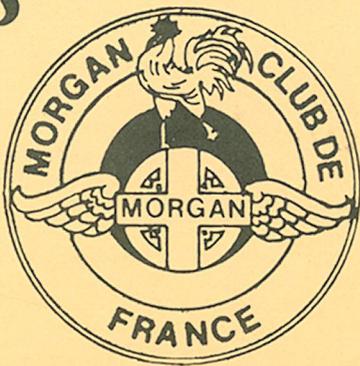


*morgan club*  
*france*



MAI 1993

**news n°59**



# EDITORIAL

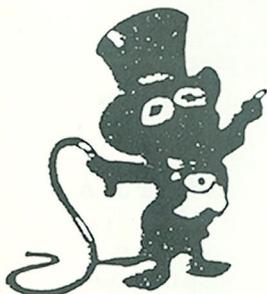
L'Assemblée Générale s'est déroulée cette année dans une ambiance particulièrement chaleureuse. Le lieu exceptionnel dans lequel nous avons la chance de nous réunir y est pour beaucoup, c'est grâce à notre Président d'Honneur Charles Kachelmann que nos hôtes nous reçoivent si bien. Et puis il y a nos chers membres, nous étions 65, qui savent mettre l'ambiance gaie, amicale.

Jean-Pierre Thévenin s'active pour mettre au point et réussir son MOG CANNES 93. Il tente par tous les moyens, honnêtes d'en diminuer le coût, mais les temps sont dures et c'est déjà miraculeux dans la conjoncture actuelle de se lancer à organiser ce type de réunion. Peut-être serons-nous obligés à l'avenir de refaire des MOG avec, une tente, un câble d'accélérateur de vélo solex comme pièce de rechange, et un panier de pique-nique et tant que ce dernier sera bien garni, pourrons-nous nous plaindre !?

J'ai entendu dans un discours de Président de Club ceci : "Je tiens à remercier Monsieur Untel je tiens à ce qu'on ( et là il s'est arrêté pour prendre une respiration et a heureusement ajouté) veuille bien l'applaudir." J'étais étonnée d'une telle familiarité, puis soulagée "con" l'applaudisse. Remuer la langue 7 fois dans sa bouche avant de parler...pas pendant !

Bien amicalement vôtre.

Le Président



en page de couverture : un délégué comblé pour sa sortie d'automne ...3morgan ! ils n'ont pas perdu leur bonne humeur pour autant.



PROCES VERBAL DE L'ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE  
DU 20 FEVRIER 1993

---

Jean-Christophe ouvrit la séance à 19h en annonçant 103 membres présents ou représentés, il rassura l'Assemblée sur sa validité!

Didier THEPENNIER fut démocratiquement appelé à présider Guy BURNAT et Jacques LEROY reçurent pour mission de scruter, quant à votre serviteur, après de sombres manoeuvres auprès de Jacqueline FROT, il put exhiber son titre ô combien prestigieux bien qu'illégal de " Secrétaire rapporteur perpétuel aux Assemblées Générales ".

Notre bien aimée Présidente pût alors nous présenter son rapport moral.

Le Club a vu ses effectifs passer de 181 à 193 membres. ( ce qui permet de remarquer que 90 membres n'étaient ni présents ni représentés. Malgré notre penchant partagé pour certains aspects du monde anglosaxon, aucunes mesures de châtiement corporel n'ont été votées par l'Assemblée à l'encontre de ces délinquants, pour certains multirécidivistes!)

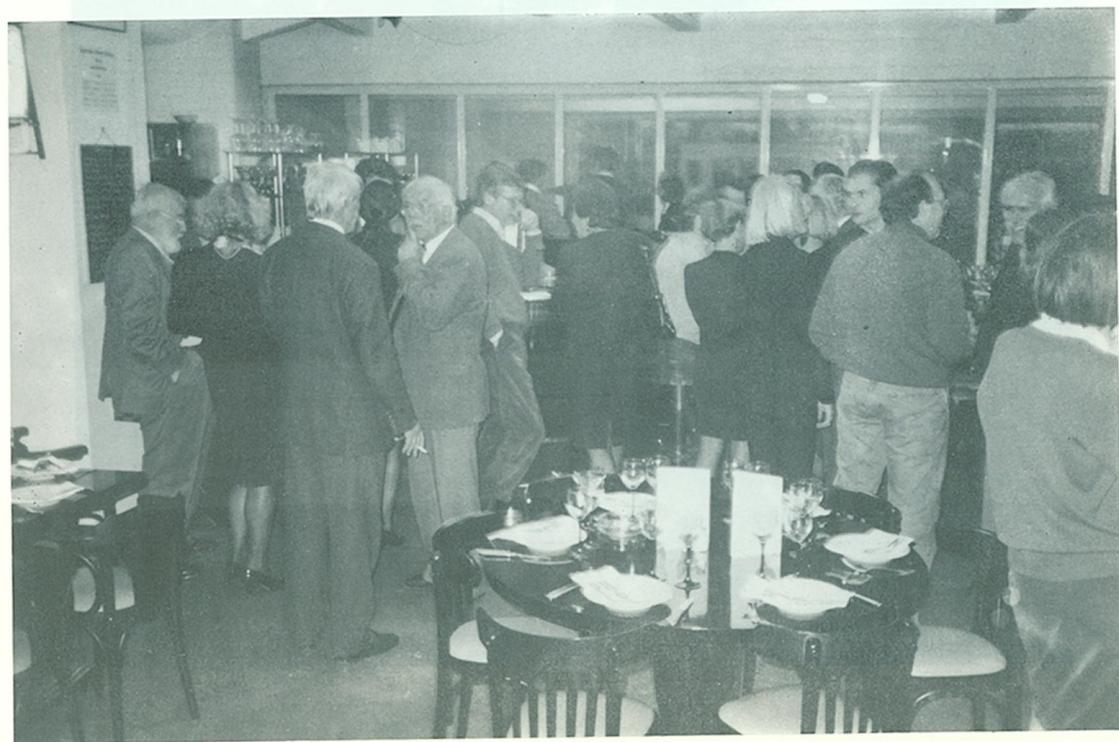
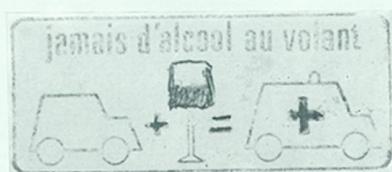
Le rappel des noms des délégués régionaux fut effectué.

La présentation de quelques sorties locales, nationales ou internationales a été faite: sortie Bourguignone, Camargaise, Mog international à Cannes 1,2,3 Octobre 1993, le Mog anglais de Birmingham 1er Juillet 1993, et même la précision pour le 18 Sept 1995 (!) d'un cinquantenaire pour les trois roues (!) dont personne n'a pu déterminer s'il s'agissait des 50 ans de la fin de production des 3 roues ou de la fin de la démobilitation (sept 45)



Notre hôtesse très appréciée des connaisseurs. →







du fournisseur de thé de l'usine. Nul doute qu'un passionné féru d'histoire morganiste aura éclairé notre lanterne d'ici là!

L'histoire du Mog Nedde (à ne pas confondre avec la Mod'Negg' à l'honneur au ministère de la culture) fut racontée. Les participants apprirent donc qu'il y avait beaucoup plu, ce dont ils ne s'étaient pas aperçu sur le moment, les Français trop occupés par leurs machines et les Anglais trop habitués!

L'Assemblée nota avec satisfaction l'envoi d'un gros bouquet de fleurs par nos amis du "New Forest"

Qu'il me soit permis de suggérer que ce genre de geste ne demeure pas l'exclusivité de nos amis étrangers et que nous ayons, plus fréquemment l'occasion de marquer à tout le bureau notre amitié il se dépense, souvent sans compter, pour notre plaisir à tous!

Le camarade GOFFIN nous présenta ensuite un rapport financier positif, bien que le Mog ait été mené à bien sans sponsor.

L'Assemblée qui commençait à avoir soif, n'en demanda pas plus et vota à l'unanimité le quitus financier.

Chaque main levée comportant plusieurs doigts, on peut valablement soutenir que le rapport moral fut adopté en même temps.

Le Bureau sortant ayant sollicité de l'Assemblée de se voir reconduit pour une nouvelle année, cette proposition fut votée à l'unanimité moins une voix ...celle de Marin FROT!!!

L'on se perd en conjectures quant à la motivation de ce vote (d'autant que Jacqueline FROT, notre souveraine, a révélé dans le Daily Mirror que Marin n'était pas membre du Club.)

Le peuple morganiste a légitimement le droit de connaître les déboires de la famille régnante.

- Les questions diverses furent ensuite abordées:
- Problèmes liés à la non traduction du livret d'importation (ce qui à l'étude semble inutile puisque ne correspondant jamais au modèle en cause)
  - Problèmes liés à la super-vignette
  - Problèmes de disymétrie des essieux lors des visites techniques
  - Problème de la baisse de qualité des modèles neufs
  - Présentation des nouveaux membres présents.

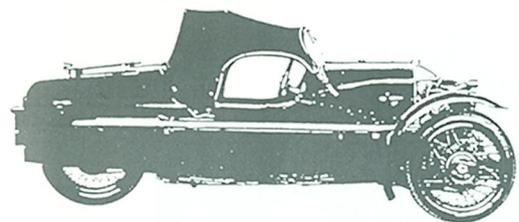
L'Ordre du jour (ainsi que les participants) étant épuisés, l'Assemblée Générale était levée à 19h34.

Les choses sérieuses pouvaient commencer!

Christophe LESPAGNON



C'est donc sérieusement que Chr.Lespagnon et Ch.Kachelmann commencent à lire le menu.



# histoire vraie.

Morgan Super Sports



La plupart des propriétaires de trois roues rencontrent une certaine difficulté à faire démarrer le moteur. La grande majorité démarre à la manivelle, lancer un bicylindre en V de 1100 CC à la main n'est pas une mince affaire. En admettant que vous soyez frais et dispo, que vous ayez suivi un entraînement physique intensif avec régime hypervitaminé, il faut quand même que vous soyez en compression sur le bon cylindre, que le carbu ne fuit pas et n'ait pas noyé le moteur, et surtout SURTOUT que vous n'ayez pas mis trop d'avance à l'allumage !

En effet, le réglage de ce levier avec trop d'enthousiasme peut avoir des conséquences catastrophiques : vous tirez sur la manivelle, immédiatement après l'explosion se produit et la poignée que vous avez dans les mains repart en sens inverse à la vitesse d'un cheval au galop.

1° Votre pouce gauche pointe maintenant vers votre épaule. Vous pouvez faire de l'auto-stop pendant trois mois sans discontinuer.

2° Vos deux mains viennent racler le sol de la cour gravillonnée. Un sparadrap sur chaque phalange vous ressemblez à Marcel Cerdan après un combat à mains nues de 15 rounds.

3° Inévitablement le tronc et la tête ont suivi les bras puisqu'ils y sont attachés. Votre tête vient heurter la boîte à eau de chauffage de la tubulure d'admission entre les deux cylindres : vous avez maintenant le mot JAP estampé en relief et à l'envers au milieu du front.

4° Tout ceci vient de se passer en une fraction de seconde. Vous étiez penché en avant les jambes écartées et tendues. Vous avez donc maintenant un



tour de reins mémorable qui vous empêche de vous redresser.

Conséquences :

La manivelle vient de compléter son cycle et vous administrez un " swing " de toute beauté sur le maxillaire inférieur droit. Vous êtes compté les dix secondes réglementaires sur le dos les bras en croix dans la sciure.

Victoire du 3 roues par K.O technique.

Votre consolation : que la bête n'ait pas démarré , vous ne vous sentez pas en forme pour la sortir aujourd'hui.

Certains petits malins ont cru pouvoir déjouer les ruses de l'animal à 3 pattes :

Lancer l'engin à la poussette et sauter en marche : deux solutions se présentent au moment où vous enclenchez la vitesse:

1° L'auto cale quand même, vous passez par dessus la roue avant droite dans le style du cycliste par dessus son guidon si vous faites moins de 1.70m. et dans le style du cavalier passant l'obstacle sans son cheval dans le cas contraire.

2° L'auto démarre, il est très difficile de prévoir à quelle vitesse, en sautant vous ratez la marche dans le style du monsieur qui prend un train en retard ( voir Dupont et Dupond dans Tintin Vous vous étalez de tout votre long mandibules en avant sur le carreau. Votre calvaire ne s'arrête pas là, votre tricycle est parti sans vous, et un 3 roues ne s'arrête pas puisque la manette des gazs est au volant et ne revient pas à zéro automatiquement. Vous le regardez, hébété, disparaître au bout de la route. Avec un peu de chance, un nid de





poule a dévié la course et votre auto fait le tour de la place sans conducteur faisant l'admiration des habitants du village.

Vous le démarrez au pied, façon moto; là encore deux scénarios ( ri pour les raffinés du langage, mais je ne suis pas en état!)

1° Vous avez la jambe tendue au moment du renvoi (ne faites jamais cela dans un garage au plafond bas ) vous êtes propulsé verticalement de bas en haut, saut périlleux avant, attérissage sur le postérieur et sur le bouchon de radiateur (modèle sans thermomètre recommandé).

2° Vous avez le genou plié, ce dernier vous administre un uppercut de lere classe, une volée de moineaux volent autour de votre tête en faisant " cui cui!"

Il y a d'autres solutions peu dignes d'intérêt:

Se faire tracter par un autre véhicule, tôt ou tard vous refaites toute la devanture de votre 3 rous sur l'arrière du véhicule tracteur.

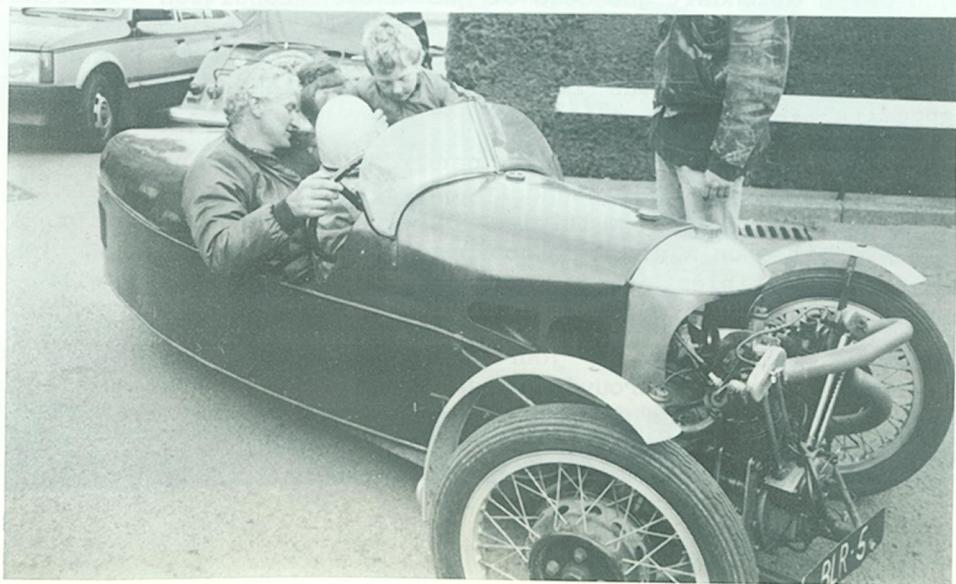
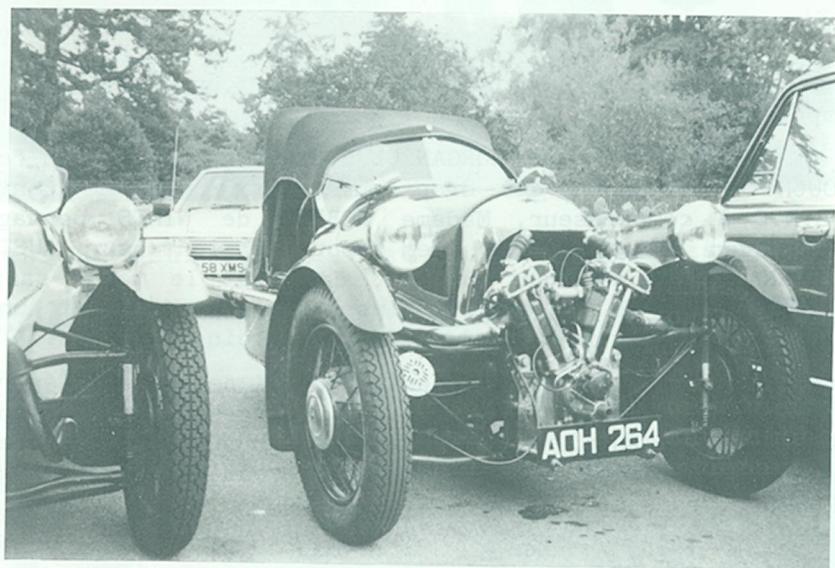
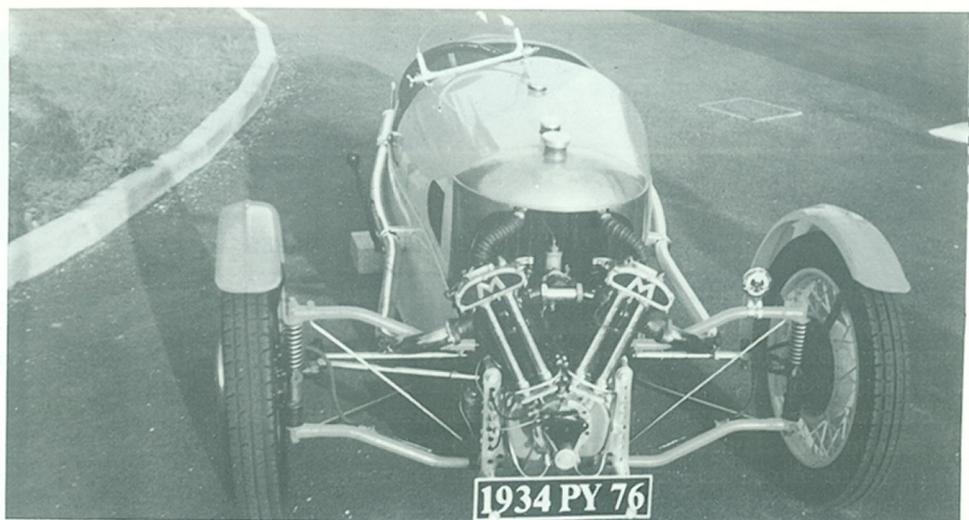
Vous faire pousser, le pousseur de gauche se fait traîner sur quinze mètres, il a accroché son bracelet montre à la lanterne d'aile, le pousseur de droite court comme un dératé à côté de vous, le levier de frein arrière s'est pris dans la poche de son blouson.

Achetez un modèle à démarreur, à moins que...

à suivre.



Jean-Frédéric FROT





## LE RAID MARSEILLE LES ORRES

---

Les 18/19/20/ Décembre 1992, une manifestation de voitures anciennes s'est déroulée sur le parcours MARSEILLE AIX EN PROVENCE PERTUIS MANOSQUE FORCALQUIER SISTERON GAP EMBRUN LES ORRES.

Le Comité d'Organisation comprenait: la ville des ORRES station de ski réputée des Alpes du Sud, Maurice SALMON (un ancien Morganiste), les TRAPADELLES, des Sponsors, le Conseil Régional, les villes traversées et bien sur la ville de Marseille.

Le raid s'intitulait: LES CYLINDRES D'OR.

Particularité: ouvert uniquement aux voitures décapotables antérieures à 1960.

Le MORGAN CLUB était représenté en force: M.LOUCHE avait prêté son drop head, il conduisait quant a lui un B.N.C à compresseur, Madame ROBERT de NIMES partageait sa MORGAN avec Madame BIONDA, les époux étaient sur AUSTIN MK2, les BURNAT, en trichant un peu, car tout le monde sait qu'une MORGAN n'a pas d'age, avaient inscrit leur 4/4, et une autre 4/4 de PARIS avait pour conducteur un certain BARTHELEMY.

A l'occasion de l'Assemblée Générale des TRAPADELLES, les TABOULET étaient "descendus" et exprimèrent le désir d'être aussi de la fête, les Organisateur acceptèrent, mais sous condition que les BURNAT remplacent leur 4 roues par un 3 roues, sans cela il y aurait (un comble) trop de MORGAN!!!

Les (trés) mauvaises langues avancèrent que GUY n'attendait que cela et que cette "condition" le comblait d'aise car il allait pouvoir participer avec son "piège" au milieu de ses petits camarades habituels, les MALDES sur MORGAN 3 roues, ainsi que tous les autres SALMSON AMILCAR B.N.C LAFFONT SPECIALE etc...

ARLETTE par contre, ne partageait pas cet enthousiasme et prétendait qu'elle avait suffisamment donné et participé à de multiples épreuves hivernales, pour avoir enfin droit a un minimum de confort et un quota de bagages absolument incompatibles avec la capacité du coffre du 3 roues déjà rempli avec deux brosses à dents....

Le jour du départ, un Vendredi, tous les Provençaux se retrouvèrent au Musée d'ORGON pour une concentration préparatrice à la descente en groupe sur le Vieux Port à MARSEILLE, devant le "ferryboîte" d'ESCARTEFIGUE.



Heureux ceux qui peuvent varier les plaisirs !



Les 44 voitures rutilantes étaient là:  
ALFA ROMEO et SUNBEAM suisse, CADILLAC 12 cylindres, FIAT "Coppa d'Oro", M.G de tous modèles, BUGATTI 35, AUSTIN, MERCEDES, HOTCHKISS, TRIUMPH etc... un plateau magnifique qui s'élança à 19 H un Vendredi soir dans la circulation marseillaise, pour rejoindre, de nuit bien entendu le Cours Mirabeau à AIX en PROVENCE ou se trouvait le premier contrôle.

Ensuite, toujours de nuit,, départ pour PERTUIS terme de la première étape.

...et premières pannes: L'ASTON MARTIN 1938 qui sommeillait depuis plusieurs années au Musée refusait d'aller plus loin, la ROSENGART laissait échapper sa transmission, sans coup férir, l'équipage de choc de cette dernière, aidé de quelques fanatiques, couchait la voiture sur le flanc purement et simplement, pour être plus à l'aise et réparer à la lueur des lampes électriques.

Le 3 roues des BURNAT, oubliant qu'il avait supporté allègrement un jour un -18° à VAL THORENS sans rouspéter, se mit à givrer et se trainait lamentablement jusqu'à l'Hotel.

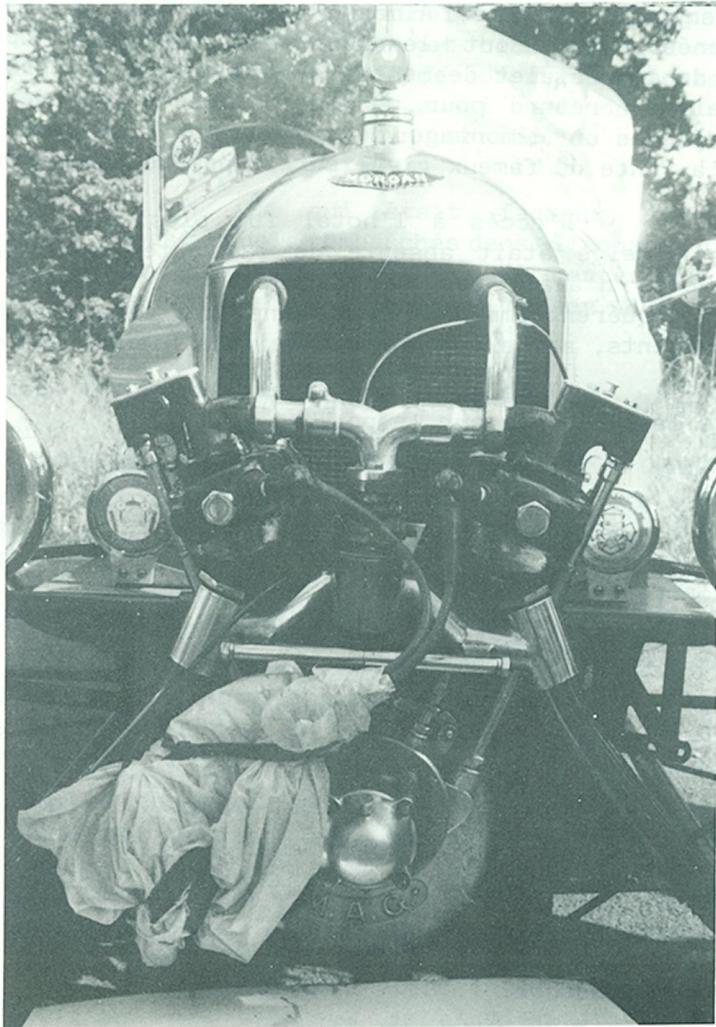
Le lendemain matin réveil à 6H départ aux aurores, l'étape devait être longue.

Ne demandez pas où BURNAT trouva un carton destiné à combattre le givrage éventuel dont il supputait l'arrivée, et protégeait son moteur, puis le sourire aux lèvres qui tremblaient de froid, départ pour la route des Alpes.

Dès le départ, victime d'un road book famélique, erreur de parcours...on est tout seul sur une route, si on tombe en panne on disparaît jusqu'à l'étape...on rejoint par un habile jeu de carte et les ennuis commencent: on givre en dépit du carton, on en place un plus grand, quelques kilomètres plus loin, on chauffe, il est trop grand!!on rectifie, on repart, on s'arrête, le ballet continue et la coéquipière trouve que ça commence à bien faire cette gymnastique et ces paravents disgracieux, quelques réflexions aigres douces passent et ne sont pas entièrement emportée par le vent de la vitesse bien alternative du MORGAN, le froid dans les descentes les rendent encore plus mordantes.

A GAP l'orage éclate lorsqu'une nouvelle intervention du givre entraîne celle d'une couverture énergique du carburateur à l'aide d'un chiffon sale et gras extrait des soutes du siège dont il faut se lever pour soulever le coussin!!

Les TABOULET qui ont vu les nuages s'amoncelerinterviennent avec doigté et proposent un échange de copilote qui détend l'atmosphère, FRANCOISE et ARLETTE partent dans la MORGAN et JEAN MARC se glisse dans le 3 roues, direction EMBRUN.



Est-ce parce qu'il s'est vexé de l'abandon de sa maitresse, ou pour confirmer son attachement , toujours est-il que le MORGAN prend le mors aux dents et comme en 1924 dans un fameux PARIS NICE "mors le gant" se met a marcher comme un avion, ne givre plus (N.D.L.R voir température extérieure à 12 H)et sur la petite route du col suivant rattrape la MORGAN des femmes parties avant lui...

A EMBRUN, ils avaient disparus, (quoi? et bien les embruns pardi cf Almanach VERMOT édition 1927 une très bonne année...) et tout le monde se retrouvait pour un copieux repas dans un chalet de montagne, repas qui se prolongeait et nous mettait en retard pour monter à la station des ORRES de nuit à 18 H après un démontage de carburateur causé par l'eau résultant de la fonte du fameux givre sur la pipe d'admission.

L'accès à l'hotel fut plus que laborieux, en effet si la neige était absente de la route principale, le chemin de l'hotel n'avait pas été dégagé et la neige tassée, voire la glace boquérent immédiatement dans une pagaille monstre tous les concurrents, a l'exception des Suisses bien évidemment.

Il fallut faire appel à deux 4X4 qui remorquèrent toutes les voitures sur le parking .

Le lendemain matin le spectacle fut à la hauteur des difficultés de la veille, descendre la route glacée provoqua quelques frayeurs proportionnelles a l'amplitude de la dérive provoquée par l'unique roue arrière bloquée et incapable d'arreter le MORGAN autrement que dans le mur de neige coté montagne, technique qui propulsa ARLETTE hors de son siège avec une rapidité remarquée.

Nous fimes ensuite plus calmement le tour de la station sous le soleil dans un cadre magnifique avant de rejoindre le podium ou les récompenses étaient attribuées.

Les MORGAN furent particulièrement bien placées, MALDES et son 3 roues de 1923 battait les BURNAT d'une petite année pour le véhicule le plus ancien ( a signaler pour la petite histoire : en 1923 c'est le père de G.BURNAT qui vendit au père de L.MALDES également garagiste, le MORGAN que Leonce retrouva quarante ans plus tard et racheta a son tour, depuis il a fait le tour d'Europe....)

Les TABOULET venus par la route de PARIS furent félicités et reçurent la Coupe des plus voraces en kilometres, Madame ROBERT et sa coéquipière Madame BIONDA eurent la Coupe des Dames, la Marque triomphait et fetait l'évenement au cours du repas qui suivait.

Un gros morceau restait a faire, retourner à ORGON soit 350 Kms d'une traite, avec les trois roues, les AMILCAR, B.N.C et la BUGATTI qui, elle aussi, en vraie voiture de course ne possédait pas de dynamo et "vivait" sur la capacité de la batterie pour le parcours de nuit, or elle avait été fortement sollicitée par le parcours MARSEILLE PERTUIS, puis par celui d'EMBRUN aux ORRES.

Les TABOULET partaient devant par la route des Alpes, J.Marc avait des R.V le lendemain au cabinet à PARIS!!!! les autres mettaient les manettes à fond, FULL SPEED aurait dit le Commandant, direction la vallée de la Durance.

Tout se passa bien, ou presque, à CHATEAU ARNOUX, BURNAT qui ouvrait la route, emporté par la vitesse du piège qui s'était enfin décidé à marcher comme de coutume, se trompait de route et entraînait toute l'équipe en direction de DIGNE et de la Cote d'Azur et bien entendu tout le monde suivait docilement; s'apercevant de son erreur il stoppait quelques kilomètres plus loin, les autres aussi sauf deux qui continuaient à fond, croyant que c'était un arrêt "de comodité" et qu'on les rattraperaient par la suite.

Ce qui était facheux, car c'était des conducteurs occasionnels embauchés dans l'équipe pour rapatrier des voitures prêtées, ils n'avaient ni cartes, ni argent peut-être et ignoraient que nous devions passer à PERTUIS récupérer une auto laissée sur le parking d'un hotel.

On reprit la bonne route après demi tour et la nuit commença à MANOSQUE; la BUGATTI était partie devant, et devait bifurquer vers le Nord pour rentrer à ORANGE.

Elle avait crevé une roue dans la descente des ORRES et son conducteur était quand même un peu inquiet, car en cas de récidive, il se voyait mal, frapper un Dimanche soir chez un marchand de pneus pour lui demander si par extraordinaire il ne posséderait pas dans son stock, un MICHELIN à talons, 710X90 avec chambre ad hoc pour une BUGATTI de 1925 !!!

Or en pleine campagne, dans le noir le plus profond, nous avons repéré la 35, arrêtée au bord de la route, négociant aprement le prêt d'une batterie, à cannibaliser sur un CLIO toute neuve, dans le garage d'une villa isolée.

Heureusement P.DELLIERE avait en Président précautionneux et connaissant ses ouailles, emporté la batterie de L'ASTON en panne deux jours avant, en prévision d'une panne et la BUGATTI reprenait la route d'ORANGE.

La course dans la nuit continua, à l'entrée de PERTUIS, dans le faisceau de plus en plus faible des codes du MORGAN les BURNAT aperçurent ce qu'ils prirent pour un énorme chien qui traversait la route, puis on arriva à l'hotel pour récupérer la voiture abandonnée la veille et tout le monde s'élança pour les 60 Kms restant à parcourir.

Peu avant CAVAILLON, la batterie du 3 roues rendit l'âme, on l'intercala entre deux autos et on rejoignit le Musée d'ORGON au complet car, miracle, N.D des TRAPADELLES avait veillé sur les "déviationnistes" de CHATEAU ARNOUX et les avait guidés directement au but pendant que nous faisons le détour par PERTUIS.

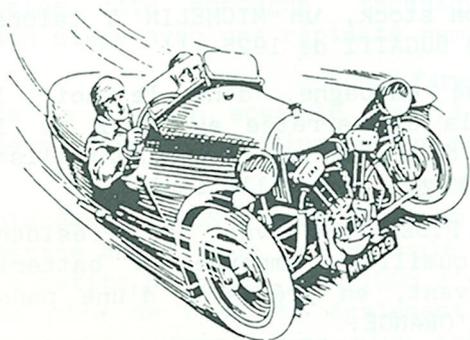
Charger les voitures sur les remorques, récupérer les bagages confiés aux coffres des voitures plus grandes, ouvrir une bouteille de champagne, parceque Suzette DELLIER n'est pas d'EPERNAY pour rien, et retour à la maison.

Un coup de fil pour être surs que la BUGATTI avait elle aussi rejoint son écurie et tout le monde au lit pour rever de grand espaces, de neige et de soleil.

Le surlendemain, BURNAT lisait dans le journal que la veille, donc le Lundi matin, la propriétaire du Chateau de Sagnes, sis à l'entrée de PERTUIS, avait été assez surprise , en ouvrant ses volets, d'apercevoir dans la pièce d'eau du parc, un ours en train de batifoler, et trouvant probablement que les saumons étaient de petite taille et avaient une drôle de couleur!!!! Il était l'attraction d'une promotion publicitaire de grande surface et s'était échappé la veille dans la nuit, c'était probablement "le gros chien" aperçu le dimanche soir et on frémit à l'idée du scénario qui aurait découlé si nous l'avions reconnu: dire aux gendarmes qu'on a aperçu un ours traverser la route devant un "tricycle" nous conduisait immédiatement à l'hospital pour la prise de sang!!!!

Ainsi se terminait le raid MARSEILLE LES ORRES, ce n'était pas la sardine qui allait boucher le port, mais l'ours qui barrait la route.

GUY BURNAT



N.D.L.R: Cette histoire de sardine qui parrait-il fait rire les gens du Nord est parfaitement véridique, ce qu'on ignore, c'est que LA SARDINE était un bateau et qu'un jour le dit bateau sombra à l'entrée du Vieux Port et encombra la passe, d'ou l'affirmation de la sardine qui a bouché le port de Marseille.

Tous les Marseillais savent ça.

# SORTIE Sud-Est



GAI, GAI, GAI, PROMENONS - NOUS !!

Jamais sortie Sud-est ne fut si peu suivie : 3 Morgan le Samedi, 4 le Dimanche.  
Mais jamais sortie Sud-est ne fut aussi gaie.  
Une franche rigolade pendant tout le week-end  
A cet état d'hilarité presque permanent, s'ajoutèrent un parcours pittoresque, un temps clément, une absence de problèmes, une auberge de qualité.  
L'idéal quoi!!

Au rendez-vous du Samedi matin, 3 morgan: René et Elysabeth Audry, en +8 ( d'un ami ) Sophie et Philippe Habib en 4/4 et le délégué ( bien sûr ) en +4 DHC.

En fait était présents les deux plus assidus équipages des sorties Sud-est. Comme par hasard, tous les trois possédaient chacun deux morgan, L'idée nous effleura alors de fonder le "C.H. P.2.M.": Club des heureux propriétaires de deux Morgan" un club au sein du club un club élitiste Mais je ne sais pas si la charmante Président aurait apprécié, bien qu'elle aurait pu en faire partie!

Bien sûr ce n'était qu'une franche élucubration néanmoins cette 33 ème sortie Sud-est fut une réussite. Dans un décor d'automne avec toutes les bellescouleurs que cela comporte, la balade du Samedi (120 Kms) dans le Var et les Alpes de Hautes Provence fut vraiment savoureuse.

Avec seulement 3 voitures tout est permis : arrêts impromptus, arrivée au hasard dans un restaurant, stationnements sauvages, errés de parcours, passages tout-terrain à travers la colline, pique-nique intime, conversations pas sérieuses.



Le soir à l'auberge située dans un minuscule village perché en haut d'un piton, nous rejoignaient ceux qui savent apprécier la bonne humeur Jean-Christophe Frot en déplacement travail présent que pour la soirée et Daniel et Claudia Chirigin en 4/4 4 places en provenance de Cannes.

Tandis que le lendemain matin les Audry nous quittaient, arrivaient de Marseille François et Laurie Garbal ( accompagnés de leur fille ) en 4/4 4 places.

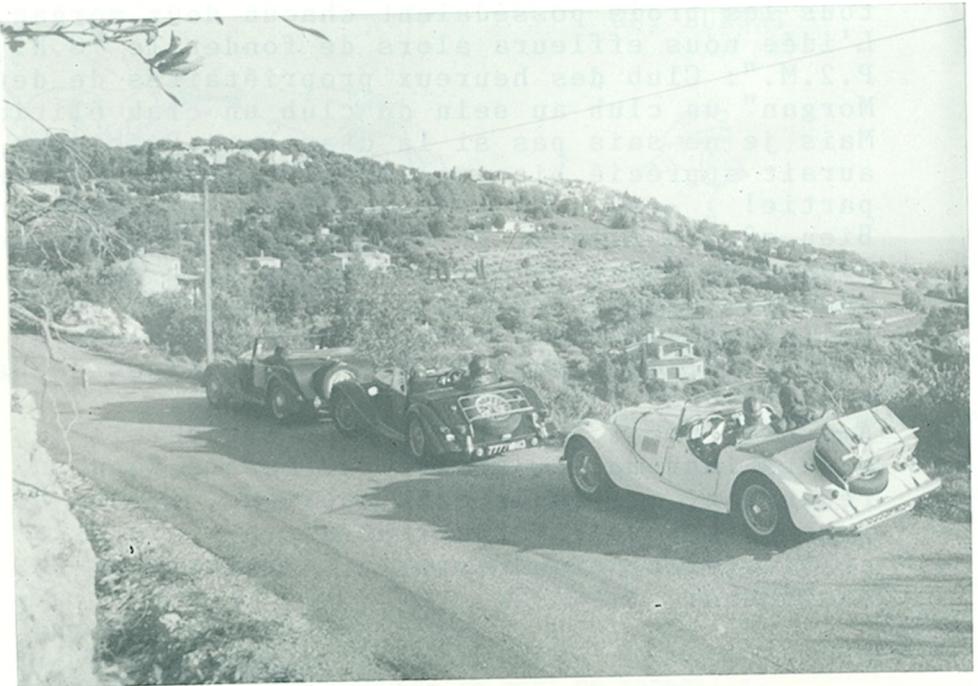
C'est donc à 4 voitures que la balade du Dimanche se fit :aussi décontractée, aussi gaie, aussi chaleureuse, aussi folle que la veille.

Une centaine de kilomètres nous ramenaient près d'Aix où la séparation se fit toujours en riant.

Sans qu'ils le sachent, malheureux certainement furent ceux qui ne participèrent pas à cette sortie.

Il pourraient toujours essayer de trouver le nivana lors de la prochaine, qui sait ?

Maurice LOUCHE





## LA PETITE AUTO EN DEHORS DU TEMPS

---



Mrs Constance Nimmo-Smith est une de ces vieilles anglaises d'Oxford, de formation purement académique. Elle a probablement de beaux diplômes des beaux arts et belles lettres. Veuve depuis longtemps elle loue les chambres de sa grande maison du quartier résidentiel aux étudiants. L'absence d'un mari bricoleur et un caractère affiné à la bohème estudiantine depuis de longue année ont estompé à la presque non existence le ménage et la discipline d'une famille de la bourgeoisie anglaise. Sa mise vestimentaire aurait donné la nausée à Christian Dior et ses lunettes sont constellées des gouttes de peinture que le plafond du salon a reçu il y a déjà fort longtemps.

Vous ne serez donc pas étonné d'apprendre de cette femme érudite mais néanmoins très excentrique possède un +4 4 places.

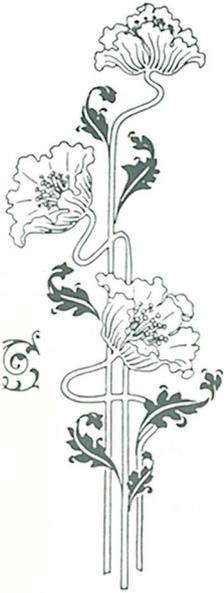
L'engin, car le qualificatif d'automobile ne peut plus être attribué hélas, est très essoufflé, à mi-chemin entre la primo-infection et l'irrémédiable tuberculose.

Il serait difficile, voire peu courtois de refuser l'offre qui nous est faite de nous amener à la gare principale pour notre départ. Pourtant le fait que pendant six semaines de notre séjour la +4 soit restée sagement garée dans le jardin ne nous inspire guère confiance.

L'intérieur a cette odeur caractéristique du cuir...pourri aux intempéries, la capote se présente plutôt comme un vestige de capote.

Mrs Nimmo-Smith nous explique avec une certaine pudeur, que cette grand'mère de la route doit être ménagée, nous devons donc la pousser sur la route d'abord où nous pourrions passer à la procédure de démarrage. Hormis les tambours de freins grippés et les pneus à moitié à plat, cette première manœuvre se passe bien. Nous prenons place à bord,





l'eau de pluie moisissante refoule de la mousse des coussins et envahit les fonds de pantalon. Jacquie, la passagère avant, s'appuie sur le dossier du siège, acte inconscient s'il en est, celui-ci tombe immédiatement à l'horizontal, Jacquie avec la tête sur le plancher, les pieds sur le pare brise : "Le boulon est cassé" commente Mrs Nimmo-Smith

Après avoir tiré le starter, elle cherche à tâton sous son siège, puis demande à Jacquie de bien vouloir sortir du véhicule .Elle déniché enfin sur le plancher un fil de fer qui pend vers le moteur elle l'enroule autour de sa main et tire violement seul le ronflement du démarreur se fait entendre mais sans entraîner le moteur.

"Mon fils m'a dit qu'il manquait des dents quelque part, si vous voulez bien descendre et pousser un peu la voiture pendant que je la laisse en prise "

Elle recommence l'opération fil de fer et miraculeusement le moteur prend vie. Pas comme le rugissement du lion, plutôt l'ours engourdi au sortir de l'hibernation, un cylindre, puis deux, une pause, le troisième entre subrepticement dans la danse , le quatrième ,décédé à 123.000 Kilomètres ne nous honorera que de quelques flatulances intermittentes. A la mise en prise ,effectuée à la volée on ressent une douleur au niveau des molaires et on ne peut s'empêcher de serrer les mâchoires : Mrs Nimmo-Smith embraye, notre auto est atteinte de cette maladie de l'embreyage typique aux +4 , elle broute, s'ébroue violement et finalement dans un choc final sursaute vers l'avant. Quelques écrouilles et durites roulent de chaque côté de la chaussée: Une pensée me traverse l'esprit:" Les rats abandonnent le navire ".

Nous voici enfin en route, nous traversons le faubourg à 15 Km/H . Nous faisons la course avec un bus à impériale qui reconnaissant notre Handicap s'arrête tous les 500 mètres. Aux feux rouges Mrs Nimmo-Smith ralentit et ajuste sa vitesse jusqu'à

ce que le feu passe au vert. Enfin nous arrivons à la gare, le parking est un grand terrain vague bordé de lampadaires, Mrs Nimmo-Smith remet au point mort et coupe le contact, l'auto continue lentement sur sa lancée en ligne droite. Notre chauffeur pointe le badge de radiateur sur un lampadaire ; nous avons intérieurement ce sentiment cette crainte qu'on essaye de rejeter tout en sachant que l'issue est inéluctable. Et en effet notre +4 vient mourir en plein dans le lampadaire. " J'économise mes freins " nous explique Mrs Nimmo-Smith d'un air assuré.

Comment peut-on économiser quelque chose qui n'existe pas reste encore un mystère à ce jour pour moi. La lame de pare-choc avant porte la cicatrice de plusieurs arrêts à la gare.

Avant les adieux ,Mrs Nimmo-Smith nous demande de l'aider à reculer la voiture du lampadaire. " Il n'y a plus de marche arrière. " Nous dit-elle d'un air contris.

Nous ne voulons pas blesser cette femme généreuse et tellement amusante, nous la remercions chaleureusement.

Pour la première fois je vais préférer le train à la voiture.

Jean-Frédéric FROT





## DE LA RESTAURATION A L'ORIGINE



La Morgan n'est ni une Aston Martin, ni un objet de culte quelconque , elle fut, et elle est encore une voiture de sport économique.

Le jour ou le 3 roues cessa d'être une lueur dans le regard de HFS Morgan et jusqu'à ce jour la Morgan a été assemblée, clouée, vissée, collée sûrement avec amour et compétence, mais le but était d'abord de créer un véhicule pour se faire plaisir. Il n'a jamais été prévu d'en faire une icône ou qu'elle soit éternelle. Cela pose quelques problèmes pour les cinglés de Morgan qui envisagent de restaurer le rêve sur roues qui vient juste de devenir une réalité devant chez eux.

La première et grave décision à prendre est la suivante: si la voiture roule osez-vous y toucher? Si elle n'a pas été restaurée, vous pouvez être sûr que les nouvelles seront mauvaises. Le cadre en bois pourri, le châssis et la caisse rouillent et même si tous les panneaux sont disponibles de toutes façons ils n'iront pas. Construit suivant le principe du coach, le cadre en bois sert de patron pour tailler les panneaux. Comme chaque Morgan est différente tout nouveau panneau doit être ajusté.

La deuxième et toujours grave décision à prendre une fois que vous avez pris une gnôle et décidé de prendre le risque, est de décider dans quel état de restauration vous souhaitez votre Morgan . Avec la plupart des voitures nous disons " telle qu'en sortie d'usine " .Mais personne n'est assez cruel pour que cela arrive une deuxième fois dans la vie d'une Morgan. Laissez-vous le frêne du cadre avec une seule couche de



protection contre les intempéries comme c'était le cas jusqu'en 1986 ? Laisseriez-vous le châssis quasiment à nu n'attendant que la rouille ? Envisagez-vous de remonter la voiture, puis de la peindre laissant ainsi toutes les parties cachées non protégées ne serait-ce qu'avec une goutte de primer. Et parlons des finitions: peindrez-vous le compartiment moteur avec du noir pour châssis à la brosse éclaboussant le faisceau électrique et débordant sur la plaque constructeur ?

La sagesse veut que la réponse soit non. La plupart des propriétaires de Morgan restaurent leur voiture au moins au standard actuel de l'usine : voire au dessus.

Vient alors la troisième et grave décision: Si votre Morgan a eu une vie longue et agitée, dans quelle condition originale allez-vous la restaurer ? Telle que dans les années quarante ? telle que lorsqu'elle gagnât cette course de côte dans les années cinquante ? Ou peut-être dans l'état où elle courait en rallye en 60 ?

En fait le problème avec les Morganistes est qu'ils ne sont pas de ces enfants qui gardent leurs jouets dans leurs boîtes, ils les sortent ils courent avec, les améliorent et les modifient. Si un nouveau moteur plus puissant apparaît il prend la place du vieux. Les carrosseries sont modifiées; surtout dans les années cinquante pour être mise à la mode ( ce qui nous apparaît aujourd'hui comme un sacrilège )

Sur certaines voitures ,les modifier des modifications ! par exemple: une Plus4 1952 ayant reçu un choc à l'arrière fut envoyée à l'usine pour être refaite : bilan : un avant de Flat Rad avec un arrière 1957 un peu plus haut et une seule roue de secours.

Même de nos jours, les suspensions et l'instru-

mentation sont modifiées pour améliorer les performances en course historique. Rob Wells, propriétaire de Libra Motive passa commande d'un étrange véhicule en 1988. Il voulait courir en +8 mais considérait la largeur de la caisse comme un inconvénient ; aussi commanda-t-il une +8 avec la caisse plus étroite d'une Plus 4 et des roues à rayons de l'usine et il continua à courir avec grand succès. Mais si un jour cette voiture vient à finir sous la paille d'une grange, nul doute qu'elle intriguera ceux qui éventuellement la récupéreront

Une fois votre décision prise, les problèmes commenceront. RAB Butler décrit un jour la politique comme l'art du possible, et la même sentence s'applique également à la restauration d'un Morgan Point qu'il soit difficile d'y travailler ou de trouver les pièces ; mais les informations concernant l'équipement, la sellerie, les phares ou même les commandes au tableau de bord qu'un certain modèle aurait dû avoir ne sont pas toujours évidents même si parfois l'usine peut vous aider.

La première étape dans la quête de l'histoire de votre voiture doit passer par l'usine et son fameux livre d'enregistrement. Depuis la première le détail de chaque Morgan produite fut consigné dans l'une des séries de ces énormes registres et même aujourd'hui ils sont encore écrits en superbes pleins et déliés évoquant la plume d'oie et la chandelle.

Les registres contiennent le numéro de châssis de moteur, de boîte jusqu'à récemment et la couleur de la peinture y compris son code si elle n'est pas standard. Parfois des détails sur la sellerie sont donnés. S'y ajoutent la date de l'essai final avec les défauts relevés et leurs corrections, la date et le lieu de livraison. Cela peut vous donner l'adresse du premier propriétaire

mais beaucoup plus souvent le nom de l'agent. Un autre point très utile des registres est que si le véhicule revient à l'usine pour travaux ou modifications ceci sera noté.

Néanmoins, il n'est mentionné aucun détail concernant l'éclairage ou l'instrumentation. L'usine n'a jamais utilisé de références ni même consigné les équipements d'un modèle donné.

...à suivre.

Traduit et adapté de :  
ORIGINAL MORGAN  
par JOHN WORRALL  
LIZ TURNER

BAY VIEW BOOKS

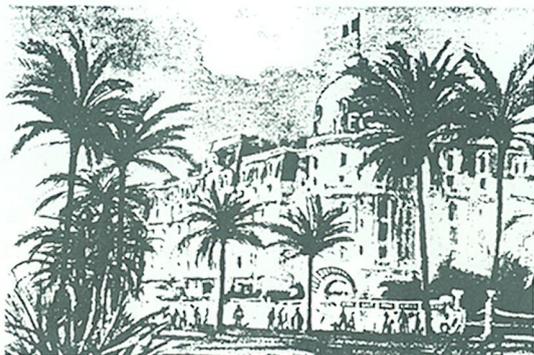
---

Dernier sorti des recueils sur Morgan, il traite des seules 4 roues et de leurs caractéristiques originales avec une précision d'horloger. Remarquablement illustré de superbes photos toutes en couleur il est indispensable à tout amateur.

Pour le commander :  
JOHN WORRALL  
HEART OF ENGLAND MORGANS  
tel.19 44 299 250 141  
Fax.19 44 299 250 012



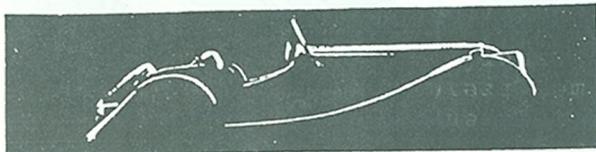
MOG Cannes 93 !



Jean-Pierre THEVENIN prépare activement  
MOG CANNES 93

les 2 et 3 OCTOBRE 1993 à vous le CROISETTE.

Comme chaque année vous recevrez une  
invitation personnelle à votre domicile  
Soyez prompts à y répondre, vous  
faciliterez la lourde tâche de  
l'organisateur.



# sorties.



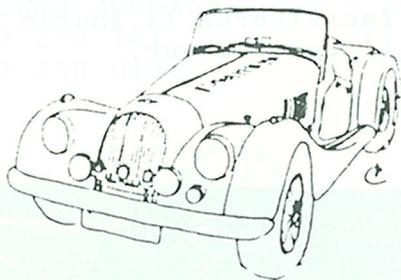
POITIERS élégance automobile: 29 et 30 MAI  
écrire à Alain LAMY 16 rue du Pigeon Blanc  
86000 POITIERS

CROIX EN TERNOIS 5 Juin 93 convocation individuelle pour Ile de France Pour ceux qui désirent se joindre à nous tel.43 22 34 26

MOG BELGIQUE rallye d'automne 18 et 19 SEPTEMBRE  
Tél.J et A STAMMET 02 410 64 43

RALLYE DU MAROC "CLASSIC" 30 Octobre au 4 Novembre 1993. Droits d'engagement fixés par voiture pour un équipage de 2 personnes réglés avant le 15 Juillet 93 à 48 000 Frs  
réglés entre le 16/07 et 31/08 52 000 Frs  
écrire:Promocourse international sa 12 rue TURPIN  
94120 FONTENAY SOUS BOIS .

RASSEMBLEMENT DES VOITURES MORGAN 4 et 5 Septembre 93 à Cerisy-la Salle, Manche écrire à :  
H.Thompson le moulin fouloir 50210 MONTPINCHON





Bed breakfast

Zimmer frei

chaudement  
recommandé  
par le club  
chaleureux  
accueil garanti



Bertrand Jolit  
Dominique Obliaïs

" Le Vaujoint " Cheillé 37190 Azay-le-Rideau  
Tél. 47.45.48.89



bertrand est un  
fin morgariste  
qui vous attend  
à bras ouverts

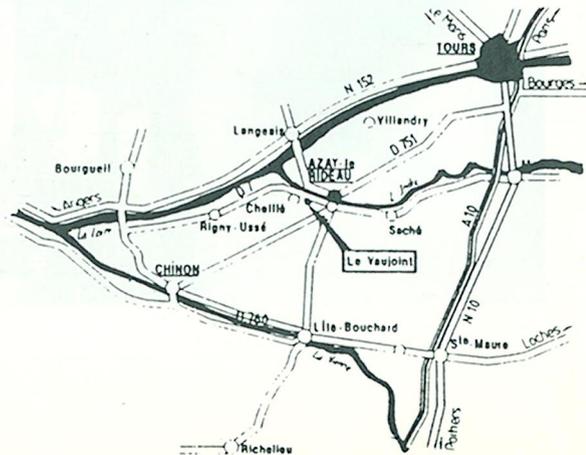
## Chambres tout confort

Salon avec cheminée et TV  
Terrasse et jardin  
Promenade en forêt

Lounge with fireplace & TV  
Patio & garden  
Country walks

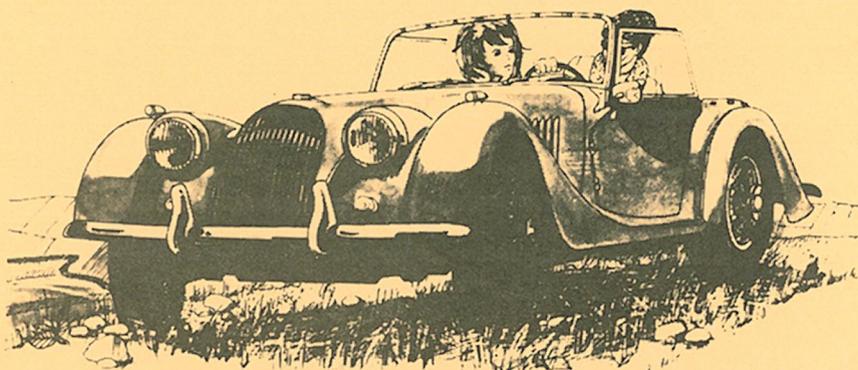
280 Fr par couple  
12 nuit, petit déjeuner  
compris  
un havre de paix

ouvert a/c du 1<sup>er</sup> mars 93



# JACQUES SAVOYE

*vous souhaite  
un excellent week-end*



**Importateur exclusif MORGAN  
depuis 40 ans**

**237, Bd Péreire - Paris 17<sup>e</sup>**

**Tél. : 45 74 82 80**

# COTISATIONS 1993

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) ..... 300 F

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque.

---

MORGAN CLUB DE FRANCE



## BULLETIN D'ADHESION 1993

Je soussigné,

Nom ..... Prénom .....

Adresse .....

..... Profession. ....

Tél: 1) domicile ..... 2) bureau .....

désire adhérer au MORGAN CLUB DE FRANCE, la description de mon

véhicule est la suivante : modèle ..... Nombre de places .....

année..... Numéro d'immatriculation .....

couleur ..... Numéro de châssis .....

Fait à ..... le .....

Signature