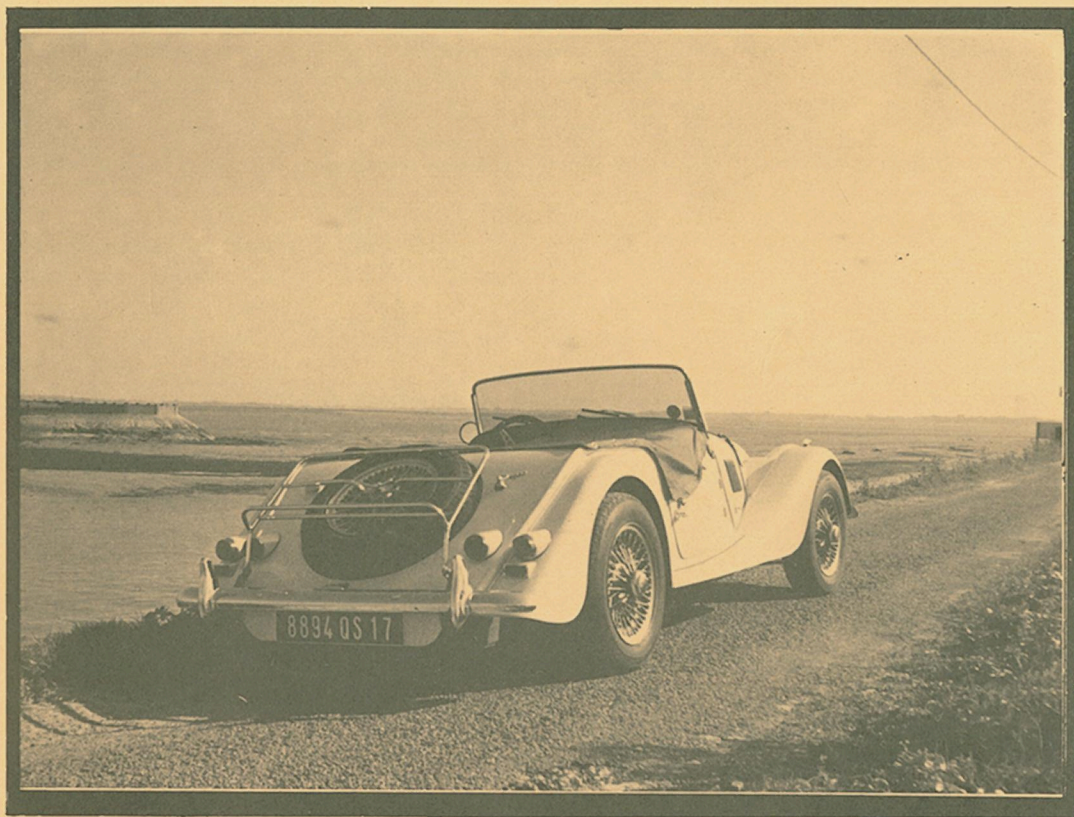
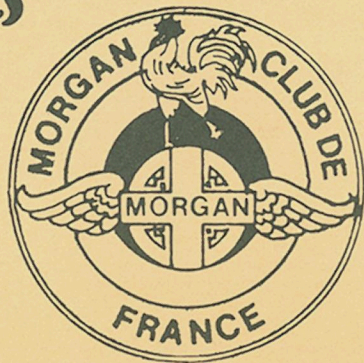


morgan club
france



SEPTEMBRE 1991

news n°54

c/o C. KACHELMANN 23, avenue Jean Moulin 75014 PARIS

1. ENSEMBLES

1.01	Badge Français	250 F
1.04	Insigne en fil ailes Morgan	150 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
1.10	Sweat-shirt	200 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 ...	150 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
- Champagne-Ardennes

M. LOUCHE
Campagne Cambronne
13980 ALLEINS

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

D. HALLAWELL
77, rue du Père Corentin
75014 PARIS

D. THEPENNIER
3, square du Lièvre
77420 NOISEL

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

B. MOUTARD-MARTIN
1, rue Victor Hugo
08700 NOUZONVILLE

M. NOËL
D. THEPENNIER
D. HALLAWELL
M. LOUCHE
J.P. RIVALS
M. CHARPENTIER
J.P. DOMENJOUR
B. MOUTARD-MARTIN

M. CHARPENTIER
Route de Crêtes
64290 GAN

M. NOËL
57, avenue Marceau
93130 NOISY LE SEC

Nom..... Prénom

Adresse

Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent

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

Le..... Signature

EDITORIAL

Notre Club a maintenant plus de 10 ans, nous avons oeuvré pour qu'un esprit d'entraide et d'amitié se développe. Cet été, au moment des grandes migrations nous avons eu une très grande satisfaction, nos amis anglais, belges, allemands, français ont téléphoné qui, pour demander à rencontrer sur le lieu de leurs vacances des morganistes, qui pour avoir un bon garage susceptible de comprendre leur anxiété au "nouveau bruit". C'est une grande joie pour nous que dans la difficulté d'aucun n'est pas hésité à faire le 43 22 34 26 pour appeler au secours. Si je n'ai pas réussi à dépanner tout le monde du moins ai-je été là pour reconforter . L'Europe est en marche et la Morgan y contribue.

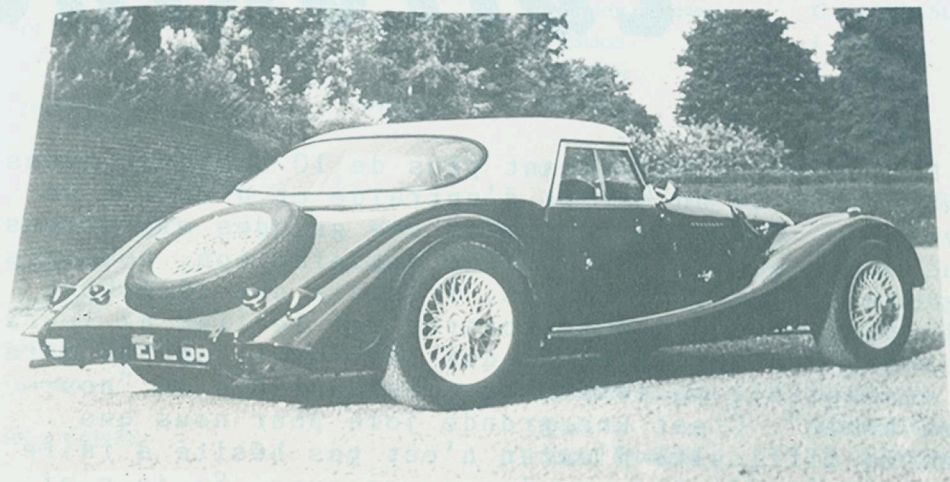
Nous avons été une vingtaine de Morgan au MOG91 à Malvern, j'en ferai la relation dans le prochain News , mais ce sera très difficile, il fut si réussi et nous y fûmes si heureux et chacun sait que les gens heureux n'ont pas d'histoire! Mais j'ai des photos.

Je suis conforté dans cette pensée: la Morgan est tout à fait conforme à l'esprit anglais, c'est un mélange d'ancien et de nouveau, unique en son genre dans laquelle subsiste des façons archaïques et des méthodes ultra moderne. Les générations de conducteur passent la Morgan reste s'adaptant intelligemment aux goûts nouveaux tout en préservant dans ses anachronismes ce sens de la continuité qui est le caractère le plus marqué des britanniques.

Le Président.



... TO MATURE FOR 15 YEARS.



+4 Super Sports

John Donovan en pleine action !!!



UN PEU D'HISTOIRE

UN PEU D'HISTOIRE OU LES VRAIES-FAUSSES PLAQUES.

Je vous ai parlé à l'occasion de la rétrospective de Morgan au Mans de la turbulente histoire de TOK 258 et du doute que l'on pouvait avoir maintenant sur l'acquisition de l'original avec son bon numéro. Et bien, à l'occasion du rachat ,à prix d'or par un membre du Club anglais de ce qui devrait être l'original du Mans et de sa plaque célèbre, la polémique s'installe. Bon, alors reprenons:

Richard Shepard Baron achète en 1960-61 (notez déjà la précision!!) une +4 super sport avec caisse haute (ou caisse +4) bleue pâle immatriculée XRX 1.

Chris Lawrence achète une Morgan +4 en 1958 (ou en 1956 ?) immatriculée TOK 288

Les deux voitures courent à Spa en 1961 et sont refusées au Mans en 1961.

Durant l'hiver 1961 on construit à l'usine une +4 super sport avec caisse basse (ou caisse 4/4) pour Peter Morgan , immatriculée 170 GWP . Dans le même temps XRX 1 subit le même traitement et prend alors l'immatriculation TOK 258 . Vous me suivez ?

Quand à 170 GWP elle sera la voiture de réserve au Mans en 1962 Et l'ex XRX 1 maintenant TOK 258 gagnera sa classe.

Après cela tout devient plus confus, si c'est possible !

170 GWP est rachetée par Chris Lawrence, XRX 1 fut rachetée par Piper Arnold en 1963 , puis Basil Feilding qui la revendit en 1972 à James Henderson qui constatât que le châssis et les papiers du véhicule n'avait pas le même numéro.

Et TOK 258 dans tout cela , difficile de dire où elle est réellement . La plaque est-elle allée sur une troisième +4 SS de Chris Lawrence comme cela semble être le cas et la voiture dans les mains de Monsieur Dence avec l'immatriculation SHX 142 B ou peut-être 141 B).



En 1972 Chris Lawrence rachèterait la voiture et remet les bonnes plaques et il parait alors que tout devient limpide. Mais alors que devient 170 GWP et la caisse originale de XRX 1 ? Ah! cette dernière est maintenant sur la voiture d'Audy Garlic.

Résumons-nous : TOK 258 ,plaques présentes sur la +4 1958 ou 1956 sont transférées sur la +4 1960-61 , alors XRX 1 :cette dernière voiture fera le Mans.

Après c'est comme vous voulez , le premier qui sera capable de nous reconstituer l'arbre généalogique jusqu'en 1991 recevra une reproduction garantie conforme de la photo de TOK 258 prise en 1976 lors de la rétrospective historique du Mans !!!

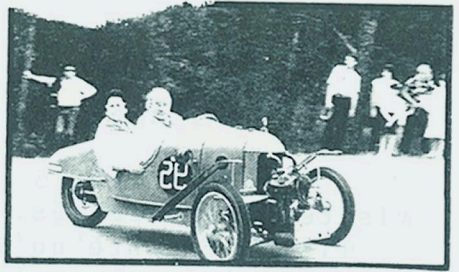
Sachez que le sujet fait l'objet actuellement d'un échange de courrier abondant dans le bulletin du Club anglais et que Scotland yard est sur les rangs.

A bientôt.

Jean-Christophe FROT



Pam Durham . Pékin . 29.05.90



HISTOIRE D'UNE VENTE RATEE



La scène se passe en 1923 ou en 1924 au Salon de l'Automobile , au Grand Palais .

R. DARMONT qui fabriquait sous licence "les MORGAN (même si quelque fois il oubliait paraît-il d'en régler le montant) avait un stand sur lequel trônaient plusieurs de ces trois roues.

Il y avait un modèle "Sport" avec un moteur JAP latéral à refroidissement par eau , un modèle à refroidissement par air , dont c'était la première apparition en France ,avec une calandre disgracieuse en lieu et place du radiateur et aussi un modèle "camionnette" dont l'origine mérite d'être relatée.

L'agent MORGAN de Nice était AGNERO , il avait dans sa clientèle un messenger de Presse qui livrait les journeaux dans l'arrière pays niçois, qui, comme tout le monde le sait est montagnoux à souhait.

Ce client avait apprécié le MORGAN dans les côtes, mais compte tenu de la capacité du coffre arrière, avait décidé de remplacer la queue par un petit plateau dans lequel, de chaque côté du passage de la roue arrière, il pouvait caser les journeaux.

DARMONT avait vu l'engin ainsi modifié , un jour à l'occasion d'un PARIS NICE et s'en était fortement inspiré pour ajouter au catalogue , un modèle utilitaire à un prix compétitif .

Le Salon de l'Automobile a toujours été l'occasion pour les Agents de marques , de "monter" à Paris .

PIERPONT , Agent à MONTPELLIER , n'avait pas dérogé à la règle et se trouvait sur le stand DARMONT qui le lui avait confié pour quelques heures ; il vantait les mérites du 3 roues aux

visiteurs intéressés.

Il m'a raconté qu'il avait ainsi eut l'occasion de faire longuement l'article à un brave ecclésiastique des Basses Alpes (qui n'étaient pas encore le Alpes de Haute Provence) en soutane et chapeau rond ,qui,avec son esprit éclairé et ses idées progressistes ,cherchait une petite voiture pour porter la bonne parole ou les saintes huiles à ses ouailles montagnardes.

L'image d'un curé motorisé ,en 1920 ,s'accordait mieux du style utilitaire et bon marché d'un MORGAN que de toute autre voiture et ce qui ne gachait rien, c'était le prix "l'offre la plus économique su marché" comme le vantait le prospectus.

Le piquant de l'affaire résidait aussi dans le fait que PIERPONT était né protestant, et qu'ainsi un "parpaillot" essayait de convaincre un "calotin" de la supériorité indiscutable d'un cyclecar conçu par un "anglican, fils de pasteur" et construit par un "juif" de COURBEVOIE ,car DARMONT était Israélite.!!!

Donc notre curé, après avoir noté soigneusement les arguments de PIERPONT , s'en était allé continuer sa visite vers les autres stands.

Dans la soirée,alors DARMONT était revenu sur le stand où PIERPONT lui rendait compte des approches ou des ventes réalisées ,c'est alors que le curé réapparut.

PIERPONT se frottait déjà les mains en songeant à la commission qu'il allait enregistrer grâce à cette vente,car comment aurait-on pu croire qu'elle ne se ferait pas , puisque l'acheteur ,après avoir visité la concurrence ,revenait sur le stand, c'était que son choix était fait...

DARMONT fut présenté au "client", on commença à discuter prix ,livraison, puis tout d'un coup DARMONT lança au curé une remarque péremptoire: "Monsieur l'Abbé, cet engin ne peut absolument pas vous convenir."

Et l'abbé interloqué d'interroger :
- . Pourquoi!?
DARMONT imperturbavle de répliquer :
- . Parceque Monsieur l'abbé , le carter de transmission est en antimoine!!!! (retenant un sourire malicieux)

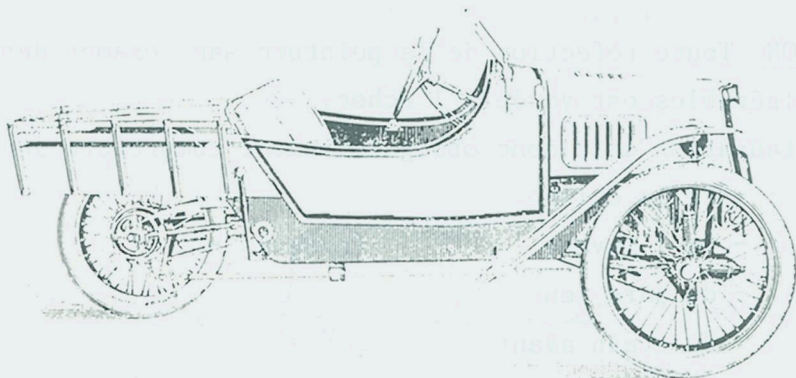
Inutile de préciser que le curé repartit furieux et que PIERPONT fort déçu ne toucha pas de commission pour cette vente ratée.

45 ans plus tard, sur un lit de clinique, il me raconta l'anecdote , sans oublier aucun détail la soutane un peu élimée aux manches , l'accent bas alpin , les gros souliers noirs, le chapeau aux bords baissés de DARMONT ,son rire après la réplique , la coquine satisfaction pour la farce jouée, sa propre déception , l'air outré du curé PIERPONT cherchait dans les souvenirs de la belle époque de sa jeunesse ,la force de lutter contre la maladie qui allait inexorable, l'emporter.

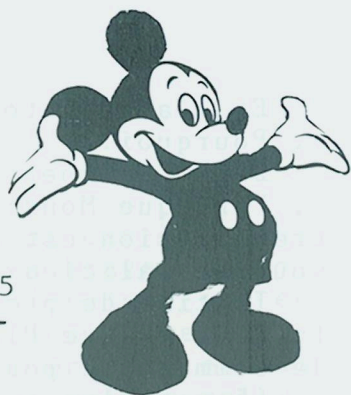
GUY BURNAT.



CAMIONNETTE



Charge utile : 75 kilos. Dimensions de la caisse : longueur des côtés, 1 m. 06 ;
grande base, 0 m. 86; petite base, 0 m. 41; profondeur des côtés, 0 m. 50.



RESTAURATION D'UN 4/4 1975

RESTAURATION : tôlerie en acier
Bois

PREAMBULE Il faut préciser qu'à cette époque la peinture était appliquée après montage et assemblage tôles et des bois. Il existait donc une absence totale de protection des parties cachées ou des divers recouvrement des tôles.

Le bois de frêne de qualité variable ne recevait aucun traitement anticryptogamique, ce qui est toujours le cas.

Toutes les parties basses recouvertes de tôles sont donc maintenues dans un état humide élevé qui favorise les fructifications d'un champignon (liquivore à pourriture molle, pouha!) qui conduit inexorablement à la disparition de tout ou partie des éléments.

OSCULTATION Toute réfection de la peinture sans examen des points vulnérables est vouée à l'échec.

Toute restauration doit donc obligatoirement comprendre le démontage :

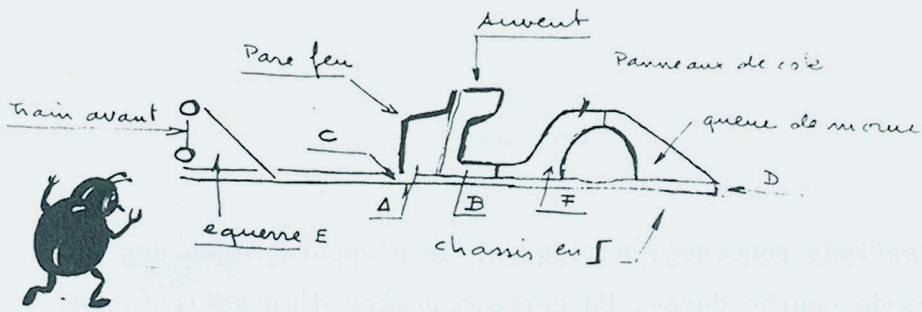
- de la caisse

- de l'auvent (croquis n°1)

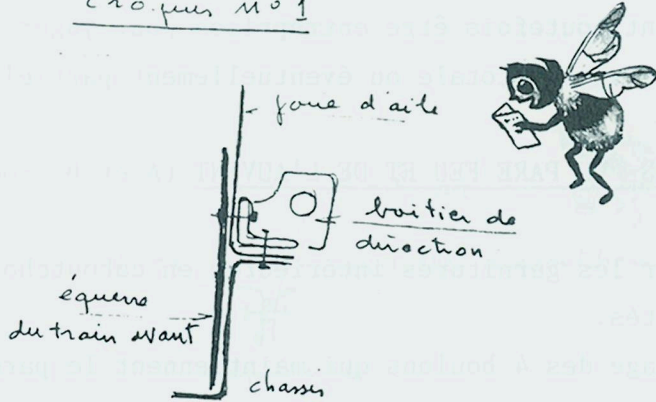
- du pare feu

- du train avant

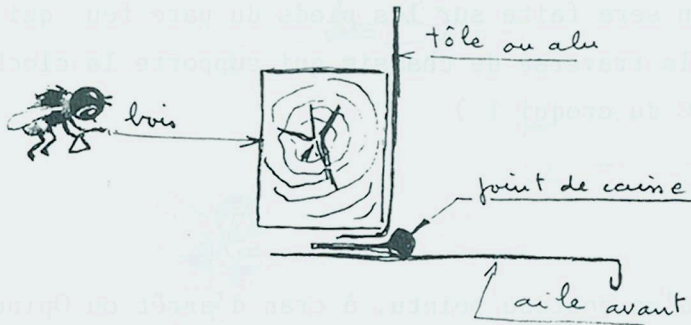
Seules ces 4 opérations permettront de constater l'état du châssis, du bois et des tôles aux points névralgiques. Les



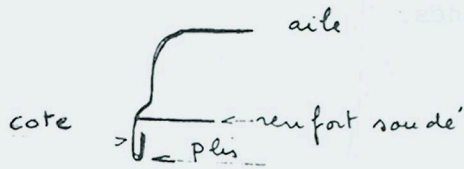
Croquis n°1



Croquis n°2



Croquis n°3



Croquis n°4



interventions ponctuelles risquent de n'apporter que des remèdes de courte durée. Un certain nombre d'investigations pourront toutefois être entreprises pour juger de la nécessité d'une révision totale ou éventuellement partielle, à savoir :

A/PIEDS DU PARE FEU ET DE L'AUVENT (A et B croquis n°1)

Déposer les garnitures intérieures en cahoutchouc posées sur les côtés.

Desserage des 4 boulons qui maintiennent le pare feu sur l'âme du chassis.

Ecarter les tôles à l'aide d'un tournevis

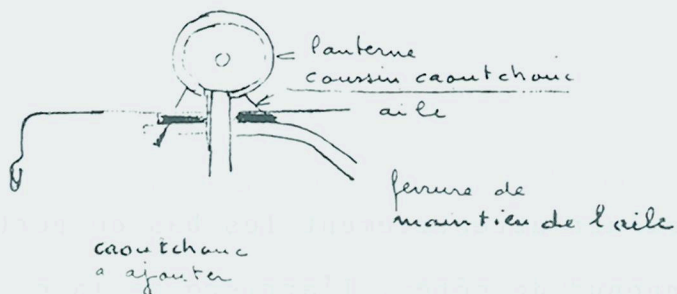
La même opération sera faite sur les pieds du pare feu qui sont en contact avec la traverse de chassis qui supporte la cloche d'embrayage . (C du croqui 1)

B/ BOIS

Sonder à l'aide d'un couteau pointu, à cran d'arrêt ou Opinel tous les bois accessibles et spécialement auprès des retours de tôle .Toutes pénétrations de la lame de plusieurs m/m est l'indice de la présence de pourriture. Les planchers en bois seront également sondés.

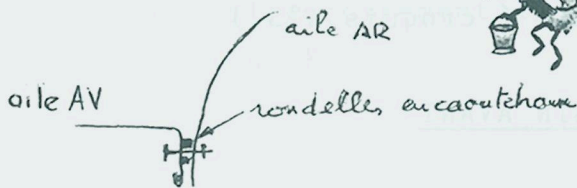
C/ TOLES

toutes boursoufflures ou cloques de la peinture est la manifestation d'une oxydation de la tôle.

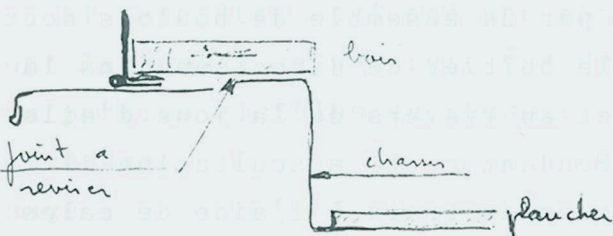


caoutchouc
à ajouter

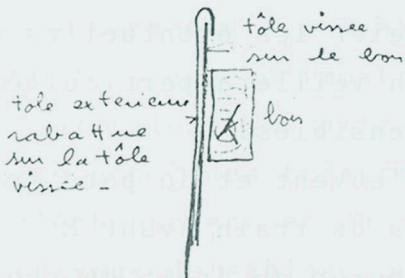
croquis n° 5



croquis n° 6



croquis n° 7



croquis n° 8



examiner attentivement les bas de portière, les panneaux de côtés, l'arrière de la caisse à la jonction avec les ailes (D) Examiner attentivement la partie cachée par le point de caisse point qui constitue une réserve d'eau après lavage ou sortie sous la pluie (croquis n°3)

D/ TRAIN AVANT

Le cadre tubulaire est fixé au châssis par 2 fortes équerres, celles-ci sont maintenues sur l'âme du châssis par un ensemble de boulons dont ceux qui fixent le boîtier de direction dans la partie supérieure et au travers de la joue d'aile. (Croquis n°2). Pendant cette auscultation il faudra assurer le maintien du train à l'aide de cales ou de chandelles.

E/ CHASSIS

Il faut procéder à un examen minutieux de celui-ci afin d'y déceler les éventuelles craquelures ou cassures , on veillera particulièrement à l'examen des points sensibles:

- pieds d'auvent et de pare feu A et B
- équerres du train avant E
- Les soudures au droit de chaque traverse

- aux équerres maintenant les jumelles de ressorts arrière
 - aux mains de ressorts situées à l'arrière et dégager la boue qui s'amoncelle dans la courbure située au dessus des ferrures de pare choc arrière. D
- Il faudra déposer les plaques de maintien d'amortisseurs AR ce qui nécessite obligatoirement la dépose des amortisseurs hydrauliques. F

REFECTION

Si ces investigations ne font pas déceler d'anomalies graves, il peut être envisagé une révision partielle ,dont la remise en peinture des dessous d'ailes et des parties visibles du châssis. Cette opération comprendra :

- dégraissage
 - lavage soigné au white spirit et lessive
 - rinçage à l'eau claire
 - ponçage afin de déceler les parties oxydées
 - grattage minutieux des renforts d'ailes et du plis (croquis n°4)
- démontage des lanternes d'ailes AV ,des feux AV et AR, du support de la plaque d'immatriculation AR des boulons situés aux talons des ailes AV et du cahoutchouc. (croquis n°6) des ferrures d'écartement des ailes, du pot d'échappement et du silencieux.
- NOTA : éviter les travaux de sablage qui risquent

d'abimer les accessoires en cahoutchouc et les tôles.

Neutraliser les parties oxydées avec un produit inhibiteur. Appliquer deux couches de peinture. Si la peinture ancienne a été totalement décapée il pourra être fait emploi de peinture à base de polyuréthane à un ou deux composants. Dans le cas contraire il faut absolument utiliser des peintures traditionnelles qui gardent une bonne résistance et une grande élasticité.

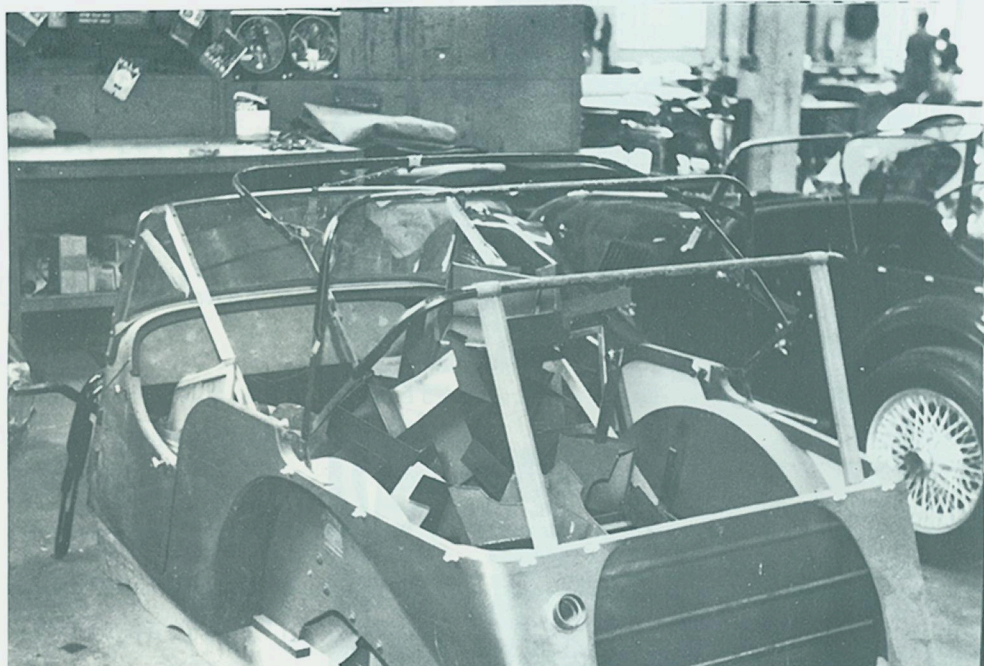
Je déconseille lors de ce type de travaux d'utiliser des produits du type BLACXON ,leur blessure ponctuelle pouvant entraîner une oxydation qui se développe entre ce revêtement et la tôle.

La société TIXON 15 rue Georges PITARD 75015 PARIS
Tel.45 31 47 71 et 42 83 26 64

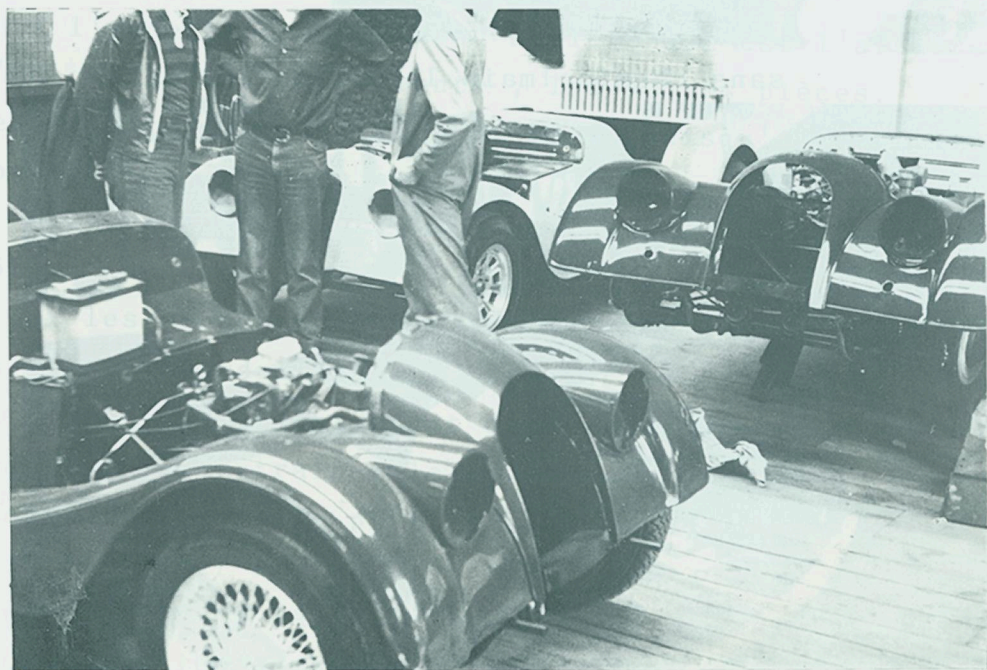
fabrique d'excellents produits que j'utilise depuis 15 ans. Pour la rouille : KARAX et peinture TIXONAL en toutes teintes avec son diluant.

Il faudra après ces travaux :

- calfeutrer les joints entre bois et châssis
(croquis n°7)
- calfeutrer les plis d'ailes (croquis n°4)
- changer les cahoutchouc déporés.
- n'utiliser que de la visserie et boulonnerie en inox de qualité A.2 ou mieux A.4 mais beaucoup plus chère.
- Je conseille de placer un tampon de cahoutchouc



Surtout pas de désespoir, vous allez vous en sortir!

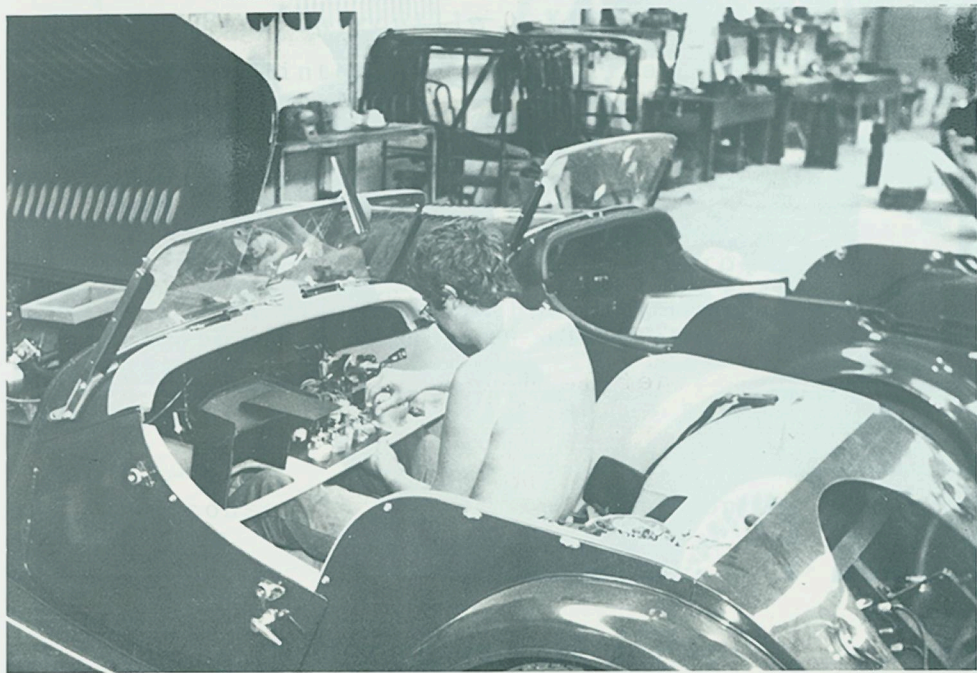


c'est déjà moins pire.



sans gant!

sans chemise!mais le métier entre



sur la ferrure d'aile au droit de la lanterne.
(croquis n°5)

TOLERIE

S'il a été des oxydations partielles, certaines pièces peuvent être réparées par soudure :

- ailes
- capot
- pare feu et auvent

Par contre l'habillage du cadre en bois ne mérite pas la réparation mais le remplacement par des éléments en aluminium de 12/10ème ,éviter absolument l'emploi de visserie, boulons rondelles en acier ou cuivre.

A l'exception du panneau arrière qui est l'affaire d'un carrossier expérimenté , les autres pièces peuvent être fabriquées facilement puisqu'elles se forment sur le cadre en bois.

A signaler que les portières se montent à double tôle (croquis n°8)

Si les panneaux latéraux ou arrières doivent être changés il faudra démonter ou pour le moins désolidariser les ailes avant et déposer les ailes AR. Ce travail peut entraîner le dégarnissage du cuir recouvrant le châssis de part et d'autre des sièges avant afin d'accéder à certains boulons qui oxydés ne pourraient être dévissés et le dégarnissage des cuirs recouvrant les arches de roues arrière.

BOISERIE

Le cadre en bois est constitué d'environ trente éléments en frêne assemblés à mi-bois collés et vissés.

A l'exception de la marche de portière tous les autres éléments sont plans et faciles à fabriquer.

Utiliser un frêne sans aubier.

Si possible le traiter en autoclave sous pression travail qui ne peut être effectué que par un spécialiste, il en existe dans chaque région.

Le centre technique du bois : Tél.40 19 49 19 indiquera le plus proche.



Après ce traitement il faudra garder le bois au sec pendant quinze jours minimum.

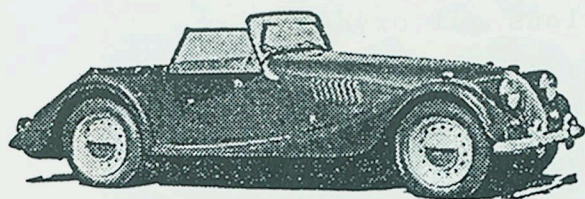
Eviter l'emploi de colle à base de caséïne peu résistante à l'humidité.

Les nouvelles pièces pourront être peintes mais seulement aux faces en contact direct avec l'eau. Les autres faces recevront 3 ou 4 couches du mélange moitié huile de lin moitié essence de térébenthine. Les tôles seront mises en place après ces préparations.

Il faudra profiter de toutes ces opérations pour changer les vis et boulons en inox.

Ne pas oublier soit d'employer des écrous autobloquants soit une colle type loctite faute de quoi vous distribuerez vos vis sur la route à l'occasion de la première sortie Morgan !

 Marin FROT 



"Hand built to beat the best"

a lire attentivement

LES VEHICULES ANCIENS ET LE CONTROLE TECHNIQUE

Les véhicules titulaires d'une carte grise portant mention "voiture de collection" ne seront pas astreints au Contrôle Technique obligatoire à partir du 1er Janvier 1992 pour toutes les voitures sorties d'usine avant le 1er Janvier 1983.

Idem pour les Camionnettes sorties avant le 1er Janvier 1989 (pour les années paires, car celles sorties une année impaire n'y seront astreintes qu'en 1993)

Donc les autres voitures anciennes, même si elle ont plus de vingt cinq ans, seront assimilées absolument comme une voiture normale de 1980 par exemple.

Le contrôle sera complet, mais il n'y aura obligation de réparation que pour les 2 Stop, et l'ensemble du système de freinage.

Attention! les normes sont sèveres surtout pour les freins à main: 22% d'efficacité, ce qui correspond à tenir immobilisé la voiture sur une pente de 18 % .

En cas de défaut ou d'insuffisance, le propriétaire disposera d'un délai de deux mois pour procéder à la remise en état et passer une contre visite qui ne portera que sur le ou les organes défectueux.

Si le freinage est conforme, le Contrôleur visera la carte grise et apposera un macaron sur le pare brise.

Il n'existe, et n'existera, aucune directive particulière en faveur des voitures âgées, permettant à un Contrôleur d'admettre comme satisfaisant l'efficacité du frein à main, un peu faible, d'une 11 CV Traction ou d'une MORGAN de 1962 alors qu'il exigera l'application de la norme pour la 404 camionnette du maçon portugais; (l'auteur n'ayant aucun grief contre les 404, et le gens de Lisbonne).

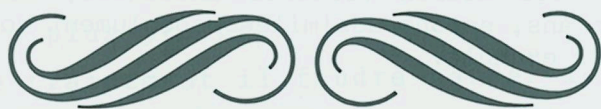
Les voitures anciennes possédant des cartes grise normales et qui ne pourraient pas satisfaire avec succès à la visite technique, soit par conception ex: voiture sans frein avant, ou en raison de leur état d'entretien(qui n'a jamais eut un tambour arrière un peu gras??) auront la possibilité d'obtenir, si elles ont plus de 25 ans, la mention "voiture de collection" sur leur carte grise(attention c'est irréversible) dans la mesure où le propriétaire pourra établir que la dite voiture est sortie d'usine depuis plus de 25 ans.

Une attestation de la F.F.V.E sera dans ce but demandée, qui sera accompagnée par l'octroi d'un carnet à souche pour les déplacements lointains.

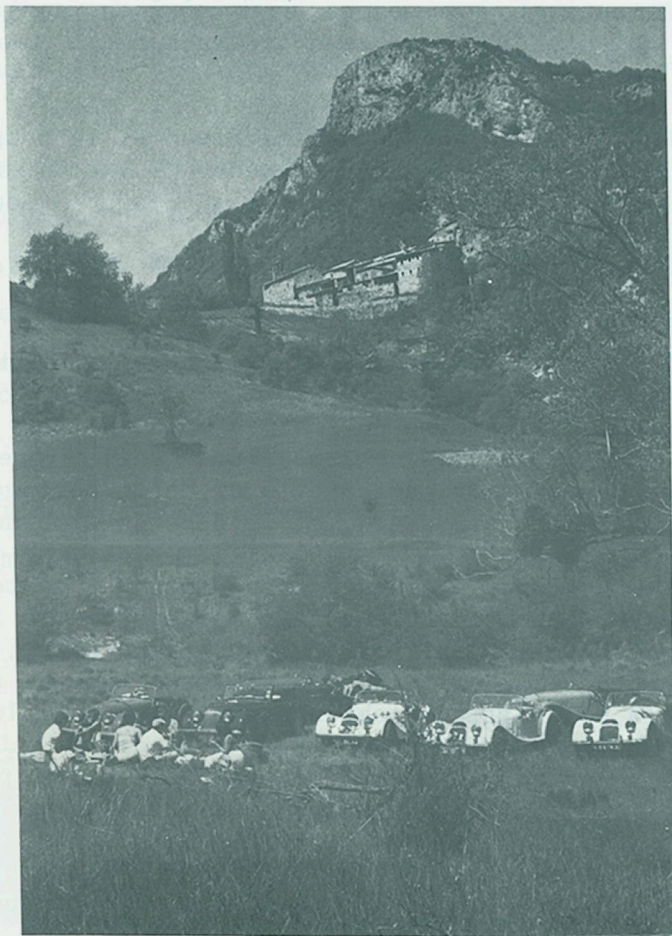
La mention "inconnue" en face de première mise en service, n'est pas une preuve d'ancienneté, car certaines Préfectures se servent de cet adjectif pour des voitures de provenance étrangère dont on n'est pas certain de la date exacte de fabrication.

En résumé, soit vous vous efforcez d'avoir un véhicule en parfait état et aux normes actuelles si sa conception le permet, soit vous faites transformer votre carte grise en "collection"; et ne vous plaignez pas, les Suisses les Anglais et les Italiens nous en vient; à noter le vide juridique pour les cartes grises portant mention "cyclecar" en lieu et place de "V.P", on peut ergoter et dire: un cyclecar (surtout à 3 roues) n'est pas une voiture particulière et n'est pas astreint à la visite obligatoire!!!!

Q. Dumet



POMMEROL



SORTIE SUD-EST

UNE SORTIE ROMANTIQUE



Il était une fois un chirurgien lyonnais en vacances dans la Drôme. C'était il y a dix-huit ans.

Au fin fond d'une petite vallée, il découvre un village en ruine perché en haut d'un piton.

C'est le choc émotionnel.

Il en devient aussitôt amoureux, si fort qu'il décide dans un premier temps de le reconstruire en venant y travailler avec des copains les week-end et les vacances puis, au bout de dix ans, d'abandonner son métier pour lui consacrer tout son temps en y demeurant à plein temps.

Ainsi est ressuscité POMMEROL, aujourd'hui un adorable village ouvert aux randonneurs, aux amoureux de la nature et, éventuellement...aux propriétaires de Morgan.

Nous y sommes allés et nous avons pu apprécier pendant quelques heures ce havre de paix.

Le pique-nique, face au village, dans un champ sous un très vieil arbre attaqué par le gui, dans un silence reposant où seules les mâchoires des équipages saucissonnant et les soupirs d'aise des neuf Morgan se prélassant dans l'herbe, fut un grand instant de plénitude.

Après trois heures de détente, c'est à pieds, par la route (hé! oui) que nous gravâmes les 800 mètres avec parfois 17% de dénivelé, pour atteindre le village.

Curieusement la digestion se fit sans problème.

Certains montèrent allègrement,, d'autres moins.

Une boisson rafraîchissante, un moment pour apprécier le point de vue (de là-haut, les Morgan ressemblaient à des Dinley Toys) et la visite de ce village hors du temps, Tout pour être BIEN.

Mais il fallait revenir sur terre. C'est en redescendant que la réalité réapparut. Les Morgan de Audry, Duclot, Habib, Michel, Mitaux-Maurouard, Robert, Ruby, Wiramus et de votre serviteur aussi. Il n'en manquait aucune, heureusement.

Toujours sous un ciel bleu immaculé, le chemin du retour nous fit contourner le massif du Mont Ventoux puis franchir la barrière du Lubéron.

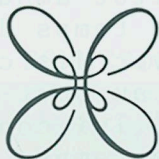
Et chacun rentre chez soi, un coup de soleil au front et des souvenirs plein la tête.

Nous avons parcouru 300 Km environ avec volupté. Nous croisâmes bien quelques Renault et Lada dont les chauffeurs essayaient vainement de trouver le même bonheur que nous, mais à voir leur tête, ils n'y parvenaient point.

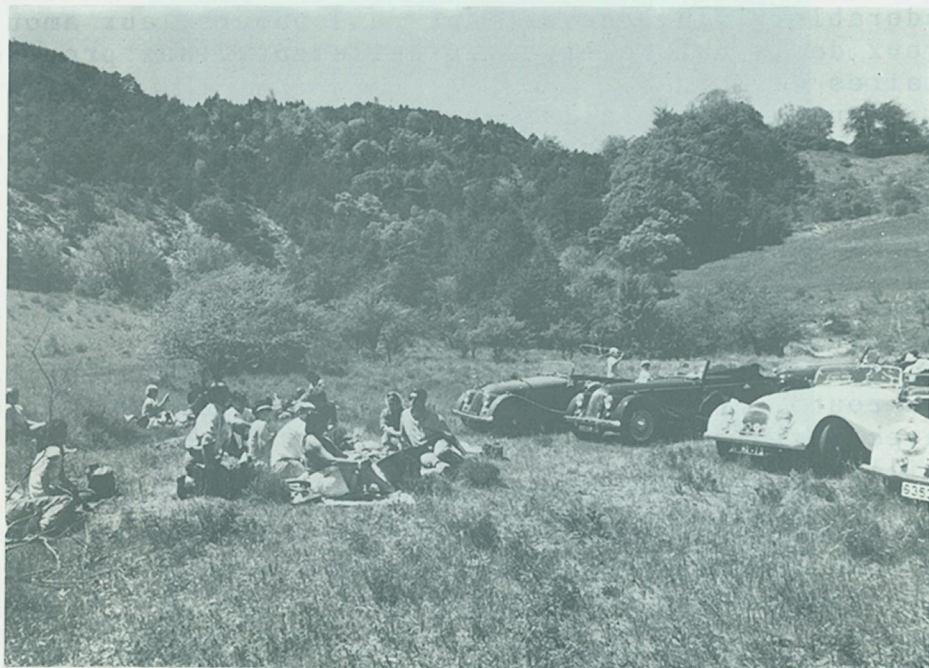
Normal Morgan is the best !

C'était le 26 Mai 1991.

C'était la 29ème sortie Morgan Sud-Est.



Maurice LOUCHE



Pas besoin de loupe pour reconnaître des gens heureux

MORGAN EN RÉ

Notre Morgan (maritime) vient de fêter avec une gaieté juvénile son 19^{em} anniversaire (née en 1972) ; aussi pimpante qu'à sa naissance, elle a toujours vécu paisiblement à la Rochelle et dans ses îles, adorée par ses pères successifs, qui tous deux médecins, l'ont préservée de toute maladie infantile ou non.

Son premier père l'éleva avec amour et attention et la fit participer à la vie familiale, de son mariage (il reste quelques grains de riz sous le siège passager) à la naissance du premier puis du deuxième enfant. C'est lors d'une promenade sur le port de Saint Martin que son futur deuxième père les rencontrèrent par hasard, séduit par sa robe ivoire et sa grace fluide, il fit promettre de ne jamais l'abandonner, quoiqu'il arrive, à des mains étrangères.

Et tout naturellement, à sa presque majorité, notre Morgan changea de famille, les deux premiers enfants ayant trop grandi, pour retrouver deux autres enfants plus petits qui, de nouveau se nichent derrière leurs parents sur les routes sinueuses et parfumées de l'île de Ré



Bruno MAILHE



SORTIE ILE DE FRANCE

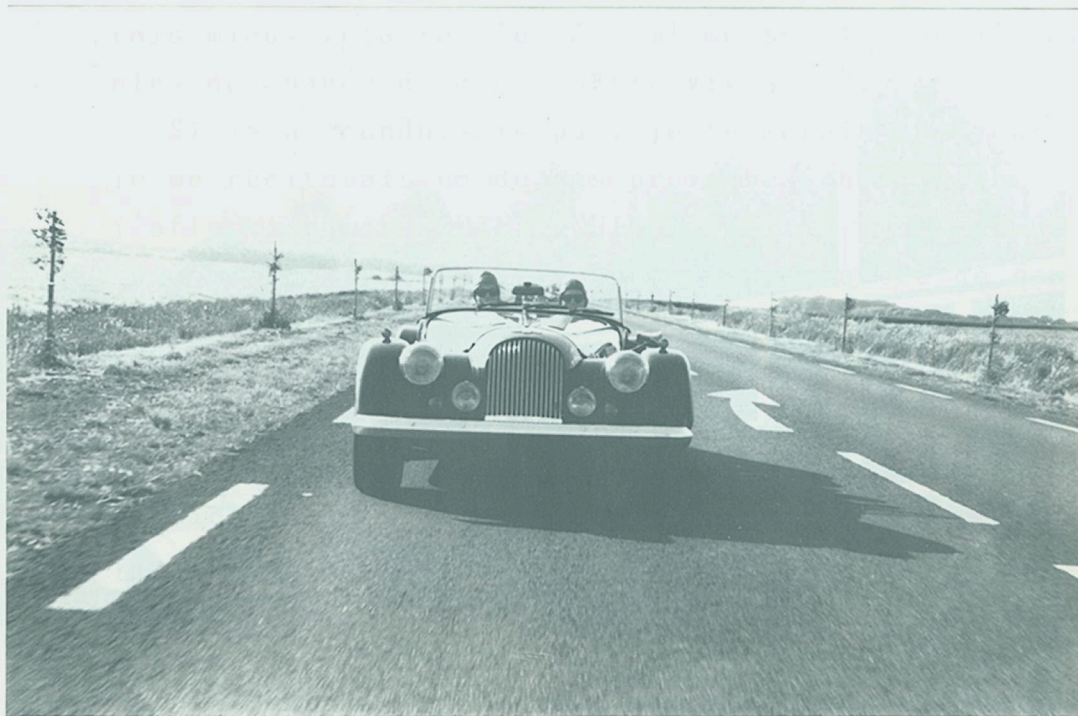
Notre cher délégué Maurice Noël nous excite à la sortie de printemps depuis trois mois, il met toutes les chances de son côté; la date fixée au 15 et 16 Juin, au bord de l'été; le lieu fixé au Touquet, des kilomètres de plage au sable fin et 800 ha de forêt le concours de Rita et Jean-François Beauvallet pour assurer le petit déjeuner, croissants, café à volonté avant le départ et celui de Christine et Louis Ringô notre vénéré secrétaire perpétuel pour nous assurer sur place, les meilleurs restaurants, hôtels, panorama, circuit ,garage et parking gardés.

Maurice m'avait dit : " Je serai devant le restaurant des Beauvallet avenue de Villiers à 8h30 et j'aurai préalablement été mettre un mot à leur restaurant rue Laugier pour qu'il n'y ait pas de confusion."

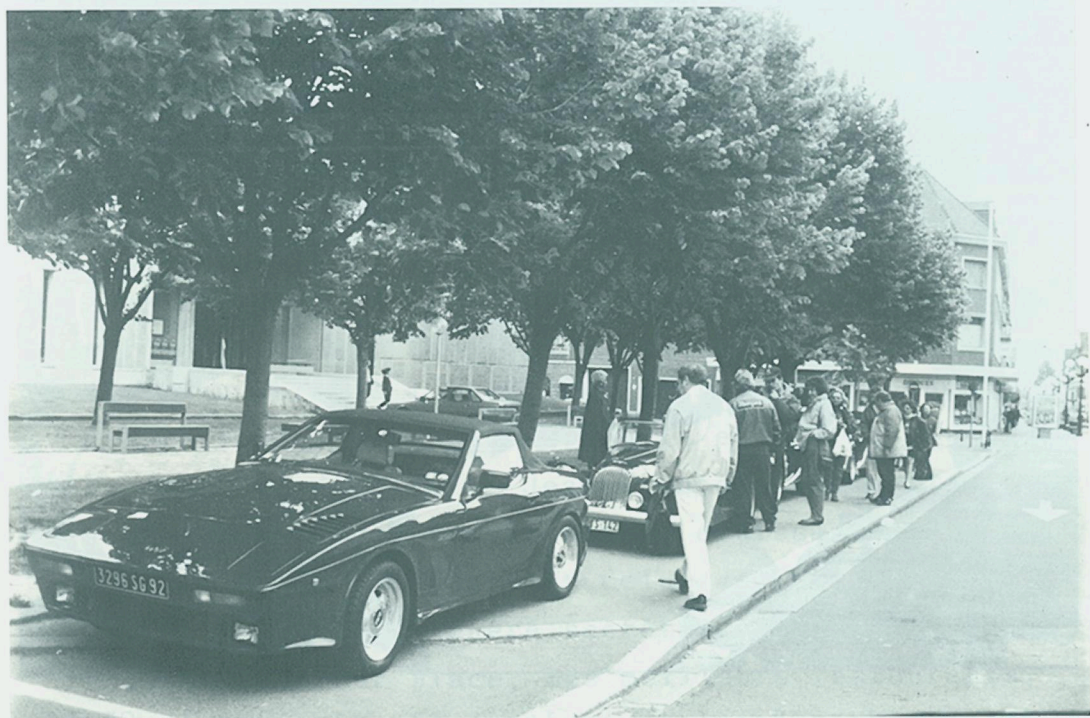
A 9h06, nous étions 12 Morgan en double file devant le "Petit Villiers" ayant déjà bu et mangé moult café croissants et Maurice n'était toujours pas là. Je suggérai donc de partir pour Beauvais afin de dégager l'avenue et de rejoindre à l'heure prévue nos amis belges et autres, nous avions rendez-vous sur le parvis de la cathédrale . Nous amorçons la manoeuvre quand Maurice arriva. Ouf! il n'était pas perdu, il prenait la relève pour l'accueil, tout était pour le mieux ,nous pouvions partir.



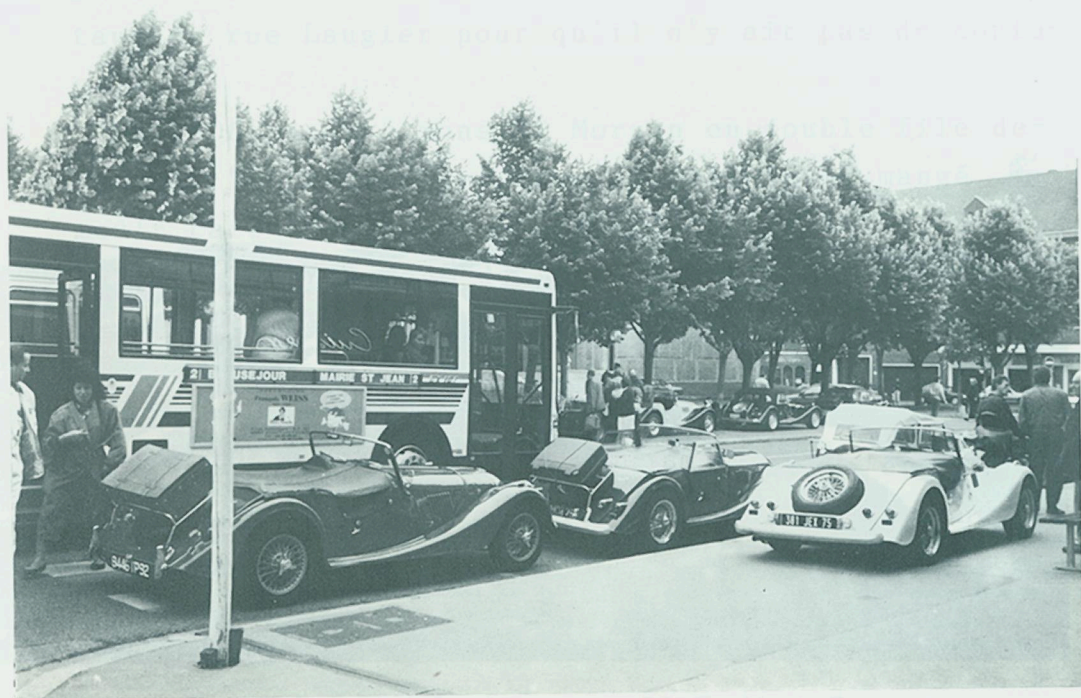
Rita et Jean-François exultent ils régalent le Club!



Patrik Pellaux toujours présent.



La TVR est belle mais on n'a d'yeux que pour les Morgan



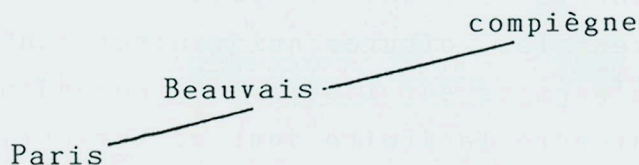
Beauvais assiégée!

Nous prenons les périphériques puis l'autoroute à la Pte de la Chapelle, sortie à Pierrefitte. Cette sortie se prend au "point de croix". A droite arrivent les voitures qui veulent monter à gauche pour s'engager sur l'autoroute cependant que nous voulons prendre la droite dont se servent celles qui veulent aller à gauche, il faut donc "tricoter" la trajectoire, 1 voiture à droite, 3 voitures à gauche, 3 voitures à droite, 1 voiture à gauche. Les fous d'aviation, tout en faisant cette manoeuvre en point d'Alençon, regardent en l'air pour voir s'ils n'aperçoivent pas l'avion " kafélaguerdugolfe" car en plus, nous sommes à la hauteur du Bourget où un maximum de parisiens se rend au meeting aérien qui n'a lieu que tous les deux ans: " Ah! maman, j'aimerais mieux refaire l'exode, il me semble que j'avais plus de chance de m'en sortir vivante!".

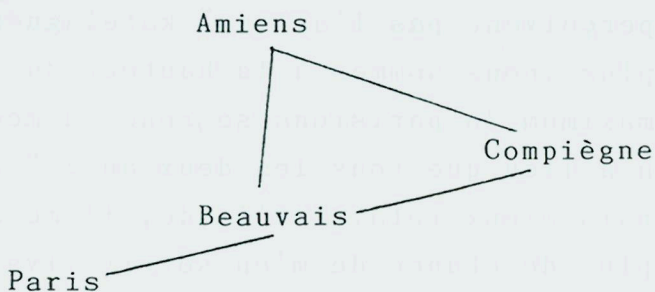
Si je ne conduisais pas, je fermerais les yeux et je me réciterais un de ces proverbes chinois que j'affectionne: PROVERBE CHINOIS N°1:
"L'homme courtois ne marche pas sur l'ombre de son voisin."

A Beauvais nous nous garons comme prévu devant la cathédrale où nous attendent déjà nos amis belges et autres, nous servons d'attraction avec la bénédiction de la maréchaussée. Nous procédons à une visite rapide de la cathédrale, une splendeur. Dernières courses pour le pique-nique et voilà les derniers arrivants. Ah non! il en manque un, le

voilà, le voilà! il a oublié de sortir à Pierrefitte
il a dû aller jusqu'à Compiègne



C'est pas grave, ça fait rire tout le monde. Et Maurice? où est Maurice? Il a raté lui aussi la sortie de Pierrefitte et celle de Compiègne, il est sorti à Amiens.



Tout le monde de gloser! PROVERBE CHINOIS N°2

"Un chien aboie à la lune et tous les autres aboient à ce chien."

"Ah! Là là, là là (expression typiquement française pour laquelle il n'y a pas de traduction possible dans quelque langue que ce soit)

La lettre que nous avait envoyé Maurice ,disait:
"Départ en promenade dans l'Oise Normande, ou conduite plus rapide pour Gerberoy."

Nous ne nous sommes pas perdus, pas quittés des yeux, il faut dire qu'il n'y avait que 25 Km. à



GERBEROY



c'est le road book de Maurice Noël! mais j'ai mieux dans ma Morgan et en couleur!

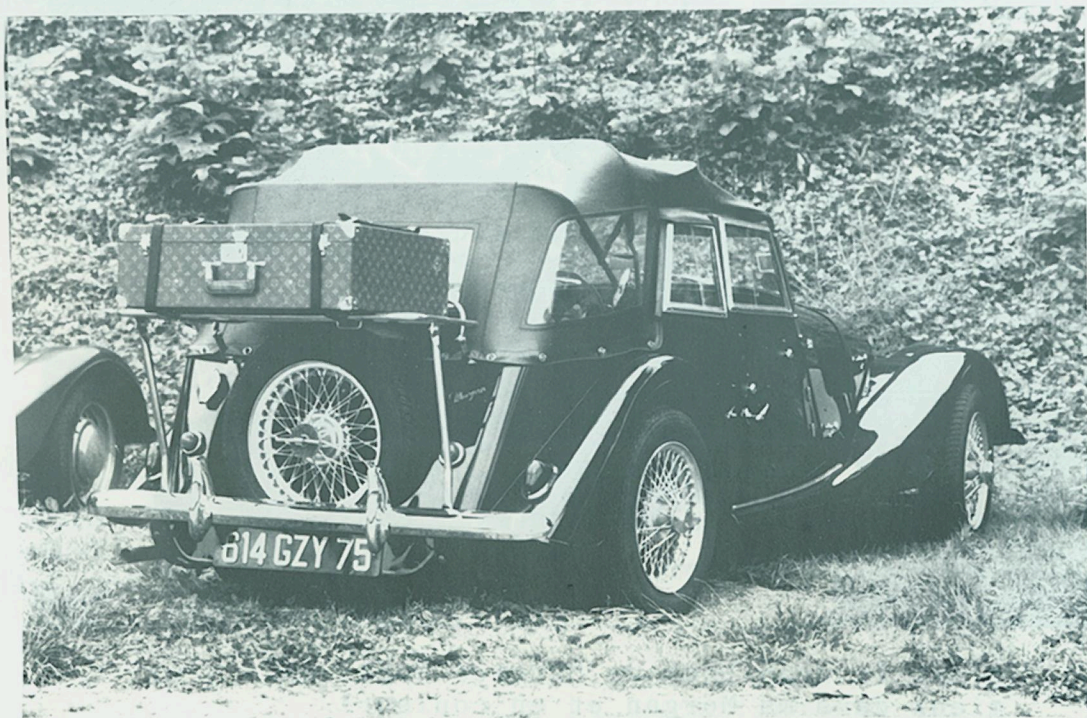


pique-nique

sur la place de

Gerberoy

la très raffinée Morgan de H. Renault



parcourir. Gerberoy, c'est un nom qu'on devrait garder secret pour n'avoir que pour soi ce lieu charmant poétique et quiet, un village tout de rosiers vêtu, grimpants le long des maisons à pan de bois et en encorbellement, une petite merveille conservé depuis le moyen-âge, épargné des déprédations. Nous piqu-niquons sous le préau : PROVERBE CHINOIS N°3 : "Le paysan prie qu'il pleuve, le voyageur qu'il fasse beau, les dieux hésitent."

Bon, ils viennent de prendre une décision, pas très franche, il tombe une petite bruine de fond d'automne.

A 14h32, nous prenons le départ, après que Maurice nous ait distribué ce qu'il appelle audacieusement un "road-book"!! deux morceaux de carte collés, en noir et blanc sans indication de parcours.

Heureusement, sur la convocation était écrit: "Départ vers le Crotoy par de petites routes permettant la promenade ou d'enchaîner les nombreux virages"

PROVERBE CHINOIS N°4 : " L'âge bonifie le vin et le lettré."

Avec mon petit ami chinois et copilote Wa Gô Fin qui est pourtant un fin lettré, il lit Proust, dans le texte, mais sans doute il n'a pas assez d'âge pour être bonifié, il ne sait pas lire une carte, alors , nous avons fait en même temps, la promenade et l'enchaînement des virages, en 32 cul de sac et 21 impasses.

Nous sommes bien passés à Troissereux, mon petit ami chinois a même trouvé que Troissereux pour un village de 400 habitants c'était peu. Il est lettré. Nous sommes bien passés à Aumale, ça l'a beaucoup fait rire, "Nous allons Aumale". Il est lettré et malicieux. C'est à Aumale que nous avons rencontré par hasard Marin, dans sa superbe conduite intérieure dont je tairai le nom, il a fait assez de jaloux comme ça, et qui confiant nous a crié: "Je vous suis je n'ai pas eu le "road-book".

Nous sommes bien passés à Gamaches où nous avons croisé Maurice, décapoté, qui nous a crié: " J'ai pas la carte! Je suis mon Président."

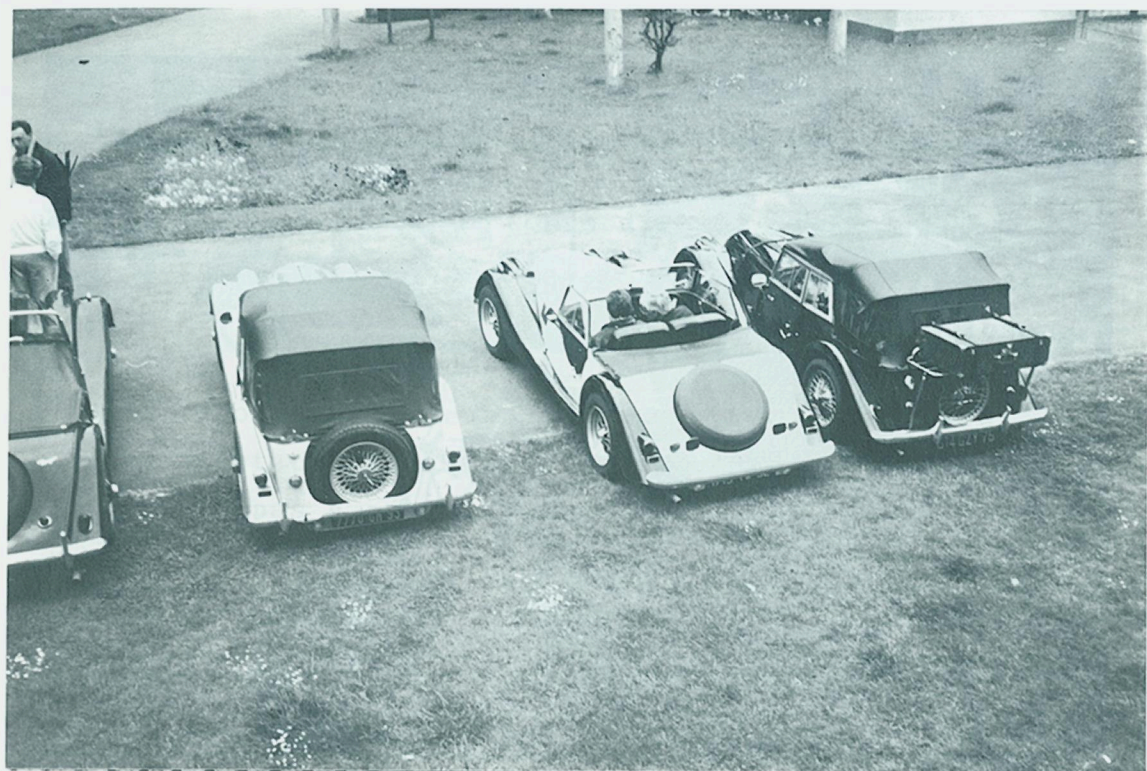
RELIRE LE PROVERBE N°3

Les dieux n'hésitent plus du tout il pleut franchement.

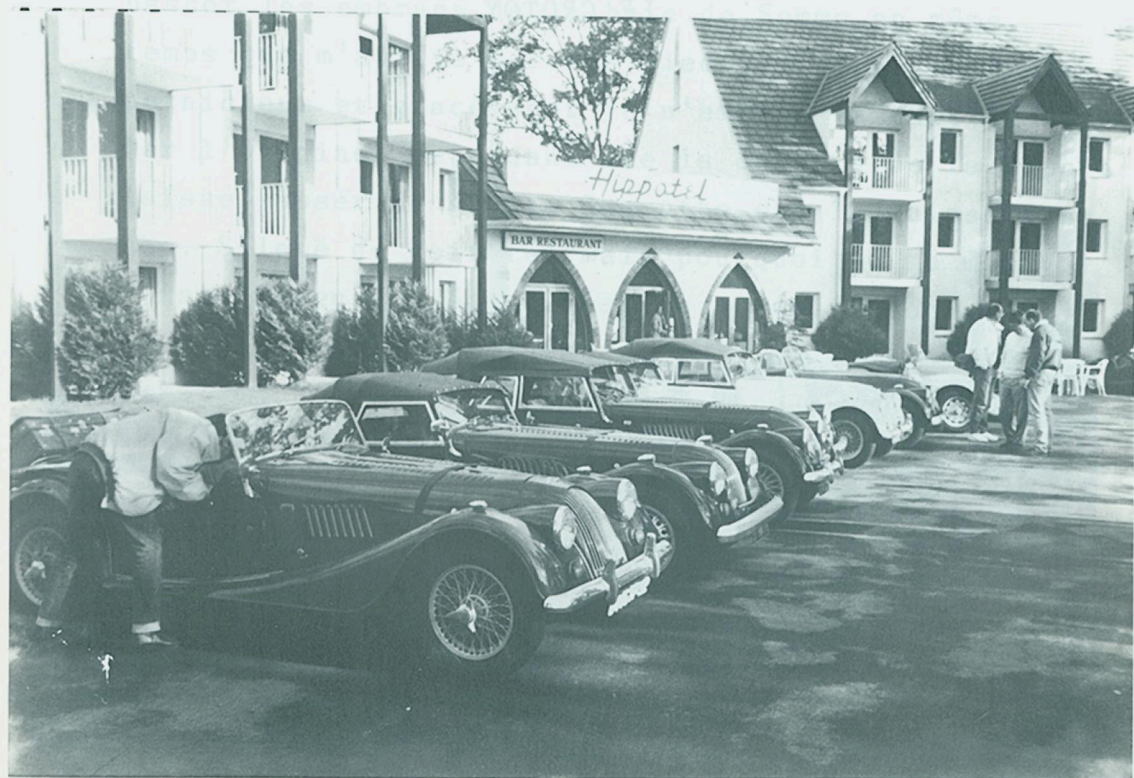
C'est à partir de Gamaches que nous avons commencé à répertorier les cul de sac, avec demi-tour sur fond de grillage, soulèvement de la roue avant sur tas de sable, avec marche arrière dans les rosier occupant malencontreusement les fonds de cours dans lesquelles nous nous fourvoyons.

RE, RELIRE LE PROVERBE N°3

C'est très instructif, on voit la progression des décisions quand elles ne sont pas prises à la légère par ceux qui nous gouvernent. Ils n'ont plus d'hésitation du tout, il tombe des hallebardes et Maurice s'entête à ne pas recapoter, évidemment si nous n'avions pas dans chaque ville traversée



nos amis Crabtree lisent un vrai road book
celui de Louis Ringo.





Rita et Jean-François privés de Morgan.

LE CROTOY



procédé à des demi-tours dans les sens interdit, marche arrière dans les impasses, retour sur deux kilomètres pour retrouver le D2 que nous avons perdu à la croisée du D6 ,Maurice aurait pu rester décapoté, mais mettez-vous à sa place, non! non! surtout pas ça!! restez chez vous, au chaud, je ne tiens pas à avoir tout un club de malade!

En fin de compte, nous avons perdu Maurice qui s'est arrêté pour recapoter.

PROVERBE CHINOIS N°4: " chaque brin d'herbe a sa goutte de rosée "

En France, comme toujours, c'est l'abondance, les brins d'herbe sont noyés ! c'est le déluge ! les vitres poussées par un vent latéral laissent passer les embruns de la baie de Somme en même temps que m'arrive sur les pieds le petit ruisselet pernicieux et glacé dont je n'arrive jamamis à déceler l'origine, cependant que la couture de la capote laisse passer un goutte à goutte sur la cuisse gauche. Saleté de voiture! mais pourquoi je me martyrise ? Avec mes économies, ma sécurité sociale , en vendant mon appartement (oui , j'aimerais mieux vendre mon appartement que mon Morgan, même si je ne m'en sers plus) j'ai de quoi m'acheter une jaguar Sovereign , une Bentley même...avec un petit crédit!

PROVERBE CHINOIS N°5 : " Le feu épouse l'or et l'or l'homme "

Ah! celui là est profond ,il faut y réfléchir

longuement , tant mieux , ça nous permettra de sécher !.

Enfin nous sommes arrivés au port de pêche du Crotoy - ouf! - On a retrouvé tout le monde, y compris Maurice , le dernier , trempé et sans pantalon de rechange à ce qu'il nous a dit . Nous sommes allés comme il nous l'avait conseillé prendre : thé ,bière, moules ,frites à notre charge; c'est fou ce qu'il y en a qui peuvent charger ! Puis invités par la nouvelle direction nous sommes allés au Casino du Crotoy, la pluie avait cessée un vent violent balayait la baie, c'était beau. PROVERBE CHINOIS N°6 : " L'amitié vraie est de l'eau pure, la fausse du miel "

J'ai entre l'eau et le miel trouvé un compromis pour le verre de l'amitié j'ai offert un khir à tous les présents , on ne l'avait pas volé!

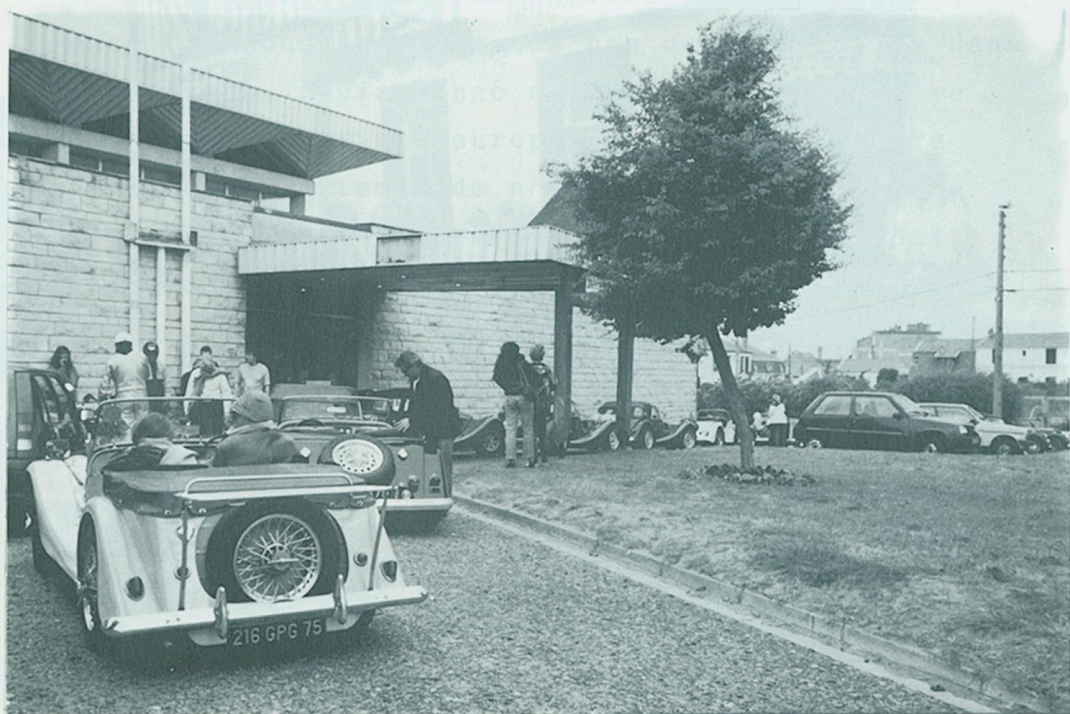
Nous nous sommes retrouvés au volant de nos voitures sans Maurice , il avait disparu sans nous prévenir , sans doute pour aller se sécher.

Adrienne nous suivait , si élégante dans sa jolie Morgan ,chère Adrienne, j'aurais dû vous dire que mon petit ami chinois et copilote Wa Gô Fin qui est pourtant un fin lettré, ne sait pas lire une carte. Alors , bien sûr, pour aller du Crotoy au Touquet nous avons recommencé à visiter les cul de sac, les impasses etc...

Nous avons trouvé l'hôtel Ibis , nous avons débarqué les sacs et valises pour nous entendre



PROVERBE C réconfort au casino du Crotoy.





l'apothéose à Wissans.



dire à la réception qu'il nous fallait tout réembarquer notre chambre étant réservée à Hippotel, deux kilomètres nous en séparaient, et bien nous avons encore réussi à prendre un cul de sac!

A 20 heures nous étions douchés ,habillés en Dimanche .PROVERBE CHINOIS N°7 : " Quand tu bois de l'eau pense à la source."

Les 61 participants , avant , pendant , et après le repas n'ont pas eu à penser beaucoup à la source!

Nos amis Christine et Louis Ringô notre vénéré secrétaire perpétuel mis à contribution par Maurice Noël séché , nous ont rejoint juste avant le repas PROVERBE CHINOIS N°8 : " Un mot venu du coeur tient chaud pendant trois hivers."

Nous aurons chaud des hivers et des hivers , ensemble nous avons évoqué nos courses folles dans nos Morgan, Louis Ringô notre vénéré secrétaire perpétuel était aux aurores du Club , j'espère qu'il aura le temps de nous écrire quelques une de ses folles équipées du temps qu'il attachait une caravane à son Morgan pour emmener au Mog en Angleterre femme et enfants sous des pluies comme ils savent les concocter outre-Manche, régulières et persistantes. Ou à un autre Mog à Beaulieu prononcer Biouli ,c'est en Angleterre, ou notre pauvre ami Pilot se trouvait en panne de dynamo et Ringô est arrivé en disant : " J'en ai une , je peux te la prêter." C'est ça " faire parti d'un Club."

Avant le repas j'ai fait un petit discours pour remercier Maurice d'avoir permis au 31 voitures de trouver 31 routes différentes pour arriver au Touquet , j'ai eu du succès, puis j'ai remis une coupe à Rita et Jean-François Beauvallet pour les remercier des nombreuses fois ou nous avons été gracieusement invité à partager des buffets somptueux ou des petits déjeûners qui ne l'étaient pas moins .

Pendant qu'une partie de la troupe allait s'achever dans un night-club , je suis allée m'effondrer sur mon lit ; avec la pluie, le vent et les 400 Km (bien qu'il n'y ait que 200 Km de Paris au Touquet il faut tenir compte des allées et retour que mon petit ami chinois et copilote Wa Gô Fin m'a fait faire) j'en avais plein les bras, j'ai passé la nuit à changer de vitesse , accélérer , embrayer débrayer, freiner .

Dimanche matin tout était clair , sous un beau soleil tous décapotés nous avons pris la route en direction de Wissant entre le Cap Gris Nez et le Cap Blanc Nez . Louis Ringô nous a remis un road-book, un vrai, superbe , sous plastic , route tracée et commentée et comme en plus nous l'avons suivi , nous sommes arrivés sans problème à Wissant restaurant réservé avec parking spécialement fermé pour nous sur la place de l'église.

PROVERBE CHINOIS N°9 : " Les meilleurs aiguilles

" n'ont qu'une pointe "

Alors , il fallu**it** bien se quitter, l'heure du retour avait sonné. Avec mon petit ami chinois et copilote qui est un fin lettré nous avons roulé de meeting aérien en bouchons ,nous avons tellement ri que j'ai même dû à un moment lui demander de ne pas me faire rire comme ça, j'en avais les yeux qui se fermaient, en conduisant c'est dangereux tout de même ! bien que nous ayons roulé à vitesse raisonnable puisque nous avons mis 5 heures pour faire 300 Km.

Jacqueline FROT





HISTOIRES VRAIES

Le soleil de fin Septembre est doux sur l'autoroute de Montélimar à Valence . Le moteur du Morgan ronronne comme un chaton à 120 Km/h et le vent chaud caresse les joues de Frédéric qui sirotte cet instant délicieux au volant du roadster décapoté . Tout est tellement calme que Marisa s'est endormie à côté de lui , parfaitisant son bronzage estival sans le savoir .

Frédéric admire le nouveau volant tulipé en aluminium brossé et acajou que le vendeur d'accessoires de l'Avenue de la Grande Armée a monté avant de partir . Ah! il fait meilleur effet que cet horreur en bakélite que Malvern ose encore monter ! L'accessoiriste n'avait pas d'insigne Morgan pour cacher l'écrou central de fixation on a donc choisi l'emblème " Triumph " puisque c'est de là que vient le moteur .

Ils rattrappent doucement un camion , arrivent à sa hauteur . Au cours des kilomètres Frédéric a glissé de plus en plus bas dans son siège et il ne peut plus voir la lanterne sur l'aile qui lui sert toujours de repère pour la largeur de l'auto .

Craignant de s'approcher dangereusement du camion, il s'arc-boute prenant appui sur le pied gauche en tirant sur le volant pour se rehausser mais son buste ne décolle pas du dossier!!... l'impression ressentie est très désagréable ;
LE VOLANT EST MAINTENANT COLLE A SA POITRINE!!!
le tableau de bord est terriblement vide et au beau milieu, juste sous son nez, il n'y a plus que le moignon cannelé de l'arbre de direction. Il lui faut une bonne seconde pour comprendre , il se sent envahie de fourmis de la tête au pieds le sang jaillit dans sa pauvre tête , la lumière le soleil , la chaleur deviennent infernaux . En un millième de seconde les différentes solutions se ruent dans son cerveau :

- Ouvrir la porte et sauter? On roule à 130!
-Diriger la voiture avec les dents sur l'axe?
On ne peut plus voir la route!
-Fermer les yeux et espérer que le Morgan rentrera à Paris tout seul? Elle n'a pas la carte Michelin de Dijon à Châlon!

Pourtant le Morgan doit savoir quelque chose, car il continue sa course impassible en ligne droite parfaite à un mètre de la glissière de sécurité et à un mètre du triple essieu de la remorque du trente huit tonnes.

Frédéric réagit enfin d'une façon parfaitement française et en désaccord complet avec la nationalité de l'auto, le mot de Cambronne explose dans l'air rempli des odeurs d'herbes de Provence (c'est poétique, non?)

Le chauffeur du trente huit tonnes s'inquiète de la lenteur avec laquelle cette voiture le double et jette un oeil torve et désabusé dans son rétro, il lui faut toute la maîtrise acquise en vingt cinq ans de conduite professionnelle pour contrôler son engin, il pulvérise toutefois la gorgée d'eau minérale qu'il s'appêtait à avaler sur son par brise à la vue du conducteur les yeux hors de la tête le volant collé au corps!

Marisa s'est réveillée, croit à un cauchemar et referme les yeux en se disant que lorsqu'elle les ouvrira de nouveau tout sera redevenu normal. L'inexpérience de ce genre de situation et le désespoir se font furieusement sentir. Il est béni le petit accessoiriste qui n'a pas serré l'écrou!!

Presque nonchalamment, sans vraiment y croire Frédéric tend les bras poussant le volant vers l'axe à trente six cannelures, une chance sur trente six pour que les deux pièces soient décidées à glisser l'une dans l'autre...Saint Christophe, le frère de Frédéric, veille sur les Morgan, tout rentre dans l'ordre, Frédéric

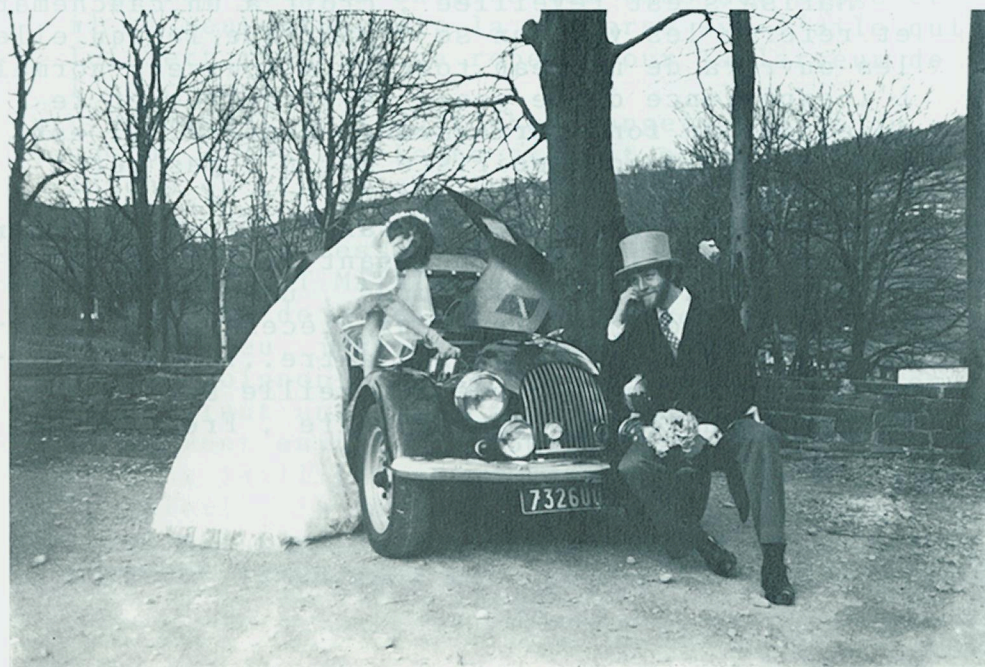
reprend le contrôle et exerce maintenant une poussée d'au moins deux cents tonnes sur le volant jusqu'au prochain parking; il finit de doubler le camion l'air serein et sûr de lui , le chauffeur se frotte les yeux et s'arrêtera lui aussi au prochain parking pour dormir les quatre heures réglementaires sur la couchette derrière le siège .

Le Morgan a retrouvé le volant de bakélite avec son bel écrou chromé qu'on peut surveiller tout en roulant.

Marisa ne dort jamais plus en voiture et demande avec le charme de son accent anglais tout un tas de questions qui agacent Frédéric:

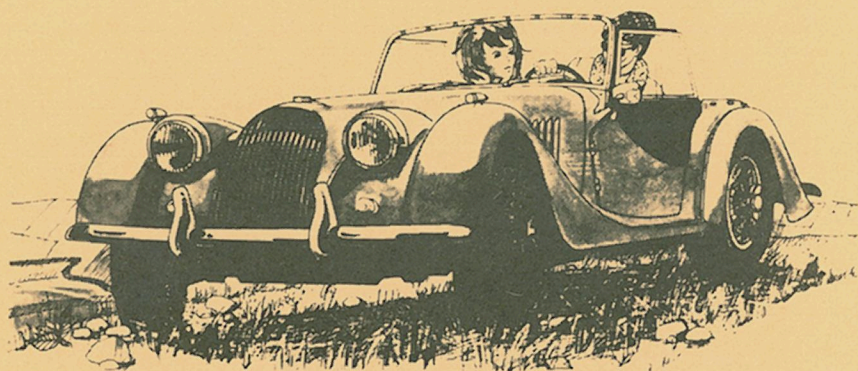
- . Le moteur va pas s'explorer ?
- . Les roues ne vont pas se détacher?
- . Est-ce qu'on a quelque chose pour éteindre le feu?
- . Qui a révisé les freins?
- . Qu'est-ce que c'est le petit bruit...

Jean-Frédéric FROT.



JACQUES SAVOYE

*vous souhaite
un excellent week-end*



**Importateur exclusif MORGAN
depuis 40 ans**

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