Club

Club

Children

Chil



MARS 90

# news nº50

#### 1. ENSEMBLES **BUREAU DU CLUB** - Président d'honneur C. KACHELMANN 1.01 Badge Français ...... 200 F - Président J. FROT - Secrétaire L. RINGO - Membres 1.04 Insigne en fil ailes Morgan ...... 150 F J. Ch. FROT J.F. FROT 1.05 Emblème ailes Morgan 4/4 G. GOFFIN plus 4 ou plus 8 ...... 40 F B. CHEVALIER 1.06 Auto-collant M.C.F. ..... 10 F DELEGUES REGIONAUX 1.08 Porte-clé MCF ..... 50 F - Paris Ile de France D. THEPENNIER 1.09 Briquet MCF ..... 12 F - Pays de Loire D. HALLAWELL Briquets MCF × 10 ...... 110 F - Sud-Est M. LOUCHE - Sud-Ouest-Pyrénées J.P. RIVALS - Béarn M. CHARPENTIER 2. POSTERS et PAPIER - Région Lyonnaise J.P. DOMENJOUD 2.01 Poster Mols Mog ...... 30 F - Champagne-Ardennes B. MOUTARD-MARTIN 1, rue Victor Hugo M. LOUCHE 2.02 Poster Pontivy ...... 30 F 08700 NOUZONVILLE Campagne Cambronne Poster BORIS VIAN ...... 150 F 2.03 13980 ALLEINS M. CHARPENTIER 2.04 Poster le Vesinet ...... 30 F Route de Crètes J.P. RIVALS 64290 GAN 2.05 Poster Pau ...... 30 F 10, rue de la Trinité 31000 TOULOUSE 2.06 D. HALLAWELL 77, rue du Père Corentin **75014 PARIS** 3. ACCESSOIRES VESTIMENTAIRES D. THEPENNIER Boutons de manchettes ...... 80 F 3.01 3, square du Lièvre 77420 NOISEL Foulard bleu: 3.03 J.P. DOMENJOUD Homme 18 × 100 ...... 200 F 38, place des Promenades 42300 ROANNE 3.04 Emblème français de boutonnière ...... 50 F **B. MOUTARD-MARTIN** 1, rue Victor Hugo 3.05 Emblème anglais de boutonnière ...... 50 F 08700 NOUZONVILLE 3.06 Cravate bleue avec emblème Morgan ... 120 F Nom Prénom Adresse Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent

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

francs

### EDITORIAL

J'ai été très touchée de vous voir si nombreux à l'Assemblée Générale Ordinaire qui pour moi est devenue par votre présence , extraordinaire ! Nous étions soixante dix huit , la soirée fût trop courte , je n'eus pas même le temps de vous parler à chacun en particulier , soyez remerciés chaleureusement d'avoir fait cet effort de participation d'autant plus que vous veniez de plus loin .

Chaque Délégué organisera dans sa région les sorties auxquelles, je l'espère, vous vous montrerez assidus et le 8 et 9 Septembre 1990 il y aura à FALAISE en NORMANDIE à 40 Km des plages du Débarquement le MOG international, sachant dés maintenant les dates de ces festivités, je souhaite et pour votre Club et pour Michel et Jacqueline Gaignand qui vont se donner tant de mal pour votre plaisir que vous ayez à coeur d'être présents en nombre

Le Président





### UN PEU D'HISTOIRE

LES DEUX VIES DE LA MORGAN +4

Après l'ére des trois roues et leur brillante carrière sportive, Morgan se retrouvait après la seconde guerre mondiale avec au catalogue la 4/4 née en 1936, une excellente voiture dans sa catégorie mais limitée en performance pure par les 1267 ce de son moteur. Certes les trois roues seraient encore produit jusqu'en 1950 mais la clientèle se faisait de plus en plus rare d'autant que les taxes sur les autos à quatre roues n'avaient plus le même effet dissuasif qu'avant la guerre.

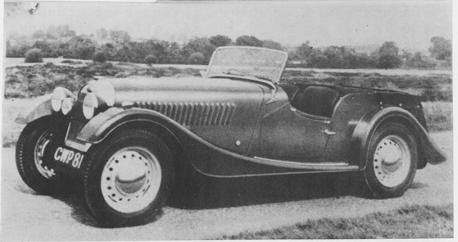
De ces considérations allaient naître la Morgan +4 qui marquera l'histoire Morgan à plus d'un titre Tout au long de sa première vie de 1950 à 1969 c'est elle qui subira le plus de changement, verra sa puissance presque doubler et apportera à Morgan ses plus beaux succés sportifs dont le plus retentissant sera la victoire de classe au 24 heures du Mans.

La nostalgie aidant et le fossé se creusant entre la 4/4 et la +8, la +4, après seize ans d'interruption naquit à nouveau en 1985 et souhaitons lui une vie aussi brillante que son aînée.

Pourquoi tous les fanatiques de Morgan vous ressassent que la +4 reste la plus attachante de toutes? Pour beaucoup d'entre nous qui n'avons pas connu les trois roues s'agit-il de la première Morgan que nous ayons vu ou conduit. Surtout ce fut probablement la plus homogène alliant un poids et une puissance raisonnable en faisant un vrai plaisir de conduite. De plus bloc moteur à course longue, boîte de vitesse des plus "viriles" on s'imagine très bien au plein coeur des années trente, lorsque l'automobile était encore un privilège. Je ne peux mieux comparer les Morgan en disant que la 4/4 se fait conduire, que l'on conduit la +4, que la +8 vous conduit.







Mais revenons à notre bébé. Après avoir hésité craignant un retour aux taxes prohibitives sur les moteurs de plus de 2 litres, Henry Morgan, père de Peter, accepte la proposition de Standard Vanguard et adopte le nouveau moteur de cette marque. D'une cylindrée de 2088 ce, ce moteur allait faire le régal des sportifs en particulier dans la lignée des Triumph TR mais aussi des agriculteurs puisque le bloc fut à la base des moteurs de trac-

teurs Massey Ferguson.

C'est donc à Earls Court en Octobre 1950 que la +4 est présentée en remplacement de la 4/4. En effet le moteur Standard équipant cette dernière arrivait en fin de production. L'aspect général de la 4/4 était conservé, c'est à dire à l'époque un radiateur apparent dit encore flat rad (radiateur plat) par opposition au corol rad (radiateur ou plutot calandre courbe telle que nous connaissons les Morgan aujourd'hui). Les phares étaient encore séparés des ailes et du plus bel effet avec leurs corps chromés.

Par contre pour avaler le surcroit de puissance de 39 à 68 CH, de profondes modifications appa-

raissaient:

- Chassis et carrosserie prenaient 5 centimètres en longueur et en largeur

- La suspension devenait plus "souple" (sic) et le système de lubrification du train avant faisait son entrée.

- Les freins à cable étaient remplacés par des freins hydrauliques et les amortisseurs à friction faisaient place à des téléscopiques à l'avant et des leviers à l'arrière.

Bref, l'ensemble était proposé en trois versions : deux places, quatre places ,et drophead coupé, le tout au prix de 652,42 Livres Sterling TTC et à ce prix là,658 +4 trouveront acquéreurs de Février 1951 à Juin 1954.

Mais depuis Décembre 1953 la révolution est en marche et c'est en trois étapes que la Morgan +4 va se modifier, se transformer pour donner naissance à la carrosserie que nous admirons tant.



### 

C'est à cette époque, qu'entre la mode des lignes dîtes pontons (phares intégrés dans les ailes et le prix de revient des corps de phares, chromés de surcroit, que les constructeurs "modernisent" les lignes. Rappelez-vous, la Traction avant va bientôt laisser la place à la DS.

Pour Morgan et sa production des plus limitée, le prix est trop élevé pour garder le dessin initial. Et puis, tributaire des fournisseurs, combien de temps ceux-ci accepteront-ils de fournir les dits phares?

Dans un premier temps ,les phares sont intégrés dans les ailes mais très bas avec une nouvelle calandre inclinée mais droite, dant l'esthétique est douteuse. On relèvera les phares en Janvier 1954 pour cause de nouvelle loi sur l'éclairage. Le modèle dit "intérim" aurait été construit à une vingtaine d'exemplaires avant que n'apparaisse la version définitive avec la calandre bombée. 130 au total seront construites équipées toujours du Standard Vanguard.

Car en Octobre 1953, Morgan propose le Triumph TR2 en option pour l'adopter définitivement en

Avril 1954.

Avec 90 CH sous le pied droit et un prix de 830 livres sterling, la +4 devenait la moins chère des voitures du marché anglais à atteindre 100 miles/Hour ( 160 Km/Heure )

A partir de Mars 1956, la version TR3 avec 100 CH était proposée nécessitant l'adoption de freins à disques à l'avant à partir de 1960. Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Viendra enfin le Triumph TR4, toujours 100 CH en Octobre 1962, puis le TR4 A en 1966 avec 104 CH jusqu'à la fin provisoire des +4 en 1969.

C'est au total 338 +4 TR 2 , 1795 +4 TR3 et

1565 +4 TR4 qui seront construites.

Mais plus que leur nombre c'est la variété des modèles construits qui surprend. Deux roues de secours, calandre plus haute, plus basse, super sport, compétition etc...c'est un véritable labyrinthe pour le spécialiste, que nous essaierons de suivre dans le prochain chapitre.





## NAISSANCE D'UNE PASSION

### UN PEU D'HISTOIRE

### LA +8 RETROUVEE

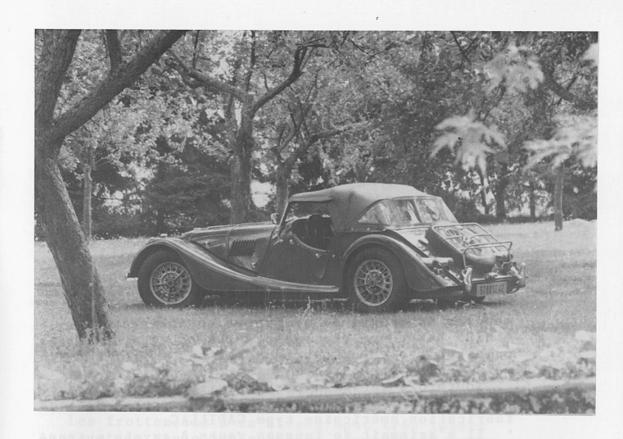
C'est avec attention que j'ai lu l'article sur la naissance d'une MORGAN +8, dans le NEWS Nº49, et avec plaisir que j'ai retrouvé la photo de celle qui était encore en 1979 immatriculée MOX 36P, mise en circulation le 12 Juillet 1976, Chassis R 8113.

J'ai importé ce véhicule d'Angleterre en Avril 1980, après plusieurs mois de tractations avec son propriétaire, un Anglais d'OXFORD.

Curieusement cette +8 avait la conduite à gauche, et a roulée au Kénya en 1978 met 1979.

Après une restauration en profondeur en 88/89, c'est la plus belle des MORGAN dont je ne me séparerai pas. Les anciennes plaques d'immatriculations Anglaises, aujourd'hui dans mon garage (plutôt ma caverne d'Ali-Baba)ainsi que les anciens panneaux en tôles formant portières ou autres éléments, attestent de l'authenticité.

Jean Pierre DOMENJOUD Délégué MORGAN Club de FRANCE Région de LYON.





### ET POURTANT ELLE TOURNE

### +8 ET ROUES A RAYONS

Depuis la construction du +8 Morgan n'a jamais monté de roues à rayons RUDSE ou autres. Tous les modèles sont équipés de jantes en alliage d'aluminium parce que plus adaptées à ce type de véhicule non seulement pour des raisons esthétiques mais également pour des raisons de résistance.

Toutefois certains propriétaires ont adapté des roues à rayons en utilisant des jantes de

fabrication américaine type CADILLAC.

Il s'agissait de fausses roues à rayons puisque ne comportant pas le moyeu RUDJE mais des flasques à 4 ou 5 trous.

Cette modification nécessitait le changement des cinq moyeux d'origine et des cinq pneus . Le coût en était très élevé.

En cas de modification de cette ordre, il faudra veiller à ce que le nombre de rayons et leur diamètre soient suffisants pour résister aux contraintes de traction de ce véhicule particulièrement puissant. Les efforts de traction au démarage et au freinage atteignant des taux considérables.

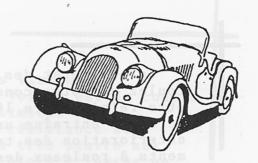
En conclusion, ce type de transformation

n'apporte aucun avantage.

Il est rappelé qu'un véhicule est un ensemble homogène et que toute modification à caractère mécanique vient altérer cet équilibre.

Marin FROT





### TECHNIQUE

Il est fascinant de voir que le train avant de nos Morgan reste l'objet de nombreux articles 80 ans après sa création. Sa conception est éminament simple et évite de nombreux désagréments rencontrés sur les suspension triangulées modernes, en particulier il n'y a pas de diminution de l'écartement des roues lorsque le véhicule vient en appui sur un côté diminuant ainsi la tenue de route. Le seul reproche que l'on puisse faire : il demande un entretien fréquent. Pour des raisons de coût de revient la réalisation du principe conserve depuis 1909 des tubes de fusées fourrés de bagues en bronze phosphore glissants sur des piliers en acier "STUB".

Les frottements à ce niveau sont très importants et la seule lutte contre l'usure est assurée par le graissage , n'importe quelle graisse fait l'affaire , qui se fait par le graisseur sur la fusée et qui amène le lubrifiant entre les

deux bagues bronze .

Egalement à l'aide de l'huile moteur injectée grâce à la pédale au dessous du tunnel de boite sur le pare-feu à l'intérieur de l'habitacle. Cette huile rentre dans le pilier et arrive également entre les bagues bronze par de petits trous pratiqués à ce niveau sur le pilier . Elle a pour but de fluidifier la graisse et ainsi de lubrifier complètement le système. A mon avis il est mieux d'effectuer cette opération avec un moteur froid , l'huile chaude ayant tendance à chasser la graisse surtout sur un train déjà usé. Ceci consiste le seul entretien possible. Il est hélas normal que ce système fuisse et de plus l'usure normale des bagues est aggravée par les poussières de la route qui rayent les bagues et les piliers



Selon l'état des routes sur lesquelles vous roulez et votre conduite , l'ensemble devrait être refait entre 18.000 et 25.000 Kms . Ne pas le faire entraîne une direction imprécise , la déterioration des tubes de fusées et des roulements à rouleaux des flasques etc...A ma connaissance , à moins de repenser toute la conception de ce train avant et la réalisation de pièces spéciales par un atelier de mécanique très compétent , on ne peut échapper à cette usure.

La seule idée valable à mon avis est , si vous trouvez les pièces adéquates , de couvrir le ressort principal et le contre-ressort de suspension avec des soufflets en caoutchouc qui empêcheront la poussière de venir sur le pilier

s'ils sont suffisamment étanches.

Il est toutefois évident que la minutie avec laquelle le train avant est refait concoure

grandement à sa longévité.

Les piliers qui viennent de Malvern sont à l'état de surface usinage standard , on peut les polir légèrement au papier carburendum grade 600 ou 1000 pour effacer les passes de tour. Lorsque les bagues bronze ont été serties dans les fusées je préfère que leur ajustage soit réalisé à l'aide d'un alésoir variable avec pilote , qui laisse une surface lisse , plutot qu'au tour qui lui laisse des stries. L'idéal , si un mécanicien local en est équipé , est d'utiliser une machine à roder .

NOTE IMPORTANTE:

Je souhaite vous avertir contre la méthode recommandée par l'article qu'avait traduit Bob Lemercier dans un News précédent, et qui consiste à usiner les bagues avec une gorge et placer dens ces gorges des joints toriques en caoutchouc qui ont pour effet d'empêcher les poussières de rentrer et la graisse de fuire. Ceci a un gros inconvénient, s'il est certain que le système ne fuit pas, il n'EST PLUS LUBRIFIE NON PLUS! En effet, l'air emprisonné au montage entre les deux bagues ne peut plus sortir, lorsqu'on graisse, l'air se comprime et empêche le lubri-

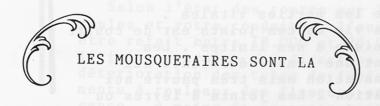
-fiant d'atteindre les parties vitales .

Par ailleurs la vie de ces joints est de courté durée car la mécanique a ses limites . Les joints toriques ont une bonne résistance aux mouvements de translation mais très pauvre aux mouvements de rotation . Les joints à lèvres ou joints "SPI" résistent en rotation , pas en translation , or , les bagues montent , descendent et tournent , il n'y a pas de joint simple qui assure l'étanchéité au cours des deux mouvements .

UN train avant bien entretenu, propre et régulièrement lubrifié semble pour le moment la meilleure solution.

Jean-Frédéric FROT





Le Mousquetaire Morgan Club est né en Mai 1986 dans une taverne tzigane lors du Mog Austria .
L'idée en vint à quatre membres du MCF qui souhaitaient des relations plus étroites avec les fanatiques du Sud de la France . Ils étaient quatre dont trois vivant dans le Sud-Ouest, quoi de plus naturel que de s'inspirer des héros du célèbre roman d'Alexandre Dumas . Le badge très élégant , outre la fameuse devise ,inclus les effigies des régions des membres fondateurs : croix du Languedoc-Roussillon , croix cathare , tête de Maure Corse et l'ancienne croix du pays basque .

Jean-Louis Clavère de Bayonne (d'Artagnan)
Jean-Pierre Rivals de Toulouse (Porthos) Jean
Ribot de Bastia (Athos) et Robert Boudet de
Toulouse (Aramis) établirent comme principe
avant tout le plaisir de se retrouver à l'occasion
de réunion où la compétition et le sérieux sont
exclus. Toutes réunions se devant d'être informelles, la joie et le plaisir épicurien sont en
tête de liste. Le premier challenge en pays
cathare en fait foi et le challenge en Corse en
Septembre dernier en apporta la preuve définitive.

L'organisation des Mousquetaires est elle aussi informelle. Elle peut être considérée comme associée au Morgan Club de France, sans être en compétition avec lui, voire pire à part. Ils ne peuvent bien sûr, vu la distance qui les séparent organiser des réunions mensuelles mais ils se réunissent à l'occasion histoire de se voir.

Les membres sont connus sous le nom de : Mousquetaires du Roi avec leur hymne " les Mousquetaires sont là " et leur marche " la marche des Mousquetaires du Roy " composée par Lully au 17émé siècle . A cela s'ajoute une superbe bannière brodée et dans les grandes occasions les 4 Mousquetaires apparaissent en justaucorps avec leur célèbre coiffe emplumée et bien sûr l'épée afin entre autre de saluer les membres dignes d'appartenir à la confrérie.

(Traduit de l'anglais celon John Donovan intronisé Serviteur de d'Artagnan au cours du challenge Corsica )

NOTE DU MORGAN CLUB DE FRANCE : les Mousquetaires méritent d'être suivis , encouragés et imités . A vos idées , car outre l'excellence de leurs réunions ils nous y font rencontrer nos amis d'ici et surtout d'ailleurs pour une construction européenne avant l'heure . Après avoir fait un succés des Mog France voici des enfants dont nous sommes fiers , enfants ai-je dit , qu'ils ne nous en veuillent pas , c'est ce que l'on préfère chez les adultes , une enfance qui ne s'éteint pas .

Longue vie au " Mousquetaires





## QUEL BUFFET

### HISTOIRES VRAIES

La route de Sologne passe à travers la forêt son revêtement est superbe et dans l'air frais de ce petit matin d'été la +4 carbure à merveille Pratiquement sans appuyer sur l'accélérateur ,le moteur prend doucement quelques tours de plus.Le conducteur se laisse griser par ces conditions idéales et laisse l'engin monter à 130 Km/h dans la ligne droite de plusieurs kilomètres. A une centaines de mètres, au bord du fossé sur l'accotement , il repère deux superbes faisans qui se tiennent là , sans bouger , attentifs au bruit de l'auto. Le conducteur ne change ni sa vitesse ni sa trajectoire . En peu de temps il est à vingt mètres des oiseaux ; c'est à ce moment que le plus gros des deux décide de prendre son envol et ce , à la grande surprise de l'enfant assis à la place du passager , en traversant la chaussée devant la voiture. Le conducteur est resté parfaitement impassible , pas un coup de volant ,pas un coup de frein , comme si l'animal était un mirage bien connu du chauffeur . Le gallinacé aillant la légèreté de vol d'un fer à repasser n'est qu'à quatre vingt centimètres du sol au beau milieu de la route lorsque la calandre de la Morgan le happe comme un fauve en pleine charge. Enfin le conducteur sort de son imperturbabilité -. Je l'ai eu!!

Son passager et lui-même ne peuvent voir au bout du capot que deux pattes qui battent au vent constituant une abominable mascotte de bouchon de radiateur.

L'auto ralenti et vient se ranger sur l'accotement, l'enfant saute hors du véhicule et se rend à l'avant du véhicule.

Il s'arrête net , bouche bée , yeux exhorbités la main oscillante devant la poitrine :
-. Oh là là !!!



-.Ah! Quel poltron! ce n'est qu'un malheureux faisan, prends le et mets le à l'arrière, il y aura du pâté demain!
-. Viens voir!

Le chauffeur se décide à descendre . Curieusement sa réaction est exactement la même que celle de l'enfant .

La grille de la calandre est défoncée comme les barreaux de la prison après l'évasion , le haut du radiateur a un trou gros comme un pouce et une eau joliement teintée d'antigel bleu s'en écoule piteusement en laissant échapper par spasmes un bruit de goulot de bouteille .

L'ouverture du capot rappelle à l'enfant la dernière bataille de polochon qu'il a eu avec son frère quand l'oreiller a crevé ! Des plumes , des plumes par centaines s'échappent de tous recoins du compartiment moteur .

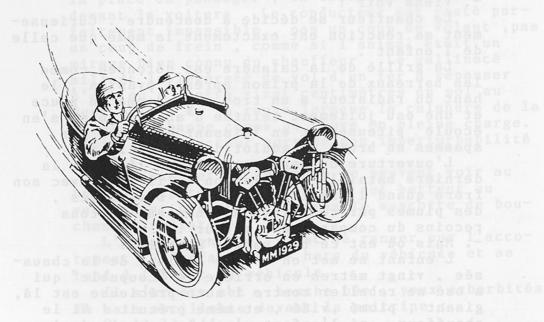
-. Mais où est ce bon sang d'animal !!

L'enfant se met en marche le long de la chaussée , vingt mètres en arrière le "coupable" qui a osé se rebeller contre l'auto précieuse est là, gisant , plumé ,vidé , et même précuit ! Ni le chauffeur , ni l'enfant n'ont le courage de la ramasser . Un chewing-gum assurera la maîtrise de la fuite et permettra la rentrée , penaude ,jusqu'à Paris , à petite allure.

Le mari est contrarié par la narration du chauffeur :

- -. Mais enfin , ça pèse aussi lourd qu'un pavé breton un faisan et à 120 à l'heure l'impact est terrible ! je sais bien que tu n'as pas un doctorat en physique nucléaire mais tu aurais pu te douter qu'il y aurait des dégats !!
- -. Non , je me suis dis que c'était la providence et que je n'aurai pas à faire les courses en rentrant , alors j'ai pensé lui laisser sa chance sans influencer le destin . Je ne freine pas , je n'accélère pas non plus , à lui de battre des ailes du mieux qu'il sait.
- -. Aussi près de la forêt de Chambord! répond l'interlocuteur, heureusement que ce n'est pas un sanglier que tu voulais mettre dans ton filet à commission!!!

Jean-Frédéric FROT



# CALSACE A CHONNEUR

### Des MORGAN en ALSACE.

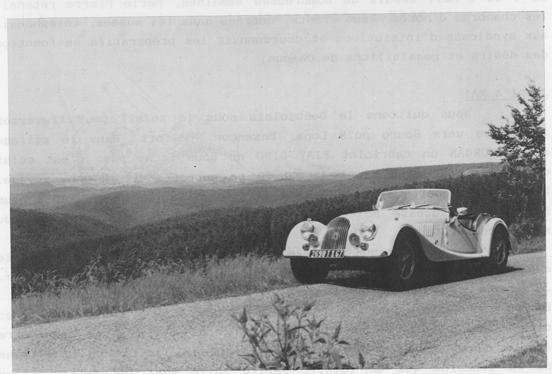
Ce mois de Mai 1989 avait déja des allures de vacances sur le calendrier, tant les jours fériés se succédaient avec frénésie; aussi, avions-nous décidé une sortie à la découverte de l'Alsace du 4 au 8 Mai. Depuis de nombreuses semaines, Marie Pierre retenait les chambres d'hôtes, restaurants, entrées dans les musées, téléphonait aux syndicats d'initiatives et coordonnait les préparatifs en fonction des désirs et possibilités de chacun.

#### JEUDI 4 MAI

Nous quittons le Beaujolais sous le soleil pour traverser la Bresse vers Bourg puis Lons, Besançon, Belfort. Dans le sillage de la MORGAN un cabriolet FIAT DINO ne nous lache pas: c'est celui de nos amis CHIFFLET dont la MG TD ne supporterait pas le voyage. La route est belle et calme, mais la présence de nombreux képis nous force à la sagesse malgré la tentation légitime d'appuyer un peu sur l'accélérateur.

Après un pique-nique aux bords du Doubs, nous mettons le cap sur Belfort puis Colmar. Le rendez-vous est fixé à Riquewhir. Je scrute l'horizon à la recherche d'une voiture connue, mais rien... Et puis soudain, dans le rétroviseur, une MORGAN rouge et noire: c'est la 4 places de Fançois THIBAUDAT. Lui n'a plus de tachymètre (cable cassé depuis belle lurette), alors la limitation de vitesse ne le concerne que de loin... Petite halte pour les retrouvailles





et remise en route vers le but de l'étape. L'arrivée sur Riquewhir est pénible à cause des touristes, et de la maréchaussée qui endigue leur flot; du coup, nous chauffons à qui mieux mieux dans la côte qui mène au village; puis parlementons pour passer; et enfin, rallions la maison qui nous accueillera pendant quatre jours. Le lieu a été choisi pour ses possibilités de parking à dîstance de la rue et ses chambres nombreuses et confortables.

Une heure plus tard, c'est l'arrivée des parisiens: Papy (Roger COQUELIN) et sa 4/4 verte, accompagné de Trigly (Jean François GARNIER) avec la MG B puisque Peter MORGAN s'accorde encore deux ans avant de lui fournir une voiture. (de couleur indéterminée car il change d'avis tous les jours!)

Papy est un optimiste forcené puisqu'il a oublié sa capote dans son garage; et mis à part leurs habituels problèmes de prostate, le voyage s'est bien passé.

### VENDREDI 5 MAI

Nous avons décidé de nous rendre au Musée National de l'Automobile à Mulhouse. Marie-Pierre a déjà les places dans son sac car nous savons que le club FERRARI se réunit en Alsace avec les mêmes intentions que nous.

La découverte de la collection des Frères SCHLUMPF nous subjugue et nous y passons trois longues heures, ne sachant plus quelle BUGATTI est la plus belle et nous promettant de revenir au plus vite nous remplir les yeux.

Au sortir du musée, le soleil est si chaud que nous décidons de rouler un peu sur la route des crêtes: Grand Ballon, Markstein, Petit Ballon, Munster et ses cigognes; puis retour à Colmar où Claire vient retrouver Trigly par le train.

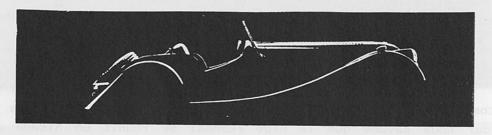
### SAMEDI 6 MAI

Myriam et François ayant décidé de dormir un peu plus longtemps, nous ne partons qu'à quatre voitures pour Haut-Koenigsbourg où les premiers cars de touristes se garent déjà, puis le Hohwald, le Mont Sainte Odile et descente sur Obernai où nous faisons une halte. Je traine ensuite toute la bande en pèlerinage à Molsheim devant les usines BUGATTI, un des seuls endroits où l'on ait su fabriquer des voitures avec MALVERN.

Comme nous devons retrouver Yann et Nathalie LECLERCQ de Dunkerque à midi devant le palais de l'Europe de Strasbourg et qu'il est 11h45, nous partons ventre à terre sur l'autoroute. La + 8 de Yann et la 4/4 de François nous attendent déjà.

Après avoir parqué nos voitures près du centre, nous visitons Strasbourg à pieds tout l'après-midi avec un petit crochet pour admirer les véhicules mis en ventes aux enchères au palais des Congrès, puis repartons pour Obernai et Lipsheim où nous avons rendez-vous avec de délicieuses tartes flambées.

Sur la route à quatre voies du retour, je m'aperçois soudain que ma température d'eau monte dangereusement. En roulant autour de 110-120, je parviens à la stabiliser mais elle est toujours haute et je commence à m'inquiéter sérieusement.



#### DIMANCHE 7 MAI

La nuit n'a pas été bonne. Je débarque au petit déjeuner avec le schéma de cablage électrique de la voiture. Le café avalé je descends vérifier le fonctionnement du ventilateur: le fusible est grillé et je le remplace.

Devant le soleil persistant, nous avons décidé de nous promener de nouveau sur les hauteurs, mais après avoir fait le plein d'essence à Kaysersberg, je me rends compte que le moteur chauffe encore. Arrêt sur un parking et longue discussion. Yann me convainc de déposer le calorstat et les voici tous penchés sur le moteur de la MORGAN. Je me ronge les ongles pendant qu'ils se brûlent les doigts! Bien entendu, un des boulons nous échappe et il nous faudra 20 mn de recherches pour le trouver sur le couvercle de la boite à vitesses! Une rivière a eu la bonne idée de faire son lit près de la route et nous pouvons complèter le niveau d'eau. Tout s'achève enfin et nous repartons avec une aiguille de température stabilisée au plus bas!

Hélas, il n'est plus question de petite route car on nous attend aux chais du Schlossweg à Rouffach pour 11 heures et il est déjà tard.

Après une sympathique dégustation et un copieux repas, nous nous rattraperons l'après-midi à travers le vignoble où Yann me prête le volant de sa + 8 afin que je me grise un peu en effleurant l'accé-lérateur...

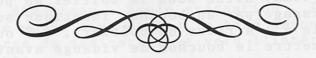
#### LUNDI 8 MAI

L'heure est à la séparation. Il fait toujours aussi beau. Heureusement pour Papy qui retourne sur Paris toujours sans capote. Nous reprenons le chemin de Lyon assez tôt pour éviter la cohue des retours.

De toute façon nous retrouverons Papy et Trigly dans 15 jours à Neuchatel avec le club Morgan Suisse et les autres en Septembre pour notre sortie beaujolaise. Et nous recommencerons l'année prochaine.

P.S. Après échange du calorstat, du contacteur et de la sonde, la voiture chauffe toujours, mais je pense que l'indication donnée par le thermomètre est fausse. Tout comme le voltmètre d'ailleurs, qui indique 15 V alors que l'alternateur en débite 13! Mais c'est normal, ma MORGAN n'a que 3 ans et 18000 km et elle a encore bien besoin de se roder. N'est-ce pas Olivier GUTTON à qui la même mésaventure est arrivée à notre retour de Suisse? Mais comme dirait Rudycard KIPLING, ceci est une autre histoire!

Jean Michel LABROT



### ET POURTANT ELLE TOURNE

### TECHNIQUE

LE PONT ARRIERE

Depuis de très nombreuses années Morgan s'approvisionne en ponts arrières chez "GKN" Salisbury. Seuls les rapports varient d'un modèle à l'autre et beaucoup sont interchangeables.

Les ponts complets , par contre , varient en longueur selon les différentes largeurs de chassis . Enfin les +8 sont équipés de différentiels autobloquants.

L'entretien proprement dit se limite au changement d'huile pendant les révisions générales. Pour les +4 et 4/4 une huile de pont hypo-ide classique (E.P 40) est adéquate. C'est une huile très épaisse, il faut donc laisser vidanger longtemps la vieille huile.

La vidange s'effectue par le bouchon à carré 1/2" (13mm) situé sous le boîtier de pont . Le remplissage par un bouchon identique sur le carter en tole à l'arrière du boîtier . ( N'oubliez pas de remettre le bouchon de vidange avant de remplir , si...ça arrive!!!)

Pour le +8 , même méthode mais l'huile doit impérativement être une huile spéciale pont autoblaquant ( Castrol ou Peugeot )





Il est bon également pendant la révision de démonter les tambours de freins , surtout sur une voiture dont le kilomètrage est élévé car les joints " spi " en bout de trompette de pont peuvent fuir . Les mâchoires et tambours de freins sont alors couverts d'huile et leur efficacité est absolument nulle ! Les mâchoires doivent être remplacées.

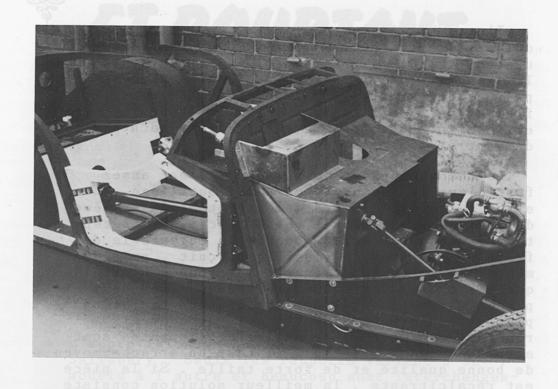
Le changement des joints " spi " est assez fastidieux et nécessite un peu d'outillage . En effet , il faut d'abord démonter tout le système de freinage ( machoires, ressorts, cylindre-récepteur ) sans oublier de boucher la tuyauterie de frein pour éviter de vider le circuit , puis démonter le moyeu du demi-arbre de roue . C'est là que les choses deviennent sérieuses ! Les deux pièces s'emmanchent l'une sur l'autre par accouplement conique et clavette qui ont souvent rouillés ensemble .(Les huiles dégrippantes sont absolument sans effet ) . Il faut un arrache-moyeu de bonne qualité et de forte taille . Si la pièce est récalcitrante, la meilleur solution consiste à démonter le flasque de frein , la plaque de retenue de demi-arbre et le joint "spi "extérieur qui sont tenus par quatre boulons sur la bride de bout de trompette puis sortir le moyeu et demi-arbre ensemble. On peut alors les chasser l'un de l'autre avec une petite presse hydraulique ( Ne jamais chauffer les pièces! ).

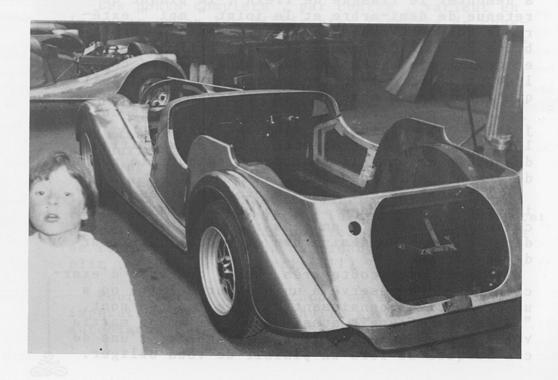
Une fois ce travail effectué on a accés au joint "spi "intérieur dans son logement à l'intérieur de la trompette . Il est spécifique du modèle de pont il faut donc indiquer le numéro

de chassis à la commande .

Le remontage est éxécuté exactement en sens inverse du démontage . Seule précaution , la clavette de moyeu a un sens : le bord arrondi va dans la gorge du demi-arbre et vers l'intérieur de la voiture .

Un pont neuf coûte très cher, ce genre d'exercice est donc réservé à un amateur éclairé ou a un mécanicien connaissant déjà ce type de pont. "Salisbury" fournit aussi Jaguar et Aston martin votre concessionnaire le plus proche de l'une de ces marques se fera un plaisir de vous obliger.





Le jeu d'usure de pont peut être rattrapé en reajustant le jeu aux calettes calibrées qui sont dans le nez de pont mais il ne s'agit là que

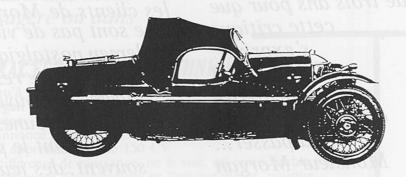
nue la Morgan soit

d'un travail provisoir et je préconise le changement du pignon d'attaque et de la couronne ou du différentiel complet si les planétaires sont usés.

Pour les amateurs de compétitions , le pont lui-même est suffisamment solide jusqu'à des puissances de 250 CV , toutefois je recommande de changer les lames de suspension pour des lames plus raides ainsi que les amortisseurs . Si la puissance est supérieure à 200 CV un disposotif limitant la levée du nez de pont est recommandé .

Jean-Frédéric FROT.





Morgan Super Sports

Que la Morgan soit un phénomène unique dans la construction automobile actuelle est une évidence. Personne ne se permet plus de produire en 1969 une voiture d'aspect rigoureusement conforme à ce qui se faisait en matière esthétique voici 30 ans et plus... Lorsqu'une marque tarde un peu à changer sa ligne, chacun s'accorde à la déclarer démodée de la façon la plus péremptoire, et il ne faut pas plus de trois ans pour que cette critique s'exprime. Mais au fond ce n'est peut-être qu'un mauvais cap à passer... Monsieur Morgan a tenu le coup, il a imperturbablement continué à sortir la même voiture de ses petits ateliers de Malvern Link dans le Worcestershire.

# essai de la MORGAN plus 8

par José Rosinski



Normalement, ceci aurait dû le conduire à la faillite, mais c'est le contraire qui s'est produit. Plus extraordinaire encore, les clients de Morgan ne sont pas de vieux gentlemen nostalgiques désireux de rester fidèles au souvenir de leur jeunesse. Ce sont le plus souvent, des jeunes gens qui n'ont pas connu cette période et qui n'achètent donc la voiture que parce qu'elle leur plaît, parce qu'ils l'ont élue entre tous les modèles

de sport, actuellement sur le marché. Alors, qu'est-ce qui explique le succès de la Morgan au point qu'il faille patienter plusieurs mois avant d'en obtenir une? (Merci donc au rallyman Roger Lamoral, qui a bien voulu nous prêter sa +8, jusqu'ici la seule livrée en France). Je crois qu'il faut chercher la raison de cet engouement non pas seulement dans une mode passagère ou dans

un parti-pris d'originalité qui se confond avec le snobisme, mais simplement parce qu'une Morgan est de toute évidence une voiture d'homme, un symbole de virilité et d'esprit sportif qui n'a pas son pareil. C'est encore plus vrai depuis l'apparition du modèle « Plus 8 », que sa nervosité met sur un pied d'égalité avec les bolides les plus sophistiqués de la construction automoile.

### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Jusqu'à présent, le plus puissant modèle de la gamme Morgan était propulsé par un 4 cylindres Triumph de quelques 100 CV DIN. Le V8 Rover désormais utilisé est annoncé pour 184 CV à 5 200 t/m, soit une puissance

DIN approximative de 150 CV.

La différence de puissance, on le voit, est considérable. La différence d'architecture ne l'est pas moins, puisque le Rover est un V8 en aluminium qui a trouvé sa place sous le capot de la Morgan sans que des changements fondamentaux aient dû être opérés. La cylindrée atteint 3 528 cc, avec alésage de 89 mm et course de 71 mm. Le taux de compression est fixé à 10,5 : 1. L'alimentation est assurée par deux carburateurs SU. Point particulièrement intéressant, le couple développé par ce moteur est de 31 mkg à 3 000 t/m. Le poids de la voiture n'excédant pas 900 kg, on imagine bien ce que peuvent être les possibilités d'accélération d'un tel engin sur le plan théorique... Sur le plan pratique, vous le verrez, il n'y aura pas lieu d'être déçu!

### FICHE TECHNIQUE

Moteur
Rover V8, construction alliage léger.
Soupapes en tête et culbuteurs (commande hydraulique).
Refroidissement par eau.
88,9 × 71,12 mm : 3 528 cc.
Taux de compression : 10,5 : 1.
Deux carburateurs S U :
184 CV (BHP) à 5 200 t/m.
31 m/kg à 3 000 t/m.

Transmission:
Embrayage monodisque sec à diaphragme, commande hydraulique.
B.V. Jaguar à 4 rapports, 1re non synchro.
Rapport du pont arrière: 3,58:1.
Différentiel auto-bloquant.

Ce moteur (d'origine américaine) est accouplé pour le moment à l'antique boîte Jaguar à 4 rapports, qui présente entre autres inconvénients celui de ne pas posséder de première synchronisée. Le pont arrière (rigide) est équipé d'un différentiel auto-bloquant, devenu indispensable en raison de la puissance disponible.

En ce qui concerne le châssis, Morgan n'a pas jugé utile de se départir de ses sains principes. Aussi n'a-t-on à noter que quelques renforcements de-ci de-là. On retrouve donc les deux forts longerons en Z, les cinq traverses de sections ronde ou rectangulaire. Simples détails, le plancher proprement dit n'est plus en bois, mais en tôle; les ressorts arrière à lames semi-elliptiques sont renforcés et repositionnés, les amortisseurs à levier hydrauliques sont conservés. Aucune modification n'altère le typique essieu avant, breveté par Morgan en 1910; les porte-fusées coulissent sur 2 axes verticaux formant partie d'un cadre, et la suspension est assurée par deux paires de ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs télescopiques.

Le système de freinage demeure mixte à disques à l'avant et tambours à l'arrière. Mais il reçoit l'assistance d'un servo. Le boîtier de la direction à vis et secteur est placé à l'extrémité d'une colonne en trois parties, disposition rendue nécessaire par l'encombrement du moteur et qui est maintenant conforme aux nouvelles normes de sécurité américaine.

Quelques petites modifications sont intervenues dans la disposition de cet organe, ainsi que dans ses réglages. Mais le rapport reste extrêmement direct, avec deux tours 1/4 de volant entre butées.

Les roues sont la caractéristique la plus apparente, permettant de distinguer le modèle « Plus 8 ». Les traditionnels rayons sont en effet remplacés par une moderne fonderie en alliage léger, d'une largeur de 5, 1/2, équipée de Dunlop radiaux VR 185×15. Les moyeux Rudge ont été abandonnés pour une fixation conventionnelle par cinq boulons.

### AU VOLANT

C'est à vrai dire, la seule chose qui distingue une « Plus 8 » d'une autre Morgan, vue de l'extérieur. Le typique Roadster a intégralement conservé sa ligne et ses proportions, bien que l'empattement et les voies aient été légèrement accrus. Pour le moment, le modèle 4 places n'est pas équipé d'un moteur Rover, ce qui est d'ailleurs regrettable dans la mesure ou il offre certains avantages sur le deux places au point de vue pratique, et notamment pour pouvoir emporter des bagages à l'abri. Dans le cas qui nous occupe, on ne peut en effet emmener qu'une valise de dimensions très modestes, sur la plate-forme située derrière les sièges; et la seule solution en cas d'excès est d'installer à l'extérieur, audessus de la roue de secours, un porte-bagages.

De nombreux changements affectent l'aménagement de l'habitacle. D'une façon générale, on peut dire que s'ils sont intéressants du point de vue confort et sécurité, ils sont moins heureux sur le plan esthétique. La planche de bord n'est plus en bois vernis, mais gainée de simili noir. Les divers boutons de commande ont fait place à des commutateurs affublés de symboles... Le cadran du compte-tours est traité dans un style complètement différent de celui du compteur de vitesse et du combiné jauge à essence, thermomètre d'eau, ampèremètre, manomètre de pression d'huile. Le volant est désormais de dimensions plus raisonnables, sa jante est souple et garnie de cuir. Les sièges sont des semibaquets infiniment plus confortables et mieux dessinés que les anciens, mais où est la sellerie en cuir d'antan? Comme auparavant, la capote est entièrement détachable, et la voiture est livrée d'origine avec un tonneaucover. De même, les fenêtres en plastique peuvent être intégralement enlevées.

Bien entendu, la position de conduite s'est considérablement améliorée grâce aux nouveaux sièges et au diamètre moins vintage du volant. Le court levier de vitesse est par ailleurs à bonne portée de la main, et il est possible d'accélérer et de freiner simultanément malgré la forme très spéciale de l'accélérateur « à roulette ». Mais il n'y a toujours pas de place pour reposet le pied gauche, qu'il faut nécessairement laisser peser (le plus légèrement possible !) sur la pédale d'embrayage, à moins de plier la jambe lorsque la route le permet... D'une manière générale, la qualité de finition demeure d'un aspect remarquable, malgré le regrettable abandon des matières nobles dont nous parlions tout à l'heure. Et l'on ne constate aucune lacune fondamentale dans l'équipement, si ce n'est l'absence d'un cendrier. On note en revanche, l'apparition d'un troisième mini-balai d'essui-glace, et d'un orifice supplémentaire de réservoir d'essence à ouverture instantanée. En outre, deux phares longue portée encadrent la fameuse calandre.

SUR LA ROUTE

Capote et fenêtres en place, on ne peut certes dire que la visibilité soit une caractéristique essentielle de la Morgan... Mais ce que l'on voit est de nature à réjouir le cœur de l'amateur. Devant le petit pare-brise plat s'allonge en effet le grand capot percé d'une série d'ouïes d'aération, et les deux ailes surmontées de très beaux petits feux de lanterne. Les panneaux-fenêtres en plastique sont maintenant raides et non plus souples, dans un effort pour tenter de les rendre plus étanches. En fait, au-dessus de 140 km/h environ, ils ont toujours tendance à s'écarter des montants du pare-brise, ce qui permet à l'air de s'engouffrer avec violence dans l'habitacle. En cas de pluie, les joints capote-pare-brise et pare-brise-capot s'avèrent rapidement fuyards... Mais

Équipement :

Indicateur de vitesses, comptetours, manomètre de pression d'huile, ampèremètre, thermo eau, jauge à essence (61 l.). Frein à main, type « Fly-Off ». Bouton de graissage de train avant (au pied). Chauffage. Tonneau-cover. Volant cuir. Essuie-glace 2 vitesses. Laveglace, etc...

Dimensions:
Empattement: 2 490 mm.
Voie AV: 1 220 mm.
Voie AR: 1 290 mm.
Longueur HT: 3 860 mm.
Largeur HT: 1 470 mm.
Hauteur (avec capote): 1 240 mm.
Poids: 900 kg.





caractère de gros jouet de la Morgan. Quoiqu'il en soit, le plus grand plaisir de conduite que dispense la voiture est ressenti en configuration «ouverte», sans capote ni fenêtres. On peut même dire qu'aucune autre voiture actuelle ne procure alors une telle sensation de liberté. Le comportement routier de la « Plus 8 » dépend entièrement de l'état de la route. Certes, la suspension (ou ce qui en tient lieu) a été quelque peu améliorée, mais ceci se manifeste surtout sur une chaussée correcte. Lorsqu'il faut rouler sur trous et bosses, l'infernal jumping bien connu des ci-devant possesseurs de Morgan reprend ses droits, et il n'y a plus qu'à s'accrocher au volant ou, pour le passager, à boucler une ceinture ventrale s'il ne veut pas se retrouver au hasard des obstacles en suspension dans l'air, la tête dépassant du pare-brise... De cela, il découle que sur un bon revêtement, la tenue de route de la Morgan est amusante, et même d'une certaine qualité lorsque l'on a pris la voiture bien en main. Le comportement est nettement sous vireur, mais ceci peut être corrigé le plus facilement du monde en utilisant la puissance dont le moteur Rover n'est pas avare. La direction sans doute un peu lourde, mais extrêmement directe, permet de contrôler toutes les attitudes dans les délais les plus brefs, et avec une grande précision. Evidemment, tout cela est un peu acrobatique et sans aucun rapport avec le comportement habituel d'une voiture moderne, mais fait partie du charme de la Morgan, excellente école de conduite en vérité. En outre, les réactions sont si franches et si immédiatement perceptibles que malgré leur exubérance, elles ne sont en aucune façon dangereuses. En revanche, lorsque la chaussée est détériorée, il devient impossible de décrire le comportement de la Morgan, qui saute d'une bosse pour tomber dans un trou, et tout cela avec un parfait mépris pour la notion de trajectoire! Il faut alors se « débrouiller », ou mieux, ralentir, sauf à vouloir dépenser une somme d'énergie considérable dans un laps de temps incroyablement court. Si l'on s'obstine néanmoins, on pourra apprécier l'immense solidité du châssis qui malgré la torture à laquelle il est soumis, manifeste une résistance surprenante. Il faut d'autre part noter qu'heureusement, la direction ne transmet aucune réaction, ce qui permet de continuer à diriger la voiture. Même en phase prolongée de sautemoutons... Les freins pour leur part, sont parfaits : puissants, endurants, progressifs, grâce à un servo bien adapté. La transmission avec la boîte Jaguar reste égale à elle-même : bruyante, dure, « chauffante ». A son actif, on doit par contre inscrire le bon étagement des rapports intermédiaires (65, 115, 165 km/h à 5 800/ 6 000 t/m et une solidité éprouvée. D'autre part, l'embrayage à commande hydraulique est excellente à tous

égards.

tout cela n'est au fond pas bien grave et participe au

Chassis.

Longerons en Z réunis par 5 traverses.

Suspension avant à roues indépendantes par axe coulissant, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques.

Suspension arrière par essieu rigide, ressorts semi-elliptiques, amortisseurs hydrauliques à levier.

Freins à disques à l'avant, à tamours à l'arrière, assistés.

Direction, à vis et galet.

Roues alliage léger, largeur 5".

Pneus Dunlop SP Sport VR,

 $185 \times 15$ .

### PERFORMANCES

Bien entendu, la principale différence de comportement entre le nouveau modèle « Plus 8 » et ses devanciers réside dans des performances considérablement accrues. De tous temps, grâce à un bon rapport poids-puissance, les Morgan ont été des voitures nerveuses. Mais l'adoption du Rover propulse la marque dans une catégorie supérieure, celle des vrais bolides. Les accélérations, sur le 400 départ, arrêté en particulier, sont véritablement fantastiques et sur cette distance, la « Plus 8 » tient aisément en respect ou bat des voitures comme des Porsche 911, des Ferrari ou Maserati de grand tourisme. Les résultats chiffrés sur le kilomètre départ arrêté, comparativement moins brillants, s'expliquent déjà par l'influence des formes complètement antiaérodynamiques de la merveilleuse carrosserie. Et bien entendu, la vitesse de pointe s'en ressent encore davantage...

Voici les résultats de nos mesures à Montlhéry :

15" 3/5e 400 mètres départ arrêté 1 000 mètres départ arrêté 29" 4/5e

184,7 à 5 700 t/m environ. Vitesse maxi De toutes façons, la mesure de vitesse de pointe à Montlhéry, handicape la Morgan plus que toute autre voiture, en raison de sa suspension sèche, archi-sèche, qui provoque de constantes pertes d'adhérence. En fait, sur la route, il est fréquent de lire 6 000 t/m au comptetours. Et si la correction normale de 3 % toujours appliquée à la mesure effectuée à Montlhéry donne un chiffre proche de 190 km/h, il est bien certain que les 200 km/h peuvent être atteints en ligne droite. En ce qui concerne la consommation, tout dépendra du mode de conduite. Le V8 très souple et puissant à bas régime, s'accommode volontiers d'un minimum de changements de vitesse, et n'exige nullement d'être poussé dans ses derniers retranchements. Dans ces conditions, une consommation de l'ordre de 15 litres aux 100 maximum est à prévoir.

Il faut aussi noter que le fonctionnement de ce moteur est extrêmement silencieux, et qu'à part une légère tendance à chauffer lorsqu'on le sollicite fortement et longuement comme nous avons pu le faire à Montlhéry, il tourne avec une absence d'effort apparent des plus plaisante. Ceci ne participe pas pour peu à l'agrément d'utilisation de la voiture.

Essai:

Beau temps - sec - tempéré - vent moven.

400 m départ arrêté : 15"6/10°. 1 000 m départ arrêté : 29"8/10° Vitesse maxi : 184,7 à 5 700 t/m environ. Soit plus de 190 km/h en palier. Consommation moyenne: 15 litres

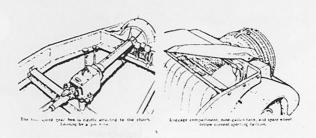
aux 100 km.

Vitesses maxi lues sur les intermédiaires: 65-115-165 km/h. Prix: 25.900 F.



### CONCLUSION

S'agissant d'une Morgan, il ne peut être évidemment question d'émettre un jugement de valeur basé sur des critères comparatifs avec d'autres voitures de sport. La Morgan est absolument unique en son genre et en conséquence, on doit la prendre telle qu'elle est : on adore, ou on déteste. Il faut cependant prendre en considération le fait qu'en termes de rapport prix-performance, la « Plus 8 » est extrêmement bien placée, capable de dispenser des accélérations et des reprises dont l'équivalence ne pourra être trouvée qu'à bord d'une voiture infiniment plus coûteuse. Bien entendu, les puristes ne pourront que regretter l'aspect moderne des roues en alliage léger qui jurent vilainement avec la ligne désuète de la carrosserie, et déplorer la débauche de simili qui garnit maintenant l'habitacle. Cependant, l'essentiel du caractère Morgan subsiste, et il est incontestablement magnifié par le gros V8 dont les possibilités n'excèdent nullement celles de la voiture. Ainsi, je pense que plus que jamais la Morgan est un jouet désirable et splendide, qui satisfera et même comblera ceux pour qui le grand air et la ballade sportive restent les arguments essentiels du plaisir de l'automobile. Plus que jamais, on peut dire qu'une expérience de vrai automobiliste ne peut être complète sans la possession, une fois dans sa vie, du dernier des Roadsters. Longue vie donc à M. Morgan et à ses merveilleuses machines!

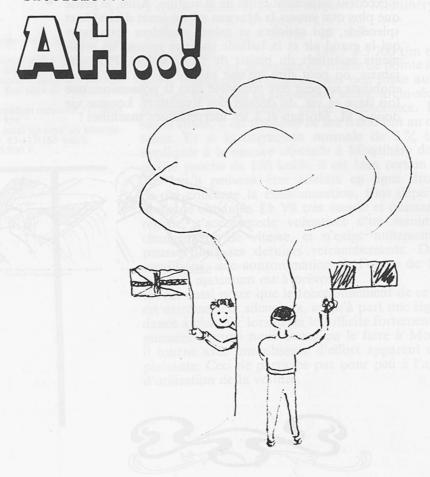


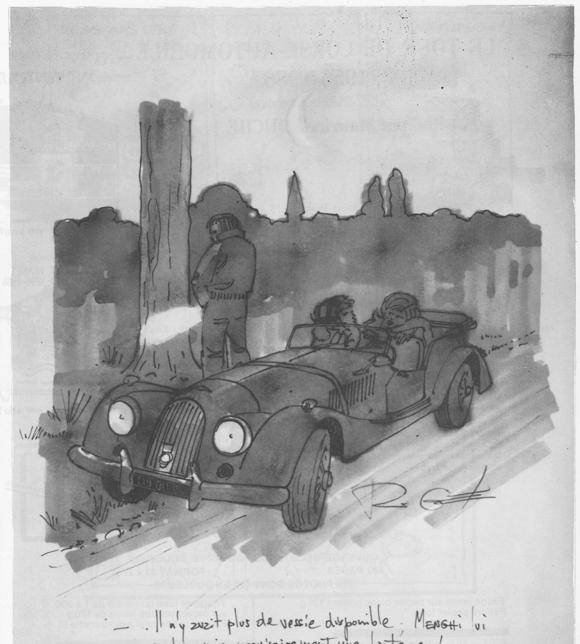


### DU SOUCIS DE PASSER POUR UN PUR ESPRIT!

Dans le Miscellany de Juillet, j'ai trouvé ce qui suit: "Connaissez-vous la différence entre un conducteur français de Morgan et un conducteur anglais de Morgan? le conducteur anglais va derrière un arbre pour faire pipi."

Mes chers membres, voulez-vous avoir l'air tout à fait british? alors passé derrière l'arbre pour faire pipi c'est le comble du snobisme!!!





Il n'y zuzit plus de vessie disponible. MENGHi vi 2 donc mis provisoirement une lenterne!

### LE TOUR DE CORSE AUTOMOBILE 1956-1986

(1987-88-89 en appendice)

### par Maurice LOUCHE

Auteur des ouvrages "Mont Ventoux, 75 ans de sports mécaniques, 1902-1976" et "Le Tour de France Automobile, 1899-1986" (ce dernier élu en 1987 ''meilleur ouvrage automobile de l'année''), Maurice LOUCHE récidive avec l'étude d'une épreuve qu'on dit être le plus beau et le plus éprouvant rallye au monde : Le Tour de Corse Automobile, anciennement dénommé "Rallye des 10 000 Virages".

Dès sa première édition, en 1956, il provoqua un prodigieux engouement. Extrêmement convoité, il suscita régulièrement des luttes acharnées et émouvantes qui s'amplifièrent au fil des ans pour atteindre leur paroxysme en 1985 et 1986 avec les drames que l'on connaît.

Des auelque 50 cv de la Renault Dauphine de Gilberte Thirion aux 450 cv de la Peugeot 205 Turbo 16 de Saby, c'est toute l'Histoire du Tour de Corse... que voici

Un crescendo de trente années de course, une histoire d'hommes et de machines forte en émotions qui n'aurait certainement pas été aussi poignante si elle n'avait justement pas eu comme cadre LA CORSE: un terrain de prédilection où le rallye automobile peut se sublimer dans une ambiance chaleureuse et

Grâce à l'aide des organisateurs (l'Association Sportive de l'A.C. de la Corse) et à la collaboration de la presse locale (Le Provençal-Corse) et spécialisée (Échappement, L'Auto-Journal), Maurice LOUCHE nous offre une passionnante histoire (avec tous les classements et les listes des participants), illustrée d'une iconographie comme toujours exceptionnelle.

Découvrez donc ce que fut l'épopée du Tour de Corse Automobile : un rallye pas comme les autres. Un rallye à très forte personnalité.

Du même auteur

# MONT VENTOUX

432 pages - 658 photos - - 400 F

Maurice LOUCHE LE TOUR DE FRANCE **AUTOMOBILE 1899-1986** 

448 pages - 944 photos - - 470 F

Ouvrage en préparation



**OUVRAGE RELIÉ SOUS JAQUETTE COULEURS** 352 PAGES **FORMAT 23 x 27** 710 PHOTOS DONT 125 EN COULEURS

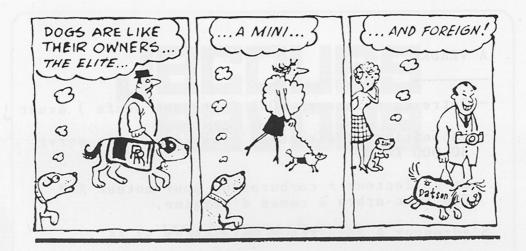
Tirage limité sur papier blanc brillant 135 g Reliure papier toilé.

850 F + 45 F de frais de port (en recommandé)

Tirage de luxe numéroté de 1 à 300 sur papier couché ivoire de 170 q Reliure pleine toile avec tranche fil.

600 F + 45 F de frais de port (en recommandé)

Parution prévue: fin 1989-début 1990









#### A VENDRE

- Qatre amortisseurs KONI ( presque neufs ) avant
- Un boîtier de direction pour 4/4 ayant servi 30.000 Kms.
- Un collecteur + carburateur pour moteur XR3 OVH avec arbre à cames d'origine.

S'adresser à Jean RIBOT Tel. 95.31.57.46

### A NOTER SUR ACENDA!

come to VLAMMOG 90

MAU 26th & 27th 1990 ANTWERP

more into: HEDWIG RODYNS FRED. PELTZERSTRAAT 69 BELGIUM 2500 LIER

FAX:03.480.07.10 TEL:03.489.06.36.



BELGIUM

# 

vous souhaite un excellent week-end



Importateur exclusif MORGAN depuis 36 ans

237, Bd Péreire - Paris 17° Tél.: 45 74 82 80

# COTISATIONS 1990

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 1990**

Je soussigné,
Nom Prénom
Adresse
Profession
Tél: 1)domicile
désire adhérer au MORGAN CLUB DE FRANCE, la description de mon
véhicule est la suivante : modèle Nombre de places
année Numéro d'immatriculation
couleur
Fait àlele

Signature