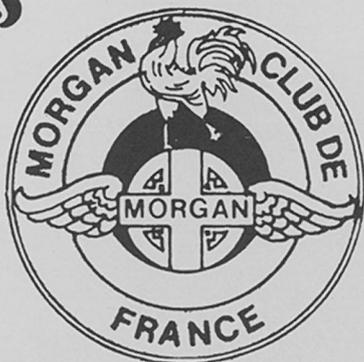
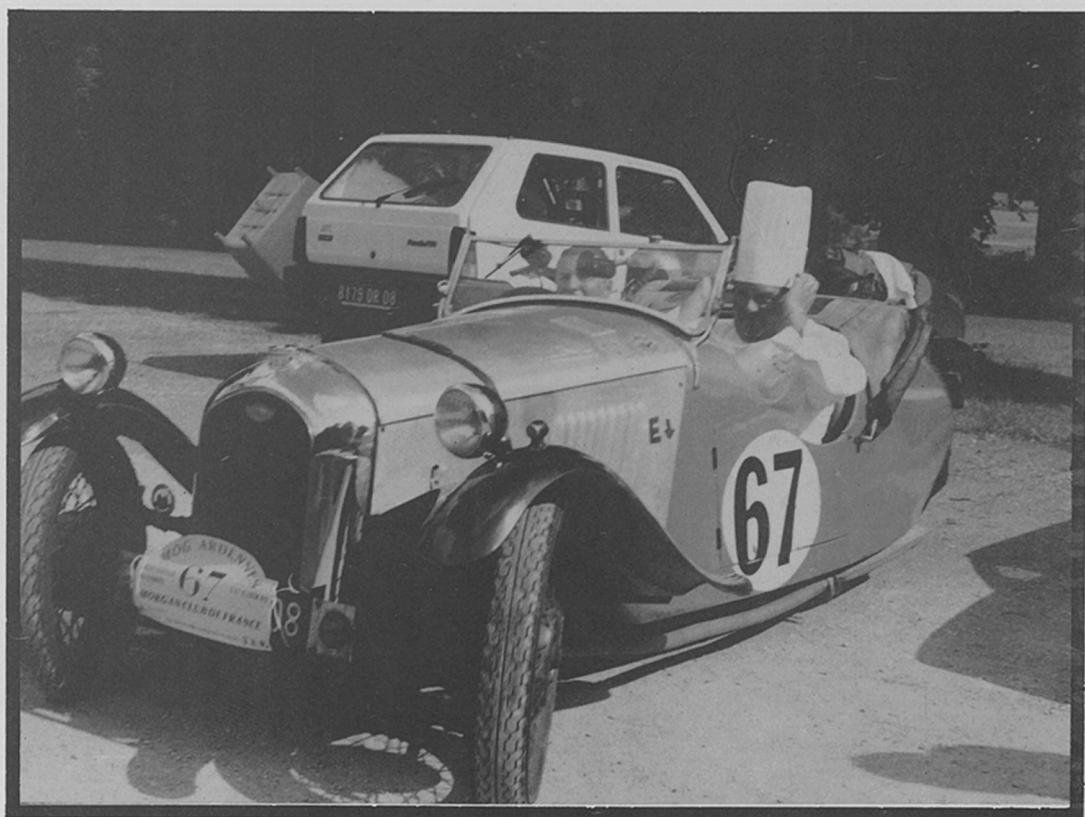


morgan

club



france



SEPTEMBRE 89

news n°48

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

1. ENSEMBLES

1.01	Badge Français	200 F
1.02	Auto-collants Mols Mog	5 F
1.04	Insigne en fil ailes Morgan	150 F
1.05	Emblème ailes Morgan 4/4 plus 4 ou plus 8	40 F
1.06	Auto-collant M.C.F.	10 F
1.08	Porte-clé MCF	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
3.03	Foulard bleu : Homme 18 × 100	200 F
	Femme 70 × 70 soie	210 F
3.04	Emblème français de boutonnière	50 F
3.05	Emblème anglais de boutonnière	50 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
- Pays de Loire
- Sud-Est
- Sud-Ouest-Pyrénées
- Béarn
- Région Lyonnaise

M. LOUCHE
Campagne Cambronne
13980 ALLEINS

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

D. HALLAWELL
77, rue du Père Coentin
75014 PARIS

D. THEPENNIER
3, square du Lièvre
77420 NOISEL

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

D. THEPENNIER
D. HALLAWELL
M. LOUCHE
J.P. RIVALS
M. CHARPENTIER
J.P. DOMENJOUR
M. CHARPENTIER
Route de Crêtes
64290 GAN

Nom..... Prénom

Adresse

Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent

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

Le..... Signature

éditorial



MOG ARDENNES 89 s'il n'a pas été servi par le temps, l'a été par une famille, Bertrand MOUTARD-MARTIN et je tiens à remercier particulièrement Emilie 11 ans et Agathe 14 ans qui ont donné si jeunes tous leurs loisirs à la participation de l'organisation du Mog, et avec quel sérieux et quel sens des responsabilités.

Je ne reviendrai pas sur le fait que si peu de français aient jugé bon d'y assister. J'ai dit à ce sujet tout ce que j'avais à dire, lire ou relire News n°47.

J'ai cogité tout l'été pour préparer MOg 90 Dès la première quinzaine d'Octobre vous serez fixés sur le lieu et le jour par courrier spécial il vous appartiendra alors, prévenus dix mois à l'avance de réserver ces deux jours à votre Club.

Il me semble qu'à une époque où l'on peut sans adresser la parole à quiconque, acheter des marchandises, prendre de l'essence, de l'argent etc...Il est important que des gens se réunissent sous le prétexte d'une même passion pour échanger des idées dans la chaleur humaine d'amitiés ou d'amours naissantes ou confirmées...Amen.

Bien amicalement

Le Président.



page de couverture: B. Moutard-Martin invite Le Chef au tour de récompense, il y en a qui aime vivre dangeureusement.



MOG ARDENNES 89



Vendredi 2 Juin -Le Vendredi soir c'est la panique! il faut tamponner les tickets des repas dessiner le parcours des cartes , remplir les pochettes etc...Mais on y arrive...

Samedi 3 Juin - Avec la Présidente, Jacqueline Frot et ma soeur , nous arrivons au château de Guignicourt . Nous allons dire bonjour à Madame de Mérode qui nous aide à installer des tables. Je vais mettre la boutique sur l'une d'elles.Puis certains morganistes arrivent, Jacqueline Frot court dans tous les sens et n'arrête pas de saluer Le camion transportant le banquet se trouve dans la petite cour pour le déposer et enfin tous les morganistes sont là .Papa s'occupe de donner les pochettes .Et très attendu il y a le concours d'élégance . Qui va gagner?

Nous mangeons puis nous partons faire la balade Cette balade se trouve dans le Sud des Ardennes en passant par le lac de Beiron, l'Abbaye du Mont-Dieu. En cour de route, nous assistons à un spectacle de marionnettes à Launois sur Vence Nous nous séparons et nous rentrons à nos hôtels. A 8h30 nous devons nous retrouver sous le chapiteau de l'Abbaye des Sept Fontaines. Il y a un orchestre de jazz à la soirée.

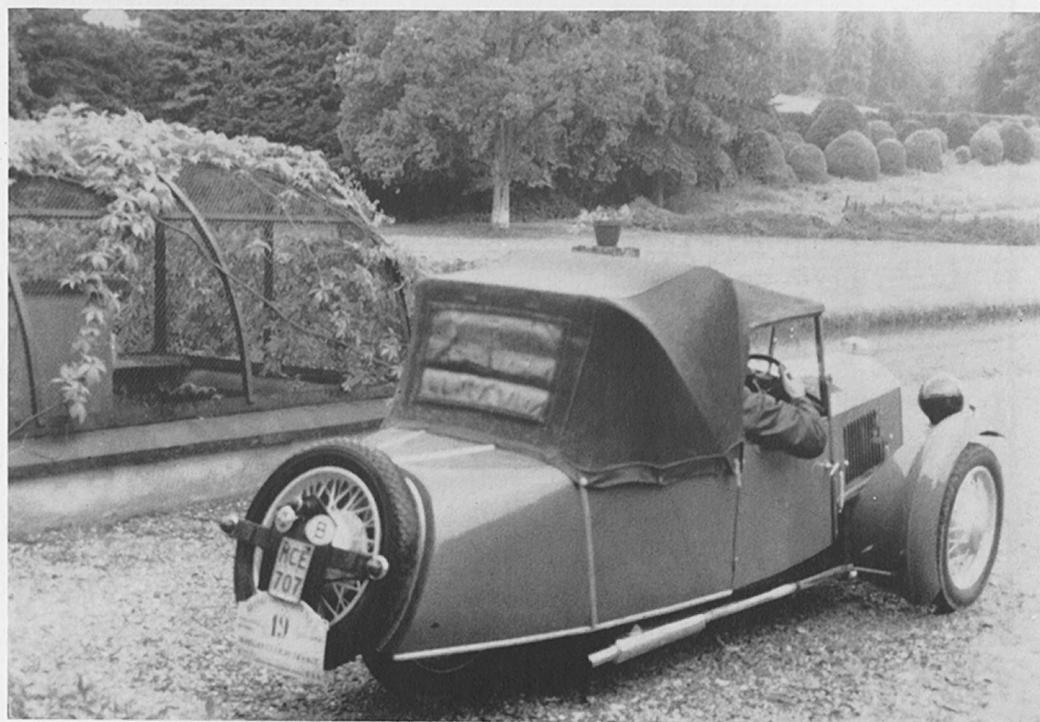
Dimanche 4 JUIN- Nous avons rendez-vous à 9h30 sur la place Ducale et nous commençons la balade mais cette fois dans le nord des Ardennes. Nous passons par la Neuville-aux -haies (point culminant des Ardennes) par le lac des vieilles forges. Nous avons la possibilité de boire. Nous rentrons à l'Abbaye des Sept Fontaines où nous déjeunons et rendons les prix.Et, le Mog se termine, sauf pour ceux qui veulent dîner au Mercure.Là s'il avait fait beau nous aurions fait un barbecue autour de la piscine,mais le temps ne nous accompagnant pas!...



Emilie MOUTARD-MARTIN (II ans)



IL PLEUVAIT...





MOG ARDENNES 89



LES ARDENNES

En ce week-end mémorable du 4 Juin 1989 ,les français méritaient plus que jamais le surnom de " grenouilles" car une perturbation nuageuse particulièrement tenace semblait nous faire la guerre et transformer le paysage en milieu aquatique.

Les participants décidèrent d'ignorer la pluie et l'on a vu pas mal de capotes ouvertes pendant le trajet.

La bonne humeur et l'ambiance sympathique contribuèrent largement à rendre plus agréable encore cette rencontre et tous nos amis des Clubs étrangers se sont montrés aussi souriants que gentils.

Par contre en tant que jeune admirateur du Club (et certainement futur morganiste) j'aurais aimé voir plus de trois roues au Mog. Car tout fasciné que je suis par les dernières créations de Malvern, j'avoue tout de même avoir un petit faible pour les tricyclecar; je remercie donc tous ceux qui ont amené des trois roues au Mog mais regrette les terribles "supersports" et autres Darmont.

Mon père a lui-même un trois roues et vraiment je trouve ces engins géniaux, et puis, après tout la première Morgan je crois bien que c'était un trois roues alors quand même...resaisissons-nous.

A part cela le Mog était extra: il est toujours agréable de rencontrer des membres de Clubs autres que ceux que l'on côtoie habituellement cela nous fait sortir un peu de notre coquille et surtout, c'est l'occasion une fois par an d'améliorer notre anglais-et pour les britanniques de s'essayer au très rébarbatif français- (cela fait cinq ans que j'étudie l'anglais au collège et je serais bien en peine de traduire: " Ça ne vient pas de l'allumage, ç'est seulement là tête d'injection du carburateur qui est encrassé" ou

"passe-moi une clé à molette"!!)

Ces petits problèmes linguistiques ne m'ont cependant pas empêché d'apprécier comme les autres morganistes la soirée de Samedi : écouter un très bon orchestre de jazz en mangeant un très bon repas, voilà bien qui incline à la bonne humeur.

Donc j'ignore tout du prochain Mog, mais j'espère bien qu'il y aura autant de participants! (ou plus...)

Thierry MOUTARD-MARTIN



EXPEDITION NORDIQUE



LE MOG ne peut pas se dérouler toutes les années: au Sud de la Loire et les méridionaux se devaient de rendre la politesse aux ardennais...

Quitter VILLENEUVE LES AVIGNON à 6h d'un matin de Juin, un vendredi, décapoté bien sûr, ne représente pas un effort considérable, surtout lorsqu'il fait un temps superbe et que vous réalisez que tous les gars que vous croisez, ou dépassez vont, eux, au boulot!!!

Nous fonçons d'une traite, jusqu'au plateau de Langres, dont je me rappelai avoir parcouru les "tobogants" de la route au volant d'un Berliet en 1947 par brouillard maximum, pour effacer ce souvenir néfaste le soleil brillait au zénith et nous nous sommes arrêtés pour déguster un savoureux casse croute sur la terrasse d'un relais sympathique.

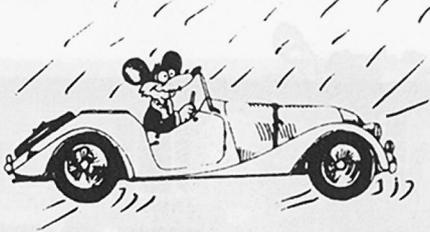
A quelques jours du 18 Juin, un détour s'imposait par COLOMBEY, pour saluer la mémoire de celui sans lequel, au mieux on aurait non des rassemblement Morgan mais Horsch ou Kubelwagen...

Visite de Mémorial et de la Boiserie, impréssinant, on a l'impression qu'il va surgir au détour d'une allée.

Détour également à Mainbressy, petit village de l'Aisne où le grand Mermoz passa les premières années de sa vie prodigieuse, et ô merveille, rencontre d'un habitant qui se souvenait de lui et qu'il l'avait connu, détails irréfutables à l'appui, la tradition orale, cette merveille qu'il faut saisir lorsqu'on a la chance de la rencontrer.

Ensuite repos bien gagné après 880 Kms et 12 h. de route, au Mercure de Charleville où déjà sont rangées dans le parking d'autres Morgan.





Samedi matin, comme l'a écrit Jean Aicard cet homme de lettres provençal, si, vous savez, c'est lui qui a écrit "Maurin des Maures": " la pluie à long traits barrait les horizons". On éponge le Morgan, on dresse la capote et départ pour le rassemblement au château de Guignicourt/Vence; en route, par hasard, nous filons un petit cable au "piège" de Marin Frot dont la magneto s'était enrhumé, et retrouvaille des amis.

Même dans la boue on garde le sourire, et on remercie Solange et Moutard-Martin d'avoir, au pied levé, c'est l'expression idoine, pris le MOg 89 en charge.

Le cadre est superbe, le buffet dînatoire copieux varié et ce qui ne gâte rien, de qualité dégusté dans les écuries du château, sous le crachin de ces pays où comme dit Yvan Audouard " quand il ne pleut pas, c'est qu'il va pleuvoir!" (Moutard ne m'en veut pas, celle-là il fallait absolument que je la place, elle est très belle sa définition).

Donc déguster dans ces conditions, c'est un plaisir inhabituel et il faut savoir apprécier (même si l'on pense ne pas renouveler)

Le traditionnel Concours d'élégance avait précédé, j'avoue rester toujours pantois devant les efforts réalisés par les candidats, j'en ai profité pour photographier subrepticement des équipières affairées à lustrer rayons après rayons, les roues dites à fil, en espérant (sans trop y croire) qu'un agrandissement bien placé dans la chambre conjugale inciterait Arlette à jeter ses raquettes pour collectionner les Nénettes.

L'après midi, nous fûmes pilotés sur un itinéraire typiquement local et disons-le merveilleux.

Adieu les cailloux et les cyprès de la Crau, oublié le chant des cigales, ce ne fut que fougères, que détours sur les petites routes, à chaque virage on s'attendait à rencontrer un sanglier des Ardennes (savez-vous que c'était le surnom de Sommer?) ou les quatre frères Aymon.







La soirée à l'Abbaye des sept Fontaines, sous le grand Barnum, avec un orchestre réputé, fut, elle aussi très appréciée et se déroula fort tard dans la nuit.

Le Dimanche matin, il ne pleuvait pas, mais... voir plus haut la définition... de gros nuages courraient vers la ligne bleue des Vosges (celle-là aussi elle me plaît) lorsque nous rejoignîmes la place Ducale de Charleville, si pittoresque et si belle avec ses arcades rétro et son passé qui sort de chaque pierre.

Le succès populaire des Mog est toujours fantastique et de surcrois garanti.

Nouveau départ vers le Nord-Est encore plus sauvage après Nouzonville par monts et par vaux, avec arrêt au lac des vieilles forges; quelques variantes d'itinéraires fruit des interprétations erronées des leaders, marquèrent cette matinée, pourtant le Road Book, en deux langues, quel luxe!! avait été bien établi.

A 13h retour au bercail, à l'abbaye pour le repas et les récompenses.

En attendant le signal, tout le monde parlait du spectacle de marionnettes (spécialité locale réputée) auquel nous avons été conviés la veille dans un vieux relais de rouliers, restauré à la perfection, retrouver son enfance et son admiration pour des poupées merveilleuses est rare privilège.

Le souper du Dimanche soir avait l'avantage de se dérouler au Mercure, nous n'eûmes pas à regagner nos pénates après d'éventuelles et coupables libations, avec difficultés.

Au matin doublement triste du Lundi, nous fixons la valise "espéciale" sur le porte bagages et filons vers Sedan de triste mémoire, puis Verdun et Bar le Duc par la voie sacré sur laquelle



roulèrent en convois ininterrompu, tant de CBAC, de LATIL, de RENAULT à bandages pleins pour alimenter Verdun en 1916.

Ensuite l'autoroute, plus monotone que les sentiers des Ardennes et nous arrivons à 18h en vue du Palais des Papes...

Vivement Dimanche prochain, qu'on remette ça, mais sur trois roues pour le grand prix d'Avignon.

Guy BURNAT





HEART OF ENGLAND
Morgan

(SALES) LTD.

STATION GARAGE
MUCKLOW HILL
HALESOWEN
WEST MIDLANDS B63 3JP

John Worrall
MANAGING DIRECTOR

Tel: 021-550 3111

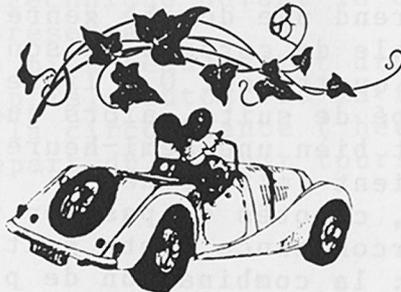


JOHN WORRALL est bien connu des participants des MOG FRANCE ,(enfin de ceux qui y assistent!) célèbre entre autre pour plus de 30 prix gagnés en concours d'élégance .Président du Club anglais depuis plusieurs années, il assure cette fonction avec compétence et beaucoup de gentillesse.

Depuis trois ans , il a fait de sa passion son métier et s'est installé au Sud de BIRMINGHAM à quelques kilomètres de l'aéroport. Il est spécialisé dans deux domaines:

- Le chromage de toutes pièces pouvant l'être sur un MORGAN.
- La restauration, à l'exception de toutes parties mécaniques, c'est à dire :peinture, sellerie ou bois.

Le travail est de grande qualité et vous pouvez lui faire confiance.





MOG ARDENNES

Pour la première fois depuis 1980 date du premier MOG à MOLSHEIM , je ne pourrai pas y être le Vendredi soir . Rentrant de Zagreb tard dans la soirée , je me sens trop las pour gagner CHARLEVILLE dans la foulée.

Je me lève donc Samedi matin aux aurores pour rejoindre Gérard Goffin qui m'a proposé de lui servir de copilote dans son 4/4 .Ce n'est pas en moi que la confiance lui fait défaut pour le pilotage , mais dans sa voiture qui n'obéit qu'à son maître .Devant l'état avancé d'usure du train avant,seul,lui,après un long apprentissage est capable d'en assurer " l'inconduite " qui se traduit par des attitudes imprévisibles du genre: un coup,je pars à droite,le suivant ç'est à gauche, je bloque une roue au freinage, bref un récital dont je ne tiens pas à être chef d'orchestre surtout sous la pluie.

OUI! j'oubliais! il pleut. Que dis-je, même pour Noé, le déluge comparé n'aurait été qu'une simple ondée. Hier c'était déjà l'été, mais pour l'heure c'est déjà l'automne,début de l'hiver.

Bien que prévoyant, c'est à dire en anorak casque en cuir, nous nous résignons à recapoter pour attaquer la route vers l'Est. Devant un tel déluge je suis encore perplexe quand à l'utilité de la capote ,on prend l'eau sur la moitié supéro-externe du corps, soit en gros, un bon quart, à raison d'environ deux litres par minute.Avec la capote on prend une douche genre station thermale sur l'ensemble du corps à raison d'un litre minute pour quatre quart,soit 0,5 litre par quart, mais on est trempé de suite, alors que dans le premier cas, il faut bien une demi-heure pour que vos vêtements aient fait mèche.

Moralité, capotés ou pas, en une demi-heure la tenue de circonstance reste soit : le maillot de bain ,soit : la combinaison de plongée suivant la

température extérieure .

Un seul avantage lorsque la capote est en place les essuie-glaces intérieurs ne sont pas nécessaires.

Après un trajet de 2h30 et quelques frayeurs dues aux caprices du train avant et c:q:f;d trempés de la tête aux pieds ,nous arrivons au château de Guignicourt lieu du rendez-vous ,belle demeure que nos Morgan ne déparent pas.

Nous retrouvons les habitués et assez peu de têtes nouvelles ,sauf parmi les Anglais qui,honte soit sur le M.C.F ,représentent le contingent le plus important.

Au fait , les Parisiens, je vous rappelle que :

1- Charleville n'est qu'à 2h30 environ de Paris (Moscou est encore à 3.200KMS ET Pékin à 8.380Kms)

2- Charleville est au coeur des Ardennes,entre la forêt et la campagne et n'est pas gâtée par les "cages à lapins " de chez Merlin.

3- Par contre c'est vrai , pour la frime et les snobs vous pouvez laisser cela au vestiaire ,ce n'est pas le genre de la région.

4- Ce jour là plus aucune excuse ,il pleuvait partout en France et vous auriez du en profiter car il ne va pas pleuvoir de sitôt.

A peine arrivé, me voici bombardé juge au concours d'élégance qui réunit peu de véhicules mais très beaux, avec un choix éclectique, depuis le trois roues à la dernière +8 en passant par le flat rad Triumph de 1953 auquel ira la palme , mais le choix aura été plus sentimental que réellement technique devant la qualité des autres véhicules présentés.

Après un bien beau buffet dressé dans l'une des granges et pris...autour de la fosse à purin vidée pour la circonstance (heureusement!) me voici au départ du circuit touristique comme





L'ABBAYE DES SEPT FONTAINES





copilote de Patrick Pellaux dans son +8 suivis de Yann Leclercq et de Gérard Goffin, nous avons décidé de changer l'appellation "circuit" en rallye et de mettre le tourisme dans la boîte à gants. Moralité, premier virage, un tête à queue, deuxième virage, un tête à queue, Patrick semble avoir perdu son beau coup de volant, ou la +8 lui fait payer la récente acquisition de ce véhicule plus moderne.

Le rallye s'achèvera néanmoins tambour et pluie battants mais sans encombre avec un spectacle de marionnettes, celles-ci sont en effet une spécialité de Charleville de renommée mondiale.

Ensuite retour à l'hôtel pour un change complet et un peu de repos avant d'attaquer la soirée au château des Sept Fontaines, fraîche car sous le chapiteau dressé dans le parc pour nous recevoir il fallut un peu de temps pour se réchauffer, après les agapes habituelles il y eut de l'ambiance

Regagné nos chambres Gérard et moi, en célibataires, nous visionnâmes le film porno d'anal+ avant de nous endormir!!!

Le Dimanche matin rendez-vous sur la Place Ducale, magnifique architecture devant laquelle le soleil daigne enfin paraître, entre deux averses

Départ pour une ballade dans la forêt ardennaise le long de la vallée de la Meuse, une "poussette" pour Marin et son trois roues et nous suivons décapotés, après quelques kilomètres, le trois roues de Marin est à l'arrêt, échappement gauche hors d'usage, pendant ce temps le chien de Bertrand Moutard-Martin s'échappe de la maison et devant la bête, je comprendrai plus tard les inquiétudes de son propriétaire.

Patrick profite de l'intermède chalumeau, pâte à joint, fil de fer, pour reconnaître le parcours en faisant essayer son +8 à un nouveau jeune membre. A son retour Patrick est ravi de la côte de 7Kms qui suit notre arrêt, un délice, des grands virages bien revêtus, le revoilà parti pour



faire chrono, pas son passager d'un instant qui décide de porter plainte (après réanimation et usage de moult pampers) contre nous ,pour non assistance à personne en danger. Il remonte alors dans son 4/4 qu'il trouve décidément plus civilisé.

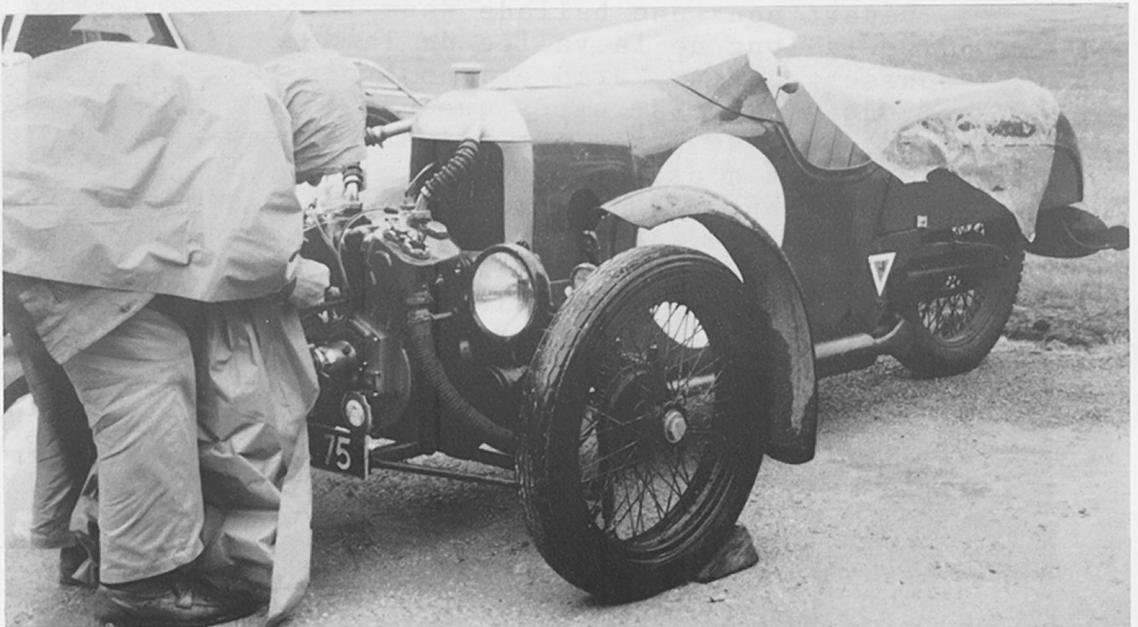
Repoussette pour Marin et nous décidons avec Gérard de lui ouvrir la route afin de profiter du paysage. Après averses puis éclaircies, Marin disparaît à nouveau du rétroviseur! Demi-tour, pour constater qu'il décide de mettre de quoi s'abriter de la pluie. Nouveau demi-tour, Marin est de nouveau arrêté, cette fois la chaîne de la deuxième vitesse a lâché.

Reséance de marteau, tournevis et nous atteignons enfin le lac pour un arrêt regroupement avant le repas à l'Abbaye des Sept Fontaines.

Enfin nous voici attablé pour la fin du MOg que nous quitterons vers 16h pour regagner la capitale.

Un bien beau Mog en vérité, certes sans le faste de certains précédents, mais remarquablement organisé par la famille MOUTARD-MARTIN qui a su monter cette sortie en trois mois et faire face en improvisant ,ce qui est souvent nécessaire en cas de mauvais temps. Merci donc à tous les six pour que vive le Club et tant pis pour ceux qui n'ont pas jugé utile de se déplacer.

Jean-Christophe FROT



L'EQUIPE BERTRAND MOUTARD-MARTIN



quelques uns de nos supporters les plus chers usés et gelés après une rude journée sous la pluie mais toujours souriants ,ah!que je vous aime.





NOUVELLES BREVES

La MORGAN +8 a été passée en soufflerie à l'occasion d'une comparaison avec d'autres cabriolets. En voici les résultats :

	avec capote	sans capote
MORGAN +8	0.60	0.69
BMW 325	0.38	0.49
OPEL KADETT	0.35	0.44
SAAB 900	0.42	0.47
VW GOLF	0.49	0.53

Rappelons que plus le CX est bas meilleure est l'aérodynamique, et je reste persuadé que le CX de la MORGAN est meilleur en marche arrière.

Quand à ma conclusion personnelle ,plus le CX est élevé plus une voiture est belle



VIDEO MORGAN

Grâce à Jacques d'Aprigny nous avons pu visionner cette cassette d'une demi-heure sur la construction d'une Morgan. C'est un document remarquable et passionnant même si vous ne comprenez pas l'anglais . Disponible en PAL et SECAM ,si vous avez un magnétoscope n'hésitez pas à vous le procurer.

Pour ce faire vous avez toutes les directives dans le "NEWS" N° 47.



DE LA THEORIE A LA PRATIQUE.





NAISSANCE D'UNE MORGAN +8

Fin 1965 , il était clair que la bloc TR avait fait son temps. Triumph devait développer un nouveau moteur ou faire son deuil de la voiture de sport. Ce fut la naissance du nouveau 6 cylindres qui devait équiper les TR5 et TR6.

Bien que Triumph soit prêt à continuer la fourniture du bloc TR pour quelques temps il était évident qu'à terme ni Morgan, ni Triumph ne pouvaient se permettre d'utiliser ce bloc ne serait-ce que pour le prix de revient d'une si petite série. D'un autre point de vue le nouveau 6 cylindres était inadaptable sur la Morgan. C'en était fait, provisoirement de l'association Morgan-Triumph.

Etant lié depuis longtemps à Ford, Morgan envisagea le Ford V6 monté sur les modèles haut de gamme. Là encore le bloc était trop haut et trop lourd. Il fallait bien pourtant un modèle haute performance pour poursuivre la lignée des Plus4.

En Mai 1966, Peter Wilks, directeur de Rover rend visite à Peter Morgan. Rover voulait pénétrer le marché de la voiture de sport et se proposait d'acheter l'usine. Morgan n'était pas à vendre. Durant cette conversation Peter Wilks avait aussi parlé du nouveau V8 dont Rover venait d'acheter les droits d'exploitation à Buick.

Peter Morgan avait étudié ce moteur compact, léger, puissant. Il pouvait fort bien répondre à ses besoins. Toutefois sachant que Rover n'avait jamais fourni de moteur il en oublia presque l'idée. Au cours de l'entretien il suggéra néanmoins son intérêt pour le V8 à l'occasion de la sortie du nouveau modèle. A sa grande et heureuse surprise la réponse fut positive.





Dans le même temps un ingénieur du nom de Maurice Owen, fanatique de Morgan, contactait régulièrement l'usine pour proposer ses services dans la cadre d'un programme de recherche et développement. La réponse avait toujours été négative d'autant qu'avec une production proche de la saturation Morgan ne pouvait distraire ces meilleurs ouvriers dans un tel département. Mais suite à l'offre de Rover, Peter Morgan appela Maurice Owen qui fut ravi de rejoindre la Morgan Motor Company, et de créer le +8

Les premières études montrèrent que le projet était réalisable. Mais Rover n'ayant pas encore débuté la production du V8, Maurice Owen travaillait avec une maquette de V8. Il réussit par des voies " parallèles " à se fournir un block de Buick et avec l'aide de Rover y apporta les modifications nécessaires correspondant au modèle qui sera produit par Rover au milieu de 1967. Bien entendu tous ces travaux étaient menés dans le plus grand secret.

De nombreuses modifications furent apportées au châssis - allongé et élargi de 5 cm., mesures apportées à la caisse beaucoup plus tard. Plancher avant en métal plutôt qu'en bois dans l'espoir de rigidifier l'ensemble, dessin d'une nouvelle colonne de direction en trois parties ce qui de plus se conformait aux nouvelles règles de sécurité.

La boîte de vitesse Moss fut adaptée ainsi que le pont arrière aux nouvelles caractéristiques moteur. De même la suspension arrière fut modifiée pour éviter les coups de raquette (NdA : heureusement! sinon je me demande ce que l'on aurait eu!)

Côté carrosserie on utilisa le plus possible les composants de la +4 ce qui aboutit à avoir



LES " NOUVELLES LETTRES PERSANES"
de MONTENMORGAN

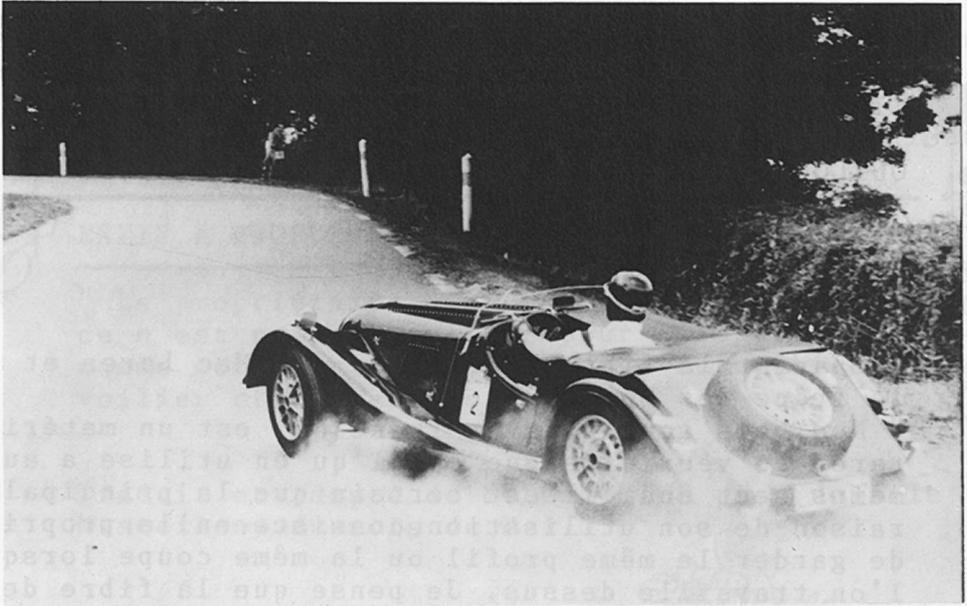


deux bosselages sur le capot pour les carburateurs (un Anglais distingué dit à cette vue que ce n'était plus une ceinture de capot mais un soutien gorge que Morgan devait proposer en option.)

Pendant tout ce développement Peter Morgan n'avait jamais interféré dans les décisions de Maurice Owen. Ce n'est que lorsque la voiture fut prête, n° de châssis R7000, numéro d'immatriculation OUY 200 E ,qu'il y pris place comme passager.

Ce fut le 17 Février 1967 vers 0 h30 que le prototype fit ses premiers tours de roues. Le passager Peter Morgan, son conducteur et créateur, Maurice Owen furent enchantés par la puissance et la tenue de route de leur enfant. La PLUS 8 était née, restait à la faire vivre.

à suivre.../...



A FORCE DE VOULOIR FAIRE VROUM...VROUM...





QUELQUES REFLEXIONS DE NOTRE SAINT PERE (Peter)

ET DE SON FILS (Charles)

-Excusez-moi de l'offense !

Comparant la fibre de carbone des Mac Laren et le frêne des Morgan :

" Nos bois sont tous en frêne qui est un matériau rare. Je veux dire que celui qu'on utilise a au moins cent ans. Il est certain que la principale raison de son utilisation consiste en la propriété de garder le même profil ou la même coupe lorsque l'on travaille dessus. Je pense que la fibre de carbone n'a pas les mêmes propriétés que le bois à poids égal, et puis des arches de roues faites en contreplaqué de frêne ne relèvent-elles pas de la haute technologie "

A PROPOS DU FORMAGE DES CARROSSERIES A LA MAIN :

"Il est préférable de former les tôles à la main plutôt que d'utiliser une presse géante. C'est moins brutal. Les molécules (sic) ne subissent pas les mêmes contraintes si vous formez une tôle plutôt que de la forcer sous la presse . Notre philosophie, bien que nous ne soyons pas opposés à l'utilisation de nouveaux matériaux ou de nouvelles technologies, est que les vieilles méthodes artisanales mettent en valeur les matériaux nouveaux.

A PROPOS DU CHOIX D'UNE MORGAN :

Charles - " Les performances, c'est une voiture qui vous pousse à penser à conduire. On ne s'y assied pas pour penser à autre chose. Elle vous oblige à une approche consciente de la sécurité au volant."



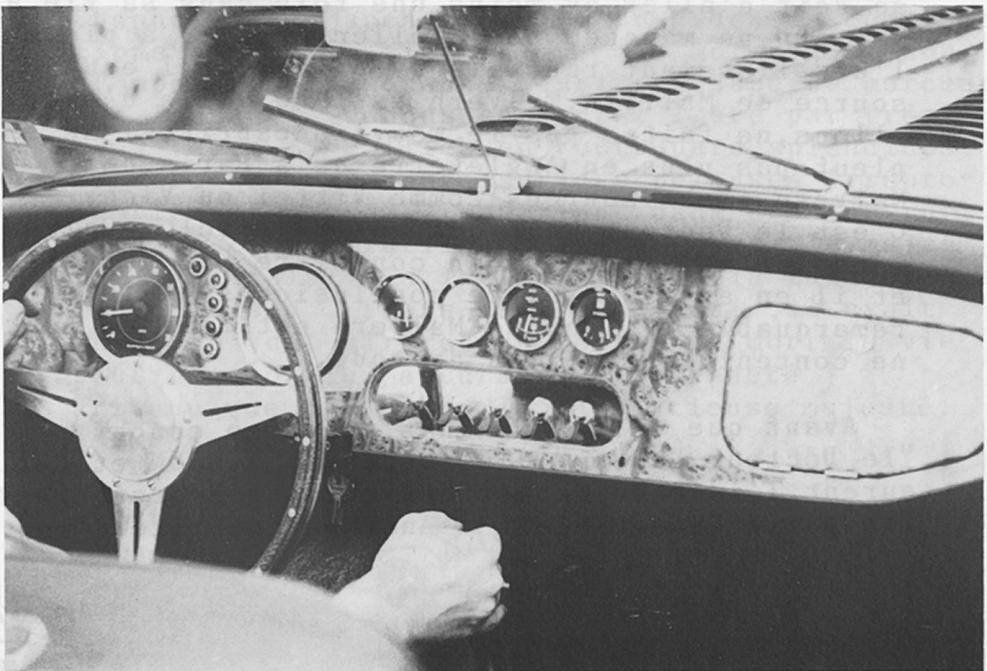
Peter - " Le style des années 30. Il correspond à une époque où la voiture était la plus belle. Après la guerre les constructeurs ont commencé à imposer au client la voiture qu'ils voulaient vendre."

ENFIN A PROPOS DE BILL FINK IMPOTATEUR AUX U.S.A

" Le propriétaire d'une Morgan est un original. ce n'est pas une voiture pour n'importe qui. C'est comme comparer une moto et une automobile ou un voilier et un cabin cruiser."



Traduit et adapté de MORGANOMICS paru dans le Miscellany du mois de Mai



invitation au voyage

MALVERN, pour un morganiste, c'est le mot magique, comme LOUXOR pour un égyptologue ou LHASSA pour un "petit Béthain" (hi!hi!) en exil.

Il y a "LA FABRIQUE" à Malvern Link, mais je veux vous parler aujourd'hui du grand Malvern.

Près de l'Abbaye Hôtel il y a un petit musée à visiter, c'était au moyen âge la porte d'entrée du monastère.

Ce musée affirme que les roches de la colline de Malvern sont les plus vieilles d'Angleterre formées à l'âge pré-cambrien entre 600 et 1000 millions d'années avant notre ère, roches de granit remplies de fossiles qui se sont logés là quand la mer recouvrait ces lieux.

C'est à Malvern que Guillaume le Conquérant (dont je m'honore d'être la bâtarde, mes origines sont normandes et il en a tant eut, pourquoi pas moi!) créa dans la forêt, qui était si dense qu'un sanglier n'y retrouvait pas sa laie, une chasse royale dont le premier pavillon fut construit à l'emplacement du musée actuel, plus tard en 1085 des moines Bénédictins construisirent un monastère.

Quand vous irez à Malvern, et tout morganiste se doit d'aller au moins une fois dans sa vie à Malvern, ne manquez pas d'aller visiter, à pieds, l'établissement thermale d'où jaillit l'eau de source de Malvern, Malvern est une ville d'eau, allons, ne faites pas le mauvais esprit, il ne pleut pas plus en Angleterre qu'à Paris, donc Malvern a ses sources comme Vittel ou Vichy C'est le Docteur WALL qui au 18^è siècle analysa l'eau de Malvern pour en connaître les propriétés et il en arriva à cette conclusion subtile et remarquable : "l'eau de Malvern est fameuse pour ne contenir juste rien du tout."

Avant que Jules ROMAIN n'ait même conçu "le Docteur KNOCK", les Docteurs WILSON et GULLY eurent l'idée de lancer des cures d'hydrothérapie: les patients avalaient d'énormes quantités d'eau





intitulée pour la circonstance " Spring Water " (eau de printemps) ,vous saisissez l'allusion, personnellement ayant goûté la "Spring Water" à la source, je préfère les rouleaux du même nom chez mon ami le chinois, je les trouve plus légers la Spring Water s'apparente davantage à l'eau... Lourde!

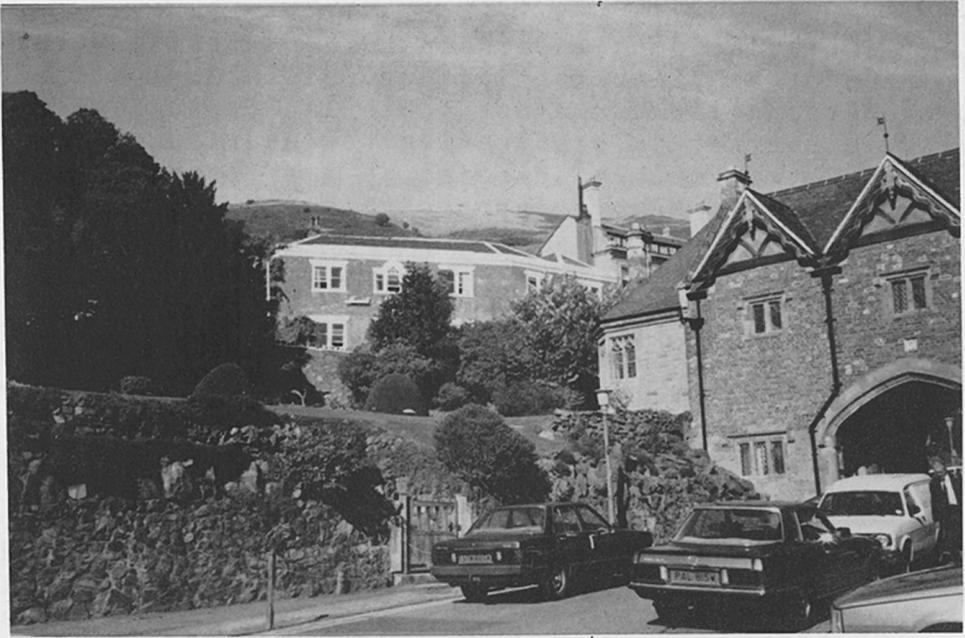
Bains de siège,douches violentes,diète,et exercices physiques et s'en est un sévère que d'aller de son hôtel à pieds à la source et pour les jambes et pour le coeur ; ils avaient inventé toute la panoplie complète du parfait curiste celle dont on peut dire " si j'en réchappe ,je suis vraiment costaud."

Vous pourrez voir dans ce musée toutes sortes de bouteilles ayant contenu la spring water dont une date de 1622.La source toujours en exploitation a été rachetée par Schweppes ,l'eau n'est pas meilleur pour ça.

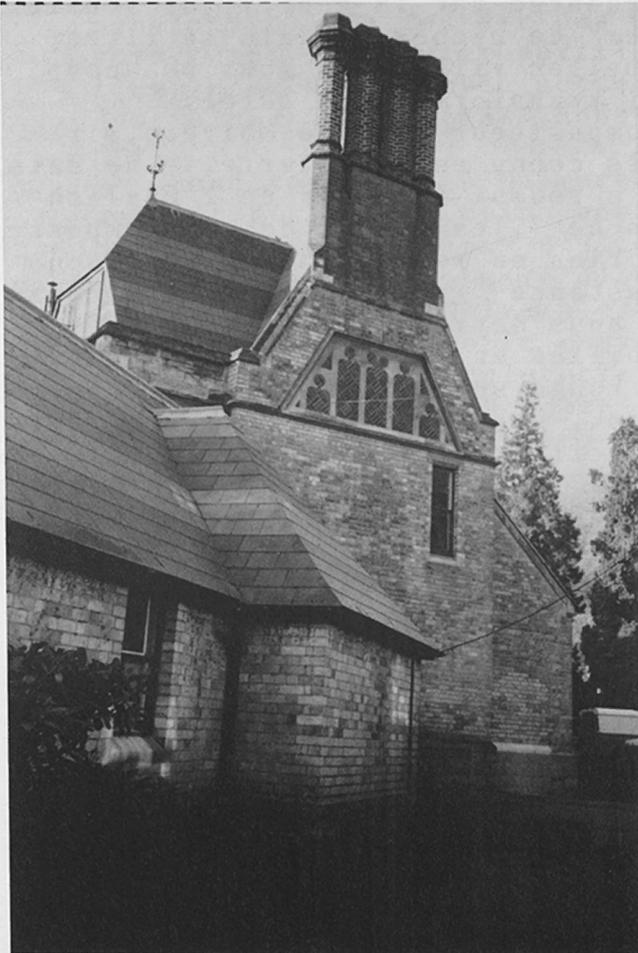
C'est à l'époque victorienne que Malvern est passé de l'état de village à l'état de ville, ville d'eau fréquentée par la gentry qui venait "prendre les eaux" de riches anglais se firent construire les belles villas qui pour beaucoup sont aujourd'hui transformées en hôtel.

Un célèbre compositeur vécut à Malvern,sir Edward Elgar très connu en Angleterre,je ne sais si sa notoriété a réussi à passer de l'English Channel à la Manche ? les titres de ses compositions n'éveille rien en moi , à moins que son "Pompe et circonstance " soit ce superbe morceau que les Anglais nous servent , l'été par très beau temps , habillés en Foot-Guard splendides se détachant en rouge sur des pelouses irrémédiablement vertes , soufflant dans des instruments en cuivre rutilants , vous savez le majestueux la lalala la la la lalalala la lalalala la la lala lala , alors là ,je dis oui ,il avait du génie ,cet air redonnerait à un mort la vie pourvu qu'on lui assura la citoyenneté britannique à l'ombre de sa gracieuse majesté. " The queen "



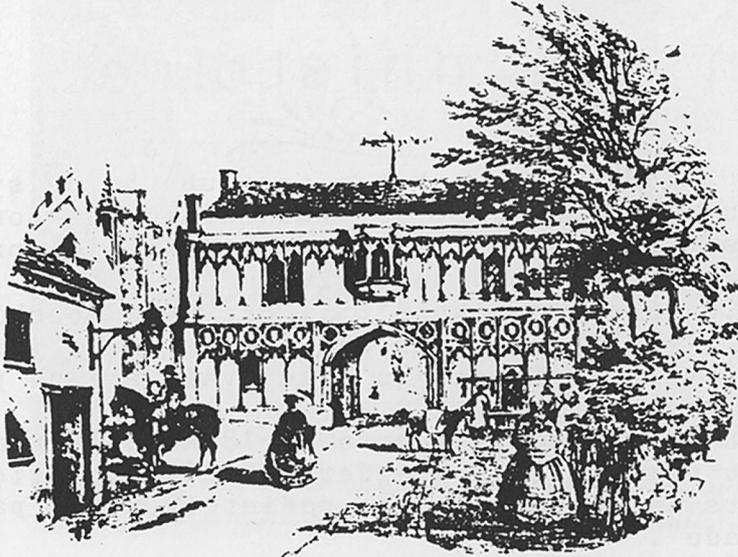


A l'extrême droite le Musée, on entre
sous le porche.



étonnantes constructions
dans Great Malvern

Malvern Museum



Abbey Gateway

Malvern

Puis vint Morgan qui installa sa fabrique à Malvern Link .

14-18 Malvern devient ville de garnison , Morgan fabrique des armements .

Pendant la deuxième guerre mondiale le Royal signals and radar establishment développe les télécommunications , radar , laser , infra rouge et satellite de communications , on est loin de la spring water!

Mais l'art ne perd pas ses droits , En 1920 le Festival de Malvern fut créé par sir Barry Jackson et devint célèbre grâce au concours de George Bernard Shaw dont on connaît l'humour incisif et de sir Edwards Elgar . Ce Festival a été repris après la guerre avec succès , il a lieu chaque année en Mai.

J'espère vous avoir donné l'envie irrépressible d'y aller.



un peu d'histoire



Un homme trapu, chauve, avec une barbe sympathique cachant dans sa broussaille une bouche aimant rire, l'oeil malicieux, tel ai-je connu Alexandre LAMBLIN en 1922.

Ce gars de "ch'Nord" (il est né à Ronchin-les-Lille en 1884) ne parlait jamais de sa jeunesse on savait seulement qu'elle avait été un peu turbulente.

A la fin de la guerre 14-18 LAMBLIN travaillait aux ateliers Bréguet, à Villacoublay; c'est alors qu'il imagina son radiateur, type "panier à salade".

Grâce à cette invention qui rendit de grands services à l'aviation, l'usine de Neuilly prit rapidement un essor tel que LAMBLIN aurait pu vivre largement dans une opulence enviable: mais l'oisiveté n'était pas son fort.

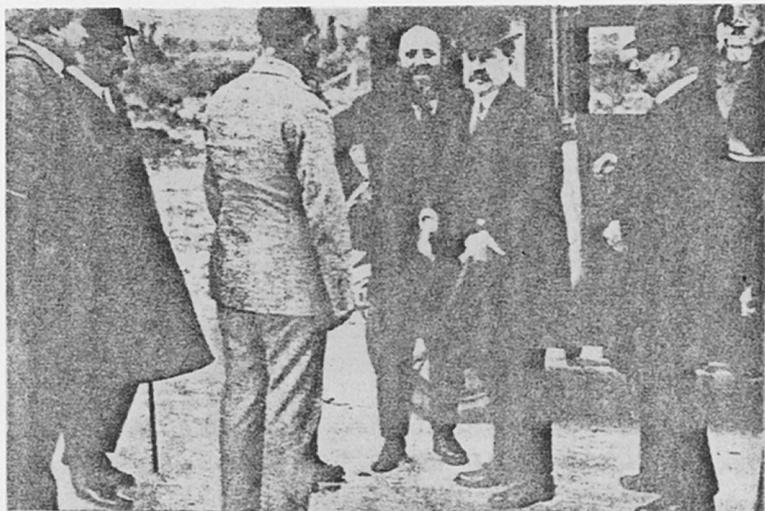
C'était un homme curieux. Je ne l'ai jamais vu écrire; il ne mettait la main à la plume que pour signer. Il savait également apprécier instantanément la valeur d'un rapport qu'on lui présentait.

Il travaillait beaucoup le jour, souvent tard dans la nuit et ne dormait que fort peu.

Son imagination était constamment en alerte. Il prit plusieurs centaines de brevets intéressants les branches les plus diverses. Il créa un journal, l'Aéro-Sports qui fut son enfant chéri, mais lui coûta beaucoup de peine et d'argent; comme c'est souvent le cas pour les enfants gâtés auxquels on passe toutes les incartades.

Ce journal, le seul quotidien paraissant deux fois par semaine! était pour son créateur un véritable organe de combat, mais malheureusement, les campagnes intéressantes étaient souvent émail-
-lées de polémiques nuisibles pour les autres entreprises de LAMBLIN. Les instigateurs de ces débats trop passionnés savaient le plus souvent s'esquiver, ou changer de camp à l'heure des responsabilités





...Au 20 juin 1924... jour de l'inauguration de l'Autodrome de Montlhéry par le président Paul Painlevé. De gauche à droite : Franklin Bouillon, député S.-O. ; Paul Painlevé, président du Conseil ; A. Lamblin ; Letorey (de dos Bouillon-Sibour, préfet de police ; Darsevis, journaliste.



A quoi pensait Letorey en arrachant le voile du bronze commémoratif d'Alexandre Lamblin ?...



LAMBLIN fut un mécène aussi bien pour l'aviation (il créa la coupe qui porte son nom) que pour les sports les plus divers. Il suffit de citer le Criterium du Premier Essor et le Criterium des Comingmen.

C'est en 1928 que LAMBLIN prit la décision de faire construire un autodrome " son rêve de jeunesse". Il créa MONTLHERY : cette réalisation splendide et osée pour l'époque absorba l'avoir de son fondateur en minant ses forces.

Alexandre LAMBLIN s'éteignit en 1935, après une longue maladie, mais laissant dans le plus grand dénuement son admirable compagne qui avait su l'entourer de son affection et de ses encouragements.

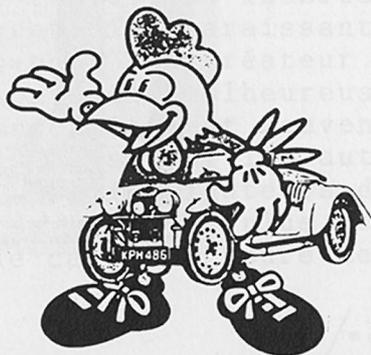
Madame LAMBLIN se mit courageusement au travail pour élever deux enfants, et très lasse, abandonna la lutte.

Christiane et Michel LAMBLIN étaient à MONTLHERY pour l'inauguration du médaillon à l'effigie de leur père. L'autodrome devait bien cela à son créateur.

Tandis qu'après avoir fait tomber le voile qui masquait le bronze du souvenir, j'embrassais de tout coeur Christiane et Michel, je pensais à la situation qu'auraient pu avoir aujourd'hui les enfants LAMBLIN ,s'il n'avait créé MONTLHERY.

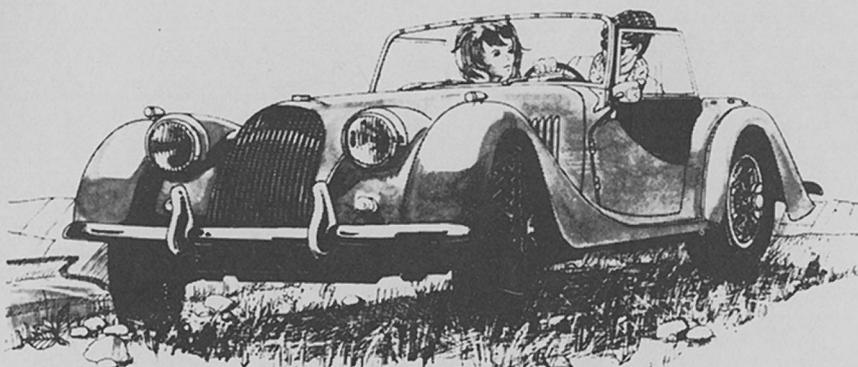
R.L

extrait du journal de l'auto 1950



JACQUES SAVOYE

*vous souhaitez
un excellent week-end*



**Importateur exclusif MORGAN
depuis 36 ans**

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

COTISATIONS 1989

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 1989

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 châssis

Fait à le

Signature