.**

In 1896 three-wheeler Fans drove this——

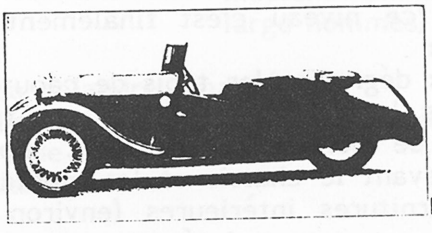
JANUARY 1935.

in 1935



Morgan

PROVIDES COMFORT DE-LUXE



Morgans have many more years of manufacturing experience than any other three-wheeler on the market to-day. Our 1935 models offer greater than ever value and are supreme amongst three-wheelers. Make a study of our 1935 Morgan range. Terrific power—wonderful acceleration—neatness in design and extreme accessibility combine to make Morgan the finest proposition for 1935.—Write to us to-day.

Prices from £105

THE MORGAN MOTOR Co., Ltd.
MALVERN LINK :: WORCS.

PROCÈS VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE

DU SAMEDI 5 FEVRIER 1983.

L'an mil neuf cent quatre vingt trois.

Le cinq Février.
Tous les membres du MORGAN CLUB DE FRANCE se sont réunis en Assemblée Générale ordinaire au siège de la Fondation Boris Vian, cité Veron PARIS 18ème à 18 h 30.

Après signature de la feuille de présence 29 membres sont présents et 46 membres sont représentés en vertu de pouvoirs en bonne et dûe forme. En conséquence l'assemblée est déclarée ouverte et peut valablement délibérée.

CONSTITUTION DU BUREAU

Par vote à l'unanimité, le bureau de l'assemblée est ainsi constitué :

- Charles KACHELMANN .... est nommé Président de séance
- Maurice LOUCHE ..... est nommé Secrétaire
- Jean Christophe FROT ..... est nommé Scrutateur
- Carole FROT ..... est nommé Scrutateur

EXPOSÉ DU PRÉSIDENT DU CLUB.

Le président remercie Madame Ursula Vian et Monsieur DÉE de nous avoir aimablement accueilli au siège de la fondation Boris-VIAN. Il traduit la gratitude de tous les membres, Madame Vian et Monsieur Dée faisant don au club d'une photo de BORIS VIAN au volant de sa Morgan.

Le Président remercie ensuite les nombreux membres de Province qui ont fait le voyage pour assister à l'assemblée ainsi que ceux qui ont pris la peine de faire parvenir leur pouvoir. Il exprime d'autre part ses regrets devant le mécontentement de certains membres qui estimaient que ni la date ni le jour ni l'heure n'étaient bien choisi pour cette Assemblée. Il espère les contenter l'année prochaine au risque d'en mécontenter d'autres.

GESTION DES FONDS DU CLUB.

Grâce à la compréhension des membres, à l'efficacité de Jacques LAMBERT dans le recueil des cotisations et une vente boutique constante le club conserve des finances tout à fait saines.

Le bilan de l'année 1982 se termine avec un solde positif de 16 000 F ce qui a permis de maintenir la cotisation 1983 à 120,00 F.

Le président rappelle que le solde de SALON de Provence nettement moins positif que Pontivy (1 100 F au lieu de 1 9000F) est un résultat voulu par le bureau afin de ne pas se retrouver avec un bilan annuel qui aurait obligé le club a être soumis à la T.V.A. L'usage et la loi veulent en effet qu'une association régie par la loi de 1901 ne réalise pas un bénéfice supérieur à 10 % de son budget pour être exonérée de la T.V.A.

BILAN DES ACTIVITÉS 1982

Maurice LOUCHE dresse un rapide bilan de Salon de Provence et modestie habituelle lui fait omettre d'insister sur l'énorme succès cette réunion tant en France qu'à l'étranger.

La représentation parisienne est estimée faible par Maurice LOUCH et il le déplore d'autant que cela ne lui a pas permis d'atteindre l 100 Véhicules.

DOUGLAS HALLAWELL fait le bilan actuel du MOG-TOURAIN qui s'annonce sous les meilleurs auspices.

Comme l'année passée le Président regrette le manque d'animatic en Province et réitère son voeu de voir des délégués Régionaux da le NORD, l'EST, LYON, BORDEAUX et TOULOUSE .

POLITIQUE GÉNÉRALE DU CLUB.

Le club comportant parmi ses membres au moins 25 propriétaires d véhicules de plus de 20 ans a été accueilli le 12 Février au sein de l Fédération Française des automobiles d'époque. Rappelons que la FFAE représente de plus en plus efficacement l'interlocuteur de pouvoirs publics, Pour tout ce qui concerne les Clubs de véhicule d'époque, le club souhaite de ce fait étendre son influence vers le propriétaires de trois roues qui rallient nos rangs de plus en plu nombreux.

Mais par contre , il ne semble pas souhaitable de dépasser le nombr actuel de membres inscrits au CLUB pour plusieurs raisons :

- au-delà, la structure du CLUB actuel ne serait plus compatibl avec un service correct .
- avant d'envisager une expansion il serait souhaitable d'enraciner l club en Province ce qui est loin d'être le cas actuellement.

Pour l'instant le chiffre de 170 membres est stable en tenant compt des départs et des arrivées, le Président souhaite donc poursuivr cette politique au moins un an.

Elle a justifié aussi l'absence du club à Rétromobile afin d'évite une publicité qui n'était pas indispensable.

ACTIVITES EN 1983.

Ce compte-rendu étant écrit après la parution du contrôle des changes nous ne rappelerons que pour mémoire les manifestations qui étaient au calendrier étranger:

- En Allemagne, près de Munich, lors du Week-End de la Pentecôte
- En Italie à Monza les 4 et 5 Juin.
- En Angleterre près de Stratford les 16 et 17 Juillet.

Par contre nous ferons un gros effort pour TOURS les 24 et 25 Septembre.

ELECTION DU BUREAU.

Etaient démissionnaires Monsieur TAHON.
Ont été élus où réélus membre du bureau :

- Monsieur FROT Jean Christophe
- Madame FROT Jacqueline -
- Monsieur LAMBERT Jacques
- MOnsieur ROY Christian
- Monsieur GOFFIN Gérard
- Monsieur RINGO Louis

DELEGUES REGIONAUX.

Etaient démissionnaires Monsieur LEGUILLON, Monsieur NOEL ont été élus ou réelus.

- Monsieur THEPENNIER ..... pour PARIS assisté de Monsieur LEMERCIER
- Monsieur HALLAWELL .....pour les PAYS de LOIRE
- Monsieur LOUCHE ..... pour le SUD-EST
- Monsieur MARTY..... pour CHARENTE-POITOU
- Monsieur HELO .....pour la BRETAGNE
- Monsieur SIEGEL ..... pour le SUD-OUEST

QUESTIONS DIVERSES.

- Monsieur LOUCHE devant le temps parfois long écoulé entre deux NEWS propose l'envoi entre deux bulletins d'une lettre d'information très brèves. Cette proposition est adoptée par 69 voix pour et 6 contres.

- Monsieur LOUCHE regrette le titre du bulletin qui à son avis devrait être francisé Un référendum est proposé par Monsieur THEPENNIER.

- Monsieur THEPENNIER appuyé par les délégués présents regrette le peu de participation à certaines sorties voire l'absence constante de certain membres aux réunions. Il propose la radiation des membres qui ne participeraient pasà au moins une sortie dans l'année. Une vive contestation arguant l'arbitraire et la perte de la liberté de choisir qu'évoque une telle mesure est exprimée par les membres présents. Après un vote cette proposition est rejetée.

Monsieur PELLAUX propose lors des sorties, afin d'éviter des difficultés occasionnées par la nécessité de se suivre, de photocopier pour chaque participants le parcours de la sortie. Nous essaierons d'appliquer cette proposition à l'avenir.

Aucune autre question n'étant évoquée, et l'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 20 h 15.

BULLETIN DE PARTICIPATION AU MOG TOURAINE

les 24 et 25 Septembre 1983

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

_____

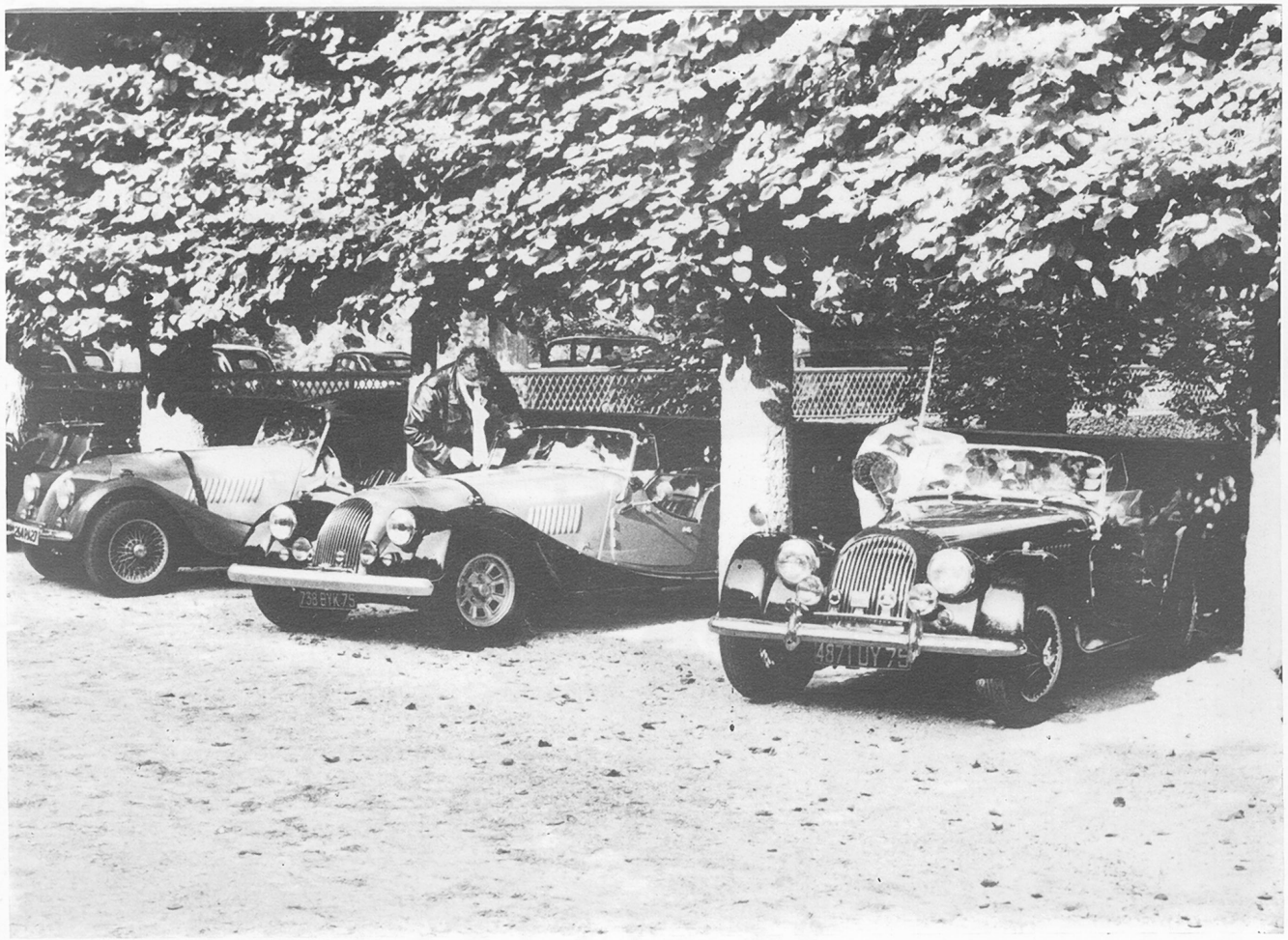
Nombre de personnes : _____

Morgan - type : _____

Frais de participation par personne : 300 Francs.

Bulletin et chèque à retourner avant le 31 Aout 1983

D. HALLAWELL , 77 rue du Père CORENTIN ,75014 PARIS , Tel. (1)542 94 22 .


738 BYK 75
487 UUY 75

6777891

RÉGIS ROUILLON

MAÎTRE CHARCUTIER

32 AV. JEAN-BAPTISTE-CLÉMENT 92100 BOULOGNE

TÉL. 605.03.09

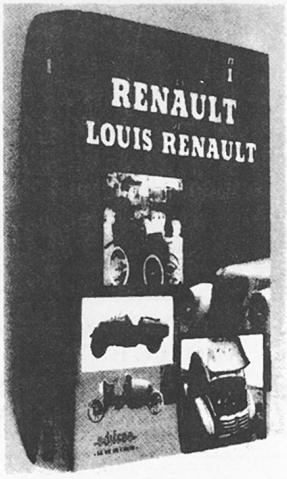
Vient de paraître

LES RENAULT DE LOUIS RENAULT

ECRIT par Pierre Dumont qui compte parmi les historiens de l'automobile les plus appréciés, ce luxueux ouvrage retrace l'œuvre artisanale, sportive puis industrielle de cet homme exceptionnel que fut Louis Renault au travers des automobiles de tourisme fabriquées sous sa marque, de 1898 à 1945.

Des hors-textes couleurs de grande qualité reproduisent les plus beaux catalogues de la période 1930-1940, mettant en valeur les « Stella », 6 et 8 cylindres de prestige, qui faisaient le renom éclatant de « Renault, l'automobile de France ».

Cet ouvrage de collection compte 440 pages 170 × 240, papier couché 120 g, plus de 500 illustrations noir/blanc et couleurs, reliure pleine toile, dorée au fer, jaquette quadrichromie pelliculée.

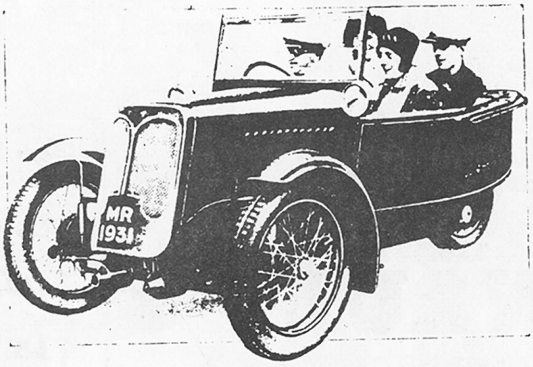


Il est vendu en exclusivité par « La Vie de l'Auto », B.P. 88, 77303 Fontainebleau Cédex au prix de 190 F net, frais d'envoi compris.

C'est avec plaisir que nous publions cette annonce pour La Vie de l'Auto. Les services que ce bihebdomadaire rend à la voiture ancienne sont précieux. A quand Les Morgans de HFS Morgan ?

GREAT PRICE REDUCTION

NOW FROM £75



NOW FROM £75

FAMILY MODEL MORGAN

Here is an example of the wonderful value offered by the Morgan price reductions. The Family Model illustrated, now costs only £80, including Hood over all seats, Electric Light, Windscreen, Horn and usual Tools. Prices of all other Morgan models in the current catalogue — which you should send for without delay—are reduced by £10.

AERO MODEL - - - *now from* - £95
TWO-SEATER - - - *now from* - £75
SUPER SPORTS MODEL *now from* - £135

The Morgan

MORGAN MOTOR CO. LTD.,
MALVERN, WORCESTERSHIRE

Une publicité d'epoque

- Aout 1931 -

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

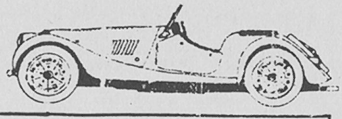
With ever rising prices and lengthening waiting lists for new Morgans, restoring your present car makes good economic sense. I won't make any exaggerated claims to being the best, or even the cheapest. If you read my book "Moggie" you will see what can be done. If you are genuinely interested in a first-class 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 1983

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 1983

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