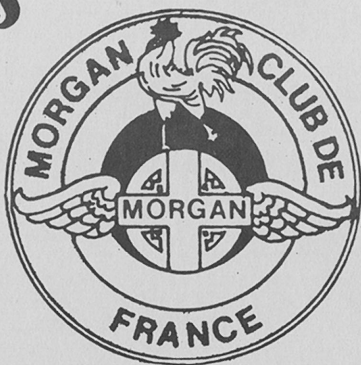


*morgan club*  
*france*



JUILLET 1987

# news n°42

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.....	110 F

## 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. DOMENJOUR

M. LOUCHE  
Campagne Cambronne  
13980 ALLEINS

Secrétariat  
Carole FROT  
Janine SHEARD

J. HELO  
18, rue du Pont  
56300 PONTIVY

M. CHARPENTIER  
Route de Crêtes  
64290 GAN

J.P. RIVALS  
10, rue de la Trinité  
31000 TOULOUSE

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. DOMENJOUR  
38, place des Promenades  
42300 ROANNE

Nom..... Prénom .....

Adresse .....

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

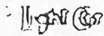
..... ci-joint en règlement un chèque de : ..... francs

Le..... Signature

# EDITORIAL

Bien amicalement vôtre

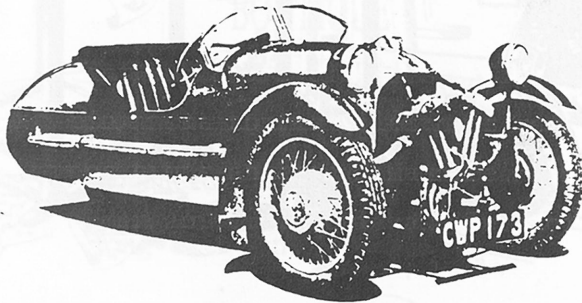
Le Président



Road Tests of 1939 Models

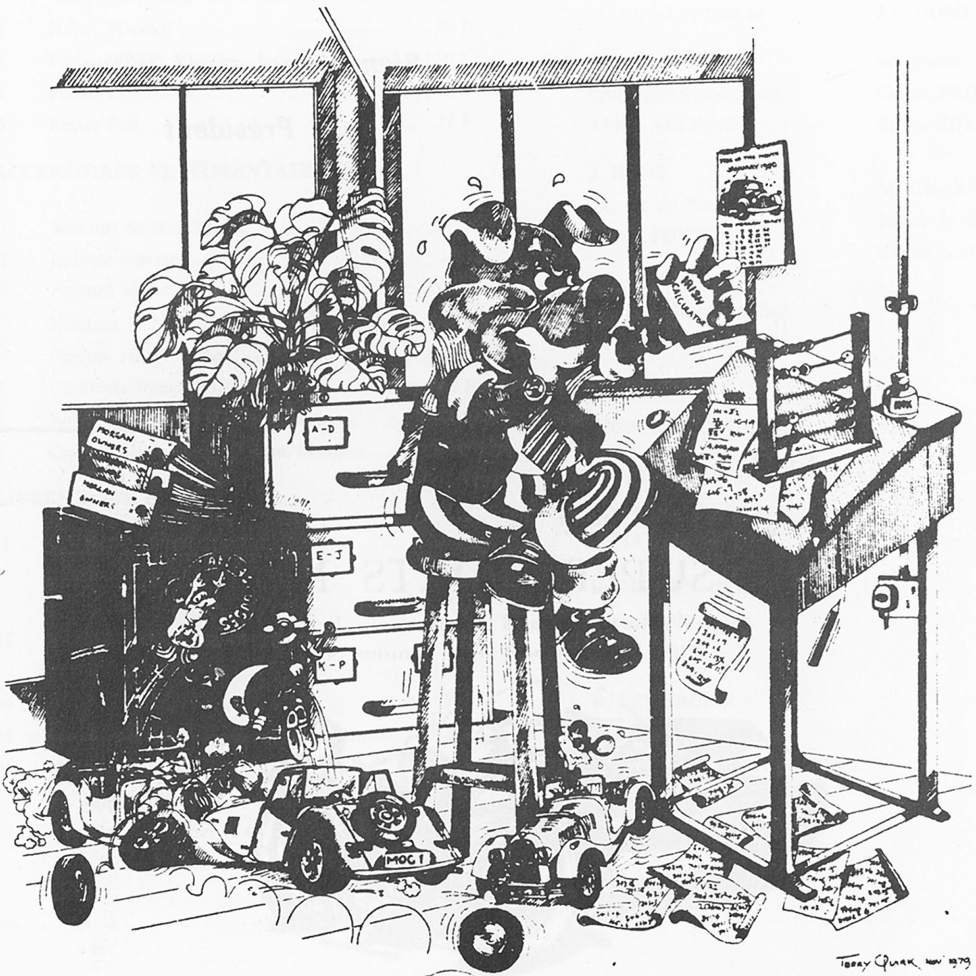
## The SUPER-SPORTS MORGAN

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 end of the tail.

# préparation du "NEWS"



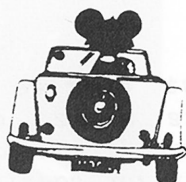
TERRY QUINN, NOV 1979

## A VENDRE

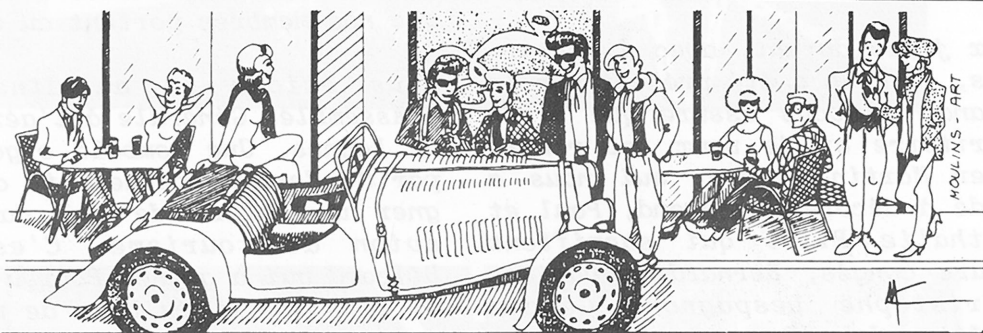
\*\*\*\*\*

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

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



\*\*\*\*\*

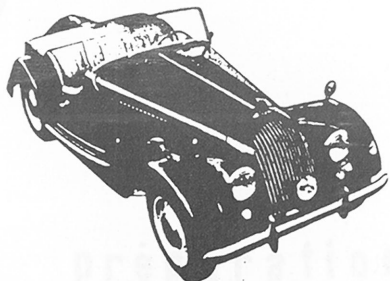


\*\*\*\*\*

## 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.





## RETROMOBILE

C'est Charles Kachelmann qui, cette année, a bien voulu se priver de son Morgan, et pour lui c'est un sacrifice car il s'en sert tous les jours, pour nous permettre d'exposer à Retromobile un beau spécimen.

Dix jours durant, avec 4 nocturnes, le Club a été présent sur le stand, je vous assure que c'est méritoire et je veux ici remercier Martin Granger qui nous a aidé à décorer le stand, Paul et Nathalie Pilot qui sacrifient leurs congés, Bernard Chevalier, Christophe Lespagnon, Gérard Goffin, Jean François Garnier et

tous les membres qui sont venus nous rendre visite de Bordeaux, de Pau, de Marseille, de Londres, de Bruxelles, de Lyon, de Pontivy. J'ai ouvert un livre d'Or qui s'est bien rempli et qui montre l'attachement et l'intérêt que nos membres portent au Club.

Nous étions 60 au diner de l'Assemblée Générale à l'aéroport de Lognes. Une tombola organisée par M. Ferrary permettait de gagner une heure de vol dans un avion de tourisme. C'est M. Bilcard qui a gagné. Pourvu qu'il ne rêve pas après cela de mettre une paire d'ailes à son Morgan!

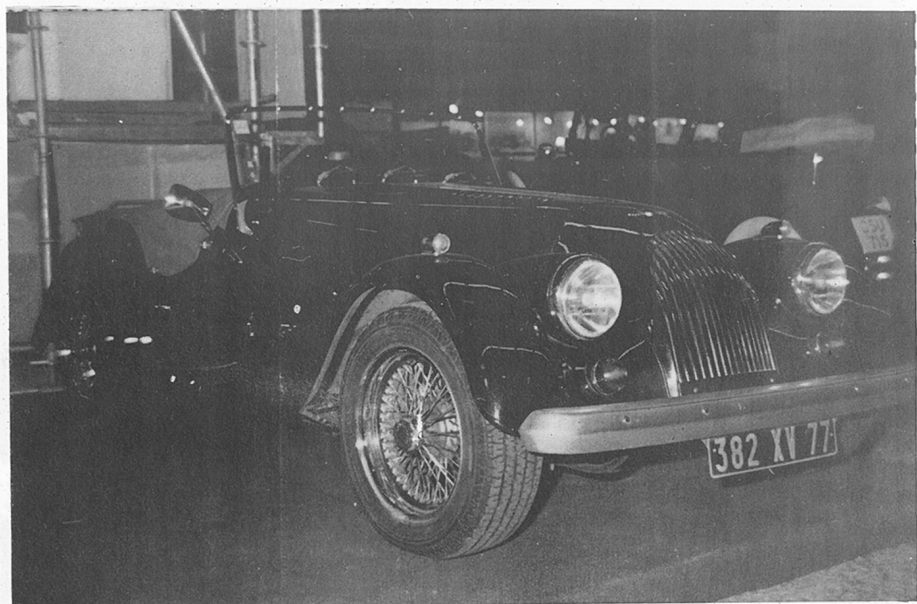
Jacquie FROT





Phylax, Beauvilliet, Durfin, sport argent les enlèves. C'est  
Carlin, Touveniaux, Niquart, bon pour ce qu'on a!  
Chevalier, Loret, Pout, Pout,  
Morganiste, Morganiste,









## Croix en Ternois

Si seulement vous étiez venus le lendemain !...

Pour nous narguer sans doute, le Dimanche était "le grand beau", ciel bleu, air léger, caresse d'un soleil déjà chaud. Mais le Samedi 4 Avril, oh! là là! C'était des ciels si bas, de ces temps si couverts, de ces pluies si discontinues qu'on pense que le soleil ne se lèvera jamais plus.

On n'investit pas dans un Morgan  
On s'investit dans un Morgan.

Pellaux, Beauvallet, Goffin, Cartou, Jouveniaux, Mocquart, Chevalier, Louet, Frot, vrais morganistes, ont roulé, pour les plus courageux, décapotés 440 km sous la pluie, aspergés, aveuglés par les poids lourds. Nous avons eu beau sortir nos Spontex et nos serpillières, nous en avons eu plein la figure, plein les pieds à l'aller comme au retour.

Nos amis du TR Club occupaient la majorité du plateau de Croix en Ternois. Les TR sont plus courageux que les Morgan. Le Club Mini était bien représenté. De 10h à 18h 30, tout un chacun s'est fait bien peur à tourner sur le circuit bien mouillé, la pluie n'a pas cessé de tomber de toute la

journée. Arrêt de 13h à 14h pour avaler un sandwich et un mauvais café. Il faudra que la buvette se modernise, une machine qui fait une tasse de café à la fois pour cent personnes qui attendent, et quand je dis "café", c'est pour donner un nom au breuvage qui n'en a que la couleur ! Ca n'est vraiment pas assez. Heureusement le patron de la buvette a été chercher du pain pour caler un peu les estomacs ouverts en grand. La pluie, le froid, le sport mangent les calories. C'est bon pour ce qu'on a!

La soirée s'est achevée dans un bon restaurant, chez M. Théret au Lion d'Or, à St Pol sur Ternoise. Les trois clubs confondus en une seule joie de vivre sur le thème "Les TR valent pas chères, les Minis aussi, les Morgans c'est du vent". Si nous pouvons faire assaut de plaisanterie, c'est que nous nous apprécions et que nous avons les uns pour les autres une réelle sympathie.

Nous avons eu la joie d'avoir la visite de notre ami Louis Ringo, ses diverses occupations ne lui laissent plus le loisir de se joindre à nous aussi souvent



qu'avant; il le regrette et nous aussi. Nous aimons Louis Ringo, c'est un vrai Morganiste. Etre Morganiste, ça n'est pas que passer sont temps dans le garage à "faire les cuivres", c'est rouler par tout temps aussi. J'ai envoyé 60 convocations pour Croix en Ternois, neuf ont répondu "oui". Je vous pose la question : "est-ce suffisant?" et j'y réponds: "Non". Je voudrais que chacun se rappelle qu'un club est une association de personnes unies par une même passion, chacun étant tenu de faire quelque chose pour l'autre quand il le peut ou que l'occasion s'en présente. Certes il en est qui le font, mais ils ne sont pas assez et ce sont toujours les mêmes.

C'est injuste et anormal. Le Club n'est ni une maison de commerce, ni un bureau de placement, ni une agence de voyages. Je rappelle que du Président aux délégués en passant par le bureau, tous sont des bénévoles, dévoués autant qu'ils le peuvent à la cause du MCF, mais que chaque membre est tenu d'essayer lui aussi de rendre service à son Club et de ne pas en attendre que des services.

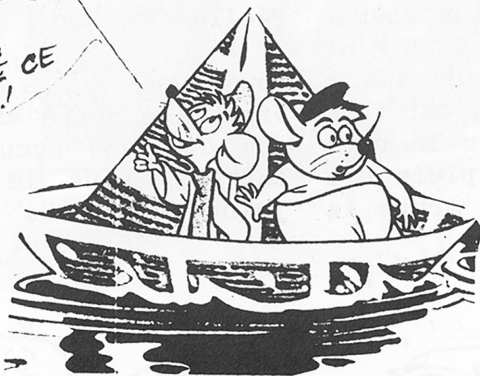
Je réclame des articles, des photos, des dessins humoristiques ou pas. Je désire la participation du plus grand nombre.

Je ne saurais trop être reconnaissante à ceux qui ont cet état d'esprit et qui servent avec tant de gentillesse l'éthique du Club.

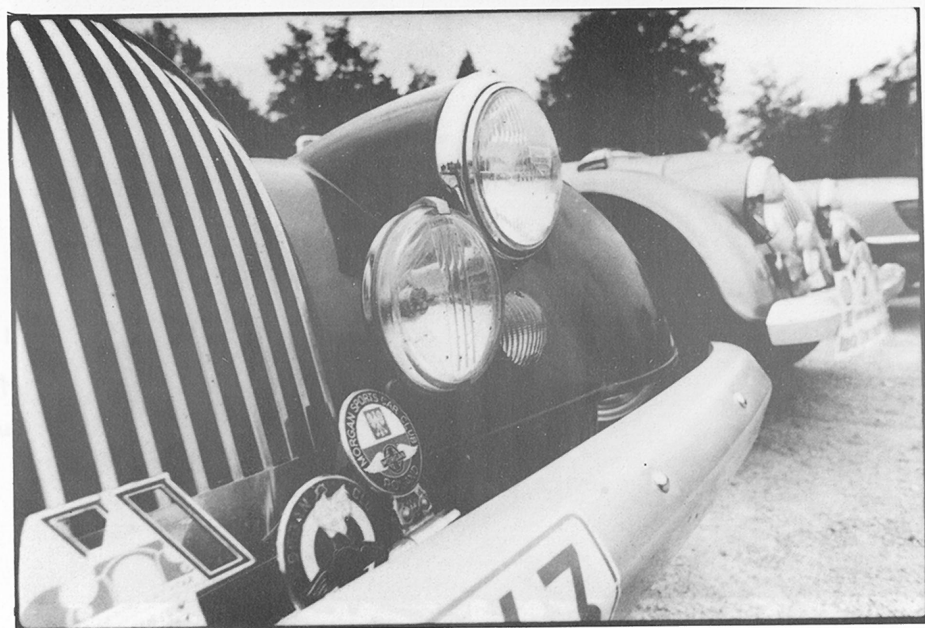
Jacquie FROT



SI SEULEMENT  
IL PLEUVAIT DES  
MORGAN!  
QUELLE ANNEE CE  
SERAIT!







# RAPPORT ALTO MINHO

MOG ALTO MINHO 86

←← CASA DE CRASTO  
PONTE DE LIMA

Rapport de mer

suite...

*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 Pau déclare ce qui suit :*

*En continuation de voyage et usant du droit d'amplification que je m'étais réservé dans mon précédent rapport :*

*Le 6 septembre 1986 tous les navires sont au mouillage devant l'Hôtel Santa Luzia à Viana do Castelo. Matinée libre. Beau temps ensoleillé, calme de mer et de vent. Dès 08h 00 plusieurs capitaines sont déjà auprès de leurs bâtiments, resserant des boulons, astiquant les chromes et lavant leurs coques. Certains équipages, notamment britanniques, s'affairent à les aider. Les autres, restés dans les chambres se livrent à des ablutions et rafraichissent la peinture de leurs superstructures. Pour ma part, je m'occupe à vider la cale arrière de son contenu pour y accueillir le capitaine Guayrard et son équipage Marie Claire qui m'ont demandé à embarquer comme passagers. Leur vaillante MGB a des problèmes de pot d'échappement et ils ont très envie de rouler en Morgan. A 11h 30, le commodore Ramos donne l'ordre d'appareillage et nous quittons le mouillage en ligne de file à allure réduite. De nombreux indigènes nous observent avec curiosité et nous font des gestes d'amitié le long des routes pittoresques et des villages fleuries. Vers 12h le Flat*

*Rad rutilant de Mena Ramos se met à cracher la vapeur et doit quitter le convoi. Vers 13h nous arrivons à SANTA MARIE MADALENA pour la ROMEIRA. La ROMEIRA, c'est à la fois la fête et le pèlerinage avec des groupes joyeux chantant et dansant au son des concertinas, des flûtes et des tambourins. Ceux-ci nous accueillent à l'entrée du parc et nous offrent le casse croûte composé de robustes charcuteries régionales avant de nous accompagner par des chemins abruptes jusqu'à la Chapelle dont, selon la tradition, nous faisons 7 fois le tour avant d'y pénétrer et faire un voeu. Nous redescendons et prenons place sous les arbres pour un copieux repas arrosé de vino verde. Les danseurs et danseuses nous font apprécier le folklore gracieux et coloré de l'Alto Minho. Les hommes nous font une impressionnante démonstration de combat à la canne à grand renfort de moulinets et de souples esquives. Au son aigret des concertinas et dans les cliquetis des batons, nous sommes escortés jusqu'à nos navires et quittons la ROMEIRA non sans avoir manifesté notre enthousiasme.*

siasme par des applaudissements nourris et des vivas. A partir de 18h 00 routes diverses en ligne de file pour gagner PONTE DE LIMA que nous atteignons à 18h 30 et où nous mouillons sur la place qui borde le RIO LIMA. La ville s'étend sur les deux rives du fleuve réunies par un vieux port de pierre aux arches gothiques. Les mêmes pierres grises soulignent les angles et les encadrements de fenêtre de ses maisons blanches aux tuiles roses et de ses églises surmontées de clochers baroques. Les capitaines qui ont eu la chance de cingler vers les côtes brésiliennes y retrouvent, et pour cause, un air familier, souligné par les vertes pelouses, les fleurs et les palmiers évocateurs de tropiques. Nous nous mêlons à la foule nonchalante des promeneurs qui admirent nos navires multicolores alignés sur la place et nous faisons halte à la MAISON DU TOURISME où chaque équipage se voit offrir un panier cadeau et un long bâton. Nous résistons à l'envie d'utiliser ceux-ci autrement qu'en qualité de paisibles cannes car nos contrats d'assurance ne prévoient pas les risques provoqués par les moulinets. A 20h 00 sur l'invitation du Commodore RAMOS nous regagnons nos bords respectifs et, afin de remercier la municipalité, nous défilons en avant lent dans les rues de la ville sous le regard bienveillant et

admiratif des indigènes. A 21h 00 nous arrivons à la CASA DE CRASTO. Bâtie au XVII<sup>e</sup> par FRANCISCO DE MELLO PEREIRA, Chevalier de l'ordre du Christ, la demeure a été restaurée en 1986 par les dames D. AMELIA MARIA DE PIMENTA LOPES, D. MARIA AUGUSTA DE PIMENTA LOPES et D. GRACIENDA DA CONCEIÇÃO PIMENTA LOPES dont nous sommes ce soir les invités. Par des savantes manoeuvres, nous arrivons à caser toute la flottille dans la cour extérieure et passons dans une cour intérieure où sont dressées des tables fleuries qui nous accueillent. Pendant que nous dégustons le dîner :

CANJA DE PERDIZ  
PATO COM LARANJA  
ASSADA A MALTEZ  
GULOSEIMAS VARIAS  
CAFÉ E AGUARDENTE DA CASA  
VINHOS DA CASA E DES ADEGA  
COOPERATIVA

le groupe folklorique "4 ventos" charme nos oreilles par ses chants typiques. Les solistes en particulier ont des voix remarquablement claires et bien timbrées. Vers minuit, solidement lestés par ces agapes, nous regagnons nos navires. Prudents, certains capitaines échangent la barre avec leur équipage. Appareillage en ordre dispersé. Beau temps clair, ciel étoilé, température fraîche. Feux de route allumés. J'essaie de me



maintenir dans le sillage du capitaine Clavère qui a un passé de pilote de rallye et a même fait Monte Carlo et qui dispose d'un Plus 4 au moteur affûté Chris Lawrence. Doubles débrayages, franches montées en régimes, trajectoires soignées se succèdent. A l'arrière le capitaine Guayrard et Marie Claire s'accagnardent comme ils peuvent et apprécient modérément. Les lacets qui grimpent vers Santa Luzia sont vivement négociés dans la lueur des phares et à 00h 30 nous stoppons enfin devant l'hôtel. Terminé pour la machine.

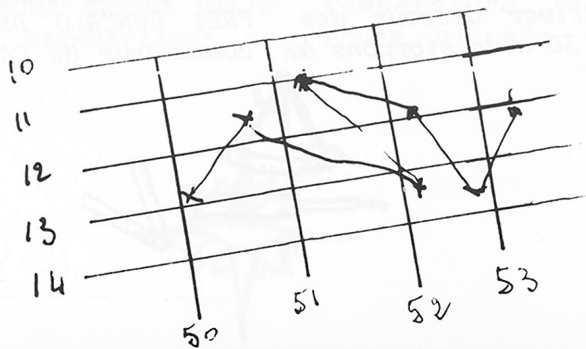
Le 7 septembre, branlebas à 08h 00. Très beau, temps clair et ensoleillé. De la fenêtre de la chambre admiré à nouveau la basilique de Santa Luzia, le Rio Lima et son embouchure, la mer sillonnée de bateaux de pêche. A 08h 45, les équipages s'affairent aux derniers préparatifs. A 09h 00 sous le commandement ferme mais souriant du Commodore Ramos, le convoi s'ébranle à nouveau vers l'Est. En queue, le toujours dévoué capitaine HORACIO GONZALEZ à la barre de son gros navire sorti d'un chantier germanique à consonnance espagnole et décapoté ferme la marche. Nous progressons par de petites routes sinueuses qui font travailler les suspensions et bordées de vignes grimpantes en tonnelles, ce qui permet de cultiver dessous des légumes. A 10h 30 nous stoppons à

ARCOS DE VALDEVEZ et descendons admirer une curiosité locale : sur des rochers plats, des constructions en pierre en forme de sarcophages ajourés, isolés du sol par quatre piliers et surmontés d'une croix. Il s'agit en fait de silos à maïs "de SOAJO" fort anciens qui ont la particularité d'avoir été construits par le village, pour l'usage des cultivateurs, constituant ainsi un ancêtre de nos modernes coopératives. Réintégrant nos navires, nous parcourons quelques kilomètres avant de découvrir le musée automobile de CARAMULO du "CLUBE PORTUGUES DE AUTOMOVEIS ANTIGOS" installé dans les écuries d'une vaste et noble demeure au milieu des vignes. Des dizaines de d'automobiles anciennes et de voitures à chevaux allant du tilbury à la diligence en passant par le char à banc y sont exposées dans un parfait état d'entretien. Le programme chargé ne nous permet malheureusement pas de nous attarder et nous reprenons la route pour arriver à 13h 00 à PONTE DA BARCA où nous mouillons devant la CASA DE PAÇO VEDRO. Au milieu des arbres centenaires et des jardins fleuris, s'élève le manoir blanc aux angles soulignés de pierre grise, aux hautes fenêtres agrémentées de balcons en fer forgé. Construit à la fin du XVIII<sup>e</sup> par deux frères chevaliers de Malte, FREI GONÇALO DE ABREU E LIMA, commandeur de CARCAVEIRA et FREI



ANTONIO DEE ABREU E LIMA, commandeur de plusieurs commanderies et commandant de l'escadre de Malte, le manoir est maintenant la propriété de MARIA CONSTANÇA CORTE-REAL ABREU E LIMA et de JOAO GOMES DE ABREU. Ceux ci nous accueillent avec une grande simplicité et une courtoisie patinée par les siècles. Nous admirons les vastes pièces, les tableaux, les meubles rares. Nous ressortons sur les terrasses pour contempler le paysage et les jardins sillonnés d'un étonnant réseau d'aqueducs en pierre qui alimente la demeure en eau courante. Nous nous réunissons dans une grande cour sablée et ombragée où l'on nous sert l'apéritif devant un buffet croulant de victuailles artistiquement disposées. De jeunes et jolies serveuses en costume folklorique, robe noire, petit tablier, coiffes en dentelle et gants blancs, s'affairent autour de nous. Les plats et les bouteilles se succèdent en un gracieux ballet. Bien lestés mais l'oeil encore clair nous prenons à regret congé de nos hôtes. Le jeune et dynamique maire de Ponte da Barca tient à nous offrir le digestif sur la place centrale de sa ville. Le trajet sous le soleil est heureusement bref et au bout de vingt minutes, nous sommes à nouveau assis à l'ombre autour d'une vaste piste de danse à déguster nos liqueurs au milieu d'une foule dominicale, tandis

que s'élève les mots endiablés des accordéons ponctués de tambourins qui rythment les virevoltes des danseuses en jupons de dentelles et de fichus multicolores. Les mains frappent en cadence et, l'ambiance aidant, les plus courageux se hissent sur la piste et se mêlent aux ballerines. Le capitaine Boudet improvise autour de la sienne des figures intéressantes inspirées à la fois du jerk et du fandango. Vers 16h 00, sous la conduite du maire, nous nous dirigeons en promenade vers le rio Lima tout proche. Le spectacle de ses eaux calmes et fraîches et de ses berges verdoyantes nous incite à la flânerie et au repos voire, pour certains, à la baignade. Une guinguette nous accueille avec ses boissons rafraichissantes. Bientôt nous joignons nos voix à celles d'un autre groupe de chanteurs et de musiciens. Mais il est déjà 17h 00 et le gymkhana nous attend; nous rejoignons nos navires et nous dirigeons vers PONTE DO LIMA pour cette ultime épreuve. Le circuit a lieu sur la berge de rio Lima et nous le reconnaissons consciencieusement à pied, distinguant les quilles que l'on doit éviter de toucher de celles que l'on doit obligatoirement faire tomber à l'aide d'un galet lors de l'arrêt à mi-parcours. Malheureusement, et probablement en raison de l'ombre qui descend, pour beaucoup d'entre nous, ce sont les mauvaises





quilles qui refusent de tomber et vice versa, de sorte que nos prestations gagneront à être passées sous silence. Finalement le vainqueur sera la capitao COSTA à bord de son 3 roues 1926. La nuit est tombée lorsque nous quittons PONTE DO LIMA en direction de la CASA PAÇO DE CALHEIROS où nous accostons à 20h 30. Nous découvrons une immense propriété dans laquelle se dresse un château de bonne taille. La propriété appartient à la famille de CALHEIROS depuis l'an 1100 mais le château ne date que du XVIII°. L'actuel propriétaire, le comte de Calheiros, jeune et sympathique, nous accueille entouré de sa famille et nous fait les honneurs du domaine. Une grande salle au haut plafond à caissons pourvue d'une cheminée monumentale nous accueille pour le dîner et la remise des prix. Personne n'est déçue par la généreuse distribution de coupes et cadeaux typiques offerts par le Commodore. J'hérite pour ma part d'un coffret capitonné qui sert de cadre à 4 AZULEJOS, ces fameux carreaux de céramique peints à la main en bleu sur fond blanc, représentant un Morgan fidèlement dessiné. Le vieux porto scintille aux chandelles, un savoureux dîner vient clore les agapes qui se sont succédées depuis 3 jours. Commentaire admiratif du Captain JONES : "This Mog was a 48 hour dinner". Bientôt la musique endiablée des concertinas vient

secouer nos digestions et nous sortons respirer la fraîcheur nocturne en nous joignant aux danseurs qui, avec beaucoup de gentillesse, tentent de nous initier à leurs pas vifs en 3 mesures plus deux avec quart de tour à gauche et quart de tour à droit.

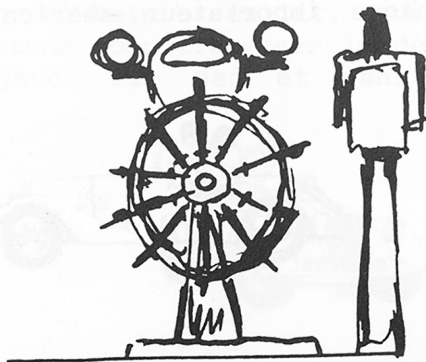
Finalement nous remercions chaleureusement nos hôtes et regagnons nos navires en fredonnant les ritournelles lancinantes des concertinas. Très beau temps clair, ciel étoilé, calme de mer et de vent. A minuit appareillage tous à la fois, feux clairs, cap au 260 pour regagner Viana do Castelo que nous atteignons sans incident vers 00h 30 le 8 septembre. A 00h 40 stoppé devant l'hôtel Santa Luzia et pris nos mouillages respectifs. A 00h 45 terminé pour la machine. Regagné nos cabines pour prendre quelque repos avant d'entamer le lendemain matin le voyage retour.

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

Fait à Viana do Castelo le 8 septembre 1986 pour servir et valoir ce que de droit.

Le capitaine,

Maurice CHARPENTIER.





## *Les Epreuves engendrées par la Conduite d'une Morgan qui serait bien restée chez elle en Angleterre*

Le projet consistait à récupérer la Morgan à San Francisco, où elle était importée de l'usine en Angleterre et à la conduire jusqu'à Brooklyn, sa nouvelle demeure. Naturellement, j'avais été prévenu que faire un voyage de 6000 km était une expérience que même les fanatiques de cette voiture n'auraient pas envisagé avec une totale allégresse. Sa conduite est si rigide que l'on a la même sensation en prenant les courbes, que lorsque l'on fait des exercices pour se développer les bras avec une machine de musculation NAUTILUS. Il n'y a pas d'isolation du pare feu, ce qui revient à dire que la chaleur du compartiment moteur vous tombe sur les pieds en vagues visibles à l'oeil nu. Et puis, il y a le fameux style de conduite Morgan, dont la plaisanterie classique est que : la voiture prend la première et la quatrième bosse, volant littéralement par dessus les deux du milieu - ce qui est très proche de la vérité. Par dessus tout, il y a le moteur, un moteur 3,5 V8 Rover qui peut monter à 240 km/heure, qui est systématiquement modifié par l'unique importateur américain

pour fonctionner au propane au lieu d'utiliser l'essence, afin de satisfaire les normes anti-pollution américaines. Mais "où donc trouverez vous du propane me demandent mes amis?" - .Pas de problème, j'ai répondu, il y en a partout. J'ai un bouquin.

Toutes mes appréhensions se sont dissipées quand je suis arrivé à San Francisco et que j'ai vu la voiture décapotée sur la jetée 33, sa ligne basse et sinueuse de roadster, le long du port, sa couleur, un vert anglais très foncée presque noir - un engin qui ne pouvait être décrit autrement que désespérément beau.

"Un petit coup de champagne avant le départ?" me demande le concessionnaire arrivant avec deux verres.

Rapidement je quittais San Francisco par le US 101, dépassant ses collines herbeuses qui ressemblent aux dos des ours dorés, un bras posé au creux de la portière. A Palo Alto, j'ai pris un ami, Wade Greene, qui arrivait de New York pour affaires et qui repartait avec





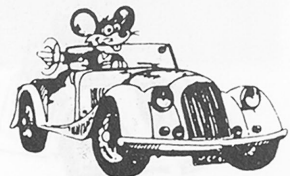
moi jusqu'à Santa Fé. Une Lincoln Continental arrive à notre hauteur à un feu. "C'est une des ces répliques en plastiques?", demande une voix à l'intérieur. Je blanchis et donne un coup d'accélérateur. Un bruit identique à celui d'un début de tremblement de terre sort des deux pots d'échappement. "Ah bon! dit la voix". Je dégage.

San José, 5 heures de l'après-midi. Embouteillage infernal. Aussi très chaud, la Morgan n'est pas contente. Son lieu d'origine à Malvern en Angleterre se trouve à la même latitude que le Labrador; actuellement elle est dans un climat méditerranéen. Wade n'en revient pas de la quantité de chaleur qu'il reçoit à ses pieds. Notre anxiété concernant la montée en température du radiateur est le sujet primordial de notre conversation jusqu'à ce que notre attention soit détournée par le fait que, à un feu, le levier de vitesse me reste dans la main.

Déprime soudaine C'est vendredi soir, le début du weekend du Memorial Day dans la capitale mondiale du loisir où une chance de trouver quelqu'un qui pourrait travailler sur un levier de vitesse cassé est à peu près la même que de voir pousser des ailes à la voiture. Nous traînons notre déprime jusqu'à la fraîcheur d'El Rancho Bar dans le

centre commercial de l'autre côté de la rue. La Morgan devra être remorquée à San Francisco. Nous prendrons l'avion pour rentrer. Terminé le voyage. Super! Notre situation difficile est bientôt commentée par tous les hommes et femmes en chapeau de cowboy autour du bar : "Comment les gars, vous conduisez une voiture à New York? Une voiture qui roule au propane?" Tout le monde sort pour la regarder. Là, nous rejoint un type qui est en train de mettre sa carte de visite sur le pare-brise : "Qu'est-ce qui ne va pas, demande-t-il? J'ai vu que c'était une Morgan, je n'ai pas pu m'empêcher de m'arrêter". Il s'avère qu'il dirige un garage spécialisé en voitures anglaises. Rapidement, il dévisse la boîte de vitesse : "Rien de grave dit-il, c'est une vis qui s'est défaite, c'est tout". On remorque la voiture chez lui, "ça prend trente secondes pour réparer". (En ne comptant pas, comme il adviendra plus tard, les six heures à 35\$ l'heure qu'il lui a fallu pour sortir la boîte et récupérer la vis).

Néanmoins, Samedi nous repartons, roulant rapidement à travers la vallée San Joaquin, dépassant les systèmes d'irrigation géants qui font fleurir le désert. Après un arrêt à Hollywood chez un ami pour un bain et un lit, nous repartons pour traverser le désert Mojave. Fin mai et sans air





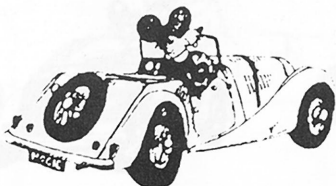
conditionné c'est quelque chose que l'on doit faire de nuit en écoutant les pneus écraser les tarantules qui sont sur la route. Mais nous sommes pressés, aussi après avoir fait le plein de propane à un terrain de camping près de Barstow, un endroit désolé, sans arbre qui ressemble à une colonie pénitentiaire dans le Sahara oriental, nous partons droit vers le désert aux environs de midi avec 320 km à parcourir. Il fait 110° fahrenheit. Nous avons capoté mais les vagues de chaleur qui pénètrent par les côtés et à travers le pare feu nous donnent l'impression que nous avons laissé chauffer un four pendant 24 heures, puis grimper à l'intérieur. La Morgan est en surchauffe. L'aiguille de température est perchée vers 140° centigrade. Et rien autour, du sable, des arbustes et des cactus. Nous comprenons maintenant pourquoi les indiens du sud-ouest se serrent sous les panneaux indicateurs, tassés dans ce petit rectangle d'ombre. Greene remarque que les essuies glaces sont en train de fondre sur la pare brise. Finalement, par bonheur, nous atteignons Needles, arrêtons la voiture et plongeons dans la rivière Colorado.

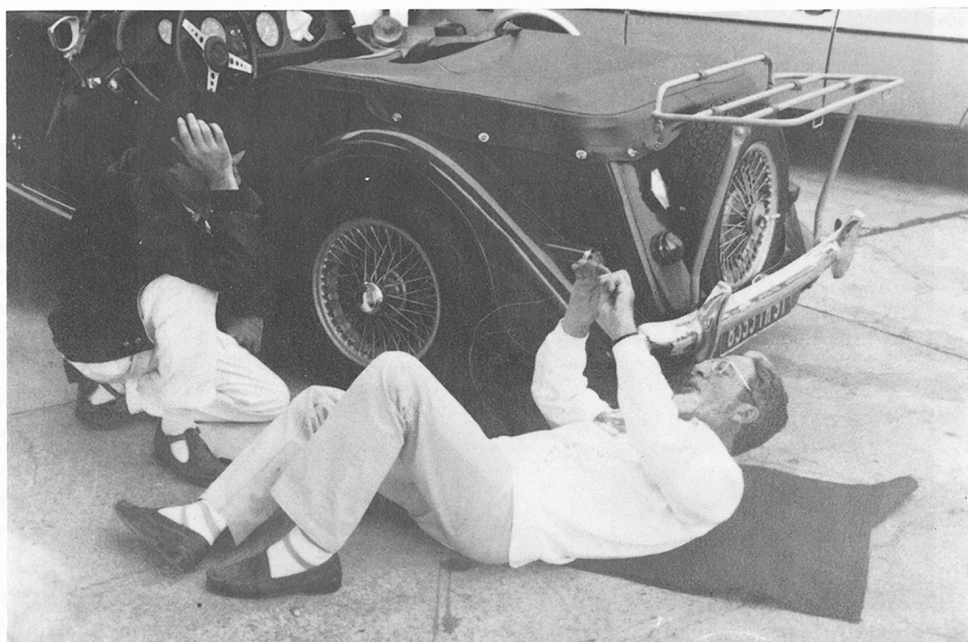
Au désert jusqu'à Needles, la route grimpe lentement de 8000 pieds jusqu'à Santa Fé, où Greene prend un avion pour rentrer chez lui, et un autre ami, Tad White,

un sympathique avocat New Yorkais, prend sa place. Maintenant nous savons trouver du propane chez divers vendeurs, arrêts pour routiers et campings à tel point que nous ne nous prenons plus pour les désespérés "Guerriers de la Route". Notre seule angoisse étant de nous retrouver à sec la nuit, une peur telle que dès 5 heures de l'après-midi, nous nous lançons dans une recherche infernale de l'endroit vendant du propane avant que tout ne soit fermé.

Liberal est la ville où vivait Dorothy, personnage du film "Le Magicien d'Oz", et c'est aussi l'endroit d'où peut démarrer le redoutable orage du Kansas qui s'élève en quelques minutes et ne rencontre aucune résistance dans les plaines, se développe d'une façon pratiquement inconnue dans l'Est ou dans l'Ouest du pays.

Nous sommes à mi-chemin entre Liberal et Wichita, quand un rideau de fer gris descend méchamment sur l'horizon. Comme nous nous précipitons pour capoter, des gouttes assez grosses pour remplir un verre en un quart de seconde commencent à tomber sur la voiture; en un instant, nous conduisons à travers une chute d'eau, les petits essuies glaces de la Morgan n'en pouvant mais. Le vent se lève. Alors des grêlons de la taille d'une cerise commencent à dégringoler et ra





par un quart les condicions de chauffage en grand pendant le blocage. Et quand la voiture traverse du desert Mojave, arrive au nord de la Pennsylvanie.





est en surchauffe. L'aiguille de température est partie vers 140° centigrade. Et tout autour, du s'élève en quelques minutes et se rencontre aucune pluie, dans les plaines, se développe une



tempête s'introduit par toutes les imperfections et tous les pores de la capote de la Morgan qui n'est pas habituée à supporter autre chose qu'une brume écossaise. En peu de temps nous sommes trempés et aveuglés, dépassés par un semi-remorque. Finalement un abri apparaît et nous y attendons la fin du déluge.

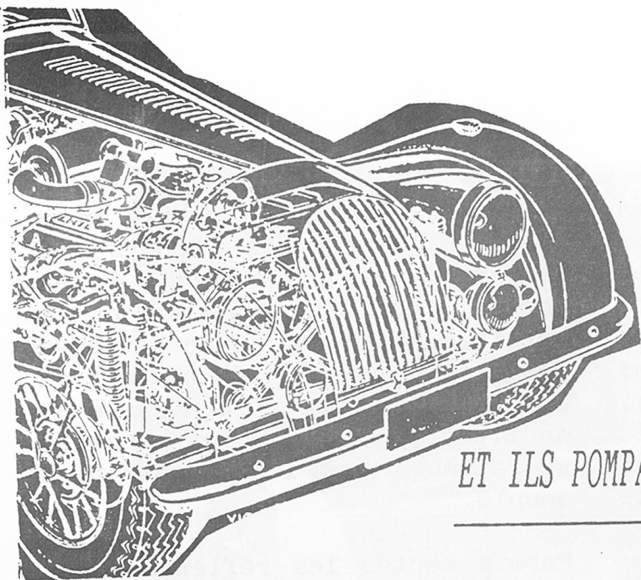
A partir de St Louis, j'ai conduit seul sur la départementale 70, désirant arriver à la maison, Illinois, Indiana, Ohio dans le flou. Les boulons commencent à se desserrer sous le train arrière, les Anglais n'ayant apparemment pas découvert les rondelles de blocage. Et quand la voiture arrive au nord de la Pennsylvanie, elle commence à avoir de sérieux problèmes avec les routes de mauvaise qualité de la ceinture de gel. Les suspensions arrière constituées de ressorts hélicoïdaux sont à peu près aussi sophistiqués que celles d'un épandeur de fumier. Comme il n'y a rien pour amortir dès que la voiture rencontre une forte bosse, l'arrière part dans tous les sens. Les genoux du conducteur percutent la partie inférieure du tableau de bord et sa tête heurte les arceaux qui tiennent la capote. Le jeu consiste à éviter les bosses.

Un bref arrêt à Gettysburg pour voir le "Vergèr des Pêcheurs" où mon arrière grand-père, Isaac Porter, perdit un bras durant la bataille. Soudain, je me retrouve traversant le pont Verrazano et dévalant les rues en mauvais état de Brooklyn. La voiture souhaite se retrouver sur l'autoroute plus souple.

Parmis toutes les réflexions que je me fais au sujet de ces huit jours de voyage, l'une d'elles concerne Wade Greene : comment je lui annoncerais que j'avais mal lu les indications concernant le bouton qui était sous le tableau de bord et que nous avions eu le chauffage en grand pendant la traversée du désert Mojave.

Traduit par les soins de Gérard GOFFIN, d'après un article du New York Times.





## ET ILS POMPAIENT.

---

A l'exception des +8 à partir du modèle 5 vitesses (1977), toutes les Morgans sont équipées d'une pompe à essence mécanique. Il peut être intéressant de monter une pompe électrique, voyons pourquoi:

La pompe mécanique sur les Morgans fonctionne en général très bien. Néanmoins, elle ne fonctionne que lorsque le moteur tourne et certains carburateurs ont tendance à fuir légèrement ou à se désarmer et ce d'autant plus que vous n'utilisez pas votre Morgan tous les jours. Il faut alors une bonne vingtaine de secondes de coups de démarreur pour réamorcer le système et que le moteur ne se mette à tourner. Si votre démarreur ou votre batterie sont un peu juste, votre sortie est compromise, à tout le moins retardée.

Le montage d'une pompe électrique résoud cet inconvénient. Mettez le contact, sans actionner le démarreur, laissez la pompe débiter pendant une dizaine de secondes, le circuit est amorcé, actionnez alors le démarreur.

Quel type de pompe?

Pratiquement toutes les pompes 12 volts sont utilisables. Une précaution toutefois, vérifiez la polarité de la pompe car certaines Morgans ont la borne positive à la masse. Ceci ne vaut pas pour les pompes SU qui n'ont pas de polarité définie.

Montage d'une pompe électrique.

Toutes les pompes électriques "poussent" plutôt qu'elles "n'aspirent". Ce qui veut dire que son efficacité sera d'autant plus grande qu'elle sera montée à proximité du réservoir. Vu leur taille, cela vous sera facile aussi bien sur les 4 places que sur les 2 places.

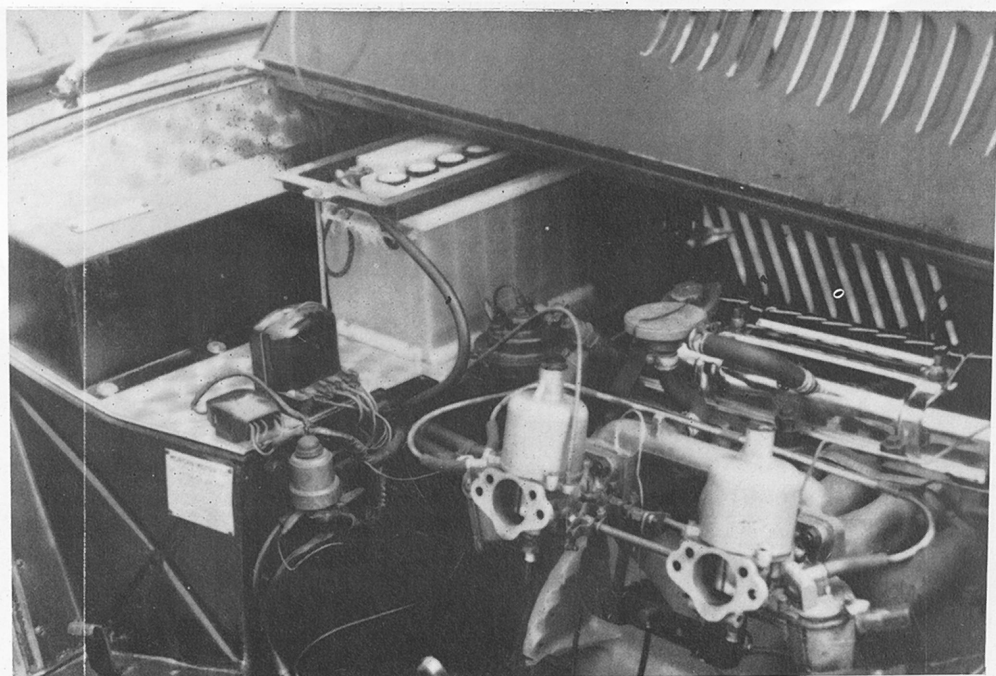
Une ou deux pompes?

Vous pouvez laisser la pompe mécanique en place, les deux pompes travailleront en série ou en parallèle suivant votre montage. L'avantage, c'est que sur les deux, il y aura toujours au moins une en état de marche.





remover la pompe, deux boulons  
suffisants, mais n'oubliez pas une





La pompe mécanique sur les pas pour les pompes SU qui n'ont  
Marzani fonctionne en général pas de polarité définie



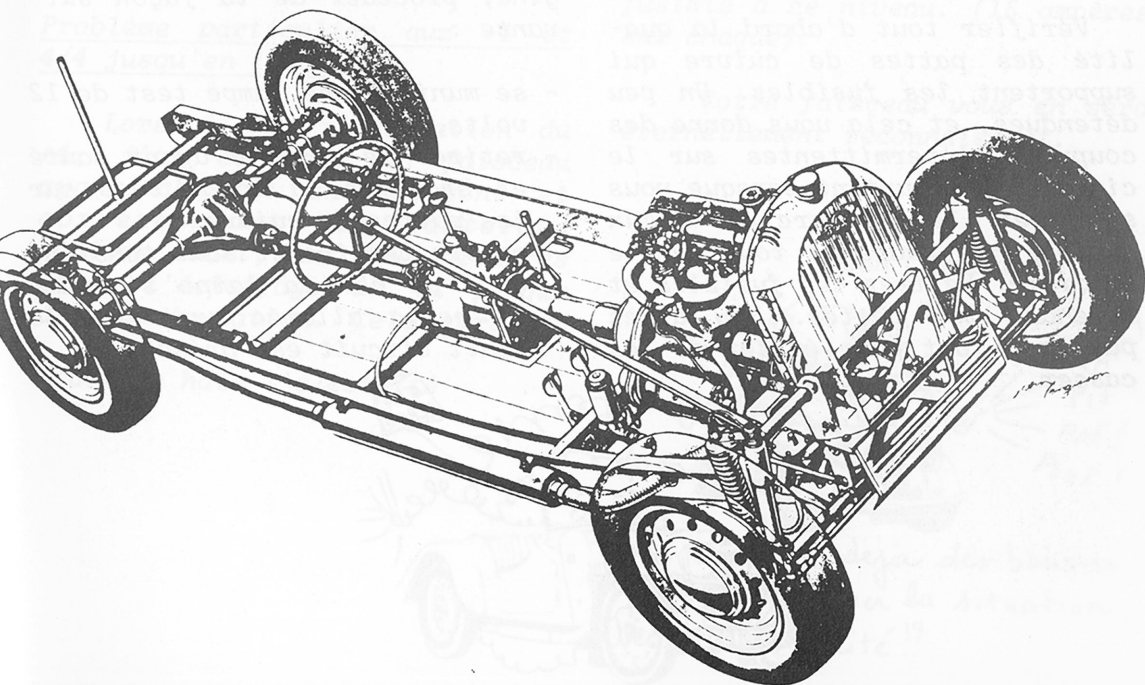


L'inconvénient, c'est que si le diaphragme de la pompe mécanique lâche, vous ne vous en apercevez pas et l'essence passe dans l'huile moteur et vous risquez de couler un moteur. Le mieux est donc de tourner avec la pompe électrique seule, en laissant la pompe mécanique en place sans durites, mais elle tourne à vide. Enlevez-là et confectionnez un couvercle bien étanche pour obturer son logement sur le bloc moteur. Par contre, gardez là dans votre Morgan au cas où. Pour remonter la pompe, deux boulons suffisent, mais n'oubliez pas une longueur de durites et une paire de colliers. Moyennant quoi, vous pourrez toujours vous dépanner.

#### Branchement de la pompe.

Amener un fils depuis le tableau de bord au pôle de la pompe (attention encore à la polarité de votre Morgan) et une masse au corps de la pompe. Dernière chose, vous pouvez utiliser un interrupteur qui, bien dissimulé, est un antivol efficace. Mais alors, n'oubliez pas de le basculer avant de démarrer car vous risquez de vider votre batterie avant de vous en apercevoir

Jean Christophe FROT





## LA BONNE FEE ELECTRIQUE

### Les fusibles

Définition du fusible : "composant électrique de sécurité incluant ou consistant en un anneau ou un fil de métal fusible (d'où le nom) qui fond et interrompt le circuit lorsque le courant dépasse un certain ampérage". Comme nous le savons donc tous, les fusibles protègent les circuits électriques de nos Morgans de graves dommages et plus précisément du feu.

Ainsi si chaque circuit n'était pas équipé d'un fusible, la batterie pourrait délivrer suffisamment d'énergie (d'ampères) pour fondre le faisceau et mettre le feu à votre "chassis en bois". Mais ces fusibles peuvent aussi être la cause du panne s'ils ne sont pas régulièrement contrôlés.

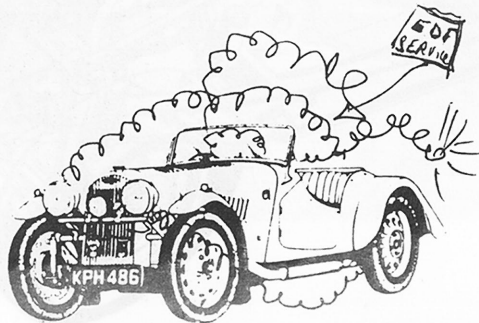
Vérifier tout d'abord la qualité des pattes de cuivre qui supportent les fusibles. Un peu détendues, et cela vous donne des coupures intermittentes sur le circuit. Et pourtant lorsque vous soulevez le couvercle, aucun fusible n'a sauté et tout semble en ordre. Retirer les fusibles et retendez les pattes. N'y allez pas trop fort pour éviter de les casser.

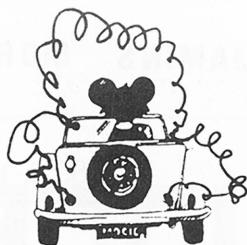
A la sortie de l'hiver, faites la visite de routine de votre boîte à fusibles : la corrosion est souvent la cause de bien des désagréments. Retirer les fusibles, gratter avec un papier de verre doux (N° 1) les pattes, changer les fusibles abimés et vérifier la boîte à gant. Cette précaution vous évitera de vous retrouver en pleine campagne sans phares, sans essuies glaces par une nuit pluvieuse. J'en connais qui ont revendu leur Morgan pour moins que cela.

### Les fusibles sautent

Plutôt que d'avoir trois boîtes de fusibles en permanence dans la boîte à gant, il vaut mieux en rechercher la cause. Cette cause répond le plus souvent à une mise à la masse créant un court circuit. Pour en déterminer l'origine, procéder de la façon suivante :

- se munir d'une lampe test de 12 volts,
- retirer le fusible ayant sauté et brancher la lampe test sur les pattes de cuivre,
- mettre le circuit sous tension, dans ce cas la lampe s'allume et reste allumée tant que le court circuit est présent.





Comme sur un circuit, plusieurs éléments sont branchés sur le même fusible (ex. klaxon, essuie glace et éclairage du tableau de bord). Débrancher un à un les circuits correspondant. Dès que la lampe s'éteint, vous avez déterminé le circuit en cause (par exemple, le klaxon). Suivez alors le circuit en question et vous trouverez un fil dénudé, débranché et portant sur un tôle, etc... En fait, souvent plus facile à écrire qu'à mettre en évidence, à moins qu'il ne s'agisse simplement d'une lampe morte. Notez aussi que sur les circuits à fort ampérage comme les phares, la lampe test peut continuer à rester allumée bien que la problème ait été résolu. Mais l'intensité lumineuse est plus faible... Question d'habitude!!!<sup>1</sup>

Problème particulier aux +4 et 4/4 jusqu'en 1968.

Lors de la restauration du +4, j'ai constaté un faisceau ayant chauffé anormalement et correspondant aux lanternes d'ailes avant, aux feux arrières et à l'éclairage de la plaque d'immatriculation. Cela survient

N.D.A Je hais l'électricité

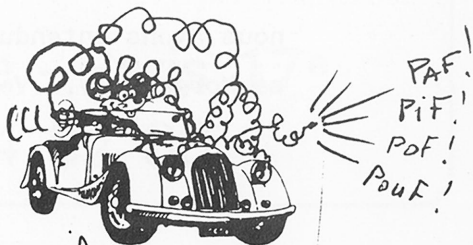
lorsqu'une lampe est morte, lorsque les lanternes sont oxydées, corrodées ou les fils abimés lors du passage à travers les tôles.

Or ces circuits ne sont pas protégés sur les modèles désignés. Il est donc prudent de placer un fusible sur le circuit.

La jonction des fils de ce circuit se trouve sous le tableau de bord, côté droit à l'endroit où se sépare le faisceau avant et le faisceau arrière. De la forêt de fils, isolez les quatre fils rouge. L'un d'entre eux vient de l'interrupteur à deux positions allumant les deux lanternes puis les phares. C'est sur celui-ci que vous placerez un fusible type autoradio. Si vous pouvez, repérez le fil qui se dirige vers l'arrière. Placez de même un fusible à ce niveau. (15 ampères sur chaque).

Votre faisceau vous en sera éternellement reconnaissant.

Jean Christophe FROT



Puisse qu'il y a déjà des bougies!  
Pourquoi compliquer la situation  
avec l'électricité!?



MOG 86 à Malvern :

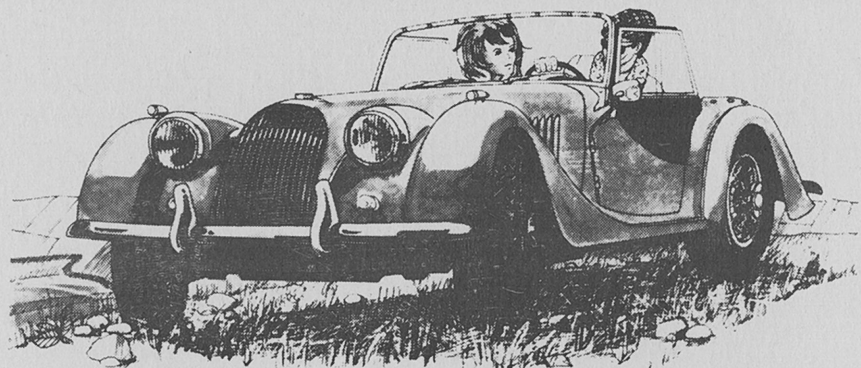
Un dimanche,

Ce dimanche, était consacré à l'exposition des Morgans et j'ai entre-aperçu une Morgan d'un allemand peinte (à l'eau) en voiture de guerre. C'était l'homme qui l'année précédente c'était déguisé en viking avec la tête sortante du couvercle tonneau et un petit carré de plastique pour apercevoir son volant. Tous les modèles y étaient : +4; +8; 4/4; Morgan de course (voir photo); et un modèle rare : la Morgan "Bossue" (voir photo) qui m'a beaucoup impressionnée, puis nous sommes allés au point de vente, et parmi tous les badges quand j'ai vu une affiche pour la fête MOG 86 j'en ai demandé une et on m'a répondu "One pound please!" et ma grande surprise me l'a fait rendre! Une aventure nous est arrivée. Nous étions à la recherche de Didier THEPENNIER et la Présidente nous avait dit "il est à l'entrée du camping à droite" Alors nous nous sommes mis à chercher. J'ai demandé à mon père de quelle couleur était la voiture à Didier il m'a répondu "rouge". Nous avons cherché pendant une heure et après avoir retournés tout le camping nous sommes allés nous reposer. Juste à ce moment nous avons entendu : "Maurice, Maurice" c'était Didier dans sa Morgan..... Verte à ailes noires.

M. C. NOEL

# JACQUES SAVOYE

*vous souhaitez  
un excellent week-end*



**Importateur exclusif MORGAN  
depuis 34 ans**

**237, Bd Péreire - Paris 17<sup>e</sup>  
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