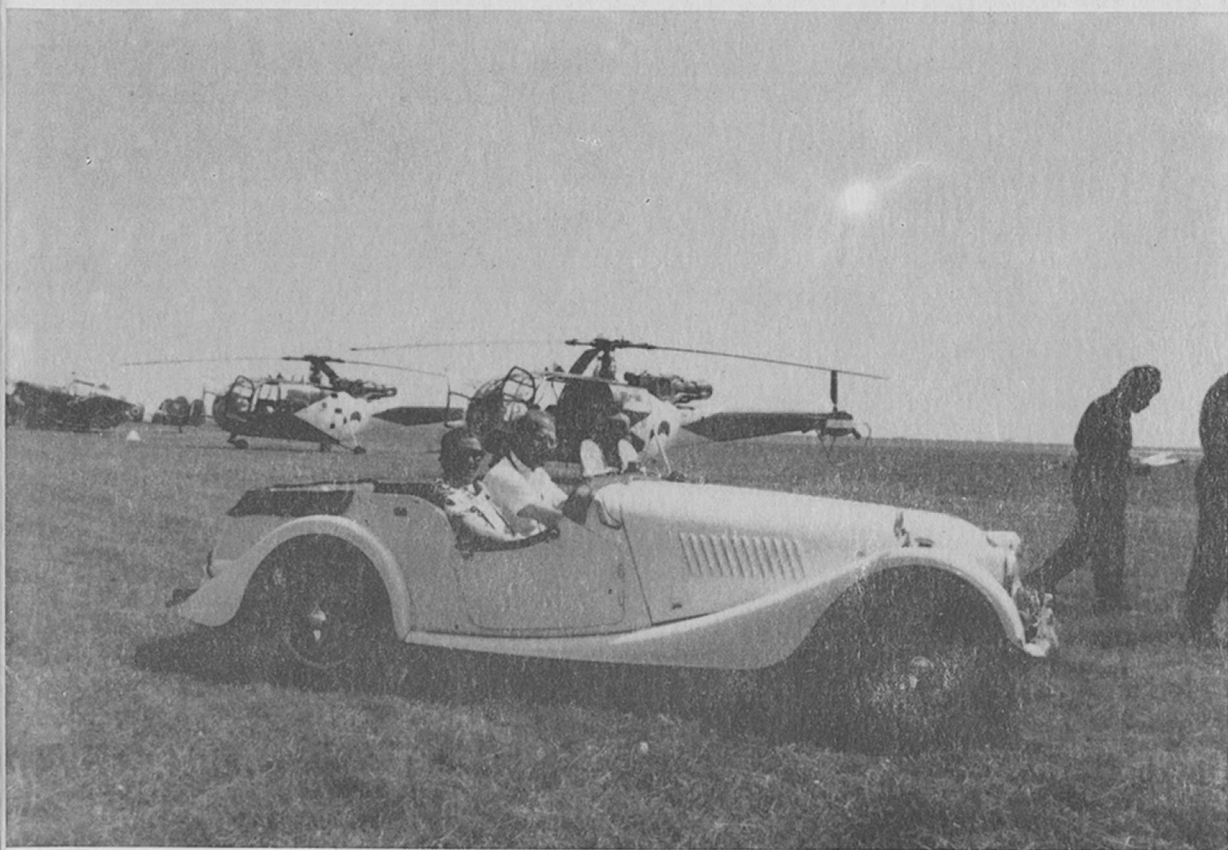
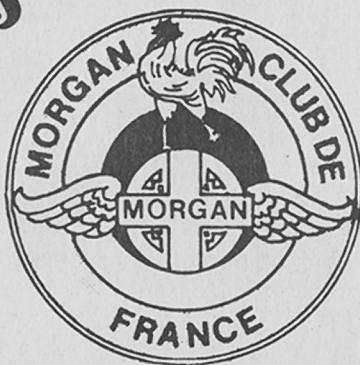


# morgan club france



JUILLET 84

## news n° 33

Correspondance: c/o C. KACHELMANN 23, avenue 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<br>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<br>et carrosserie des 4/4 et plus 4 de<br>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<br>car Bowden                                        | 105 F |
| 4.04 | More Morgan                                                                        | 115 F |
| 4.05 | Moggie C. Musgrove                                                                 | 120 F |
| 4.06 | Morgan year book 81<br>C. Musgrove                                                 | 120 F |
| 4.07 | Manuel d'entretien 4/4 - plus 4 -<br>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. COFFIN     |
|                     | J. LAMBERT    |

# DÉLEGUÉS RÉGIONAUX

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

M. LOUCHE  
Campagne CAMBRIENNE  
Quartier JONQUEROLLES  
13980 ALLEMS

J. HELO  
18 RUE DU PORT  
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 THOMAS P21  
93330 NEUILLY S/MARNE

R. LEMERCIER  
4 RUE GAMBETTA  
77170 BRIE COMTE ROBERT

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

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

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

Le ..... Signature : .....

# éditorial



1984



MOG ILE DE FRANCE



Peter Morgan nous fait l'honneur de venir au Mog 84 en F4 3 roues au Vesinet les 22 et 23 Septembre . Avez-vous retenu vos places ? encore deux jours extraordinaires avec réception de la municipalité le Samedi et le repas du soir dans le cadre fastueux du château de Maison lafitte et le lendemain superbe promenade en Ile de France . ( Il y a déjà 60 inscrits au 15 Juin , le nombre d'inscrits est limité à 120 )

Vous avez reçu un bulletin d'inscription , retournez-le vite avec votre chèque et pensez à retenir vos chambres d'hôtel .

Dominique et Christiane Bernard sont sur le pied de guerre et tout se présente sous les meilleurs auspices .

D'ici là , certain d'entre nous se retrouverons à Malvern du 20 au 30 Juillet ou je serai moi-même pour représenter le Morgan Club de France à l'occasion du 75 èm anniversaire de la sortie de la première Morgan .

A tous je souhaite bonnes vacances , revenez en pleine forme pour le MOG 84 au Vésinet

Amicalement votre



# **littel mog ...**

Le rendez-vous était bien précis , l'adresse bien rédigée , mais on lit distraitement et on interprète . Au lieu de venir Ave. de Sartrouville au Pecq , on va Ave. du Pecq à Sartrouville où bien entendu il ne se passe rien ; pendant que d'autres évoquent d'alléatoires encombrements pour cacher à n'en pas douter une lamentable panne d'oreiller et arrivent vers les midi qui font deux heures ! quel regret les accablent quand ils arrivent chez Burma reçu par Graham Morgan où malgré le retard les attendent , café , lait , chocolat , croissants , cakes , apéritifs en tous genres servient à l'ombre des parasols sur des tables nappées et fleuries . LA CLASSE ? LE CHIC , la DISTINCTION britanniques .

Dix Morgans étaient présentes dont notre ami Blaska qui arrivait directement de Belgique , et à l'heure , lui !

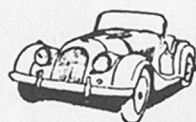
Et ce n'est pas tout , l'un des collaborateurs de G.Morgan nous accompagnait avec sa panthère Kalista presque toute neuve et faisant à



1984



**MOG ILE DE FRANCE**







Devinette : trouver l'intrus ?

LA GARE DE  
GISORS  
C'EST  
où ?





UN  
NOUVEAU  
MEMBRE...  
ÇA  
COMMENCE !

C'EST LA FETE A MORGAN





juste titre l'orgueil de son heureux propriétaire .  
C'est donc vers les midi trois heures , ventres et  
réservoirs bien remplis que nous partions en direc-  
tion de Gisors , empruntant un itinéraire bien étudié  
à travers le Vexin par des routes champêtres et en-  
soleillées . C'est sans doute ce caractère de promenade  
qui incita le +4 de Lucien a provoquer de fréquents arrêts  
sous le prétexte fallacieux de : " il ne tire pas ! "  
les soins attentifs de Vaillant et d'autres membres  
ne ramenèrent pas le +4 à la raison et Lucien la mort  
dans l'âme dû l'abandonner à Gisors pour rentrer par  
le train . Grandeur et décadance .

Graham en homme avisé et organisé avait , les  
semaines précédentes , établi son itinéraire avec  
minutie . Il avait prévu que les Morgans pourraient  
stationner sur la grande esplanade du château de  
Gisors pendant que les propriétaires iraient se  
désaltérer à l'Hôtel du Cygne et visiter le château .  
Deux vœux restés pieux . L'esplanade était entière-  
ment occupée par une fête foraine et le château fermé  
en raison de notre arrivée tardive . Après avoir  
entassées dans sa petite cour nos Morgans les unes  
par-dessus les autres restait l'Hôtel du cygne dont  
nous avons largement profité .

**LE VESINET**



**22. 23 SEPTEMBRE**

.../...





1984



## MOG ILE DE FRANCE

Retour rapide au Pecq , cette fois il fallait impérativement être à l'heure , un grand dîner nous attendait dans une salle spacieuse ensoleillée , agrémentée de jets d'eau et de plantes vertes . Un maître cuisinier et sa femme nous servirent avec autant de talent que de gentillesse un repas savoureux se terminant en apothéose par une omellette norvégienne marquée au sigle du Club et commeci tout cela n'était pas encore suffisant Graham remettait à chaque Morgan un superbe parapluie multicolore .

Merci Graham , même nos Morgan nous en parlent encore , c'était une de ces journées qu'on retient pour la raconter à ses arrières petits enfants . Si cette sortie était un little Mog , alors vous avez toutes les quelités pour entreprendre un jour , à votre convenance un big one Mog !

On ne peut terminer sans une mention spéciale à l'intention du propriétaire de la Panthère-Kalista qui a été un compagnon dévoué , attentif ,et réconfortant dans les malheurs de Lucien ;alors une fois n'est pas coutume , vive la panthère jaune, ah! bien oui! elle était jaune !

P6S Lucien est bien rentré , il a trouvé la panne : tuyau d'alimentation bouché entre la pompe à essence et les carbu . "Avis ! "

14 AVRIL 1984



## DERNIERE NOUVELLE

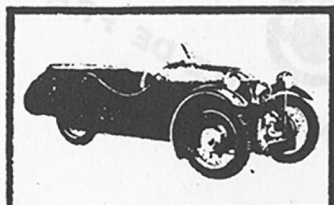
Une lettre de Monsieur Peter MORGAN adressée à notre Président d'Honneur Charles Kachelmann nous apprend qu'il sera présent au MOG 84 c'est la joie dans l'équipe qui sue sang et eau pour l'organisation de ce MOG 84.

Depuis que Monsieur Peter Morgan était monté dans le trois roues de Philippe Avon au MOG 83, il en gardait la nostalgie, prêt à partir au cinquantième anniversaire du Grand Prix de Montreux avec son fils Charles, il voit le trois roues de la fabrique relégué au fond d'un de ses garages, couvert de poussière, il a un coup au cœur, sa décision est prise: " nous le retapons et nous allons Charles et moi à Montreux en trois roues. "

Ce peut être dans un moment de passion, la passion vous savez ce que c'est, on s'enthousiasme, on fait des rêves fous et puis devant les difficultés de la réalité, souvent, tout retombe! Ce serait mal connaître Peter Morgan et le caractère anglais, pour bien les comprendre il n'est que de regarder leur Héros, à la fois timide, téméraire, rêveur concret et toujours courageux, quelquefois même jusqu'à l'inconscience en tous cas pour parler français: " anordinaire " hors du commun, original dans le sens: " qui invente sa vie, sans la copier sur les autres. " Tiens! nous pourrions peut être proposer cette définition aux Académiciens? nous avons le temps d'y réfléchir, ils n'en sont qu'à la lettre D et du train où vont les choses dans cette maison!

Donc le trois roues étant O.K. comme l'écrit Peter, ils partent son fils Charles et lui de Malvern à Douvres, ils embarquent, là, sur le ferry, débarquent à Calais, effectuent Calais Paris par la route. Comme le savent ceux qui l'ont déjà faite, c'est une succession de montagnes russes, de villages, de ralentissement pour travaux, de traversées de ville en Z avec des feux qui sont toujours rouges quand on arrive, quelques excités du volant spécialistes de la queue de poisson en haut des côtes et des poids lourds dont l'un d'entre eux, qui roulait à la même vitesse que le trois roues de Peter Morgan, l'a aidé de Calais à Amiens chaque fois que Peter avait besoin de doubler, le poids lourd, derrière lui mettait sa flèche, montait sur la voie de gauche, attendait que Peter Morgan en fit autant le laissait doubler, doublait lui-même et reprenait sa place d'ange gardien, énorme molosse, expression des dernières techniques, docile et attendri derrière son ancêtre, tout petit, paraissant si fragile et cependant si solide.

Peter et Charles Morgan arrivent à Paris en avance pour prendre le train auto-couchettes pour Montreux, à la gare de Lyon. ils sont même tellement en avance qu'il n'y a personne dans la gare. Tant mieux, Peter et Charles en profitent pour aller se désaltérer tranquillement à la terrasse d'un café, heureux d'être déjà là, certainement pas sans fatigue.



LE VESINET



22. 23 SEPTEMBRE

mais du moins sans histoire . Puis ils reviennent à la gare pour l'embarquement du trois roues .

O délicieuse époque ! aventure des temps modernes ! IL N'Y A PAS DE TRAIN AUTO-COUCHETTES pour Montreux la S.N.C.F. EST EN GREVE ! Peter Morgan s'autorise à dire en bonne française : " O my God ! " ( avec un accent tonique profond sur le G et un prolongement exagéré sur la voyelle o de lod et c'est là que je dis qu'il y a un peu d'inconscience dans le Héros anglais puisque Peter dit à Charles : " Nous n'avons pas le choix , si nous voulons être à Montreux pour l'anniversaire du Grand Prix , il faut reprendre la route maintenant . " Et ils repartent , couchent à Beaunes puis Beaunes-Montreux , où les attendent deux jours de festivités , puis le retour , Montreux Chambéry ou Lyon , ( je ne sais plus , qu'importe nous n'en sommes plus à quelques Km. près ) , où enfin ils ont droit au train auto-couchettes la S.N.C.F. à qui il faut tant et tant de roues....pour rester sur place devrait offrir le voyage gratuit au trois roues de Peter Morgan pour s'excuser , mais la S.N.C.F. n'a que des roues , pas de cœur , pas de visage . Cela n'empêche pas le trois roues de continuer sa route , après Paris il reprend du service , Paris -Calais , un petit répit sur le ferry Calais -Douvres , et Douvres-Malvern par la route .

Et quand je vous dis combien les Héros anglais sont modestes , vous me croirez si j'ajoute que pour 1250 miles parcourus en 4 jours Peter Morgan écrit à Charles Kachelmann en post-scriptum , trois lignes que je traduis ici : " Le trois roues est O.K. la semaine dernière Charles ( son fils ) et moi avons fait une sortie à Montreux pour la célébration du cinquantième anniversaire de leur Grand Prix et couvert 1250 miles en 4 jours . "

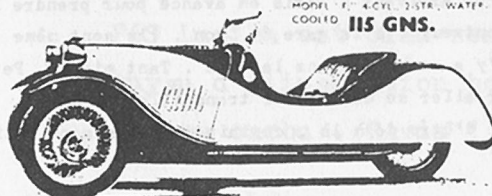
Voilà , c'est tout , quelle santé,.....ces trois roues hein ! ?

**DE LUXE CAR  
COMFORT**

*With Better  
Performance !*

**Morgan**

**THE PREMIER 3-WHEELER !**



MODEL 115 GNS. WATER COOLED

The Morgan model illustrated has been produced specially to meet the demand for a fast two-seater with all the refinements of an up-to-date motor car. It has a cruising speed of 60 m.p.h. maximum of over 65 m.p.h. The body has ample room for passenger, both being a folding wind-up. Plenty of leg room for driver. All the usual accessories shall be applied. ANNUAL ONLY.

THE MORGAN MOTOR CO. LTD., PICKERSLEIGH RD., MALVERN LI.



1984

**MOG ILE DE FRANCE**



# Sortie d'automne...

## SORTIE D'AUTOMNE .

La pluie , les feuilles mortes étaient au rendez-vous .

Le pékin la mine triste se presse et soudain , un sourire dans la grisaille , tout étonné il voit passer les fous du volant tous décapotés dans leurs drôles de machines .

Partis de Paris nous retrouvons le gros de la troupe à Villarcieux après 70 Km sous la pluie .

La vitesse du convoi diminuant dans la campagne normande je remet ma capote la tête basse , seules trois voitures resteront décapotées jusqu'au bout sous un véritable déluge ; je me dois de mentionner leurs noms : Graham Morgan , Cathy et Douglas Hallawell ( les roastbeels toujours les roastbeefs ! ) ainsi que notre ami Patrik Pelleau .

Ceci étant la Normandie à cette époque ce n'est pas mal quand même .

Un arrêt pipi à Lyons-la-Fôret , joli petit village aux maisons à colombages , typique de cette région , un bon café chaud une bonne bière et nous repartons .

La nuit tombe lorsque nous arrivons chez nos amis Kakie et Jacques Lambert où un apéritif royal nous attend ; l'atmosphère est détendue nous séchons nos vêtements tant bien que mal et passons à table pour un dîner fort sympathique digne des meilleurs tables , au menu :

Terrine de saumon frais

Canard au poivre vert

salade de saison

crottin de chavignol

Pièce montée .



le tout arrosé d'un excellent côte du Rhône qui à certaines tables dont la nôtre coule à flot ( pardon messieurs de la maréchaussée ) . La sortie se termine en apothéose et ce , fin Novembre , en Normandie , dans la grisaille , il faut le faire !

Le retour sur Paris s'effectuera vers 1h du matin , au compteur plus de 300 Km parcourus , quelle journée !

Merci encore Kakie et Jacques Lambert ce fut vraiment très chouette

Jean-Francois Beauvallet .



## ET POURTANT ELLE TOURNE...

ET POURTANT ELLE TOURNE...

Mais avec quelle précision?

Les véhicules modernes possèdent, dans leur vaste majorité, des directions à crémaillère, système à haut rendement et sans entretien, mais les Morgans comme de bien entendu, sont encore équipées d'un système de direction abandonné depuis environ vingt ans par les grands constructeurs, c'est le système à came et doigt. Un nombre important de propriétaires de Morgans se plaint du jeu important qu'a pris la direction de leur véhicule. Voici donc comment y remédier.

### PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

L'action sur le volant est transmise à l'autre extrémité de la colonne à un cylindre creusé d'une gorge hélicoïdale sur  $2 \frac{3}{4}$  tours. Dans cette gorge vient se loger un petit tronc de cône (doigt) fixé sur un bras pivotant sur un arbre perpendiculaire à la came (cylindre à gorge). La rotation de la came par le volant entraîne le doigt vers l'une ou l'autre des extrémités de la came provoquant la rotation de l'arbre perpendiculaire. Cet arbre possède à son autre extrémité des canelures sur lesquelles <sup>est</sup> ~~sont~~ enmanchées le bras de direction, qui suit donc un mouvement d'arc de cercle et entraîne, en translation, par l'intermédiaire d'une rotule la barre de direction fixée par un étrier à la barre d'accouplement. Cette dernière relie les fusées de chaque roue...avant, qui portent chacune une roue munie d'un pneu! Commode, je m'exprime très mal et vous n'avez donc probablement rien compris cela ne vous empêchera pas de pouvoir régler votre boîtier.

C'est l'usure des flancs de la came par le doigt qui est à l'origine du jeu et qui peut être réglé. La plaque supérieure du boîtier possède trois vis de fixation (ne pas desserrer) un bouchon de remplissage d'huile et la vis de réglage de jeu équipée d'un écrou de blocage

### REGLAGE DU BOITIER

Mettre le véhicule sur chandelles

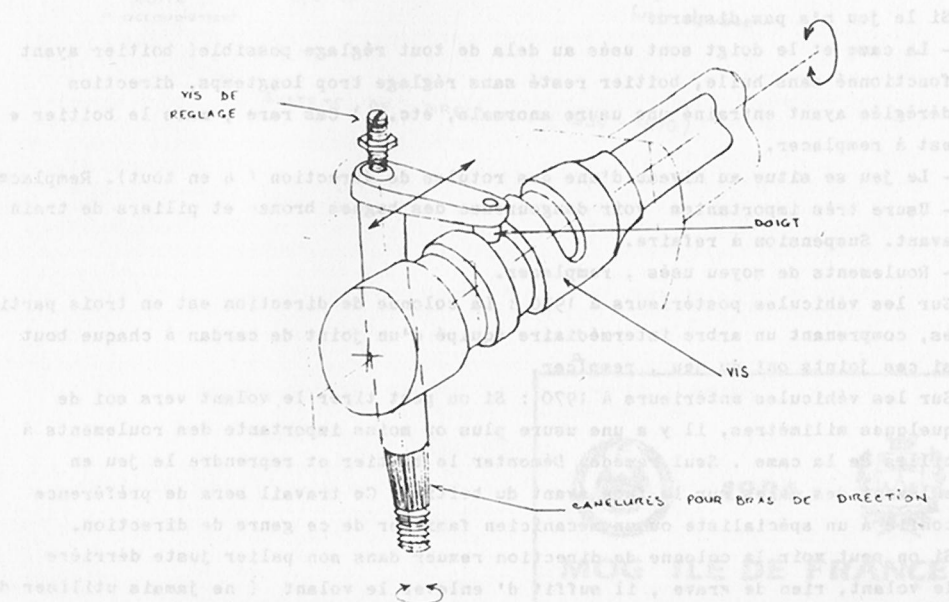
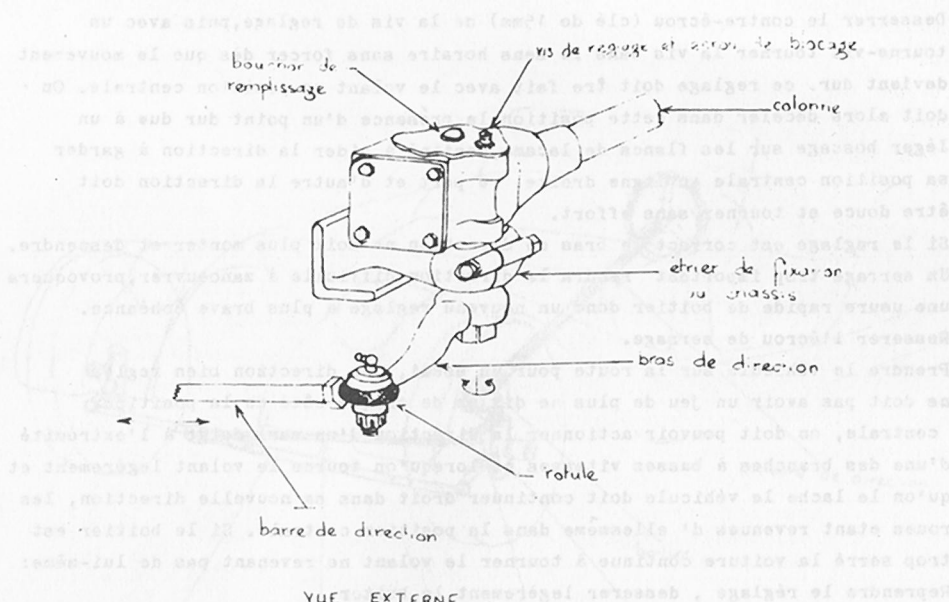
Démonter les deux roues avant

Mettre le volant à sa position centrale

Si on peut tourner le volant de part et d'autre de sa position centrale sur une course de plus de 20mm le jeu est à régler. De façon plus sûre par le même mouvement du volant observer le petit bras de direction sous le boîtier, si celui-ci monte et descend avant d'amorcer son mouvement de rotation il faut régler le jeu. (Si vos bras font moins de 50 mm chacun, cette opération nécessite l'assistance de votre bon ami.)

Ouvrir le bouchon (clé de 18mm) et vérifier le niveau d'huile, celui-ci ne doit pas être à moins de 5 mm au-dessous du trou. Remplir d'huile viscosité 80 (huile de boîte, pont arrière).





LE VESINET



22. 23 SEPTEMBRE

22. 23 SEPTEMBRE

ET POURTANT ELLE TOURNE ...

Desserrer le contre-écrou (clé de 15mm) de la vis de réglage, puis avec un tourne-vis tourner la vis dans le sens horaire sans forcer dès que le mouvement devient dur. ce réglage doit être fait avec le volant en position centrale. On doit alors déceler dans cette position la présence d'un point dur due à un léger bossage sur les flancs de la came, destiné à aider la direction à garder sa position centrale en ligne droite. De part et d'autre la direction doit être douce et tourner sans effort.

Si le réglage est correct le bras de direction ne doit plus monter et descendre. Un serrage trop important rendra la direction difficile à manoeuvrer, provoquera une usure rapide de boîtier donc un nouveau réglage à plus brève échéance.

Resserer l'écrou de serrage.

Prendre le véhicule sur la route pour un essai, une direction bien réglée ne doit pas avoir un jeu de plus de dix mm de chaque côté de la position centrale, on doit pouvoir actionner la direction d'un seul doigt à l'extrémité d'une des branches à basses vitesses et lorsqu'on tourne le volant légèrement et qu'on le lâche le véhicule doit continuer droit dans sa nouvelle direction, les roues étant revenues d'elles-mêmes dans la position centrale. Si le boîtier est trop serré la voiture continue à tourner le volant ne revenant pas de lui-même. Reprendre le réglage, desserrer légèrement le boîtier.

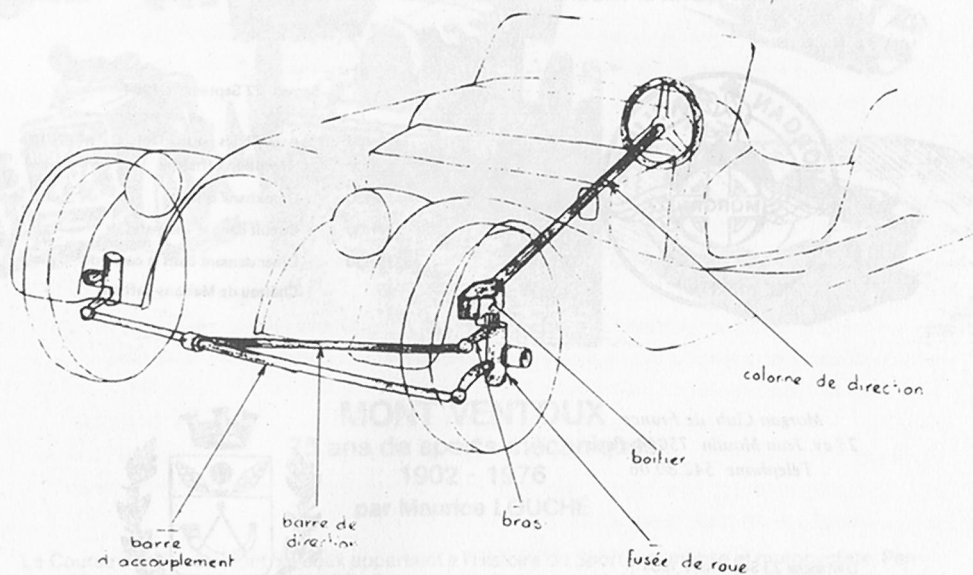
#### AUTRES DEFAUTS

Si le jeu n'a pas disparu:

- La came et le doigt sont usés au delà de tout réglage possible (boîtier ayant fonctionné sans huile, boîtier resté sans réglage trop longtemps, direction dérégulée ayant entraîné une usure anormale, etc...) Cas rare, mais le boîtier est à remplacer.
- Le jeu se situe au niveau d'une des rotules de direction (4 en tout). Remplacer.
- Usure très importantes voir dangereuse des bagues bronze et piliers de train avant. Suspension à refaire.
- Roulements de moyeu usés, remplacer.

Sur les véhicules postérieurs à 1970 : La colonne de direction est en trois parties, comprenant un arbre intermédiaire équipé d'un joint de cardan à chaque bout si ces joints ont du jeu, remplacer.

Sur les véhicules antérieurs à 1970 : Si on peut tirer le volant vers soi de quelques millimètres, il y a une usure plus ou moins importante des roulements à billes de la came. Seul remède: Démontez le boîtier et reprendre le jeu en enlevant des cales sur la face avant du boîtier. Ce travail sera de préférence confié à un spécialiste ou un mécanicien familier de ce genre de direction. Si on peut voir la colonne de direction remuer dans son palier juste derrière le volant, rien de grave, il suffit d'enlever le volant (ne jamais utiliser de marteau sur la colonne, tirer en secouant légèrement ou utiliser un petit arrache-moyeu) puis à l'aide d'un crochet extraire le palier, qui est en feutre, et le remplacer par un neuf qu'on lubrifiera légèrement avec un huile de vasoline.



SYSTEME DE DIRECTION (1936 - 1970)



1984



MOG ILE DE FRANCE

LE VESINET



22- 23 SEPTEMBRE



1984



## MOG ILE DE FRANCE

## LE VESINET

Christiane & Dominique BERNARD  
la Ville du VESINET & le Morgan Club de France  
sont heureux de vous inviter à participer au MOG ILE DE FRANCE.



Samedi 22 Septembre 1984

- |       |                                                               |
|-------|---------------------------------------------------------------|
| 10H00 | Accueil des participants                                      |
| 12H00 | Réception officielle                                          |
| 14H30 | Gymkhana & jeux                                               |
| 17H00 | Circuit dans le Vésinet                                       |
| 19H30 | Dîner dansant dans le cadre du<br>Château de Maisons-Laffitte |

Morgan Club de France  
23 av. Jean Moulin 75014 Paris  
Téléphone 542.80.06



Dimanche 23 Septembre 1984

- |       |                                                       |
|-------|-------------------------------------------------------|
| 9H30  | Visite en voiture du Parc du<br>château de Versailles |
| 10H00 | Circuit touristique en Ile de France                  |
| 13H00 | Déjeuner dans un village<br>d'Ile de France           |
| 15H00 | Remise des Prix                                       |

Christiane BERNARD  
61 rue Horace Vernet 78110 Le Vésinet  
Téléphone (3) 952.04.82

# BULLETIN DE PARTICIPATION

## MOG ILE DE FRANCE 1984

Nom : ..... Prénom : .....  
Adresse : .....  
Voiture : ..... type : .....  
Nombre de personnes : ..... Nombre d'enfants : .....

Je verse ce jour la somme de X 380 F + X 150 F (enfants) soit = .....  
par chèque à l'ordre du «Morgan Club de France»

En cas d'annulation après le 15 Septembre 1984, il ne sera restitué que 80 % des sommes versées.

DATE LIMITE D'INSCRIPTION : 31 AOUT 1984

NOMBRE DE VOITURES ADMISES A PARTICIPER : 120

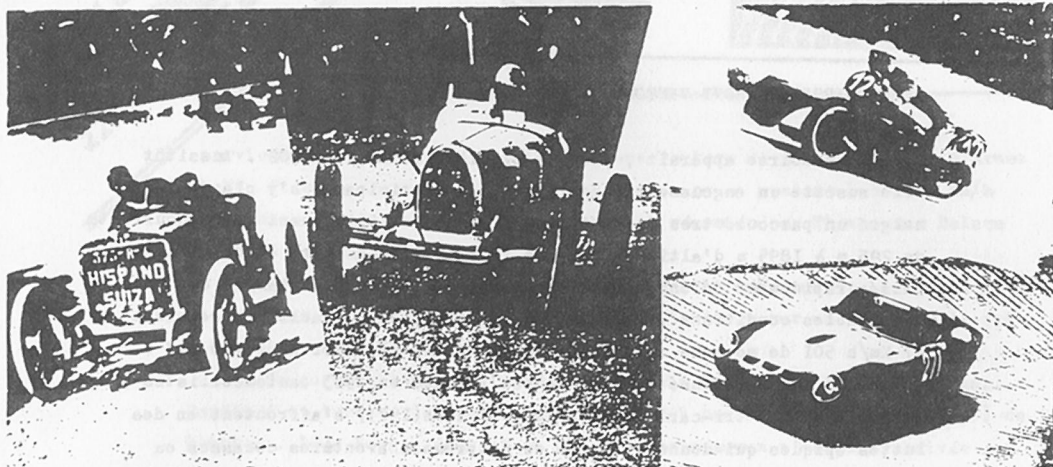




1984



MOG ILE DE FRANCE



## MONT VENTOUX

75 ans de sports mécaniques  
1902 - 1976

par Maurice LOUCHE

La Course de côte du Mont Ventoux appartient à l'Histoire du Sport automobile et motocycliste. Pendant 75 ans (1902-1976), et ce en 50 éditions, cette épreuve s'est déroulée sur les 21,600 km de son grandiose tracé. Elle était, à sa disparition, la plus ancienne, la plus longue, la plus rude et la plus convoitée des courses de côte au monde. De tout temps, elle a attiré, outre les amateurs régionaux, nationaux et internationaux, les plus grands champions du volant et du guidon ainsi que les écuries de course privées et officielles.

Sa fabuleuse aventure ne pouvait rester inconnue.

C'est la raison de ce livre.

Année par année, à travers d'innombrables photos inédites qui nous font découvrir 150 marques de véhicules différentes (108 d'autos, 29 de motos, 12 de side-cars et 1 de tri-car), cet ouvrage nous plonge dans l'ambiance de l'époque, nous apprend l'évolution des règlements, nous fait vivre les aventures cocasses ou dramatiques des concurrents, nous donne tous les classements depuis la création de la course et nous explique les causes de sa mort.

En fin d'ouvrage, une rubrique "Sensations, frayeurs et accidents" nous montre, par de nombreuses photos spectaculaires, toutes les difficultés affrontées par les participants qui durent, pendant 75 ans, faire preuve de courage et parfois de témérité.

### OUVRAGE RELIÉ PLEINE TOILE SOUS JAQUETTE COULEUR

432 PAGES

FORMAT 21 x 27

658 PHOTOS NOIR ET BLANC ET COULEUR

Tirage limité sur papier couché brillant 135 g

dont un tirage de luxe numéroté de 300 exemplaires sur papier couché mat ivoire 170 g

#### Prix de l'ouvrage en souscription

Série limitée 285 F + 30 F de frais de port (en recommandé) par exemplaire

Série de luxe numérotée 370 F + 30 F

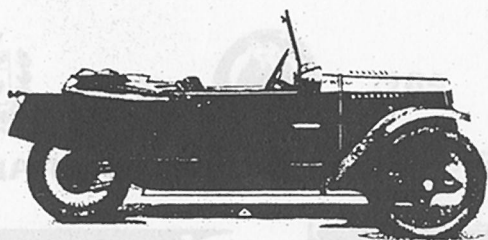
#### Pour l'étranger (Europe)

Série limitée 285 F + 90 F de frais de port (en recommandé) par exemplaire

Série de luxe numérotée 370 F + 90 F

Maurice LOUCHE - Campagne Cambronne - 13980 Alleins - Tél. : (90) 57.40.82

Parution prévue novembre-décembre 1984



## LES COURSES DU MONT VENTOUX , AVEC MORGAN BIEN SÛR !

La course apparaît , pour la première fois , en 1902 . Aussitôt elle suscite un engouement inégalé . Vingt participants s'y classent malgré un parcours très difficile de 21 Km 600 , qui mènent les concurrents de 295 m à 1895 m d'altitude par une route faite de terre et de cailloux tassés rapidement défoncée par le passage des voitures . Malgré ces détestables conditions , le vainqueur , Chauchard , établit le record à 47 Km/h 501 de moyenne au volant d'une Panhard-Levassor de 13700 cm<sup>3</sup> .

Le ton est donné . Chaque année , jusqu'en 1913 , automobilistes , motocyclistes , tri-caristes et side-caristes (1913) s'affrontent en des luttes épiques qui donnent lieu à de nombreuses aventures cocasses ou dramatiques , d'autant plus passionnantes que ce sont les débuts de l'automobile .

Le record de base de Chauchard est amélioré à plusieurs reprises pour devenir la propriété de Boillot qui , à la veille de la Grande Guerre établit en 1913 un impressionnant record , au volant d'une Peugeot Grand Prix , à 73 Km/h 497 de moyenne .

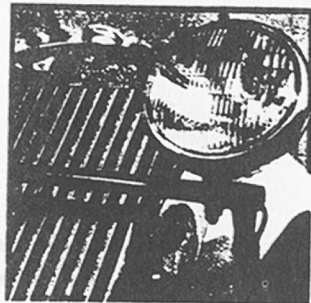
Dès la reprise des épreuves , en 1921 , des cyclecars Morgan participent . Lejo et Guiraud terminent respectivement premier et second dans leur catégorie dont ils sont les seuls classés . Néanmoins , en montant à 52 Km/h 847 de moyenne , Lejo prend la cinquième place au classement général derrière le vainqueur Bablot sur Voisin ( 63,343 Km/h ) Pilain sur Rolland Pilain , Lecot sur Bugatti Brescia ( 55,598 Km/h ) et Grosson sur Turcat-Mery . De plus , il ravit le record des cyclecars à Géhin qui l'avait instauré en 1913 au volant d'une Bébé Peugeot , à 41,361 Km/h .

L'année suivante , Lejo et Guiraud sont encore au départ . Mahan-Burnat (1) complète l'équipe des participants et adeptes du 3 roues . Si , dans leur catégorie , Lejo termine troisième et Mahan-burnat quatrième derrière un percutant Barbier , sur Mase , et Vassiaux deuxième sur spidos ( il avait capoté la veille durant les essais ) Guiraud ne

(1) Nom : Burnat . Pseudonyme de course: Mahan . Son fils , Guy Burnat , secrétaire des Trapadelles et membre du Club Morgan France , possède outre un Morgan (3 roues bien sûr) que l'on put voir au MO: Provence et MO: Touraine , un des moteurs que son père utilisait à l'époque pour courir . Ce moteur particulier , 2 cylindres mais à 5 soupapes (4 par cylindre) trône dans son bureau de travail au milieu d'un ensemble de documents tous témoins

LE VESINET

22-23 SEPTEMBRE



## DE SOUSCRIPTION

parvient pas au sommet. Barbier sur une voiture de la manufacture d'Armes de St. Etienne, reprend le record des cyclecars en montant à 56,225 Km/h de moyenne. Cette année-là, l'épreuve est remportée par Thomas sur Delage à 68,814 Km/h de moyenne.

En 1923, pour sa troisième participation consécutive, Guiraud, seul classé dans sa catégorie, remporte donc, toujours sur un Morgan, la première place à 48,721 Km/h de moyenne.

Un an plus tard, Guiraud, infidèle à Morgan, s'inscrit sur un... Sandford et termine deuxième, battu de 5"1/5 par l'Octo (moteur Ruby) de Bouniol. Deux Morgan étaient au départ, mais aucun n'est à l'arrivée. Martin abandonne sur ennuis mécaniques; quant à Pichon, en voulant trop "attaquer", il manque un virage, "pique dans le décor" mais s'en sort, heureusement, sans trop de dommages. Divo et Benoist au volant de Delage pourtant très puissantes, ne parviennent toujours pas à s'approprier le record général.

Aux années 1925, qui ne voit aucun participant en cyclecars, 1926 où l'épreuve n'a pas lieu par manque d'engagés, 1927 où deux Morgan sont inscrits mais ne viennent pas courir, succède en 1928 la participation de deux Morgan. Seul Arnould se classe et reprend le record de la catégorie en réalisant 59,016 Km/h de moyenne. Entretemps, le record général a été battu. Une première fois par la fabuleuse Delage de Divo à 77,357 Km/h et une seconde fois, au cours de cette édition, par la Bugatti de Lamy à 79,848 Km/h.

En 1931, un Darmont Spécial participe à l'épreuve. Coutelen, un régional, seul dans sa catégorie cyclecars de 501 à 1000 Cm<sup>3</sup>, monte à 50,064 Km/h de moyenne. Cette année là, Divo sur Bugatti (2,3 litres, 8 cylindres à compresseur, 170 cv) et Caracciola sur Mercedes-Benz SSK (7 litres, 6 cylindres à compresseur, 1800 Kg, 230 cv) se livrent un duel acharné. Ce dernier sort vainqueur et établit un nouveau record à 84,338 Km/h.

Un autre régional, Mourgeon, est au départ de l'édition de 1932. Malheureusement, la mécanique de son Darmont Spécial le trahit pendant l'ascension.

1933 sera la dernière année où l'on voit la participation d'un cyclecar. Vilhet, le champion régional en 3 roues, termine l'épreuve sur son Darmont Spécial à 57,917 Km/h de moyenne et laisse ainsi définitivement à Arnould le record de cette catégorie.

LE VESINET

22-23 SEPTEMBRE

L'honneur est sauf . Morgan sort vainqueur de ces treize années de participation de cyclocars .

Les courses du Mont Ventoux ne s'arrêtent pas , fort heureusement avec la disparition de ces derniers . Vingt six éditions vont suivre dont les plus fabuleuses .

Après les "Pionniers " (1902-1913) et les gentlemen-Driver" ( 1921-1936 les "Temps modernes " (1947-1976) vont apporter à cette épreuve la notoriété et lui donner à tout jamais le titre de la plus importante course de côte au monde .

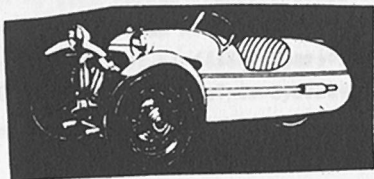
Le record appartiendra successivement à Auto Union , Gordini ( deux fois ) Maserati , Porsche (trois fois) Cooper , Ferrari (deux fois) BRM , Abarth et March (deux fois ) . De 94,991 km/h de moyenne en 1934 (Von Stuck sur Auto Union) il passera à 102,383 en 1957 (Maserati), 112,891 en 1962 (Porsche), 120,745 en 1966 (Porsche ) , 131,551 en 1972 (March) et 142,278 en 1973 (March ) .

En 1976 , sur un parcours raccourci , le vainqueur montera à 149,192 KM/H de moyenne .

Durant cette époque récente , aucun Morgan ( quatre roues ) ne participa . On trouve cependant la trace de l'inscription , en 1965 , de Guy Savoye avec un Morgan +4 (N°de série 5903) . Mais , il n'apparaît ni dans le classement ni dans les rubriques abandon ou accident . Il n'a donc certainement pas participé . Dommage , on aurait pu comparer son temps , dans son groupe , à ceux des Alpines , Marcos , Triumph Spitfire , Lotus Elite , Lotus Elan , Alfa Romeo TZ Porsche 904 , Austin Healey 3000 , Jaguar E , Ferrari 270 et Ferrari berlinette 250 GT présentes .

A vrai dire une Morgan quatre roues a couru au Ventoux ...mais dans des conditions particulières .

En 1976 , l'A.C. Vauclusien fête la cinquantième édition de son épreuve . Elle ne savait pas encore que ce serait la dernière . Pour honorer cet anniversaire et donner au public un aperçu de son passé , elle décide d'organiser , en ouverture , une course réservée aux V.E.C. Aux quelques parisiens inscrits avec des véhicules relativement modernes , se joignent des membres des Trapadelles ( Club de véhicules anciens régional ) , au volant de voitures , en majorité , d'avant-guerre . Votre serviteur s'engagea avec un B.H.C. sport 1927 . A la première monte des essais , le Ventoux eut raison de son moteur . Sept kilomètres suffirent pour couler l'embellie .





## BULLETIN DE SOUSCRIPTION

à renvoyer avant le 30 Septembre 1984  
pour bénéficier du prix de souscription (— 20 %)

Le soussigné (nom en capitales) .....

Prénom .....

Adresse .....

Ville .....

Code postal .....

Pays .....

déclare souscrire .....exemplaire(s)

.....exemplaire(s) numéroté(s) du livre

**MONT VENTOUX**  
**75 ANS DE SPORTS MECANIQUES**  
**1902-1976**

au prix préférentiel de souscription de 285 Frs. l'exemplaire  
ou 370 Frs. l'exemplaire numéroté, auquel s'ajoutent 30 Frs. de frais de port  
(en recommandé) par exemplaire.

Soit au total, 315 Frs. l'exemplaire ou 400 Frs. l'exemplaire numéroté.

Frais de port pour l'étranger (Europe) : 90 Frs. par exemplaire.

Soit au total, 375 Frs. l'exemplaire ou 460 Frs. l'exemplaire numéroté.

Date..... Signature .....

Paiement par chèque bancaire ☐

chèque postal ☐ (joindre les 3 volets)

à l'ordre de

**Maurice LOUCHE**  
Campagne Cambronne - 13980 ALLEINS

NOTA : ne pas oublier de joindre le montant de la commande au bulletin de  
souscription.



1984

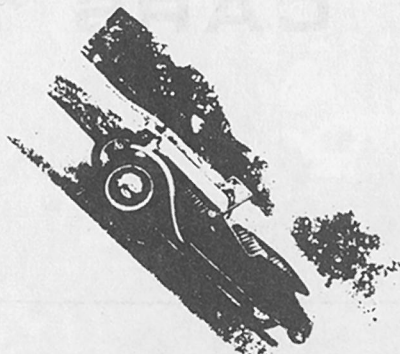


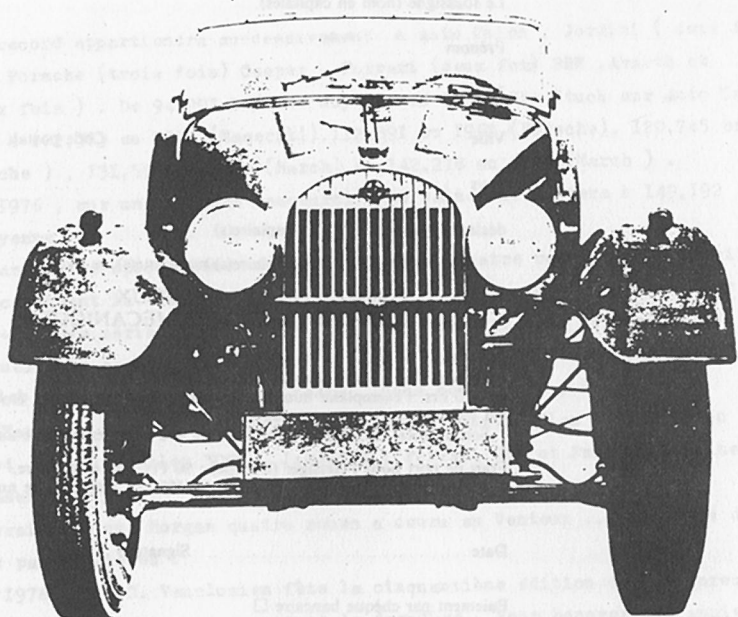
**MOG ILE DE FRANCE**

**LE VESINET**



**22. 23 SEPTEMBRE**





# **MORGAN**

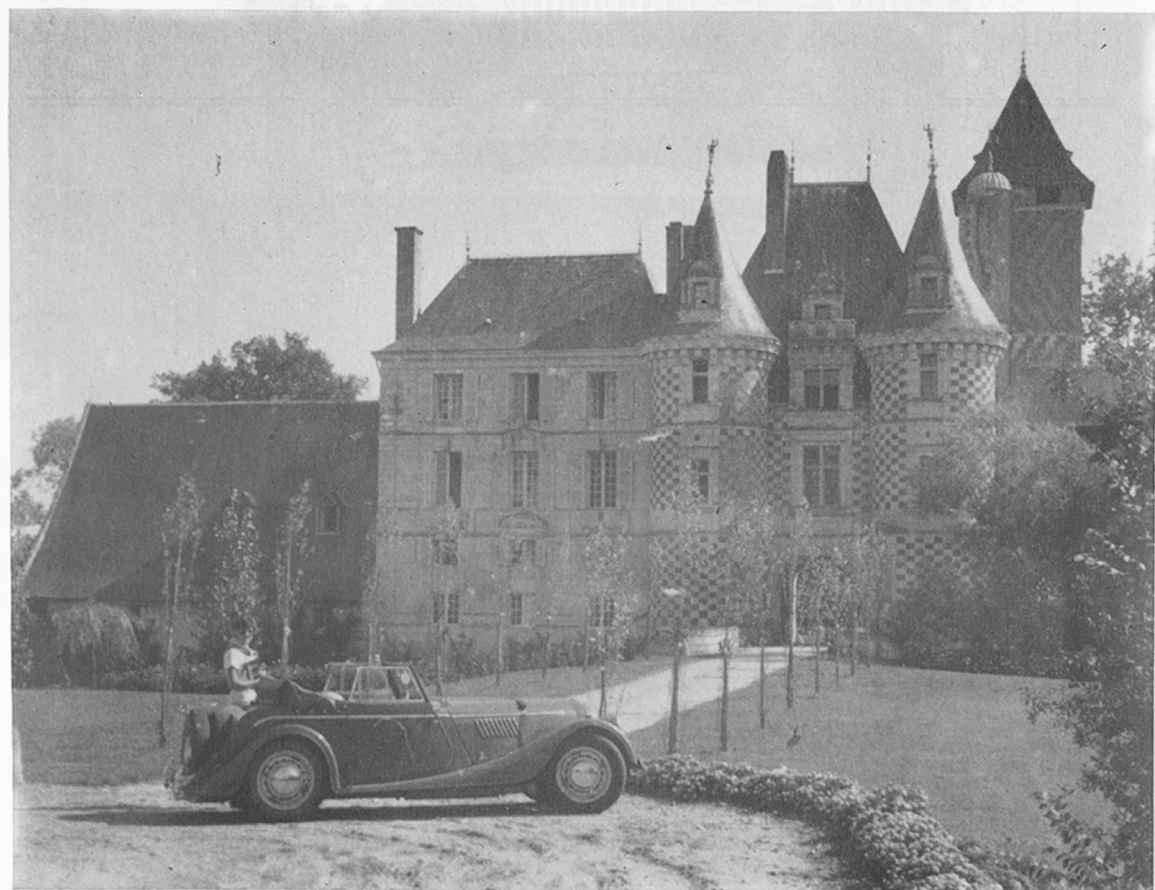
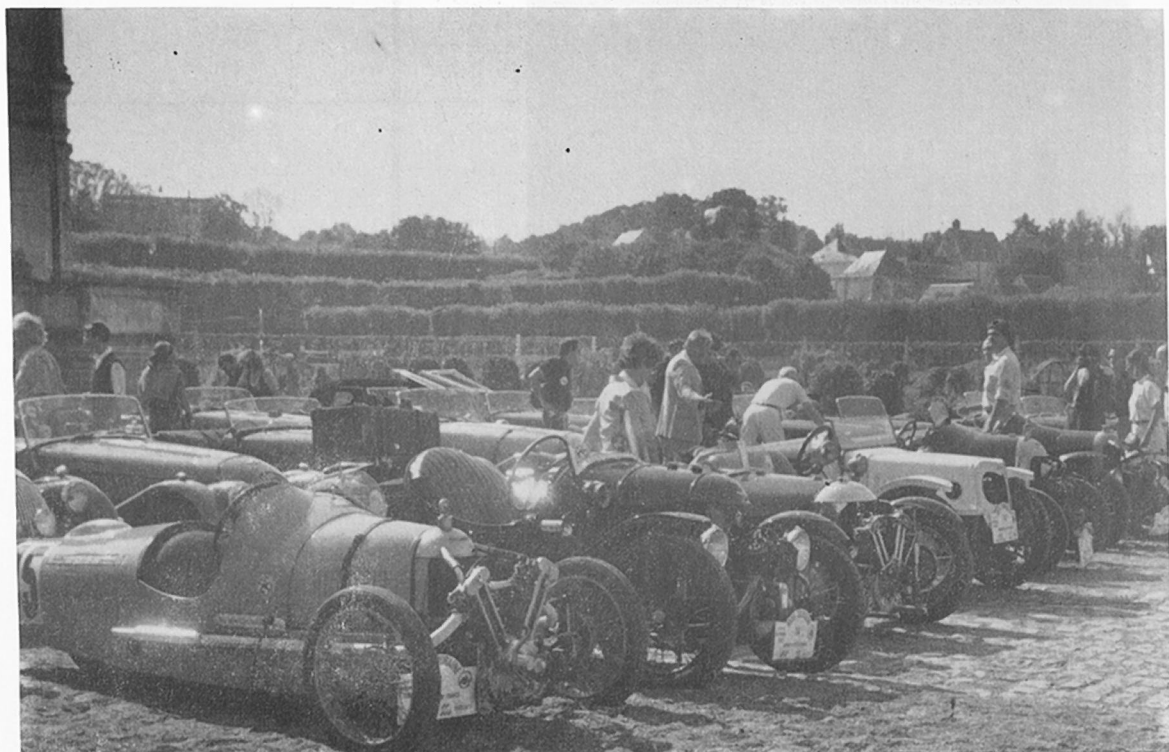
## **CARS 1936-1960**

3000420484 1000000000



Peter Morgan, dans  
un coin d'ombre  
devant une Archi-  
tecture aussi  
vieille que le train  
avant de ses  
voitures.







Le concours photos est clos , le bureau  
se réunira prochainement pour délibérer  
Les gagnants seront connus dans le pro-  
chain News . Compte-tenu du nombre de  
participants il est fort probable que  
tout le monde gagne un lot ! tant mieux.



LE VESINET  
22-23 SEPTEMBRE

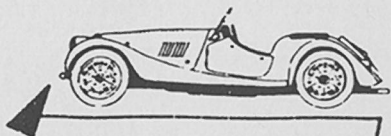
Le Samedi 14 Avril 1984 à 10h30 nous quittons le Boulevard Saint Germain et nous nous dirigeons par erreur vers Sartrouville . J'avais confondu : "Route de Sartrouville" et la localité elle-même . Après maintes manœuvres et explications nous sommes arrivées au lieu de rendez-vous sans trop de retard! ( Siège de Burma ) . Là , notre hôte Monsieur Graham Morgan nous attendait devant un somptueux buffet chargé de fruits , de canapés et champagne .

Les retardataires sont arrivés petit à petit dans l'euphorie générale . Autour de 13h , nous partîmes vers Gisors , mais peu après nous nous arrêtons à cause d'ennuis mécaniques chez un des partants .

Nous traversâmes Mandétour en vexin , Omerville , Magny en vexin Vaudoncourt avec une halte à.....à Gisors nous primes une tasse de thé à l'hostellerie du cygne . L'heure avancée nous a empêchés de visiter le château et nous reprîmes la route à fond de train en direction du Pecq. Là nous trouvâmes un dîner servi dans une grande salle où nappe blanche fleurs et Morgan en feuilleté nous régalerent . Merci et bravo pour cette organisation sans faille .

**D. PETITOT**





**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 possession, 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 1984

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 : ..... 150 F

Supplément facultatif pour abonnement à  
«MISCELLANY» (bulletin de la section anglaise)..... 170 F

1/2 tarif à partir du 1er Octobre, soit dito pour le  
supplément facultatif ..... 75 F

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque .

MORGAN CLUB DE FRANCE



## BULLETIN D'ADHESION 1984

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