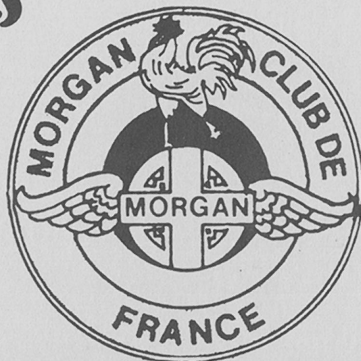


morgan club



France



FÉVRIER 88

news n°43

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

1. ENSEMBLES

	SWEAT SHIRT MCF	150 F
1.01	Badge Français	200 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	30 F
2.02	Poster Pontivy	30 F
2.03	Poster BORIS VIAN	150 F
2.04	Poster le Vesinet	30 F
2.05	Poster Pau	30 F
2.06	Poster Ternois	30 F

3. ACCESSOIRES VESTIMENTAIRES

3.01	Boutons de manchettes	80 F
3.02	Épingle 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

BUREAU DU CLUB

- Président d'honneur
- Président
- Secrétaire
- Membres

C. KACHELMANN

J. FROT

L. RINGO

J. Ch. FROT

J.F. FROT

G. GOFFIN

B. CHEVALIER

DELEGUES REGIONAUX

- Paris Ile de France

D. THEPENNIER

R. LEMERCIER

- Pays de Loire

D. HALLAWELL

- Sud-Est

M. LOUCHE

- Sud-Ouest-Pyrénées

J.P. RIVALS

- Poitou Charente

J.P. MARTY

- Béarn

M. CHARPENTIER

- Bretagne

J. HELO

- Région Lyonnaise

J.P. DOMENJOUR

M. LOUCHE

Secrétariat

Campagne Cambronne

Carole FROT

13980 ALLEINS

Janine SHEARD

J. HELO

M. CHARPENTIER

18, rue du Pont

Route de Crêtes

56300 PONTIVY

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

Veuillez 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

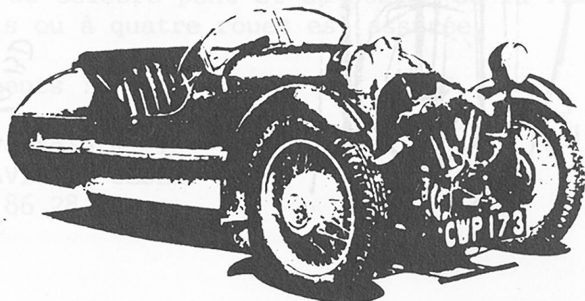
félicitations du club à M^{re} et M^r Alain Brunerie

 Morgan

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. Inlets may be carried on the roof or the tail.

Bonne Année 88
au HOG VENTOUX !



Tom Philippe
très amicalement
Jean-François

les programmes de la PSD
p. 4

Dessin de Jean GRATON fait le 22/9/87 à Angoulême
photocopie de l'original tirée à 6 exemplaires

exemplaire N°4

Pour le "NEWS"



MOG AVIGNON VENTOUX

La date du rassemblement INTERNATIONAL annuel des propriétaires et amateurs d'automobiles MORGAN a été fixé au

4 ET 5 JUIN 1988

Comme son nom l'indique, le *MOG AVIGNON VENTOUX* sera axé autour de la ville des Papes et du géant de Provence.

Ce sera un MOG pour rouler, un MOG pour visiter, un MOG pour déguster et aussi un MOG pour se souvenir.

Avec l'approbation entière du PDG de la célèbre marque : Charles MORGAN, petit fils du fondateur de la firme (qui viendra en Provence à cette occasion), le Morgan Club de France en a confié l'organisation à une équipe bien connue :

Philippe AVON, Manager des principales manifestations d'automobiles anciennes concernant le Ventoux;

Maurice LOUCHE, Délégué du Club MORGAN pour le Sud Est de la France;

Guy BURNAT, un des pionniers de la voiture d'Epoque et spécialiste des trois roues MORGAN.

Ils seront épaulés par les services de l'Automobile Club Vauclusien, rodés depuis 1902 à ce genre de manifestation.

D'ores et déjà des contacts ont été pris en France en surtout à l'étranger en Allemagne, en Suisse, en Grande Bretagne et la présence au pied du célèbre pont et au sommet de la fameuse côte, de 120 MORGAN à toris ou à quatre roues est assurée.

Renseignements :

A.C.V.

Boîte Postale N° 1

84004 AVIGNON CEDEX

Tél 90 86 28 71.





une sortie

Dans ce mois de Juin climatiquement pourri, l'organisation de la sortie de "Printemps" relevait d'un bel optimisme de la part de ses organisateurs.

D'un aute coté, on n'avait pas roulé ensemble depuis pas mal de temps, et ça fait toujours plaisir de retrouver les copains.

Le samedi 13, veille du jour j; je me suis serieusement posé la question suivante: "vais - je mettre un coup de perceuse dans le plancher de ma MOG?"

En effet, vu ce qu'il tombait, il n'était pas idiot de l'équiper d'un cockpit autovideur...

Pourtant, le dimanche matin, c'est sur une route sèche que je me rendai au point de rendez - vous; bien connu de ceux qui essaient de participer un tant soit peu à la vie du club.

Sur place, nous retrouvons, outre les organisateurs Didier Thépennier Bob Lemercier et Patrick Pellaux, seulement 4 autres Morgan et 1 TVR.

J.F.Beauvallet est enfin là avec sa voiture; et sa satisfaction est aussi grande que longue fut son attente.

Ceci dit (Brahim), ce ne sont quand même pas les délais de l'usine qui expliquent un effectif aussi squelettique. Départ groupés derrière Patrick pour un parcours à travers la cambrousse; jusqu'à ce que notre leader s'arrête.

Là, il remet à chacun une photocopie de carte sur laquelle est tracé un parcours.

Puis il disparaît avec son V8 pendant que Bob nous retient sous la garde de son molosse.

Nous sommes ensuite lâchés toutes les 3 minutes en direction du lieu de pique nique; Patrick effectuant un contrôle de passage chronométré pour dissuader les affamés de couper par la grand route.

Certains ont attaqué comme des malades, d'autres se sont baladés; au gré de leurs goûts respectifs.

A part quelques va et vien dans un village plutôt mal pan-neauté, nous nous retrouvons finalement dans une clairière verdoyante et ensoleillée où les voitures, en ligne de ba-taille, étaient du plus bel effet.

Tout ceci s'étant passé sous un ciel "nuageux entrecoupé d'éclaircies", mais sans pluie, il faut le dire.

Le pique nique permit au chien de mendier, ou de se servir d'autorité, d'un convive à l'autre.

Après un embryon de sieste, nous repartons pour deux nouvelles étapes dans lesquelles le chrono servait à départager ceux qui ne s'étaient pas perdus.

La première des deux fut sans problème, mais la seconde...





de printemps

Il y avait des Morgan qui roulaient dans tous les sens dans la campagne briarde.

Après une demi - heure d'attente, Patrick et Bob n'avaient récupéré que trois voitures, dont une avait franchi le contrôle dans le mauvais sens. (non, pas en tête à queue) Goffin et le couple Leroy étaient les dernières victimes des champs de bataille de la Marne.

On retrouva finalement Goffin qui nous attendait devant chez Patrick, (il essaya même de transformer son lamentable échec de navigation en acte opportuniste) Mais des Leroy point de trace.

Il faut dire qu'ils n'avaient qu'une TVR...

Après un petit apéritif -Merci M.Pellaux, votre champagne et votre accueil furent excellents- nous avons repris la route de la capitale. objectif : Le petit Laugier.

Objectif atteint sans encombre malgré le trafic.

Nous y avons retrouvé nos chers disparus qui avaient rejoint notre point de chute après moult tours et détours pendant que nous buvions.

Nous y sommes aussi rejoints par quelques amis qui n'avaient pu se joindre à nous dans la journée.

Diner dans la tradition du petit Laugier le dimanche soir.

C'est à dire discussions animées et arrosées dans une chaude ambiance.

puis séparation tardive après, que J.F.Beauvallet ait arrosé sa voiture au ...champagne.

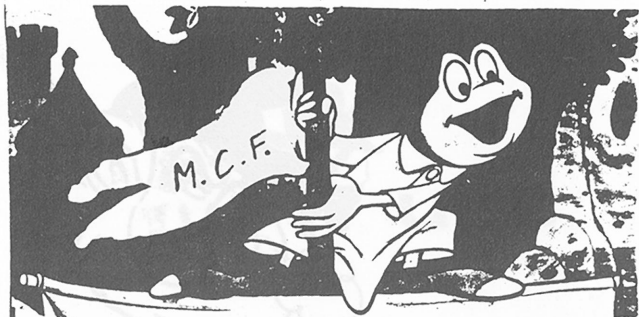
Un dernier mot pour les organisateurs:

Avoir envoyé près de 90 convocations pour voir finalement arriver 6 voitures; dont 4 sont celles de copains qui pourraient se contenter d'un coup de fil pour déarrer; il y a de quoi être amer.

Le temps et les PTT ont bon dos, mais tout de même...

Alors merci à eux de la part de tous ceux qui y étaient.

Bernard Chevalier



PIERPONT-MAHAN 1000 cm³. Mont Ventoux 1922

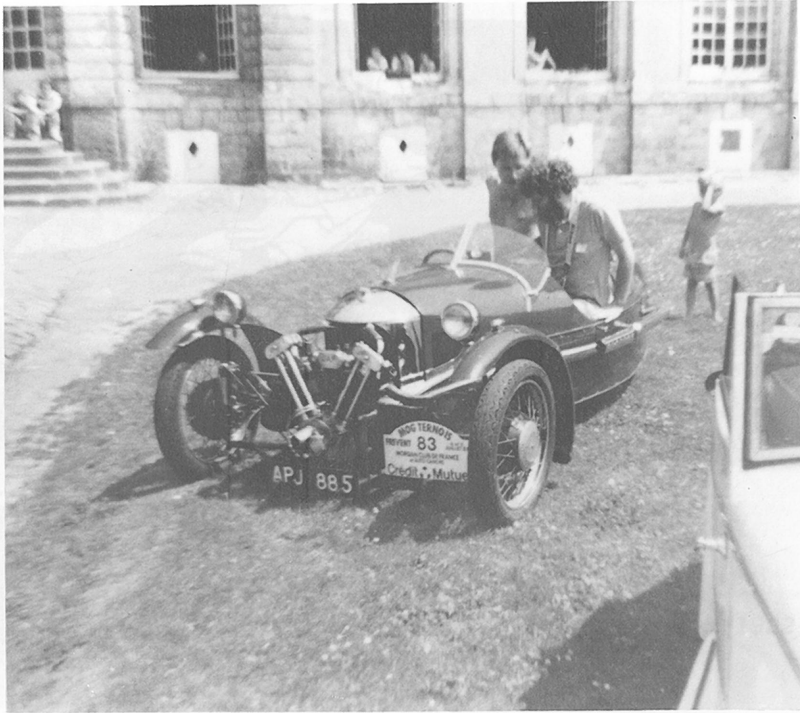
47 ans, un demi siècle (ou presque) séparant ces deux photographies prises au même endroit, au fameux virage de St ESTEVE au Mont VENTOUX.

En juin 1988, l'une et l'autre de ces voitures ou leurs soeurs jumelles s'y retrouveront avec cent autres dont celle de Charles MORGAN, petit fils du fondateur et PDG de la Firme.

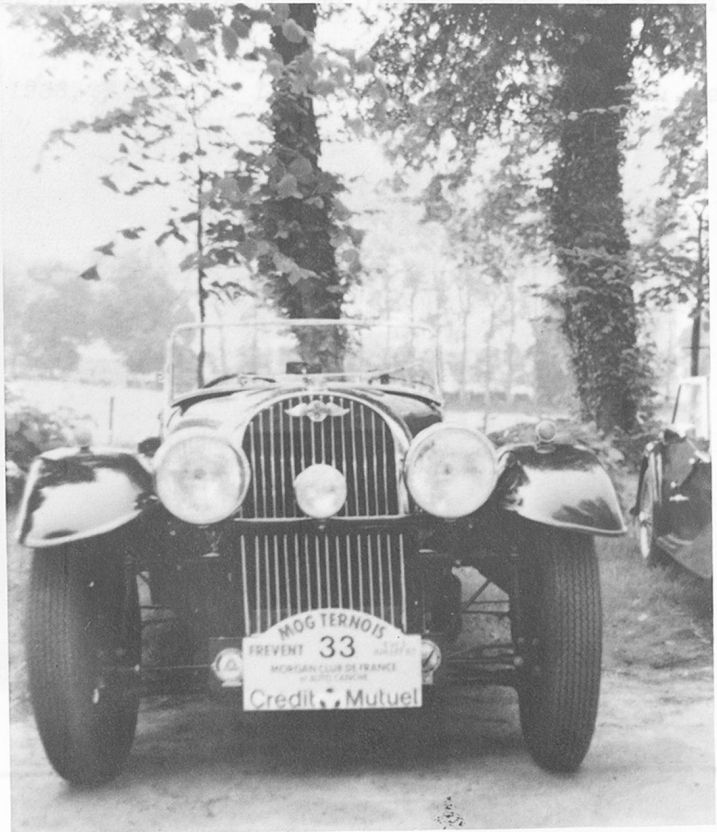
SAVOYE-LAMORAL +8 Tour de France AUTO 1969





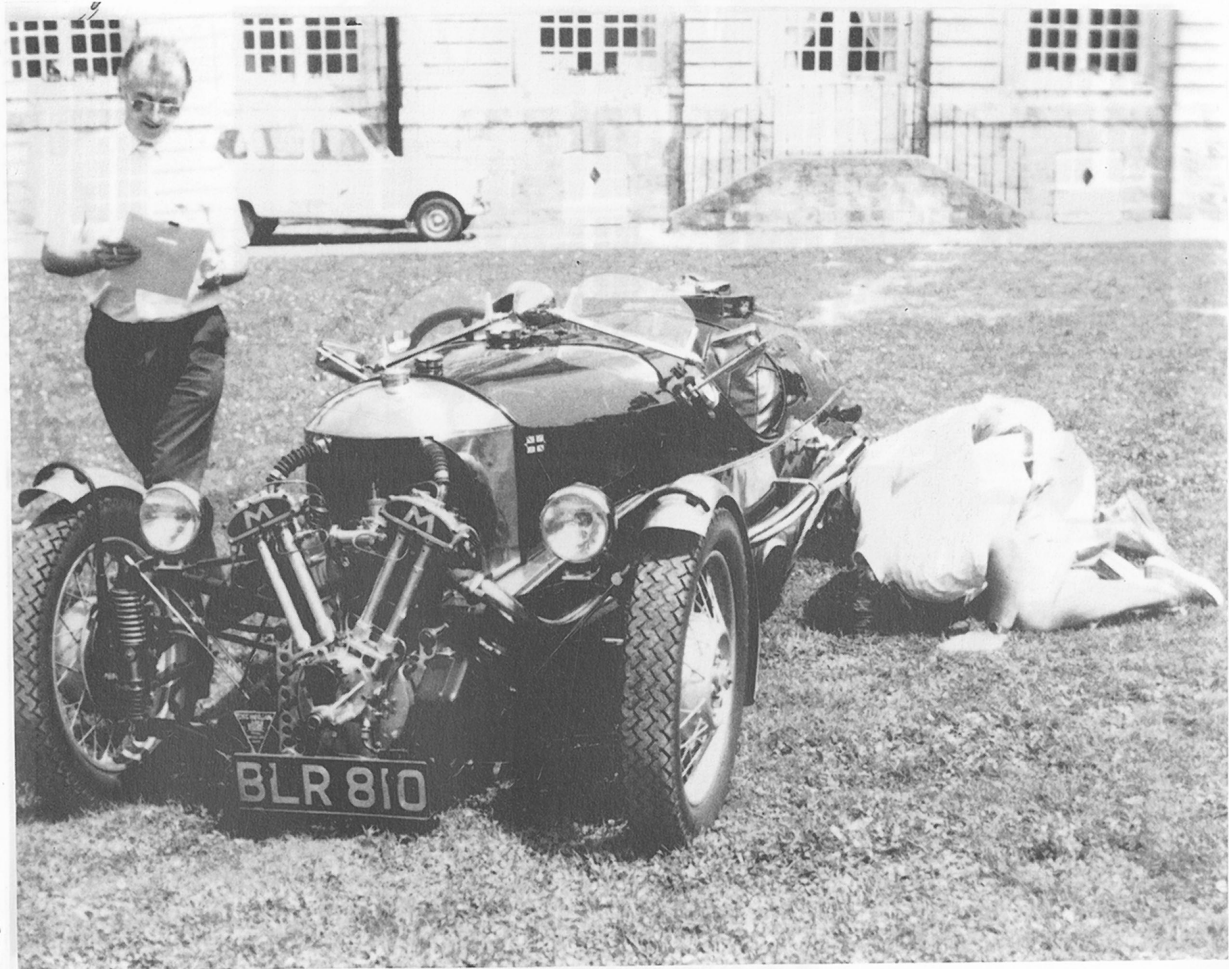


47 ans, un demi siècle (ou presque) séparant ces deux photographies prises au Mont VENTOUX.











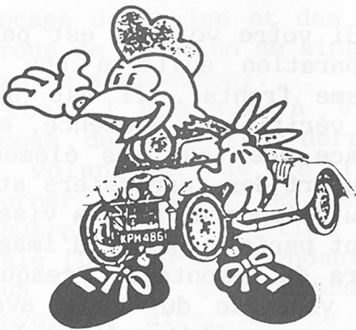




Frévent, ce nom est maintenant gravé dans ma mémoire.

Honnêtement, au début j'étais septique, un Mog dans le Pas de Calais, je n'y croyais pas beaucoup. Ce fut tout simplement formidable et ceci grâce aux deux magiciens: notre présidente et le soleil.

L'organisation fut remarquable de A à Z, pas une faille, pris en charge au château de Cercamp où les "roastbeefs" en maillot de bain viraient au rouge écrevisse, le soir dîner dansant où les mêmes "roastbeefs" s'étaient mis sur leur 31. A notre table nous avons décidé une fois pour toute de les battre, ce qui fut fait,



LE PRESIDENT
remercie Jean-
François et les
nombreux membres
enthousiastes
qui lui ont écrit
leur joie d'avoir
participé

bonjour la cuite ! Heureusement que nous dormions à Frévent.

Le dimanche, le rallye fut grandiose, depuis neuf années au Club, ce fut certainement la plus belle ballade faite sur près de 100 kilomètres. On avait l'impression que ces petites routes du nord avaient été construites pour nous. 84 Morgans à perte de vue; ce fut un moment émouvant et inoubliable.

Un coup de chapeau au passage d'un couple d'anglais dans un trois roues bleu, ceux qui étaient à Frévent comprendront, difficile à décrire !

Jean François BEAUVALLET



L'IMPORTANT C'EST L'AVANT (1)

Ou "Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur la suspension avant ... et même plus"

Cet article a été écrit par Don Morill en 1971 et publié dans le Miscellany d'octobre 1987 avec quelques variantes, mises à jour et additions.

INTRODUCTION

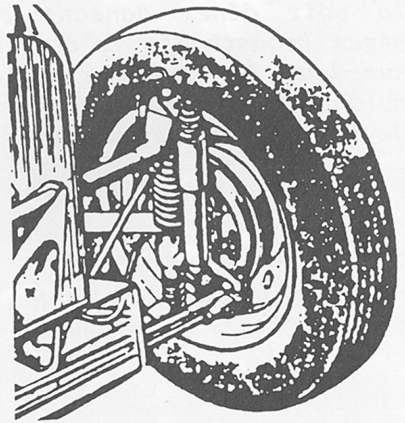
S'il y a très peu de choses qui s'usent rapidement sur une Morgan ... mais si, mais si, ce n'est pas le cas de la suspension avant et ses bagues en bronze. Pour savoir si elles sont usées, il faut lever l'avant de la voiture et essayer de faire bouger la roue en la tenant en haut et en bas. Si usure il y a, la base du porte fusée se déplace sur le ressort inférieur. L'amplitude du mouvement ne doit pas dépasser 2mm.

Le comportement routier de la voiture peut également renseigner le conducteur : un certain flou dans la tenue de cap et une sensation de mollesse dans le train avant. Si c'est le cas de votre enfant chérie, ne vous paniquez pas, rien de dramatique sauf en cas d'usure totale des bagues.

Il faut savoir que le shimmy Morgan n'est pas résolu par le remplacement des bagues. Il dis

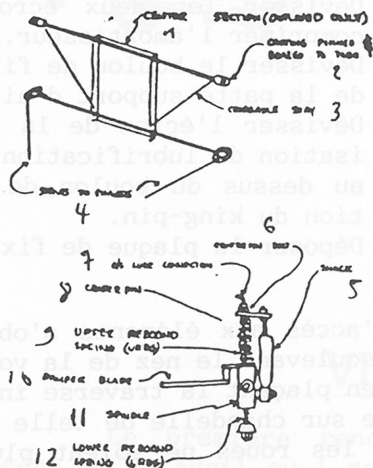
paraîtra au début mais reviendra dès que les bagues se seront rodées. Le shimmy provient d'un mauvais réglage de la fixation des lames anti-shimmy ou encore un mauvais équilibrage des roues avant.

Les croquis suivants permettent de se familiariser avec l'anatomie de la suspension avant selon Morgan.



Si votre voiture est passée en réparation suite à une traumatisme frontal, il est judicieux de vérifier la présence, en bonne place, de tous les éléments. La plupart des carrossiers attachent peu d'importance à la visserie et font parfois preuve d'imagination lors du remontage. Presque toute la visserie du train avant est aux normes Whitworth et les trous sont tolérancés en fonction. Toute utilisation de visserie métrique implique une augmentation du diamètre des trous.

Vérifiez qu'il ne manque rien. M. Morgan n'ayant pas la réputation d'utiliser deux boulons lorsqu'un suffit, toute omission aura des répercussions. Voici la liste des points névralgiques :



- Fixation et blocage des amortisseurs à leurs extrémités.
- bon état et intégrité des lames anti-shimmy.
- Blocage des boulons de fixation des entretoises reliant le châssis et la traverse inférieure.
- Blocage du boulon et des deux écrous de fixation de king pin (axe de suspension).
- Faites l'honneur à votre épouse de s'asseoir derrière le volant et de le faire tourner légèrement de part et d'autre de sa position centrale (tout droit) pendant que vous vérifiez que le bras de renvoi de direction ne présente pas de déplacement dans le plan vertical. Dans les mêmes conditions, les éléments des lames anti-shimmy ne doivent pas bouger.

- Les lames doivent être prises en sandwich au niveau du châssis, pouvant coulisser dans le sens transversal mais pas dans le sens longitudinal (voir croquis plus loin).

Eléments principaux de la suspension avant

- 1 - Axe centrale
- 2 - Fixation de traverse
- 3 - Barre de triangulation
- 4 - Entretoise
- 5 - Amortisseur
- 6 - Boulon supérieur
- 7 - Raccord de lubrification
- 8 - King pin
- 9 - Ressort supérieur
- 10 - Lame anti-shimmy
- 11 - Porte fusée
- 12 - Ressort inférieur

POINTS D'ENTRETIEN

1. Amortisseurs
2. Patte de fixation de l'amortisseur
3. Lame anti-shimmy
4. Roulements de roue
5. King pin et bagues en bronze
6. Réglage de la tension des barres de triangulation

1. REMPLACEMENT DES AMORTISSEURS

1. Dévisser les deux écrous situés au sommet de l'amortisseur.
2. Comprimer l'amortisseur
3. Dévisser l'écrou situé à la base de l'amortisseur.
4. Extraire l'amortisseur.

L'IMPORTANT C'EST L'AVANT (1)

On accède à l'amortisseur en levant le nez de la voiture et en déposant les roues.

Une petite touche de graisse dans la bague en caoutchouc facilite son déplacement sur l'axe de fixation.

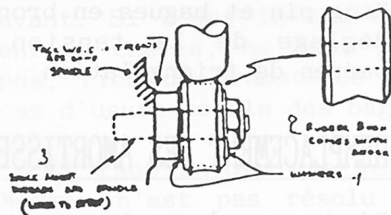
Références de remplacement :

- Armstrong AT7/1401/C (monté d'origine)
- Monroe 1207 C 12 C 2 (non réglable)
- Gabriel CS AA 45015 (réglable)
- Koni 80-1021 (réglable)

Fixation supérieure

Fixation inférieure

- 1 Rondelles
- 2 Bague caoutchouc
- 3 Attache du porte fusée

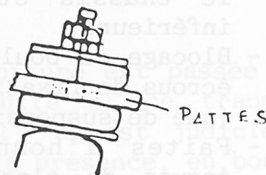


2. REMPLACEMENT DE LA PATTE D'AMORTISSEUR

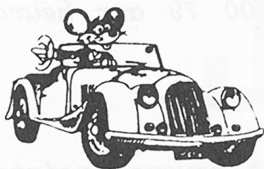
1. Dévisser les deux écrous et comprimer l'amortisseur.
2. Dévisser le boulon de fixation de la patte support d'aile.
3. Dévisser l'écrou de la canalisation de lubrification situé au dessus du boulon de fixation du king-pin.
5. Déposer la plaque de fixation.

L'accès aux éléments s'obtient en soulevant le nez de la voiture et en plaçant la traverse inférieure sur chandelle de telle sorte que les roues ne soient plus en contact avec le sol pour éviter tout déplacement du king-pin par rapport à la traverse supérieure.

La patte de l'amortisseur peut alors être ressoudée ou remplacée.



A SUIVRE...



VLAMMOG 88

Le première rencontre international MORGAN FLAMAND se tiendra du 30 avril au 1 mai 1988 dans la vallée de la rivière NETE dans le province d'ANTWERP en BELGIQUE.

Si vous êtes intéressé, prenez contact avec

Hedwig et Nicole RODINS-VERVOLET,
(du Club M.S.C.C. Belgium.)
Frederik Peltzerstraat 69,
2500 LIER
BELGIQUE

Envoyez-leur votre adresse, et ils vous renverront une invitation personnalisée aux alentours de Noël.



A VENDRE

1 pont court Morgan 4/4 neuf

S'adresser à C. KLERLEIN

Tél : 88 87 30 35

MGB Roadster G4 overdrive
roue fils, BRG, cuir noir,
entièrement restaurée sauf
moteur-boîte. 95.000 Fr
justifiés.

Paul CARTOU Tél: 43 38 84 23

Dom: 45 04 68 24

Deux sauts vents Brooklands
d'origine.

J.C. MOISAND Tél: 47 45 42 46

Une paire carburateurs
horizontaux Delorto

s'adresser à LEMERCIER

Tél: 64 05 00 79 aux heures de
bureau.

Deux roues à rayons, peints, au
prix de 1000 Fr pièce (prix de
revient à Malvern)

s'adresser à D'APRIGNY

32, rue Maréchal Leclerc

50000 ST LO

Tél: 33 57 91 58

A VENDRE Pièces détachées neuves - Prix bas pour

Morgan + 8

2 Pots et embouts échappement inox

I Jeu de plaquettes de freins avant

I Calle d'accélération

I Jeu de durites

2 Balais d'essuie glace

8 Bougies neuves

ETC... S'adresser à Jacques LEROY

2 bis rue de Buzenval

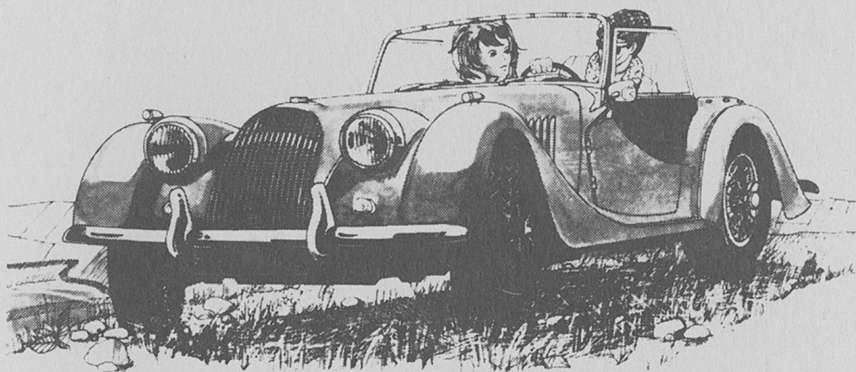
92 210 SAINT CLOUD

Tel. 47 71 74 33



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 1988

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

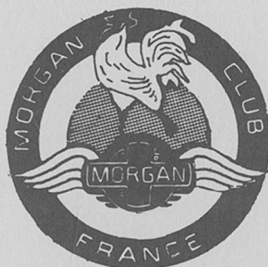
MORGAN CLUB DE FRANCE / Jacqueline FROT Président
20, rue Daguerre 75014 PARIS

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 1988

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