club

Club

Charles of the column of the col



DECEMBRE 1991

news no55

1. ENSEMBLES		BUREAU DU CLUB	
1.01	Badge Français	- Président d'honneur	C. KACHELMANN
1.01	Badge Français	- Président	J. FROT
		- Secrétaire	L. RINGO
1.04	Insigne en fil ailes Morgan 150 F	- Membres	J. Ch. FROT
			J.F. FROT
			G. GOFFIN
			B. CHEVALIER
1.06	Auto-collant M.C.F 10 F	DELEGUES REGIONAUX	
1.08	Porte-clé MCF 50 F	- Paris Ile de France	M. BRAUN
1.09	Briquet MCF 12 F	- rans he de riance	D. THEPENNIER
	Briquets MCF × 10 110 F	- Pays de Loire	D. HALLAWELL
1.10		- Sud-Est	M. LOUCHE
1.10	Sweat-shirt 200 F	- Sud-Ouest-Pyrénées	J.P. RIVALS
2. POSTERS et PAPIER		- Béarn	M. CHARPENTIER
		- Région Lyonnaise	J.P. DOMENJOUD
2.01	Poster Mols Mog 30 F	- Champagne-Ardennes	B. MOUTARD-MARTIN
2.02	Poster Pontivy	M. LOUCHE	M. CHARPENTIER
2.03	Poster BORIS VIAN 150 F	Campagne Cambronne	Route de Crètes
2.04	Poster le Vesinet 30 F	13980 ALLEINS	64290 GAN
2.05		J.P. RIVALS	M. NOËL
	Poster Pau	10, rue de la Trinité 31000 TOULOUSE	57, avenue Marceau
2.06	Poster Ternois		93130 NOISY LE SEC
		D. HALLAWELL 77, rue du Père Corentin	
2 10		75014 PARIS	
3. ACCESSOIRES VESTIMENTAIRES		D. THEPENNIER	
3.01	Boutons de manchettes	3, square du Lièvre	
3.03	Foulard bleu :	77420 NOISEL	
5.05		J.P. DOMENJOUD	
	Homme 18 × 100 200 F	38, place des Promenades	
	Femme 70 × 70 soie	42300 ROANNE	
3.04	Emblème français de boutonnière 50 F	B. MOUTARD-MARTIN	
3.05	Emblème anglais de boutonnière 50 F	1, rue Victor Hugo	
3.06	Cravate bleue avec emblème Morgan 150 F	08700 NOUZONVILLE	

NomPrenom	
Adresse	
Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent	
Total and the features don't les references surveix	
	francs
Cr-joint en regiement un cheque de :	ITalics

Le.....Signature

EDITORIAL

Joyeux Noël et bonne année, soyez assurés que le Morgan Club de France mettra à profit 1992 pour organiser diverses sorties surtout si bien sûr vous y mettez un peu du vôtre en participant nombreux.

L'Assemblée Générale aura lieu le Samedi 22 Février 1992 ,23 rue Jean Moulin Paris 14èm comme l'année dernière, vous recevrez en temps utile la convocation, notez qu'en plein Paris vous pouvez venir avec votre Morgan qui sera garée sous vos yeux, le parking n'étant séparé du restaurant que par une glace. Participer à cette assemblée c'est le moyen idéal pour montrer que vous vous interessez à votre Club comme votre Club s'interesse à vous. Un Samedi soir par an sacrifiez-vous à nous qui nous offrons à vous à longueur d'année . Je vous espère nombreux pour cette marque d'amitié.



un mog du tonnerre

91

MOG A MALVERN 40 ème ANNIVERSAIRE DU MSCC



Les 40 ans d'existence du MSCC ont été fêtés dans l'union et la joie ; John et Jean WORRALL, avec la modestie , la chaleur de leur amitié discrète et l'efficacité dans l'organisation ont contribué à faire de notre séjour une réussite de tous les instants.

Une quinzaine de Moran françaises se sont rendues par le chemin des écoliers à Malvern.

Après un printemps maussade, l'agence: "au plaisir des lieux" à qui nous avions demandé d'organiser notre passage Ouistreham-Portsmouth, nous a offert en prime pour bonne conduite, l'été, chaleur, soleil et senteurs embaumées. Guy et Arlette Burnat qui venaient pour la première fois chez Albion en ont reçu ainsi le meilleur visage.

Rouler à gauche impressionne toujours, cela présente une difficulté réelles dans le cas d'obstacle impromptu, se méfier des réflexes, penser à Pavlov, car dans ce cas on ne vaut pas mieux qu'un chien. La prudence est de rigueur, avoir comme Yao le chasseur africain les yeux derrière la tête.

JEUDI- Nous avons pri possession de nos chambres à l'Abbaye Hôtel, John et Jean Worrall avaient dû prendre le risque de réserver un an à l'avance plusieurs étages, il faut avoir connu les affres et les vicissitudes d'un "gentil organisateur" pour mesurer la juste valeur de leur mérite!

VENDREDI- Temps idéal ,organisation sans faille Nous partons 20 par 20 pilotés jusqu'à Blenheim avec une étape dans le très joli villa de Brodway.

A Blenheim ou John nous avait obtenu le droit de nous garer sur la pelouse nous avons orgueilleusement étalé nos Morgan devant le Palais des Ducs de Malborough ou Churchill est né Le 30 novembre 1874. Visite du château, tour du lac en bateau,flânerie dans les parcs et jardins suivi d'un excellent repas dans le restaurant du château. Le retour à Malvern à la carte.



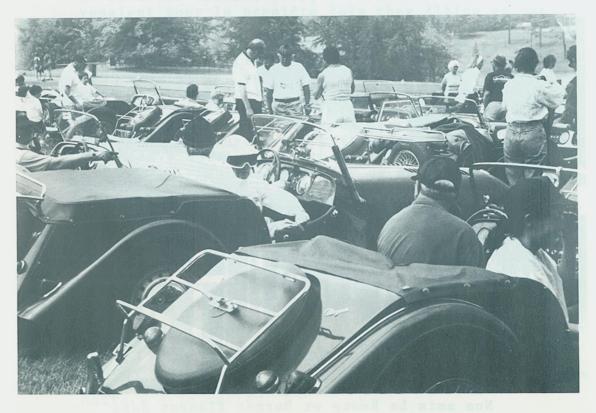
en Angleterre on roule à gauche



Nos amis Le Reste et Burnat flânent dans les rues de Brodway (Oxfordshire)



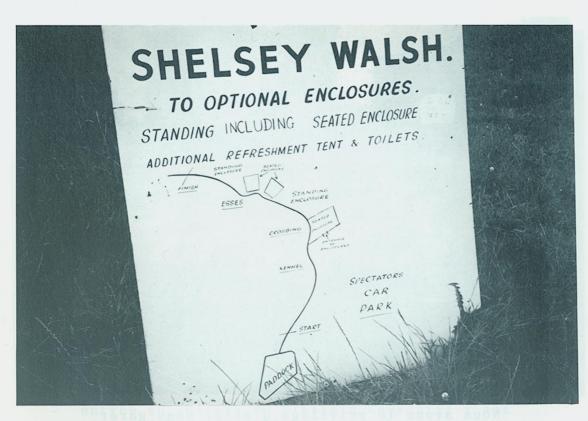
entrée du chateau de Blenheim Churchill y est né le 30 Novembre 1874





Nous avons le privilège d'aller nous garer à l'intérieur du parc devant la cour d'honneur





Bugatti type 35 B Shelsey-Walsh 1991





Le soir nous assistons au grand buffet offert traditionnellement par la Municipalité. Nous retrouvons "la famille morganiste" internationale cette année deux amis japonais s'y ajoute.

SAMEDI - Jean-Frédéric Frot nous avait concocté une journée mémorable : SHELSLEY-WALSH la plus vieille course de côte du monde. Christian Rouxel s'est "shooté" au ricin toute la journée. On ne décrit pas Shelsey-Walsh en quelques lignes; il faut y aller, seuls les anglais sont capables de cet abandon des différences dans la passion de la course petites ou grosses cylindrées, qu'importe! vous

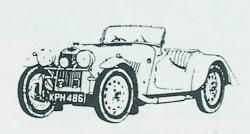
participez et c'est ce qui compte.

DIMANCHE- C'est la foire à la Morgan,6 ou 700 Morgan étalées sous les yeux avec tout ce qui gravite autour, marchands de pièces détachées (et dieu sait, nous aussi d'ailleurs et mieux que lui car avec tout ce qui se passe sur la terre il ne doit pas avoir le temps de s'occuper de ça sinon il aurait fait quelque chose pour nous, s'il s'en détache des pièces d'une Morgan) des Morgan reconstruites, gonflées, améliorées; défigurées, chromées jusqu'à l'absurde et Peter Morgan assis comme tout le monde sur une balle de paille avec son chien contemple l'oeuvre déclanchée par son père et qu'avec un travail constant il a su perpétuer quelle simplicité

Le soir c'est l'apothéose repas de gala pour 600 personnes dans une salle bien décorée et dont les serveurs m'ont époustouflé par leur intelligenté organisation et leur rapidité

BRAVO! et longue vie au MSCC!

Jacqueline FROT.



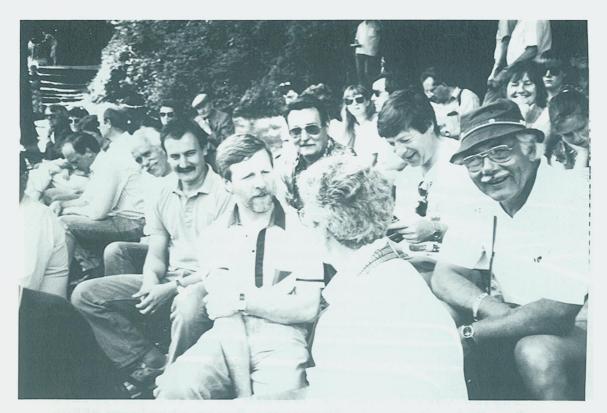




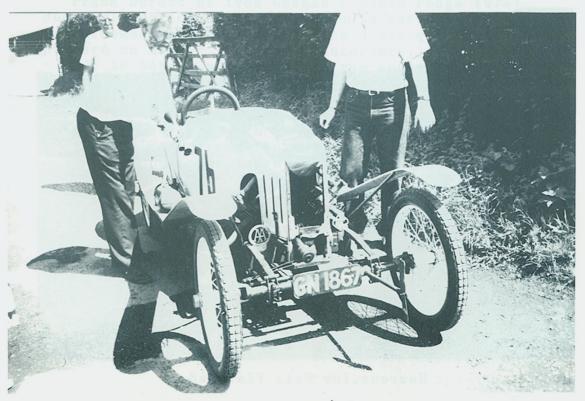
stupeur accident!!sous nos yeux



heureusement sans dommage corporel organisation parfaite quelques secondes s'écoulent et déjà l'équipe de secours dégage la piste



La joie du plaisir partagé se lit sur les visages.



curieux petit engin'c'est une G.N

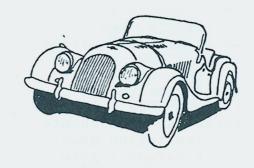


Des Morganistes en "Moguette "...non!goguette!!



Heureux. Ier Prix Flat rad





MOG JUILLET 1991

Comme prévu rien ne se déroula comme prévu

puisque nous étions en Morgan.

Au départ Patrick et Brigitte Mougère (une 4/4 noire 1984) emporté par sa puissante H.P que nous surnomâmes Excalibur parcequ'ils avaient le front à la hauteur du volant ,parcoururent les autoroutes de l'Ouest parisien avant de parvenir à rejoindre la direction de Caen.

Marie-Christine Parenti et Yannick Baré (un +4 vert anglais 1964 baptisé Midget parcequ'elles avaient le cou à la hauteur du pare-brise) durent subir quelques menus travaux où la paille des champs permit de fixer les boulons.

Frank Durand et Yvon Guégan (un4X4 rouge 1974) découvrirent les accélérations d'un carburateur soudainement privé de son filtre à air qui avait

préféré se lancer seul sur l'autoroute.

Sur le bateau nous ne fûmes pas seuls : six autres Morgan françaises dont notre Président ,tentaient également de vaincre la Manche pour participer au pélerinage.

Arrivés à Portsmouth et contre les scientifiques prévisions de notre météo nationale ,nous devions connaître pour cinq jours un record d'ensoleillement.

Les routes de l'Ouest s'avérèrent être des billards de bitume (et vous connaissez la capacité inégalée de la Morgan pour dénicher le moindre petit pois sur un sentier muletier.)

Le Vendredi (deux jours avant la grande messe) nous nous attendions déjà à une foule suffisante, mais un Mog n'est pas le tournoi des cinq nations et nous en profitâmes pour aller visiter la Mecque.

A l'usine de Malvern l'accueil n'est pas à l'entrée mais auprès de chaque employé qui s'affaire sur chaque Morgan comme on étrille son cheval: en lui parlant. Le miracle est permanent ;tout est réalisé à la main y compris la fabrication des radiateurs, sans aucune recherche de productivité. La sellerie est fixée avec clou et marteau, les moteurs sont montés sans fosse...et pourtant l'entreprise demeure. Le tout dégage un incontestable sentiment d'un voyage dans un autre siècle peut-être du futur d'ailleurs en matière de recherche de bonhomie.

Inattendue aussi fut la visite au grand prêtre Peter Morgan (père) . Si j'eus la faiblesse de lui demander de dédicacer ma carte grise, il y répondit avec la chaleur de la star heureuse de sa célébrité

Le Dimanche radieux, disais-je, le Mog 1991 réunissait 600 à 800 Morgan forts belles et forts sages. Point de ces monstrueux pots d'échappement montés sur carburateur à ciel ouvert. De nombreux accessoiristes enfin où il est aisé de résister à tout sauf à la tentation. Parmi les participants quatre Suédois, deux Américains, deux Japonais, une quinzaine de Français, une dizaine d'Italiens, des Allemands, des Belges et des Anglais bien sûr et une dizaine de tricycles, le tout dans une atmosphère de recueillement, de retrouvaille. Une partie de campagne très familaile somme toute.

Frank DURAND.

Il est toujours possible de s'occuper avec un Morgan!





DES NOUVELLES D'ATHOS

Trois Mousquetaires s'en allèrent au Mog anniversaire Ruby via l'Ecosse profonde avec ses Highlands typiques, sauvages, et humides; c'est ainsi que sous une douche écossaise nous eûmes une panne d'essuieglaces...Le temps de trouver une station service pour être au sec et faire un diagnostic.

Après avoir inspecté tout ce qui est électrique, fusibles, fils etc...il fallut se rendre à l'évidence

la cause était tout autre.

Il faut alors se pencher au niveau de la boîte à gants et là au milieu du sac à bonbons, des lunettes de soleil vous trouverez le classique chiffon, soit le foulard de Madame qui a été "machonné" par le câble coinçant ce dernier dans sa gaine l'empêchant de coulisser librement donc plus de mouvement et panne.

Il faut donc décoincer tout ça et surtout ne pas tirer sur le tissu Boussac au risque de le déchirer

et de compliquer les choses.

Nécessité est d'ouvrir le capot, sur le tablier en face de votre volant vous trouverez le moteur d'es-suie-glaces avec sa partie ronde électrique et mécanique plate d'où part le câble...à ce niveau défaire les vis, enlever le couvercle, déconnecter la came du câble en ôtant le clips; le câble libéré on peut soit le tourner à la main, soit actionner les essuie-glaces de manière à libérer le tissu qui coince le câble dans sa gaine.

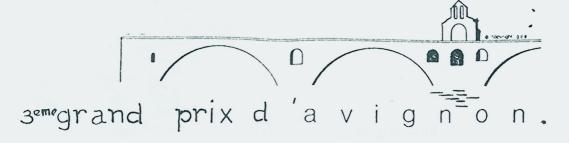
Madame retrouve son sourire...il suffit de tout

remonter en sens inverse du démontage.

La cause est une gaine trop courte par rapport à la longueur du câble,il manque en effet deux centimètres...pour y remédier se procurer un bout de polytène ou de durite du diamètre interne égal à celui de la gaine,l'emmancher avec un peu de graisse, le câble ne dépassera plus de sa gaine vous pourrez donc bourrer à nouveau votre boîte à gants.

Le lendemain de cette aventure cette dernière était rangée comme la cantine d'un mousquetaire Madame était tout sourire derrière son pare-brise balayé par la pluie du jour mais les balais avaient

retrouvé la joie de se mouvoir de nouveau



Les MORGAN étaient nombreux lors des manifestations organisées dans le cadre du 3 EME GRAND PRIX D'AVIGNON .

En effet, cette ville, bien qu'à vocation papale, a su, dés 1989, remplacer celle d'ANGOULEME, pour mettre sur pied un rassemblement de 350 véhicules à 2, 3, ou 4 roues, de toutes catégories et ce pendant deux jours.

D'abord un rallye touristique de 180 kms, regroupant 86 voitures qui ont sillonné les petites routes du Comtat Venaissain, jouant a cache cache avec le célèbre Mont Ventoux, empruntant même pendant quelques kilomètres la même route que la + 8 de SAVOYE et LAMORAL en 1969.

Il y avait au Rallye 2 MORGAN, celle de Mr MICHEL et celle de Mr BARBER, ce dernier, en effet, aprés une escapade chez $\rm JAGUAR$, a rejoint les rangs morganistiques en rachetant une 4/4.

Les trois roues étaient sur tous les fronts:

Les LAMANT avec leurs DARMONT SPECIAL et les BENEDITTE avec leur MORGAN DARMONT ont participé au Rallye qui était sous la houlette de Mr BURNAT.

Mais le lendemain, le dimanche, c'était 17 trois pattes MORGAN ou DARMONT qui en décousaient avec 4 SANDFORD soit un plateau de 21 trois roues, magistralement réunis par J.P PALUN qui regrette tous les jours d'avoir vendu sa 4/4 plutot que sa BUGATTI 37.

Sur le circuit des allées de l'Oulle à AVIGNON vous pouviez compter également 14 AMILCAR, 4 SALMSON, 16 BUGATTI, 2 E.R.A, 2 MASERATI, 15 FERRARI, 12 cyclecar divers etc... et 120 motocyclette

Tous les plateaux de différentes catégories, tournait une fois le matin et une fois l'aprés midi; c'était officiellement une "démonstration", mais elle a été effectuée, le plus rapidement possible, croyez nous!!!!!

L'aprés midi, le Délégué du SUD EST, M.LOUCHE, qui avait pour une fois delaissé sa +4 pour son AMILCAR à compresseur a ressenti quelques frayeurs lorsqu'il s'est rendu compte que son boitier de direction se bloquait littérallement!!!!

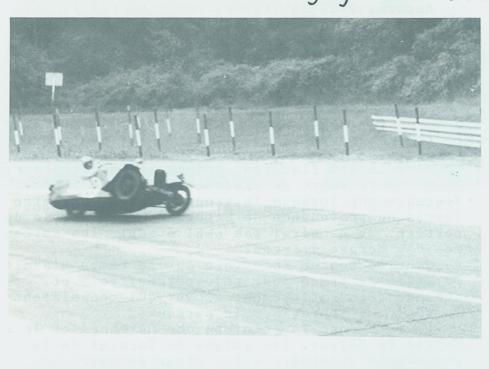
Quant à BURNAT, qui avait comme illustre passager J.C FROT, dans les deux derniers tours, il n'avait plus de frein.

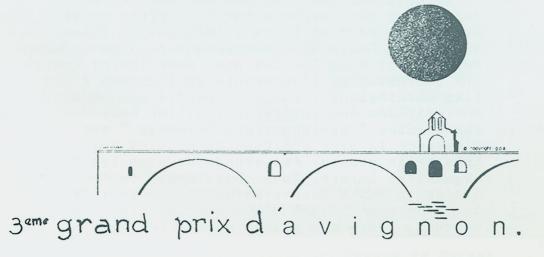
Lorsque l'on sait que LE frein du MORGAN 3 roues c'est UNE sangle sur la roue arrière, on imagine la gymnastique à laquelle il s'est livré avec la PETITE sangle du frein à main!!!

Au démontage, il s'est rendu compte: 1° qu'il s'était produit un arrachement pur et simple de la garniture (certes un peu usée avant, il l'avoue maintenant) 2° que ses efforts désespérés sur la pédale n'avait abouti qu'à tordre le support !!!

Qu'importe, tout le monde s'est bien amusé et la marque a été représentée avec succés, puisque le lendemain la Presse lui rendait les honneurs.

guy burnat.





sortie sud-est



TRENTIEME



Anduze, 2787 habitants, carte 80 pli 17 lieu de séjour. La pittoresque petite ville d'Anduze est bâtie dans un vallon dont l'aspect verdoyant contraste avec l'aridité des croupes dominantes. (Guide vert.)

C'est là que je dois retrouver le gros de la troupe qui vient de Tarascon. Temps clair, soleil tout est là pour que ce week-end , la trentième sortie du Sud-est soit une réussite. Enfin presque car vu le parcours prévu, je n'ai pas osé prendre le 4/4 flat rad, rodage oblige et j'arbore discrètement un produit du lion de Sochaux. Heureusement lorsque la troupe arrive, un autre intrus en provenance de Sttutgard fait partie du cortège. Je ne serai pas seul à subir les sarcasmes des Morgan drivers!

Maurice Louche incertain sur le temps n'avait pas fait de tracé pour rejoindreMeyrueis et demande démocratiquement à ceux qui connaissent

la région d'improviser le parcours.

Ce sera donc la corniche des Cévennes et le Causse de Méjean, les gorges du Tarn et de la Jonte pour rejoindre notre étape du soir.

La corniche des Cévennes est une route magnifique qui serpente sur les crêtes entre St Jean du Gard et Florac. Aménagée au 18ème siècle par Louis XIV pour permettre à ses armées de pénétrer dans les Cévennes pour lutter contre les protestants, l'autoroute de l'époque à des fins stratégiques; toujours est-il que nous nous émerveillons des forêrs de feuillus dont le chataîgnier "boulanger des Cévennes " est l'essence la plus représentée et plus loin la très belle vue sur les grands Causses les Monts aiganal et Lozère. Nous choisissons un des rares arbres du petit Causse après le Cau de l'Hospitalet pour faire pique-nique sous un ciel très couvert. Après que chacun eut gouté, qui le



pendant que Maurice fait son numéro de charme...



les nuages s'amoncellent au-dessus du Morgan



Nos Morganistes sont bien raisonnables et pourtant l'eau est inodore incolore et sans "savore"



Alors Jean-Marie, c'était pas mieux qu'un bon petit restaurant?



saucisson, qui le vin et le fromage de ses compagnons avec une mention particulière pour Jean-Marie qui durant tout le séjour nous certifiera que même dans ces contrées sauvages il éxiste de très bonnes tables très accueillantes. Bref, il tentera désespérément de nous faire comprendre poliment qu'il n'aime pas le piquenique.

Après la descente du Florac, remontée par une petite route assez aérienne sur le Causse Méjean que nous traversons à bonne allure poursuivis par une horde de nuages menaçants. Arrêt au-dessus des gorges du Tarn à hauteur des " vignes " avant de descendre vers le "Rozier ". Que dire du paysage, tout et rien, des pages pour décrire une telle beauté à la fois sauvage et reposante et surtout pas un chat dans une nature modelée depuis mille an par la main de l'homme, il fut un temps ou tout ceci était couvert de forêts, et puis entre le vers à soie, les moutons, les besoins de chauffage...Il n'y a plus de forêts c'est la lune, cultivée sur les plus petites parcelles d'une terre rouge parsemée de cailloux pour quelques sacs de seigle ou d'orge.

Arrivés au "Rozier" où nous empruntons les gorges de la Jonte, là ou fut réintroduit le vautour fauve il y a quelques années. Une réussite, mais difficile car le rapace a du mal à trouver sa pitance et force est de lui fournir des carcasses pour lui permettre de se développer et de nous offrir un vol majestueux le long des falaises bordant la Jonte.

Nous arrivons enfin à notre halte pour la nuit sous une pluie battante, personne n'ayant eu le temps de capoter c'est auprès d'une belle flambée que nous nous sèchons, non sans avoir séché le cuir de nos montures.

Le Chateau d'Ayres fait partie de ces belles étapes faites de "luxe calme et volupté" ici vous avez l'impression de recevoir vos amis Charles de Gaulle qui n'était pas le dernier des épicuriens y séjourna comme de nombreuses autres





personnalités comme en témoigne le livre d'or, riche de signatures célèbres.

Après une soirée agréable et une nuit qui ne le fut pas moins, nous avons l'excellente surprise de nous réveiller sous un soleil radieux.

Maurice Louche nous affirme qu'il a âprement négocié avec les autorités célestes jusqu'à 4 heures du matin, laissons le poursuivre son rêve ou rendons hommage à ses talents de négociateur! Peu importe, le temps est de ceux où la pureté de l'air rend votre souffle cristallin, les couleurs de l'automne en sont fluorescentes contrastant avec le pastel du ciel. La brume s'évanouit, se dissout pendant que chacun avant tout matérialiste se précipite sur les éponges et les peau de chamois pour créer l'harmonie entre la nature et les robes de nos passions.

Devant tant de beauté nous avons du mal à quitter notre havre. A regret nous mettons les moteurs en marche. Quelques courses à Meyrueis pour le pique-nique, toujours malgré les exhortations de Jean-Marie qui jure qu'il doit y avoir un bon petit restaurant sur la route : "Allez .cesse de te plaindre et roule Jean-Marie" La route est sompteuse, D'abord en forêt puis soudain sous le ciel éclatant toute la beauté des Causses s'étale jusqu'à l'horizon. Arrêt obligatoire pour jouir du paysage. Du haut de laigoual cela va être fantastique! eh bien non!! le temps que nous gagnions ces derniers contreforts ils se sont couverts de nuages, nous rebroussons chemin par le col du Minier Vigan où le soleil nous a rejoint, remontée vers St Laurent du Minier pour le pique-nique où tout a été prévu : les chevaux, les moutons nous saluerons pendant que nous évoquons les précédentes sorties, l'histoire de nos Morgan ou encore le Critérium des Cévennes dont c'est un des haut-lieux et bien sûr Jean-Marie nous parlera du petit restaurant dans lequel nous aurions pu manger!





l'Ayres...de nos aigles.



Arrêt obligatoire, on "Causses"

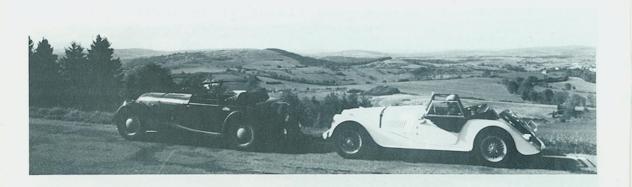
Et enfin, le départ ou plutot le retour vers la maison . Je quitte la troupe à Ganges pour regagner Montpellier. Arrivé à bon port vers 16h00 ,il fait toujours beau, un peu frais , l'idéal pour un flat rad ! Alors je ne résiste pas, eau , huile , pression des pneus, essence et roule cher flat rad, il ne sera pas dit que je n'aurai pas roulé en Morgan à l'occasion de la trentième sortie du Sud-Est même en égoïste.



Un grand merci à tous ceux et celles qui participèrent à cet anniversaire. Maurice, nous attendons la prochaine avec impatience.

Jean-Christophe FROT.





région de lyon

MORGAN CLUB de FRANCE, Région de LYON, Sortie LIGNIERES SUISSE--15/16 Juin 1991.

Pour la troisième année consécutive, nos amis du MORGAN CLUB SUISSE section de GENEVE, Groupe ROMAND, nous ont invités à leur traditionnelle sortie annuelle au circuit de LIGNIERES, dans le JURA SUISSE au dessus de NEUCHATEL

Une vingtaine de membres du

club de la région de LYON ont eu connaissance du programme, malheureusement je n'ai obtenu que six réponses; le "Stand by" ayant été observé par les autres. Je n'en tirerai aucune conclusion mais tout de même .!! Nous étions malgré tout Trois équipages à nous retrouver à ANNEMASSE le 14 Juin pour dîner dans le "deux étoiles vert" et y passer une nuit réparatrice. Il le fallait car à 8 Heures le samedi nous étions déja au poste frontière de THONEX/VALLARD où J. Paul REYROUD nous attendait dans sa +8 propre et brillante comme une voiture SUISSE! . . . Deux autres équipages de THONON les BAINS, connus du club Romand rejoignaient notre groupe dans les dix minutes. Après un café, le plein d' essence, et les vérifications moteur habituelles, notre petit convoi de 6 MORGANS, toutes en parfait état, avec J. Paul comme guide, s'élançait dans GENEVE, les bords du lac, NYON, LAUSANNE, IVERDON (arrêt pour un déci de vin blanc et café) et NEUCHATEL. Après dépôt des bagages à l'hotel CHAUMONT en route pour LIGNIFRES. Un soleil brûlant nous accompagnait, et ne nous a pas laché de toute la journée. Quoi de mieux pour nos cabriolets, nos nez et le plaisir de rouler.

Il fallait penser à la course, seul Philippe qui n'était pas venu d'ANGOULEME pour rester hors circuit s'y est inscrit (MORGAN4/4), il a même reçu la coupe du pilote le plus courageux!!..

Encore bravo Philippe, mais il est maintenant nécessaire que tu remplaces tes pneus.

Quant aux MORGANS spéciales, nous avons tout vu. Des MORGANS gonflées, super gonflées, énormément gonflées, à compresseur, et plein d'autres choses encore inconnues en ce qui me concerne.

Je ne parlerai pas des échappements, il y avait toutes les musiques, tous les niveaux de décibels à toutes les fréquences possibles à des milliers de tours minute!.

Quelques Allemands et Autrichiens étaient également de la fête pour un total de quarante MORGANS. Retour à l'hotel, apéritif, remise des prix au cours d'un dîner très convenable, à prix SUISSE, mais qu'importe nous avons encore parlé de nos chéries, (MORGANS bien entendu)

Après une nuit orageuse, c'est malheureusement sous la pluie que nous avons passé la journée du dimanche. Visite du papillorama de NEUCHATEL avec retour précipité compte tenu du temps.

Les rentrées qui déchantes nous les connaissons maintenant, nous avons roulés de NEUCHATEL à LYON sous des torrents d'eau, très largement mouillés de la tête aux pieds. (J'exagère un peu mais il y a beaucoup de vrai.)

En fin, dommage que nous étions que trois voitures de notre région, j'avais dit à l'A.G. que l'ambiance circuit valait la peine et qu'il fallait un



Arrêt pour un déci à Iverdon



Circuit de Lignières sponsor japonais



Philippe en action 1' 15" au tour



Manon et Martine un look d'enfer!!

jour la connaître; j'avais je m'en souviens recueilli à l'époque au moins quinze inscriptions de principe.

Qu'importe, ce sera pour une autre fois, mais Bon Dieu, que c'est ingrat et difficile d'organiser...!!!

Délégué région de LYON.....



"Le deux étoiles vertⁿ

a lire attentivement

"DEFISCALISATION"

MORGAN +8 ET SUPERVIGNETTE

Des articles récents parus dans la presse ainsi qu'un certain nombre d'appel de votre part nous ont amené à tenter d'éclaircir notre lanterne.

LA SITUATION

Depuis 1979 le fisc surtaxe les véhicules de plus de 16 CV de telle sorte que cela constitue vis à vis de la réglementation européenne une discriminationentravant la libre circulation des marchandises au sein de la communauté.

Il y a donc depuis 1979 des sommes induments perçues que le fisc devra rembourser.

Ceci est valable pour les véhicules immatriculés entre 1979 et le ler Mars 1988 . Au delà de cette date le nouveau mode de calcul ne justifierai pas de remboursement.

LES MORGAN +8

Elles ne figurent pas sur la liste établie par les services fiscaux. Mais cette liste n'est pas exhaustive (accès par le Minitel 3615 code route)

Elles sont réceptionnées aux Mines à titre isolé et la puissance fiscale est toujours calculée suivant le barême antérieur à 1988 .Claude Savoye doit tenter de se renseigner à ce sujet.

COMMENT VOUS FAIRE REMBOURSER

Adresser votre requête par LR avec AR aux services fiscaux dont relève le lieu d'immatriculation du véhicule accompagné:

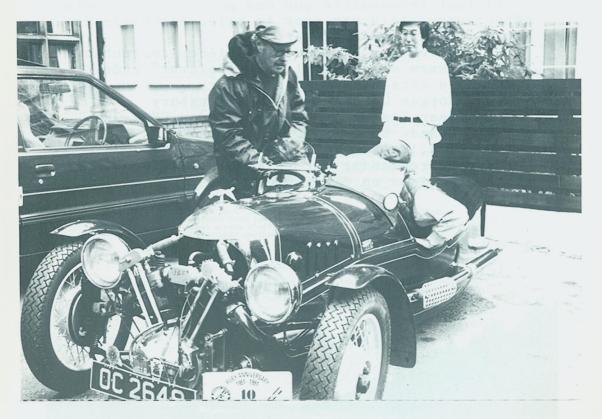
- Photocopie de la carte grise
- Talon des vignettes litigieuses

Vous pouvez vous heurter à un défaut de réponse ou

à une réponse négative. Il vous faudra alors saisir les tribunaux. Enfin votre requête doit intervenir avant le ler Novembre 1992.

Dernière chose et non des moindres, sachez qu'il n'est pas impossible que dans les mois qui suivront votre demande vous soyez l'objet d'un controle fiscal. Il n'y aura probablement pas de rapport de cause à effet mais le hasard est parfois troublant.

Jean-Christophe Frot



notre ami Satoru Araki est dubitatif

SUITE...PAR UN AUTRE MOGANISTE.

Il est (presque) amusant de constater que mon +8 modèle 83 m'a fait exactement le même coup de la double panne d'huile et d'alimentation en essence via ce satané détecteur de pression d'huile/coupure d'alimentation électrique de la pompe à essence.

Je partage l'avis de Mr.Hervé Bilcard sur les risques que fait encourir une coupure brutale du moteur.

Il faut reconnaître que ces petits équipements détecteurs-relais etc sont le talon d'Achille de notre sympathique roadster.

On trouve sans problème les pièces de rechange "Oil pressure sensor fuel pump isolator" code ELM 268 du catalogue Melvyn Rutter

> Morgan Garage Little Hallingbury near Bishop's Stortford Herts CM22 7RA Grande Bretagne Tel.19 44 279 725 725

On peut commander par téléphone; Réglement par visa- Livraison en dizaine de jours.

Léon



Et pourtant elles roulent!

Control Auto Expert 77

63 bis, rue Honoré DAUMIER 77000 LA ROCHETTE-MELUN

(1) 64.37.52.52 Fax: (1) 64.37.50.34

> La Rochette. le 04.05.91

Monsieur,

Nous avons le plaisir de vous faire connaître qu'à compter du 15 avril 1991, nous mettons à votre disposition notre CENTRE DE CONTROLE TECHNIQUE INDEPENDANT pour :

- AUTO BILAN, norme Afnor 52 pts de contrôle,
- GEOMETRIE des trains Avant et Arrière, BILAN COMPLET Moteurs.

Nous sommes à votre disposition pour vous présenter notre installation dotée de moyens techniques modernes et

Nous réservons le meilleur acceuil aux membres de votre Nous reservons le meilleur acceuil aux membres de votre Club possesseurs de véhicules anciens ou de collection et nous leur accorderons une remise permanente de 10% sur toutes nos prestations. En outre jusqu'au 30 juin prochain, nous offrons un Tarif Réduit Exceptionnel sur tous nos AUTO-BILAN: 195,00 TTC.

D'autre part, étant Expert en Automobile Breveté d'État et connaissant bien le marché de l'automobile de collection, nous sommes à même d'effectuer TOUTES EXPERTISES EN VALEUR SUR LES VEHICULES ANCIENS, DE SPORT ET DE COLLECTION.

En régle générale, nous recevons tous les jours, samedi compris, au Centre de Contrôle et d'Expertise et nous nous déplaçons en Régie de Parisienne, sur rendez-vous.

En vous remerciant de diffuser notre information aux membres de votre Club résidant en Région Parisienne, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments dévoués.

BERNARD LAGIER DI GIUSEPPE Expert en Automobile.

S.A. au caoital de 100 000 F - RCS MELLIN D 200 EAL 102 - CODE APE 7701



LA PRESSE ET MORGAN.





Morgan fait couler beaucoup d'encre, comme pour une star tout et n'importe quoi est écrit à son sujet, la plus grosse erreur et ce qu'on entend le plus souvent c'est: "Le chassis est en bois."!!

Il nous semble donc bon de signaler un article interessant et bien documenté paru dans le N°1 de "British cars" (Juillet/Août) 1991 ,prix 29Frs

Toutefois nous nous permettons ces quelques rectifications:

- "Toutes ces pièces en bois sont facilement réalisées, les plus compliquées étant les ailes, dont la forme arrondie nécessite une mise sous presse et un passage dans un four..."
- l°/ Les ailes arrières ne sont pas passées au four ,mais à l'étuve.
- " Elles sont immergées dans un produit spécial pour leur donner de la résistance..."
- $2^{\circ}/Pas$ de produit spécial pour la résistance mais un fongicide.
- "Les formes doivent être parfaites, et il ne doit pas y avoir un seul défaut..."
- 3°/ Comme on aimerait que ce fut vrai !
- " Seul le capot et le support de pare-brise sont en aluminium..."
- 4°/ Non, tout est en alu en option saul la calandre et le auvent.
- " On y pose les tableaux de bords, qui ne sont plus complètement en bois comme avant, pour des



John Worrall agent Morgan nous reçoit dans son superbe garage



Un gentleman John Warrall en français un honnête homme



raisons d'homologation et de sécurité, mais simplement recouverts d'une couche de ronce de noyer..."

5°/Non, c'est de l'acajou.

" Vous avez le choix entre quarante types de cuir le Connolly étant le plus demandé..."

6°/ Toujours Connolly ,mais quarante couleurs différentes.

" On en est à 470 par an soit une augmentation de 10% chaque année..."

7°/ Pas d'augmentation de production depuis 1970 9 par semaine ouvrable.

" Nous serions incomplets si nous ne parlions pas du rayon pièces détachées.....Très limité, ce secteur n'accepte qu'une voiture par an..."

 $8^{\circ}/I1$ accepte 10 voitures par an, mais n'en fait sortir qu'une par an !

" Les plus connues étaient construites sous licence Darmont en France et Sandford, en Angleterre..."

 $9^{\circ}/$ Sandford a vécu et produit toute sa vie en France.

" Le levier de vitesse apparaissait pour la première fois au plancher..."

10°/ Faux, toutes les Morgan ont un levier de vitesse au plancher.



" La carrière de la Plus Four (+4) est moins mouvementé en motorisations: ça n'est qu"en 1968 , lorsque Triumph décide l'arrêt de la production de son 2,1 que Morgan se tourne aussi vers Ford..."

 $11^{\circ}/$ Non, 1968 c'est l'abandon du modèle +4 pas de moteur Ford.



Ce « Morgan » — en panne au bord de la route — date quelque peu et n'a pas sa place dans une telle épreuve. Est-ce trop demander à nos amis de Sebring, Alec Ullmann en tête, de ne plus « recevoir » les engagements de tels « ancêtres »?



Paru dans "Moteur" deuxième trimestre 1959 l'auteur de l'article n'était pas le fils de Mme Soleil!!





Prévision

Réunion Morgan de la Pentecôte 1992 à Wiesbaden en Allemagne

Vendredi 5 Juin	à partir de 12 h00 20 h00	Arrivée à l'hôtel Soirée à l'anglaise
		avec boissons anglaises et vêtements anglais
Samedi 6 Juin	10 h00	Départ pour le slalom
		(au choix: Shopping à Wiesbaden
		Tournoi d'équitation à Wiesbaden
	17 h00	Réunion annuelle du MCD
		(reservée à ses membres)
	19 h30	Départ pour le Rheingau en autobus
		soirée avec dîner et danses dans un
		restaurant typique de la région
Dimanche 7 Juin	10 h00	Départ pour le rallye
		avec de nombreuses surprises
		(détails aussi en anglais)
	15 h30	Fin du rallye
	19 h30	Dîner de Gala dans la maison de cure
		avec danses, distribution des prix,
		tombola
Lundi 8 Juin	Retour	

Prix: Chambre simple par nuit avec petit déjeuner environ 500 FF
Chambre double par nuit avec petit déjeuner environ 570 FF
Participitation par personne pour le meeting environ 510 FF

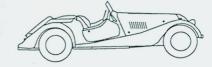
Pour confirmation (ou renseignement complémentaire), veuillez écrire ou téléphoner à:

Iris Stockbauer

5. Avenue de la Faisanderie

OU à partir de 11 h00

F-78400 Chatou tél (1) 39 52 98 15



Programme supplémentaire pour tous ceux qui peuvent rester 1 jour de plus

MAROC 1992



4EME RALLYE DES VILLES IMPERIALES DU MAROC DU 9 MARS 1992 AU 21 MARS 1992

RAID INTERNATIONAL ASSOCIATION 3 A Rue Guillaume Kroll - L-1882 LUXEMBOURG

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTIONS VEUILLEZ CONSULTER NOTRE CORRESPONDANT

Marcel LARGE

288 AVENUE VICTOR HUGO - 94120 FONTENAY SOUS BOIS (FRANCE) TEL : 48.75.13.54 - FAX : 48.75.50.17 - Télex 232517+F



A PARTAGER

Garage-Parking à Colombes, privé et sain, possibilité d'entretenir et restaurer son automobile. EDF, eau, outillage, etc..... Tel: Jean Prouzet 47.81.36.71



REMORDS...(tardifs)

En 1945? J'ai acheté mon premier Morgan, c'était un trois roues à soupapes latérales, je l'avais payé 2.000 Frs je m'en souviens très bien, par contre je n'ai aucun souvenir de la façon dont je m'était procuré cette somme!

Il avait échappé à la destruction chez le récupérateur officiel désigné en vertu de la Loi

du 14 Octobre 1941 de l'Etat français.

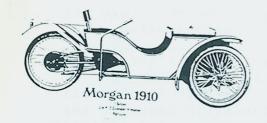
L'article premier de cette Loi précisait que les cartes grises des "véhicules automobiles de tourisme dont le type a été présenté à la réception du service des Mines avant le ler Septembre 1925 cessent d'être valables."

L'attention des propriétaires était attirée (quel euphémisme) sur le fait que ces voitures ne pourraient jamais circuler et qu'ils avaient intérêt a proposer la vente immédiate à un organisme officiel sis à Paris rue houssaye pour la zone occupée et à Lyon BP 44 pour la zone non occupée.

Le texte ne précisait pas que les riches métaux ainsi récupérés allaient servir à contribuer à la victoire du grand Reich...

En cas d'infraction ou de refus de vente volor -taire, on confisquait purement et simplement le véhicule et pour faire bonne mesure une amende était infligée en prime.

Le Morgan par miracle avait survécu parce que le récupérateur chargé de le détruire en avait eu un autrefois et qu'il n'était pas pressé de casser celui-ci et puis il faut bien le dire les métaux précieux sur un Morgan, ça fait pas lourd!!! mieux valalit s'attaquer à la destruction d'une belle Voisin ou d'une Delaunay Bellville.



J'achetais donc l'engin et avec l'aide d'un copain je le ramenais à la maison.

Premier obstacle à franchir, et de taille, l'hostilité maternelle...Elle avait réussi à force d'amour et d'attention à faire abandonner à mon pére ces engins sur lesquels pendant plusieurs années il avait courru et roulé, souvent en sa compagnie d'ailleurs, et elle voyait son fils unique revenir vingt ans après avec le même! D'autant plus qu'en pleine année de Bac le dit fils avait selon elle d'autres soucis en tête que ceux procurés invariablement par la remise en route d'un cyclecar à trois roues. (Entre nous et rétrospectivement je dois avouer qu'elle avait parfaitement raison, mais à l'époque j'avais à peine dix huit ans).

Moyennantquelques concessions et quelques promesses d'ailleurs tenues, l'engin pu pénétrer dans le garage de la maison et voisiner avec l'Hotchkiss paternelle dont le propriétaire, la larme furtive à l'oeil, me donna ses premiers conseils.

Le deuxième obstacle résidait dans le fait que si je possédai la carte grise du 414 ZA 4 et le certificat de vente du dernier propriétaire, comme la "vente" à l'époque ne devait pas donner lieu à un changement de carte grise, mais à sa destruction, la dite signature n'était, pas légalisée.

Or en 1945 et longtemps aprés encore, il était absolument indispensable pour une mutation de carte grise de posséder le certificat de vente avec signature légalisée par la police ou par la mairie.

L'ancien propriétaire avait disparu dans la tourmente et j'étais fort ennuyé, car il n'était absolument pas question de rouler avec l'ancien document, les controles de gendarmeries étaient fréquents, au même titre qu'avec une bicyclette il fallait avoir sa plaque, son éclairage etc... sans cela vous ne passiez pasla semaine sans vous faire contrôler.

Cette légalisation il fallait l'obtenir au bureau ad hoc de la mairie.

J'empruntais donc le chemin de la débrouillardise agréable et me faulilais dans les sentiers un peu coquins; ça consistait à fréquenter avec assiduité une jeune personne qui travaillait comme secrétaire dans la place et obtenir la fameuse légalisation (que sa copine du service des légalisations ne pouvait pas lui refuser) au terme d'un flirt assidu et méthodique.

Je dis bien flirt, je ne parle pas d'oreiller car la jeune personne avait de la vertu et à l'époque "on ne couchait pas"aussi facilement

que maintenant.

Une fois l'affaire en poche, la carte grise dans le portefeuille, je dois reconnaître que ma galanterie fut d'assez courte durée et à ma grande honte, je ne me souviens même pas lui avoir offert une promenade en Morgan...

Depuis j'ai des remords, certes ils ne hantent pas mes nuits et la jeune fille n'est pas rentrée dans les ordres par chagrin, mais quand même le procédé manquait un peu d'élégance.

Pour ma défense, je plaiderai ma passion pour Morgan, je suis sûr de bénéficier, (même de sa part si elle se souvient de moi) des circonstances atténuantes.

Guy BURNAT

PIERPONT-BURNAT et MADAME Course de côte du Mont-Ventoux 1922



JECULES SEVOUE

vous souhaite un excellent week-end



Importateur exclusif MORGAN depuis 40 ans

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

COTISATIONS 1991

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 : 300 F

Supplément facultatif pour abonnement à "MISCELLANY" (bulletin de la section anglaise) 250 F

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque.

MORGAN CLUB DE FRANCE



BULLETIN D'ADHESION 1992

Je soussigné,
Nom Prénom
Adresse
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 Numéro de chassis
Fait àlele
Signature