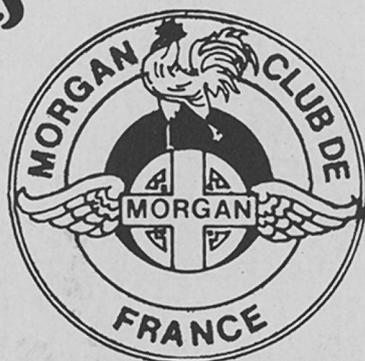


morgan

club

france



JANVIER 1987

news n°41

Correspondance . c/o C.KACHELMANN 23.avenue Jean Moulin 75015 PARIS

1. ENSEMBLES

	SWEAT SHIRT MCF.....	150 F
1.01	Badge Français.....	180 F
1.02	Auto-collants Mols Mog.....	5 F
1.03	Badge Anglais.....	200 F
1.04	Insigne en fil ailes Morgan.....	150 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
1.08	Porte-clé MCF.....	30 F
	Porte-clé Anglais.....	50 F
1.09	Briquet MCF.....	12 F
	Briquets MCF × 10.....	110F

2. POSTERS et PAPIER

2.01	Poster Mols Mog.....	12 F
2.02	Poster Pontivy.....	20 F
2.03	Poster BORIS VIAN.....	150 F
2.04	Poster le Vesinet.....	20 F
2.05	Poster Pau.....	25 F

3. ACCESSOIRES VESTIMENTAIRES

3.01	Boutons de manchettes.....	80 F
3.02	Epingle cravate.....	40 F
3.03	Foulard bleu :	
	Homme 18 × 100.....	200 F
	Femme 70 × 70 soie.....	210 F
3.04	Emblème français de boutonnière.....	35 F
3.05	Emblème anglais de boutonnière.....	40 F
3.06	Cravate bleue avec emblème Morgan.....	120 F

4. LIVRES TOUS EN ANGLAIS

4.01	Tout en anglais manuel mécanique et carrosserie des 4/4 et plus de 36 à 77.....	85 F
4.02	Four wheeled Morgan :	
	Vol 2 Ken Hill.....	140 F
4.04	More Morgan.....	150 F
4.05	Moggie C. Musgrove.....	120 F
4.06	Morgan year book 81 C. Musgrove.....	120 F
4.07	Manuel d'entretien 4/4 - plus 4 - plus 8 - 4 vit - 5 vit.....	40 F

BUREAU DU CLUB

- Président d'honneur
- Président
- Secrétaire
- Membres

C. KACHELMANN
J. FROT
L. RINGO
J. Ch. FROT
J.F. FROT
G. GOFFIN

DELEGUES REGIONAUX

- Paris Ile de France
- Pays de Loire
- Sud-Est
- Sud-Ouest-Pyrennées
- Poitou Charente
- Bearn
- Bretagne
- Région Lyonnaise

D. THEPENNIER
R. LEMERCIER
D. HALLAWELL
M. LOUCHE
J.P. RIVALS
J.P. MARTY
M. CHARPENTIER
J. HELO
J.P. DOMENJOU

M. LOUCHE
Campagne Cambronne
13980 ALLEINS

Secrétariat
Carole FROT
Janine SHEARD

J. HELO
18, rue du Pont
56300 PONTIVY
J.P. RIVALS
10, rue de la Trinité
31000 TOULOUSE

M. CHARPENTIER
Route de Crêtes
64290 GAN

J.P. MARTY
17000 LA ROCHELLE

D. HALLAWELL
77, rue du Père Corentin
75014 PARIS

D. THEPENNIER
3, square du Lièvre
77420 NOISEL

R. LEMERCIER
4, rue Gambetta
77170 BRIE COMTE ROBERT

J.P. DOMENJOU
38, place des Promenades
42300 ROANNE

Nom..... Prénom.....

Adresse.....

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

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

Le..... Signature

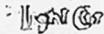
Morgan et Peugeot
ou Hotchkiss

EDITORIAL

Personne ne s'étant manifesté pour prendre en charge le Mog International 1987..., il aura lieu quand même le 4 et 5 Juillet 1987 à Frévent dans le Pas-de-Calais. C'est le Président qui le prend en charge avec l'aide du Club Auto-Canche. Je suis heureuse à cette occasion de vous faire découvrir les "Gens du Nord" au coeur gros comme ça, avec eux vous saurez ce que veulent dire les mots accueil et générosité, vous découvrirez les beautés insoupçonnées de ces contrées si souvent éprouvées par les guerres et toujours renaissantes, grâce à sa population laborieuse et entêtée à rester au pays et le faire vivre. Je vous espère nombreux pour prouver votre attachement au Morgan Club de France et donner un beau spectacle à nos Chti-mi. Votre Président vous fait confiance, rendez-le lui bien.

Bien amicalement vôtre

Le Président

 Morgan

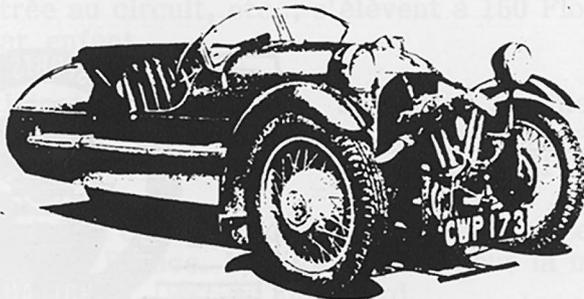
211

1/

Road Tests of 1939 Models

The SUPER-SPORTS MORGAN

High Performance and Comfort are Features of the
Latest Model of a Famous Series



Built for speed and comfort, the Morgan has an attractive streamlined body. In the picture below is shown the spare wheel mounting; luggage may be carried on the grid on the tail.

NOUVELLES BREVES

BADGES DE CALANDRE

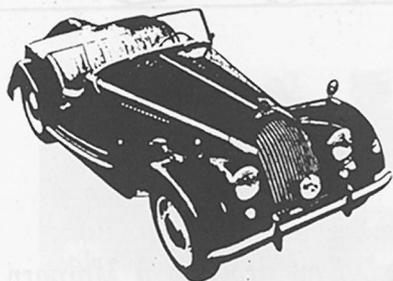
Le badge français en est déjà à son 500ème exemplaire vendu à travers le monde. Nul doute que la qualité du travail réalisé par Jim Baker, notre fournisseur, n'y soit pas étranger, ainsi que le dessin de Charles Kachelmann. Devant ce succès, des membres dynamiques ont décidé de créer leur badge à partir d'une passion différente que celle qui nous anime. Ainsi je vous rappelle le Royal Morgan Club Patagonia, créé par Christophe Lespagnon en l'honneur de Jean Raspail et de sa biographie sur Antoine de Tounens, roi de Patagonie. Plus récemment, vous avez pris connaissance de la création du Mousquetaire Moragn Club par quatre joyeux drilles navigant régulièrement ensemble à bord de leur destrier. La meilleure façon de concrétiser ces créations a donc été de produire un badge de calandre. Reportez-vous à vos anciens News pour la description du badge du Royal Morgan Club Patagonia. Quant à celui du Mousquetaire Morgan Club, il porte en son centre les ailes Morgan surmontées sur fond blanc de la coiffure de leur héros de Dumas par rapière et sur fond rouge, en dessous la devise du même héros, "un per tots, tots per un". L'ensemble circonscrit par un bandeau bleu inscrivant le titre du Club et les emblèmes des régions d'origine des fondateurs. Bref, c'est particulièrement réussi et mérite largement d'orner votre calandre ou si vous chauffez, votre bibliothèque.

Ces deux badges sont disponibles au Club, au prix de 200 Frs l'un. Sachez que le Club profite de ces créations et nous tenons à en remercier leurs auteurs.

LES TULIPES FLEURISSENT

Un "must" cette année, les 15 ans du Club Hollandais. Quatre jours au pays des tulipes sur le circuit de Zandvoort. Si vous le pouvez, ne manquez pas ce rendez-vous. Tous les détails dans ce bulletin.





MSCC HOLLAND

PROGRAMME 15° ANNIVERSAIRE 28-31 MAI 1987

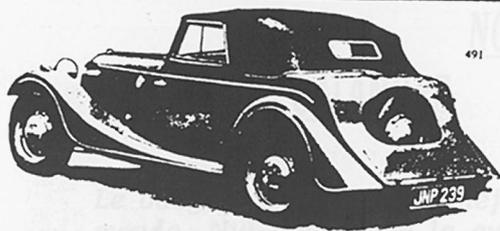
à ZANDVOORT (20 km d'Amsterdam)

- Jeudi 28 Mai:** Arrivée et accueil des participants au circuit de Zandvoort. Grand Buffet le soir.
- Vendredi 29 Mai:** Un choix entre un rallye touristique dans le Nord de la Hollande (avec arrêt au Palais Royal au centre d'Amsterdam). 130 Morgans maximum, mais des cars seront à votre disposition, ou le Gymkhana.
Soirée libre pour visiter Zandvoort, Amsterdam, etc..
- Samedi 30 Mai:** Journée de courses au circuit célèbre de Zandvoort. Ou, pour ceux qui n'aiment pas les courses, un rallye surprise qui vous amènera à travers la campagne aux alentours.
Le soir, dîner et danse pour tout le monde.
- Dimanche 31 Mai:** Concours d'état
Deuxième journée de courses au circuit de Zandvoort, vous pouvez regarder les courses (sans Morgans).

Pour les soirées de Jeudi et Samedi, nous vous avons organisé des buffets et repas superbes. Les frais d'inscription : le buffet du Jeudi, le dîner le Samedi, l'entrée au circuit, etc.; s'élèvent à 150 Florins par personne, et 75 Florins par enfant.

Pour la participation aux courses, contactez Machiel KALF
Teunis Slagterstr.5.
1551 CE Westzaan. Hollande

Pour les formulaires d'inscriptions et tout autre renseignement, contactez le Morgan Club de France. Les inscriptions pour la manifestation doivent être faites le 1 avril 1987 au plus tard.



MOG 86 - Tous ... ou presque à Malvern

12 Juillet 1986, cap sur l'Angleterre, direction Malvern, objectif : fêter les 50 ans du 4 roues. Embarquement à Ouistreham, port nouvellement ouvert au trafic maritime, il y a 42 ans ce fut la première plage du débarquement (ça va maman, retire ton casque !). Nous embarquons à 22 h. pour débarquer à Portsmouth à 6 h. (cabine charmante et confortable, draps roses, couette rose, c'est délicieux). Avant le départ nous entendons cette réflexion : "ah, dis regarde la décapotable, y a que les anglais pour faire ça ! L'été, je ne dis pas, mais l'hiver !" Si j'en avais la possibilité, je lui répondrais : "et quand vous faites du ski, c'est comment l'hiver?"

Le bateau s'appelle Guillaume le Conquérant, c'est la page d'histoire la plus brillante de la Normandie, c'est là que commence l'histoire d'amour entre ces deux amants terribles, la France et l'Angleterre constamment mélangés et constamment en guerre, nous nous détestons et nous nous aimons; eux rien de notre bétet, notre baguette, notre sac à provision, et nous de leurs petits pois bille, leur viande bouillie, leur cup of tea, ce qui prouve qu'ils ne

nous connaissent pas plus que nous les connaissons. Il est vrai que d'aller en Angleterre représente une expédition. Notre cher membre Duffort, qui habite St Gaudens (près de Luchon), décidé à venir mais inquiet d'une traversée en solitaire complète de la France, du passage de la Manche ... et du English Channel (hi! hi! ça n'est pas la même mer peut-être !), puis des 400 km qui lui resteront à parcourir de Douvres à Malvern, conduite à gauche, a échangé six lettres avec son Club pour s'assurer qu'il n'y serait pas seul et que c'était faisable. La preuve, courageusement il l'a fait, aller et retour, il en est heureux, et nous aussi.

Les anglais retiennent leur hôtel un an à l'avance, les français une heure à l'avance. Cette dernière pratique laisse une large marge à l'aventure, c'est comme celà que Maurice Noël et son fils se sont retrouvés dans un bed and breakfast délicieux où on a pris soin d'eux comme de la famille. A Malvern, nous avons retrouvé Danyela Petitot, une habituée des voyages en Angleterre, à l'aise comme un poisson dans l'eau. Cartou, nouveau membre assidu aux sorties, avec son petit frère



ris.

de mille alignées sur le terrain au pied des collines de Malvern. Tous





c'ne
na
"ah, dis regarde la décapotable) y
a que les anglais pour faire ça l

échangé six lettres avec son Club
pour s'assurer qu'il n'y avait pas



(pas si petit que ça) nous a piloté par des routes splendides à travers les collines de Malvern pour rentrer du musée de Bridgenorth où nous avons admiré des Maserati, Ferrari, Mercedes et des motos superbes Norton, et autres dans le cadre d'un château de briques rouges aux fenêtres blanches, érigé au milieu d'une pelouse verte, encadré d'ifs plus que centenaire. Cependant, le Mog 86 présentait des Morgan originales, plus de 700 Morgan de tous pays d'Europe étaient sur la pelouse, celle d'un allemand déguisé en safarimen 1930 avec casque colonial, Morgan peinte comme un char d'assaut camouflé ne fut pas la moins remarquée à défaut d'être belle! Tous les goûts sont dans la nature, de l'ornythinque à Vénus, il y a de la place pour elle entre la migale et la chauve-souris.

Vendredi soir, dîner dansant offert par la Municipalité, buffet froid, nourriture quelconque et pourtant il fallait beaucoup de constance pour y accéder. Quand nous y sommes parvenus, il ne restait presque plus rien, merci mon Dieu !, il en restait assez pour savoir à quoi nous avons échappé ! Trop nombreux pour être accueillis avec l'impression qu'on espère votre venue, en Angleterre, dans un Mog, il faut aller vers les hôtes et jouer des

coudes pour faire savoir qu'on est là. Nous ne pouvons compter que sur la chaleur affectueuse des anglais qui viennent à notre Mog, Jim Baker, John Worra

l, Brian Tustain pour ne situer que ceux là, mais ils sont là et bien là et nous aident à résoudre tous nos problèmes, durite éclatée, pompe à eau qui ne pompe plus et j'en passe. Notre Thépennier est au rendez-vous, il a résolu ses problèmes d'hébergement, il campe, sur un matelas pneumatique, avec l'humidité, c'est un gage de survie, cette année il fait beau et sec, j'ai connu tout un Mog anglais sous la pluie, comme en France, rappelez vous le Vésinet! une bouée de sauvetage n'aurait pas été inutile!

Dimanche, c'est la grande foire aux MORGAN, nous sommes plus de mille alignées sur le terrain au pied des collines de Malvern. Tous les Français se retrouvent devant les boutiques où chacun cherche la pièce rare qui lui manque... où qui va lui manquer... Thevenin, Gaichet, Clément, Brunerie, Leray, Contant, 12 MORGAN françaises, 12 membres dignes des mousquetaires.

Nos amis Anglais distribuent les prix, Peter Morgan est là, tout le monde le veut sur sa pellicule et si possible près de son Morgan ou parlant à un membre de sa famille, c'est cela la célébrité.



La qualité première des Anglais, c'est la simplicité, à qui que vous vous adressiez et quoi qu'il fasse il reste naturel, c'est bien sympathique.

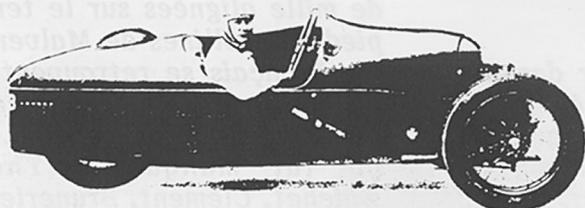
Je suis anglophile, je ne m'en cache pas, nul n'est parfait! cela ne m'empêche pas en bonne française d'avoir l'esprit critique et cependant je vous conseille d'aller en Angleterre, c'est si joli, si fleuri, si conservateur, si original

et puis pour être compris ou comprendre il faut faire un tel effort que cela conserve jeune! Quand ils sont gentils ils sont si séduisants et quand ils sont bourrus si hermétiques! Ce pays possède une dose d'originalité rare, mélange d'humour, de conservatisme et d'excentricité qui font nos délices.

Vive le MOG anniversaire des 4 roues à MALVERN.

Jacqueline FROT.

STILL MORE WORLD'S RECORDS



**RECORDS BROKEN BY MRS. G. M. STEWART
DRIVING MR. W. D. HAWKES'S MORGAN**

1923!

Sept. 12th, 1100 c.c.

50 Kilometres	-	-	-	103.43	m.p.h.
50 Miles	-	-	-	102.64	„
100 Kilometres	-	-	-	102.48	„

August 30th, 750 c.c.

5 Kilometres - - 100.64 m.p.h.

August 24th.

1100 c.c. Kilo (Flying Start)	115.6	m.p.h.	1100 c.c. Mile (Standing Start)	80.9	m.p.h.
.. Mile	114.8	..	750 c.c. Kilo (Flying Start)	99.1	..
.. Kilo (Standing Start)	70.4 Mile	98.1	..

(Subject to confirmation.)

The Morgan Runabout

LIST POST FREE FROM
MORGAN MOTOR CO., LTD.,
Malvern Link,
WORCESTERSHIRE.



nav
lesté, équipage composé de mon
épouse Jacqueline au complet. Très
beau temps clair, calme de mer et

"Toto per un", intronisation solen-
nelle des capitaines Vidal, Lazzari
et moi-même. Champagne et petites



La qualité première des Anglais, c'est la simplicité, à qui que

et puis pour être compris ou comprendre il faut faire un tel effort d'ils sants her- une ange et fees. aître



RAPPORT ALTO MINHO

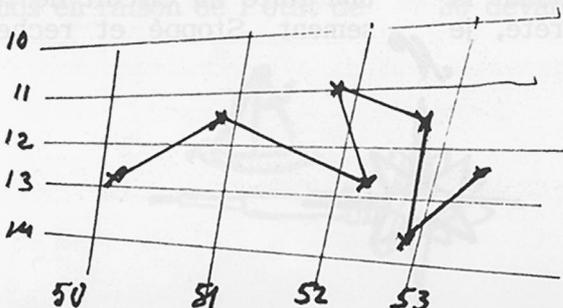
Rapport de mer

Je soussigné, Maurice Charpentier, capitaine au long cours, commandant le yacht Caroline de type Morgan +4 de 0,33 tonneaux de jauge brute immatriculé à Paris, délégué régional du Morgan Club de France, déclare ce qui suit:

Le 3 septembre 1986 à 17 h., appareillé du port privé de Moulinsart à destination de Bayonne. Navire en bon état apparent de navigabilité et convenablement lesté, équipage composé de mon épouse Jacqueline au complet. Très beau temps clair, calme de mer et de vent. Cap à l'ouest à 60 noeuds. A 18h 30 ralenti l'allure à l'entrée du port de Bayonne, manoeuvres diverses pour gagner le port privé du Capitaine Jean Louis Clavère où nous mouillons à 18h 45. Accueil chaleureux de Jean Louis et de son équipage Liliane. Retrouvons successivement le Capitaine Pierre Vidal de Biarritz en attente de son +8 et provisoirement privé de navire, le Capitaine Jean Pierre Rivals de Toulouse et son 4/4, le Capitaine

Robert Boudet de Toulouse et son +8, Le Capitaine Jean Ribot de Bastia et son 4/4, le Capitaine Michel Gayrard de Bayonne futur morganiste et sa MGB sortant de restauration, le Capitaine Paolo Lazzari de Gênes et son 4/4, tous accompagnés de leur équipage Solange, Marcelle, Jeanine, Odette, Marie Claire, Gloria. Au cours d'une émouvante cérémonie et après avoir prêté serment aux principes du Mousquetaire Morgan Club et à sa devise "Un per Toto, Toto per un", intronisation solennelle des capitaines Vidal, Lazzari et moi-même. Champagne et petits fours. A 21 h. appareillage en groupe pour aller partager la dorade de l'amitié au restaurant La Concha. A 23 h. dispersion; Jean et Odette Ribot, Jacqueline et moi-même profitons de la confortable hospitalité de Solange et Pierre Vidal. Terminé pour la machine.

Le 4 septembre 1986 à 9 h. appareillé à destination de la première étape Pongferrada dans la



Cordillère Cantabrique. Très beau temps clair, calme de mer et de vent. Départ en convoi, progression par la contremarche routes loxodromiques diverses, vitesse moyenne 55 noeuds. Pénétré dans les eaux territoriales espagnoles a 9h 45. Doublé successivement St. Sébastian, puis Vitoria. Vers 13h 30 ralenti a l'entrée de Burgos. Bruits métalliques suspects en provenance de la machine. Alerté les autres navires du convoi par signaux sonores et optiques et mouillé simultanément dans l'avant port pour inspection. Constaté un jeu anormal de la poulie d'entraînement de la pompe à eau entraînant le frottement des pales du ventilateur sur le raidisseur tubulaire situé derrière le radiateur. Décidé le remplacement de la dite pompe, le bord possédant un rechange dans la cale arrière. Remis en route à petite allure escorté par les autres navires et pénétré dans Burgos à la recherche d'un atelier de réparation. Vers 13h 50 stoppe devant le garage Austin Rover et contacté le contremaître. Celui-ci accepte la demande de travaux, mais à partir de 16 h. seulement, le garage fermant de 14 h. à 16 h., "porqué es la hora de la comida". Je demande à effectuer moi-même les démontages nécessaires pour gagner du temps et il accepte de me laisser la disposition de l'atelier en attendant la réouverture. Etant en sûreté, je

remercie les autres capitaines de leur assistance et les libère. Rendez-vous le soir à Ponferrada. Aidé de l'équipage et après avoir capelé les combinaisons, procédé au démontage. Le yacht Caroline étant muni d'un circuit de refroidissement étanche, d'un filtre à air avec prise dynamique derrière la grille et de carénages sous la calandre destinés à améliorer le passage de l'air à travers le radiateur, il est nécessaire de démonter tous ces accessoires après avoir vidangé et récupéré le liquide de refroidissement pour économiser l'argent de l'armateur. Travaux terminés à 16 h. au retour du contremaître qui n'as plus qu'à mettre en place la pompe neuve. Remontage des accessoires et plein du circuit terminés à 20 h. Essais satisfaisants. Après consultation des principaux de l'équipage décidé à l'unanimité, vu l'heure avancée, de prolonger l'escale à Burgos jusqu'au lendemain matin pour rejoindre directement le convoi sur les lieux de la concentration à Viana do Castelo. Prévenir le Capitaine Clavère à Ponferrada de notre décision. Fait route à vitesse modérée dans Burgos à la recherche de l'Hotel Corona de Castilla. Après quelques minutes de route, pulvérisation de liquide sur la vitre de la passerelle et odeur caractéristique indiquant une fuite au circuit de refroidissement. Stoppé et recherché la

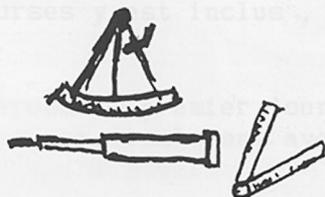


fuite. Resserré un collier de durite oublié et remis en route. A 20h 45 accosté dans le garage de l'hotel. Terminus pour la machine.

Le 5 septembre 1986, en continuation de voyage appareillé de Burgos à destination de Viana do Castelo, Portugal, distant de 420 nautiques. Après consultation, l'équipage accepte de sauter l'escale déjeuner à condition d'avoir

la double le soir. Largué partout à 8h 30, détour par l'atelier de réparation de la veille pour récupérer le raidisseur tubulaire de derrière le radiateur oublié par mes soins. Quittons Burgos à 9h 30. Routes loxodromiques diverses à allures variées, en fonction de l'état de la mer et du trafic via Palencia, Léon, Ponferrada, Orense, Vigo. Très beau temps ensoleillé et calme. Traversée de la Castille. Température caniculaire. Midi roi des étés répandu sur la plaine ocre pointillée de quelques mantons. Mis le chauffage en route pour évacuer les calories en trop dans la machine. Pas de protestation de l'équipage, vu que le ventilateur souffle sur mes pieds. Amélioration progressive de la température au fur et à mesure que le soleil descend et que nous arrivons en Galice. Routes sinuées et escarpées dans la montagne verdoyante. Vitesse réduite à 30 noeuds en raison de l'état de

la mer pour ne pas fatiguer la coque. A 18h 30 pénétré dans les eaux territoriales Portugaises à Valença. A 19h 30 arrivée à Viana do Castelo. Manoeuvres diverses en avant lente à la recherche de l'Hôtel Santa Luzia. Allumé les feux de route. Rencontré par hasard un pilote du port à moto-cyclette qui nous fait signe de le suivre et nous met sur la voie après avoir noblement décliné notre offre de lui régler les droits de pilotage. A 20h 15 mouillé devant l'hôtel situé au sommet d'une colline dominant la ville et la mer. Retrouvé le capitaine Boudet arrivé depuis peu qui nous apprend que les autres navires au convoi, ayant quitté Ponferrada le matin, ne sont pas encore arrivés, ayant suivis diverses avaries : Support de ventilateur cassé pour le capitaine Clavère, bruit de bofte inquiétant pour le capitaine Boudet, défaut de charge de l'alternateur pour le capitaine Rivals, réparé à Vigo, quant au capitaine Lazzari, son moral est durement atteint par son thermomètre qui s'obstine à indiquer une température effroyable qui s'avèrera par la suite provenir d'un défaut de masse de l'instrument. Les retardataires une fois regroupés, viré de bord tous à la fois pour nous rendre à la Casa do Ameal ou a bien lieu l'ouverture du Mog Portugal. Accosté tribord à quai à 21h 30 devant le superbe bâtiment du



XVIII° aux nobles proportions à l'intérieur duquel nous sommes chaleureusement accueillis par le commodore Manuel Ramos, président du Club des Armateurs portugais de Morgan et sa ravissante épouse Mena. Celui ci nous fait incidemment observer que le navire allemand est arrivé la veille, que les navires britanniques, belges, espagnols et portugais sont là depuis le matin et que les français sont en retard. Nous retrouvons avec plaisir le capitaine Jean Michel Contant, venu de Paris avec sa moustache et son nouvel équipage, à bord de son puissant +8 à tirant d'eau raccourci. Sont également présents les capitaines MOONS, PLATTON, VERHAEGEN ROOBEART MEUWIS, RODIJNS, venus de Belgique, les capitaines GUDGEON, WORRALL, HOPE, JONES, WRIGHT, EBBS, HETHERINGTON, GODWIN, venus de Grande Bretagne, le Kapt. STOCKBAUER venu d'Allemagne, le Capitain ARIAS venu d'Espagne, les Capitao HORATIO, GONZALEZ, POCAS, PACHECO, MAGALHAES, COSTA, CORREIA venus de divers ports portugais. Un plantureux et alléchant buffet où ni la bacalao ni le vino verde ne manquent, s'offre à nos yeux éblouis et nos estomacs affamés depuis le matin.

S.O.S - - - - - S.O.S.
S.O.S - - - - - S.O.S.
S.O.S - - - - - S.O.S.

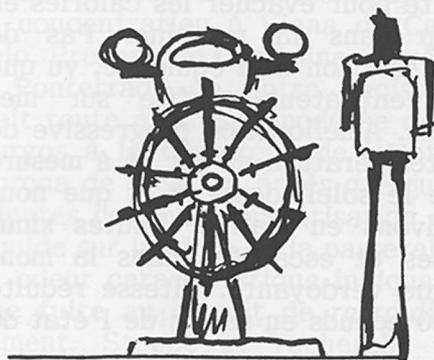
Une ambiance chaleureuse s'installe faite d'amitié et de passion partagées. Remise de documents par le commodore Ramos qui déclare ouvert le 2° Mog Portugal. Vers 23h 30 quitté la Casa do Ameal en ordre dispersé pour regagner l'hôtel Santa Luzia où nous mouillons à 23h 50. Terminé pour la machine. Fin du voyage aller.

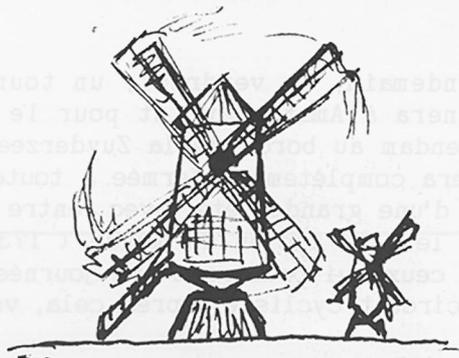
Tel est mon rapport que je déclare sincère et véritable, tout en me réservant le droit de l'amplifier si besoin est.

Fait à Viana do Castelo le 6 Septembre 1986 pour servir et valoir ce que de droit.

Le Capitaine

M. J. CHARPENTIER.





La grande réunion au circuit de Zandvoort.

Le Morganclub de la Hollande est en train d'organiser son 15^e anniversaire au circuit de Zandvoort, de jeudi 28 Mai, Ascension, jusqu'au weekend suivant du 30 et 31.

Ce weekend auront lieu les courses traditionnelles internationales du HARC, le *Historische Automobiel Ren Club* de la Hollande. Nous avons pourvu à une participation massive de Morgans. Jusqu'à maintenant (le 1 Février) 27 Morgans ont été inscrits, toutes de l' Angleterre, et nous comptons sur 4 Morgans des états Unis.

Le comité d'organisation souhaite un bienvenu très cordial aux participants Français, tout en s'excusant du caractère bureaucratique de ses formulaires. Il nous faut clore la période de subscription le premier Avril à cause de la situation hôtelière de Zandvoort, où les bons hôtels sont rares. Nous pouvons conseiller les chambres chez les particuliers. Il y a un camping près du circuit et tout près de la mer. Toutes Morgans peuvent rester au parking surveillé du paddock 2 du circuit.

Nous recommandons nos hôtes de se diriger directement au paddock et de laisser là leur voiture . Une navette vous transportera avec vos bagages à votre séjour.

La fermeture précoce de la subscription est aussi causée par le fait que toute l'organisation est notre responsabilité. La réunion aura lieu dans un pavillon au circuit même.

Nous demandons f 150 la personne pour les quatres jours de l'évènement, ce qui semble peut être excessif. Pourtant, moyennant cette dépense vous aurez payé l'accueil avec buffet le soir, un déjeuner à remporter le vendredi, et le diner dansant samedi soir, bref, en pratique la plupart de vos dépenses, sauf les beuverages et le logis. L'accès à tous les évènements, et aux courses y est inclus , et tant d'autres choses, même l'entrée au Casino....

Nous vous accueillerons le premier jour dès votre arrivée avec des sandwiches, de la soupe, et finalement avec un grand buffet froid. Le pavillon sera ouvert jusqu'à minuit.

Le lendemain, le vendredi, un tour est pourvu sous escorte de police, qui vous mènera à Amsterdam, et pour le déjeuner à la petite ville de Monnickendam au bords de la Zuyderzee. Le tour se terminera à De Rijp. Cette ville sera complètement fermée à toutes autres voitures, et nous serons les invités d'une grande fête, avec, entre autres, la démonstration de l'engin de pompier le plus ancien du monde (1738).

Pour ceux qui préfèrent une journée moins comblée un gymkhana est organisé sur un circuit cycliste. Après cela, vous irez rejoindre les autres à De Rijp.

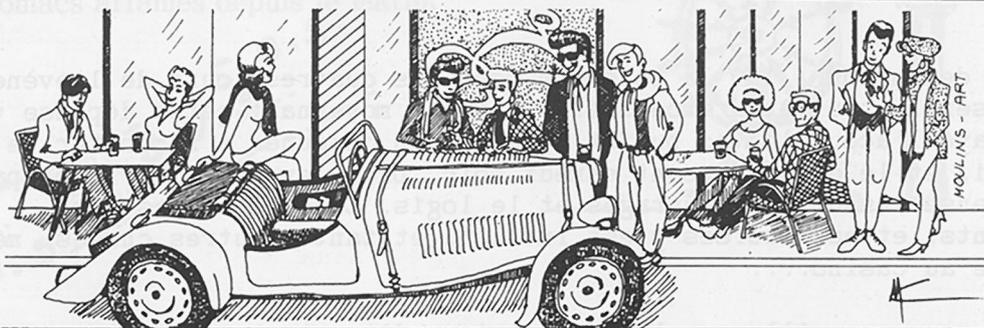
Le samedi est la journée des courses. Les Morgans vont rivaliser entre-elles (les tricycles et les modèles les plus récents seront admis) et les quatre roues de plus de vingt ans pourront participer aux autres courses. Pour les courses une licence internationale de coureur est obligatoire, sauf pour les tricycles, qui peuvent être admis sous un certificat national.

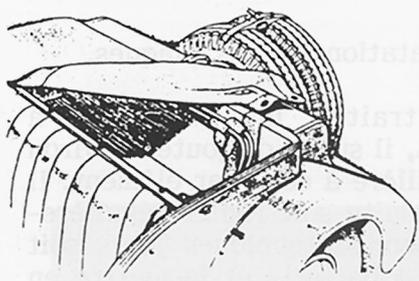
Puis diner et bal.

Le dimanche est le jour de départ pour ceux qui veulent travailler le lendemain . Mais d'abord un concours d'état pour Morgans exclusivement, et les adieux....puis, l'après midi, le second jour de courses.

Pour toutes renseignements s'adresser à :

J.P.Guépin
Stadionweg 114'
1077 SV Amsterdam
tel: 20/793614





Luggage compartment, nine-gallon tank, and spare wheel follow current sporting fashion.

HISTOIRE DE BATTERIE

Vous n'y avez peut-être jamais pensé, mais les batteries sont rarement remplacées parce qu'elles sont mortes. En fait, vous la remplacez parce qu'elle ne délivre plus assez de courant pour lancer le démarreur. Il est alors possible de la recharger mais cela s'avère quelquefois insuffisant et pourtant à ce stade il est encore possible de sauver votre batterie et prolonger sa vie de plusieurs années. Le traitement décrit ci-dessus a aussi le mérite de pouvoir être appliqué préventivement et de vous éviter le désagrément d'une batterie à plat.

Pour comprendre ce que l'on peut faire, revenons sur le fonctionnement d'une batterie. Toutes les batteries d'automobile sont constituées d'éléments en série, en l'occurrence six éléments pour douze volts. Chaque élément est constitué par deux plaques, l'une de plomb et l'autre d'oxyde de plomb, immergées dans un bain d'acide sulfurique concentré. La plaque d'oxyde de plomb représente le pôle +; la plaque de plomb le pôle -.

Lorsque la batterie se décharge, donc fournit du courant, il se crée un flux d'électrons du pôle négatif au pôle positif. Lorsque la batterie

se charge ou que nous la rechargeons, il se crée un flux inverse.

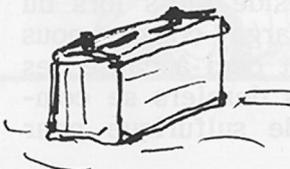
La raison pour laquelle une batterie ne fonctionne plus normalement réside en un processus chimique qui se produit dans chaque élément. Lorsque la batterie se décharge, la plaque positive réagit avec l'acide sulfurique pour donner des ions plomb libre et de l'eau. La plaque négative, quant à elle, se dissout littéralement pour donner des ions plomb, ce qui aboutit après réaction complète, à la destruction définitive de la batterie.

En charge, la plaque positive se recouvre d'une couche d'oxyde de plomb, issue de l'eau et des ions plomb dissous dans l'acide sulfurique, cependant que la plaque négative, utilisant les ions hydrogènes libérés par l'acide sulfurique reconstitue la couche de plomb. On comprend ainsi, qu'en dehors de décharge permanente, une batterie ne vieillit pas à condition que la dynamo ou l'alternateur assurent le rôle efficacement.

Le problème réside alors lors du cycle de décharge comme nous allons le voir et ceci à cause des ions plomb. Ces derniers se combinent à l'acide sulfurique pour

former du sulfate de plomb qui est insoluble. En formant une couche sur les plaques, le complexe agit comme un isolant, et ne permet plus à la batterie de délivrer une puissance suffisante. En d'autres termes, la batterie est en parfait état de marche mais, est isolée de telle façon qu'elle ne peut délivrer un courant nécessaire au lancement du démarreur.

La couche de sulfate de plomb peut être dissoute ou évitée, par l'addition par chaque élément d'un acide organique faible connu des chimistes ou biologistes sous le nom d'acide éthylènediamidetétra-cétique, à vos souhaits, ou plus simplement EDTA. Il s'agit d'un composée qui se complexe avec les ions métalliques, en particulier le plomb formé pendant le cycle de décharge d'une batterie. Le complexe formé par le plomb et l'EDTA est très stable en milieu alcalin, mais pas dans le milieu acide d'une batterie. La chance nous sourit alors, car l'EDTA se contente alors de déplacer le sulfate de plomb des plaques car il est "plus rapide" que l'acide sulfurique dans son action. Le sulfate de plomb ne pouvant plus recouvrir les plaques, tombe au fond des éléments sans avoir à s'en inquiéter puisqu'il ne conduit pas l'électricité. Il n'y a donc pas de risques à mettre votre batterie en court circuit. Ainsi l'EDTA évite



la sulfatation de vos plaques.

Pour traiter une batterie à l'EDTA, il suffit d'ajouter environ une cuillère à café par élément. Il faut ensuite soit rouler régulièrement pendant quelques jours soit agiter la batterie et la mettre en charge pour nettoyer les plaques. A l'issue du traitement, vous devriez noter une amélioration sensible des performances de votre batterie.

OU SE PROCURER DE L'EDTA

- Votre pharmacien doit pouvoir vous en procurer. L'EDTA n'étant pas un médicament, il n'y a pas besoin d'ordonnance. La quantité pour une batterie est d'environ 50g.
- Si ce dernier a oublié ses premières années d'études, écrivez au Club qui vous en fera parvenir par retour de courrier moyennant un chèque de 25 Frs à l'ordre du Club.

Enfin, derniers conseils, lorsque vous bricolez sur une batterie :

- l'acide sulfurique est hautement caustique : il dissout peinture, vêtements, chaussures et brûle douloureusement et gravement la peau. Toujours porter des lunettes de protection, et, en cas de contact avec la peau, rincer immédiatement et longtemps à l'eau courante et froide.

Si vous mettez votre batterie en charge, débrancher les bornes, retirer les bouchons de chaque élément et refaire le plein d'eau distillée avant de brancher votre chargeur.



petit. Un rayon de 28 cm est un minimum et la courbure est en général trop forte

à câble et compteur de vitesse ou du compte-tours se compose d'une gaine entourant un axe tournant à l'intérieur de celle-ci. Il faut prêter une bonne attention

URS

et la sur
bonne
con-
tette
e du
de la
en
par
est
garre
cour-
la tra
se se
can-
nt de
er le
le

leur
ment
et
en cla-
provenir
insuf-

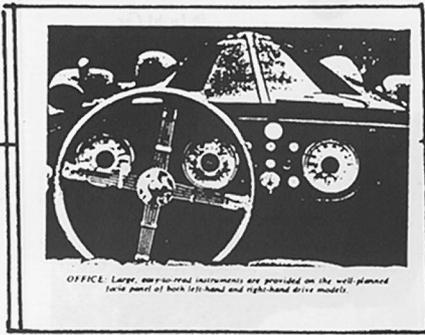
former du sulfate de plomb qui est insoluble. En formant une couche sur les plaques, le complexe agit comme un isolant, et ne permet

la sulfatation de vos plaques.

Pour traiter une batterie à l'EDTA: il suffit d'ajouter environ



le plein d'eau distillée avant de brancher votre chargeur.



COMPTEUR DE VITESSE - COMPTE-TOURS

Les ennuis ont deux origines : l'instrument et le cable. On ne peut en général pas faire grand chose au niveau des instruments, mais il est facile de poser un diagnostic de panne. Deux symptômes peuvent apparaître, causées soit par le compteur, soit par le cable. Dans le premier cas, l'aiguille est très instable, le phénomène s'accompagnant de claquement ou de cliquetis, alors que dans la deuxième hypothèse, l'aiguille reste sur le zéro.

Instabilité de l'aiguille

La constatation d'une grande instabilité de l'aiguille doit faire évoquer :

- 1) - l'extrémité du cable n'est pas bien engagée soit au niveau du compteur, soit au niveau du renvoi d'angle en sortie de boîte de vitesse. Le plus souvent, cette extrémité de section carrée est alors usée, il faut changer la cable.
- 2) - le cable est tordu, écrasé ou courbé suivant un rayon trop petit. Un rayon de 2 à 3 cm est un minimum et la courbure est en général trop forte

entre le tablier avant et la barre d'accouplement sur laquelle se fixe la colonne de direction. L'idéal consiste à démonter cette barre après repérage du passage du cable, de la percer en prenant soin ensuite de la renforcer par un fourreau. Le cable est alors passé dans la barre et le problème de la courbure est résolu.

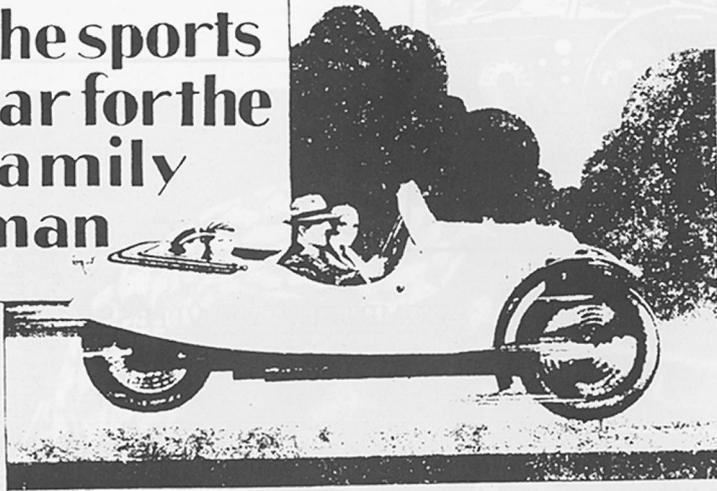
- 3) - de l'huile ou de la graisse se sont introduit dans le mécanisme du compteur. Il suffit de nettoyer et de remplacer le joint d'étanchéité sur le cable.

Cliquetis au niveau du compteur

Les grincements proviennent habituellement du compteur et nécessitent sa réparation. Un claquement plus sourd peut provenir d'un cable endommagé ou insuffisamment graissé.

Le cable du compteur de vitesse ou du compte-tours se compose d'une gaine entourant un axe tournant à l'intérieur de celle-ci. Il faut prêter une bonne attention

The sports car for the family man



SPORTS FAMILY MODEL ... £115

lors de la mise en place à ce que les courbes aient un rayon d'au moins 20 cm. Un bon entretien consiste à démonter régulièrement le câble, sortir l'axe de sa gaine, rechercher tout défaut (écrasement, usure, extrémité arrondie), nettoyer et remonter en graissant sans excès. Ne pas graisser l'axe à moins de 20 cm de l'extrémité côté compteur. Au remontage, veiller à ce que le câble soit fermement engagé sur le compteur et le renvoi d'angle, sinon l'axe est excentré et l'aiguille oscillera.

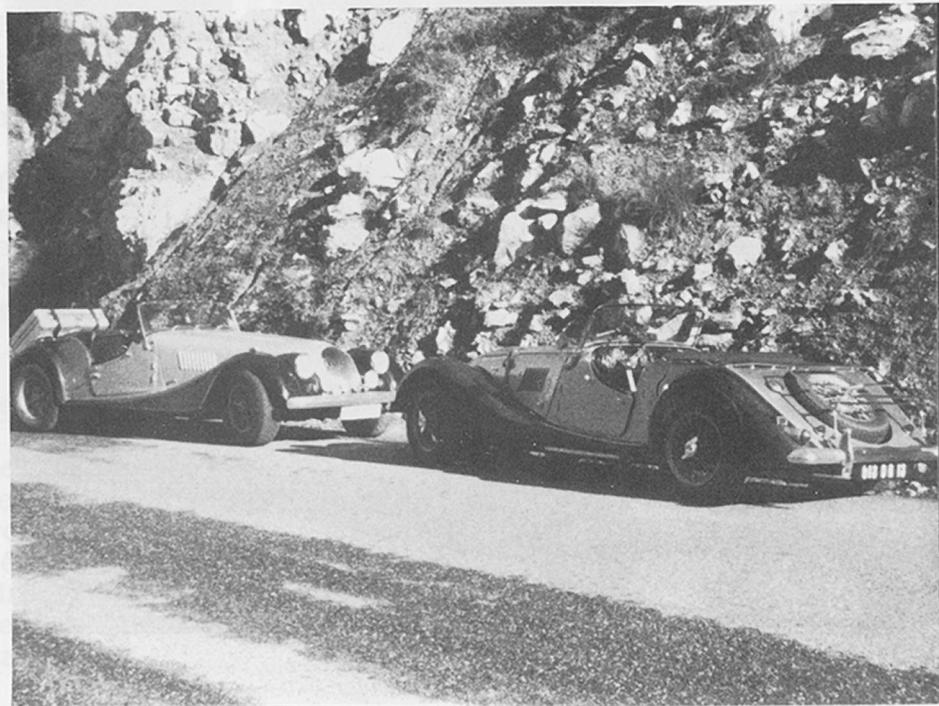
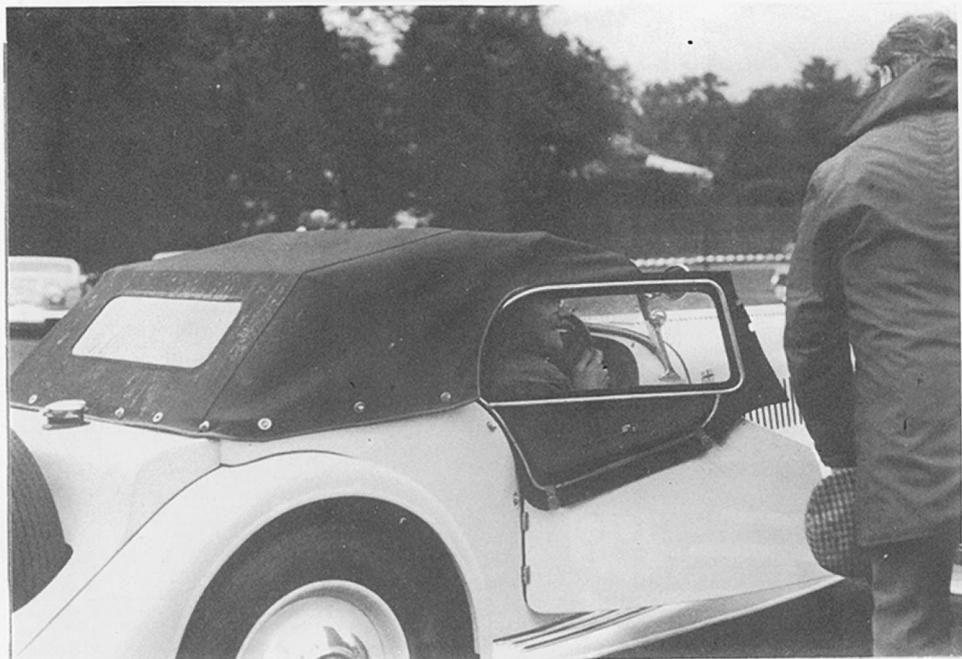
Le compteur ne fonctionne pas

Le câble est cassé, le compteur ou renvoi d'angle sont détériorés. Pour savoir s'il s'agit du câble, le désolidariser du renvoi d'angle et tirer sur l'axe qui viendra tout seul. Il suffit de remplacer le câble.

Si le câble est intact, le débrancher côté compteur et faire une centaine de mètres avec la voiture. Si le câble tourne, le compteur est en cause, s'il ne tourne pas, il s'agit du renvoi d'angle en sortie de boîte.

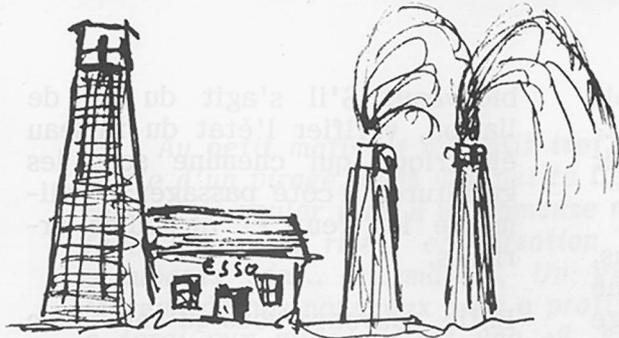
Dernière précaution, lorsque vous changer le renvoi d'angle, souvenez-vous que les Morgans n'ont pas toutes les mêmes rapports de boîte. Préciser donc bien le modèle, l'année et le numéro de châssis de votre voiture lorsque vous commandez ces pièces.





bran-
e une
voit-
com-
journo
de en

vous
sou-
n'ont
ts de
mod-
p de
rsque



LA JAUGE A ESSENCE

Le système comprend deux parties - la jauge proprement dite au tableau de bord et l'ensemble flotteur et rhéostat sur le réservoir d'essence.

Le rhéostat du réservoir est une résistance variable qui est forte lorsque le réservoir est plein et donc faible quand le réservoir est vide.

La réparation d'une jauge défectueuse est en général au dessus des compétences de chacun, alors que l'ensemble rhéostat et flotteur peut souvent être réparé avec un minimum de précautions.

En cas de mauvais fonctionnement, la première des choses est de déterminer s'il s'agit de la jauge, du réservoir, du circuit de liaison, voire les trois ensemble. Si la jauge indique "VIDE" (E pour Empty) alors que le réservoir est plein, la cause en est probablement un défaut de masse au tableau de bord, un court circuit dans le rhéostat ou l'absence d'arrivée de courant au niveau de la jauge. Si la jauge indique "PLEIN" (F pour Full) alors que le réservoir est vide, il faut penser à un défaut de masse au niveau du réservoir,

un rhéostat bloqué ou encore un fil défectueux entre jauge et réservoir.

VERIFICATION DE LA JAUGE

Un contrôle rapide se fait en débranchant le fil provenant du réservoir d'essence. Mettre le contact, la jauge doit indiquer "PLEIN". Mettre ensuite la fiche où le fil était branché, à la masse, la jauge doit indiquer "VIDE". Toute autre lecture indique une jauge défectueuse, une mauvaise masse au tableau de bord ou un défaut d'arrivée du courant.

VERIFICATION DU FLOTTEUR

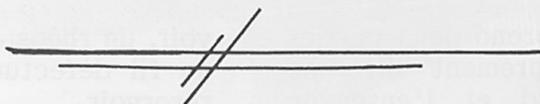
Si la jauge fonctionne normalement, il faut se pencher sur le réservoir ou le fil de raccordement entre réservoir et jauge. L'ensemble rhéostat et flotteur doivent être désolidarisés du réservoir. Veiller au joint d'étanchéité et à ne pas tordre le bras du flotteur, source d'imprécision par la suite. Une fois l'ensemble démonté mais sans rien débrancher, mettre le contact, la jauge doit indiquer "VIDE". Soulever délicatement le

flotteur, l'aiguille de la jauge doit se déplacer vers la haut. Profitez-en pour vérifier que votre flotteur ne soit pas percé.

Ainsi à l'aide de ces vérifications, vous avez pu déterminer l'origine de la panne. S'il s'agit de la jauge elle-même, le mieux est d'en confier la réparation à un spécialiste, je n'en connais pas et vous? S'il s'agit du flotteur ou du rhéostat, là encore, un spécialiste sera le

bienvenu. S'il s'agit du fil de liaison, vérifier l'état du faisceau électrique qui chemine sous les garnitures, côté passager et alimente les feux et ampoules arrière.

Enfin, souvenez vous qu'une bonne masse se fait avec de la tresse de cuivre fixée sur une partie non peinte. Ne pas hésiter à gratter la peinture pour mettre la tôle à nue afin que la masse soit efficace.



Seynète de Vacances

- *Le contexte : une Morgan 4/4 dite compétition (?), casaque grise, ailes vertes, dix huit mois de restauration, un gosse casé non les bagages (c'est une 2 places) mais chez les grands-parents (12 places), un mois d'Août idéal, trois jours devant soi ...*
- *Le cadre : le Col de Cayolle, où, bien que cela n'ait rien à voir, il fait très froid en toutes saisons..*

Après tous ces week-end de travail sur la voiture, j'éprouvais le besoin irrésistible de valoriser, ou revaloriser, à la fois l'engin et mon image aux yeux de mon épouse et nous voilà partis, sous les yeux compatissants de la famille qui pensait nous revoir dans la demi-heure suivante. Diable ! une voiture entièrement démontée et remontée par le fils de la maison, ça ne pouvait pas aller bien loin ! C'est vrai que l'itinéraire de départ déroulait de curieuses circonvolutions autour de Grasse, présentant la particularité d'assurer un retour au bercail par simple gravité.. Mais non ! Ça gaze (y compris les passagers, par l'entretien d'une fuite à l'échappement).

Nous dormons le soir au refuge d'Esteng, en bons Briscards que nous sommes (oui, je sais, mais si on n'en faisait que de bonnes, on vivrait de sa plume).

Au petit matin et au petit trot, le col, puis sa descente. Et là, à la sortie d'un virage, dans une petite ligne droite, nous avons soudain l'impression de rouler face à un immense miroir : la même voiture qui vient en face ! Arrêts, rires, conversation approximative en anglais, car les occupants sont.. Allemands.. Un examen approfondi montrera que la Morgan de nos nouveaux amis a profité de la pâtisserie d'Outre Rhin, elle a forcé aux ailes : c'est une +8. Photos souvenirs et séparation, nous repartons en philosophant à la Cayotte sur le hasard, les concours de circonstance... Pourvu que notre ami n'ait pas écrasé un poulet dans un village !

Je vous rassure : Le retour s'est très bien passé, nous sommes trois (Moggie et nous) rentrés ensemble, par la route, et par ses propres moyens.

A bientôt...
Jacques GIORSETTI

N.B. J'ai décidé quand même de changer le moteur de la belle, pour une Fiesta 1600 XR3; quelqu'un l'a-t-il déjà fait? Problèmes particuliers?
Merci de m'appeler - 91 22 04 72 (HB) ou 91 71 98 36.



CENTENAIRE DANS LES MERS DU SUD

Pour commémorer un siècle d'automobiles, l'ASTON (fondé par un membre du MCF) avait décidé de prendre d'assaut le Mont Ventoux tahitien au cours de l'Ascension du Centenaire. C'est une trentaine d'automobiles de collection, majoritairement britannique, qui s'élançait, après une exposition devant la mairie de Papeete et le siège de Mercedes Benz, dans une véritable escalade de notre belvédère culminant à plus de 1500 mètres.

Austin Healey 3000, Sprite, Triumph Stag, TR4, Spitfire MK 2, 3 et 4, Jaguar Type XKE 6 et 12 cylindres, figuraient en bonne place. Hélas, point de Morgan, notre +8 étant toujours en cours de restauration. Qu'à cela ne tienne; le nom de la marque Morgan est très souvent entendu au cours de nos divers symposiums. Une Morgan ! le rêve pour beaucoup.

Bonne route en Mog.

Christian ROGER

A VENDRE

J. J. DUFFORT vend Morgan 4/4
1969 entièrement remise à neuf

Prix : 115.000 Fr
Tél heures de bureau : 61 89 28 25

2 roues fils peintes, neuves pour +
4 : 1000 Fr l'unité

S'adresser à J. d'Arprigny
Tél 33 57 91 58 (province)

MGB 1967
moteur, boîte de vitesses, pneus,
dynamo, sièges en cuir, acces-
soires, système électrique neufs.

Mise à prix 45.000, à débattre
échangerait contre Morgan +4 2
places en payant la différence (of
course!).

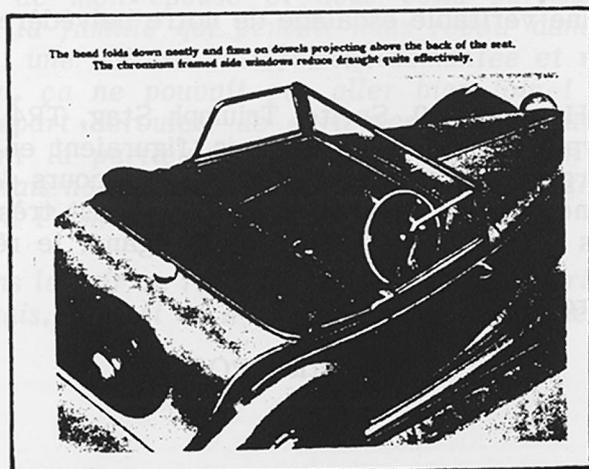
Contacteur :
Jean-François GARNIER
19 rue Bobillot
75013 PARIS
Tél: 45 89 98 49 après 20h

En avril 1987 : Morgan 4/4 4
places, rouge, 72 000 kms.
Très bon état. Sièges bacquet en
cuir, tableau loupe d'orme.
Moteur Ford.
Prix : 120.000 Fr

Contacteur :
Jacques LAMBERT
'La Collinière'
10 imp du Vallon Provençal
La Croix des Gardes
06400 Cannes
Tél : 93 68 34 33 (province)

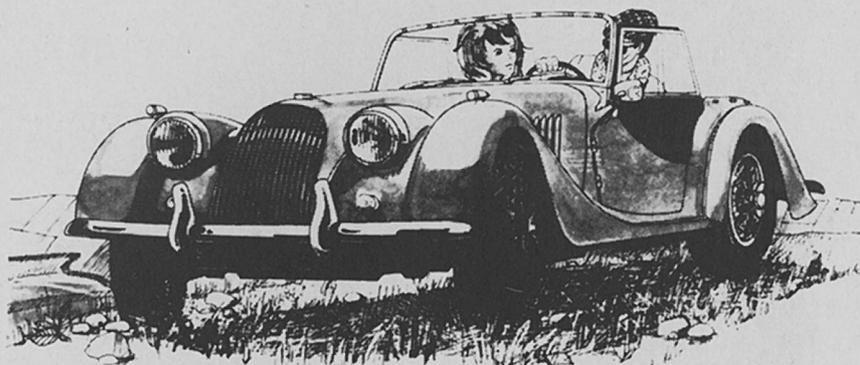
BOUTIQUE

Achetez nos cartes postales,
faites pour le MCF, vous ne
les trouverez pas dans le
commerce. Manière originale
d'offrir vos voeux tout au
long de l'année. 5 FR pièce.



JACQUES SAVOYE

*vous souhaite
un excellent week-end*



**Importateur exclusif MORGAN
depuis 34 ans**

**237, Bd Péreire - Paris 17^e
Tél. : 45 74 82 80**

COTISATIONS 1987

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 :..... 200 F

Supplément facultatif pour abonnement à
«MISCELLANY» (bulletin de la section anglaise)..... 210 F

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque.

MORGAN CLUB DE FRANCE



BULLETIN D'ADHESION 1987

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