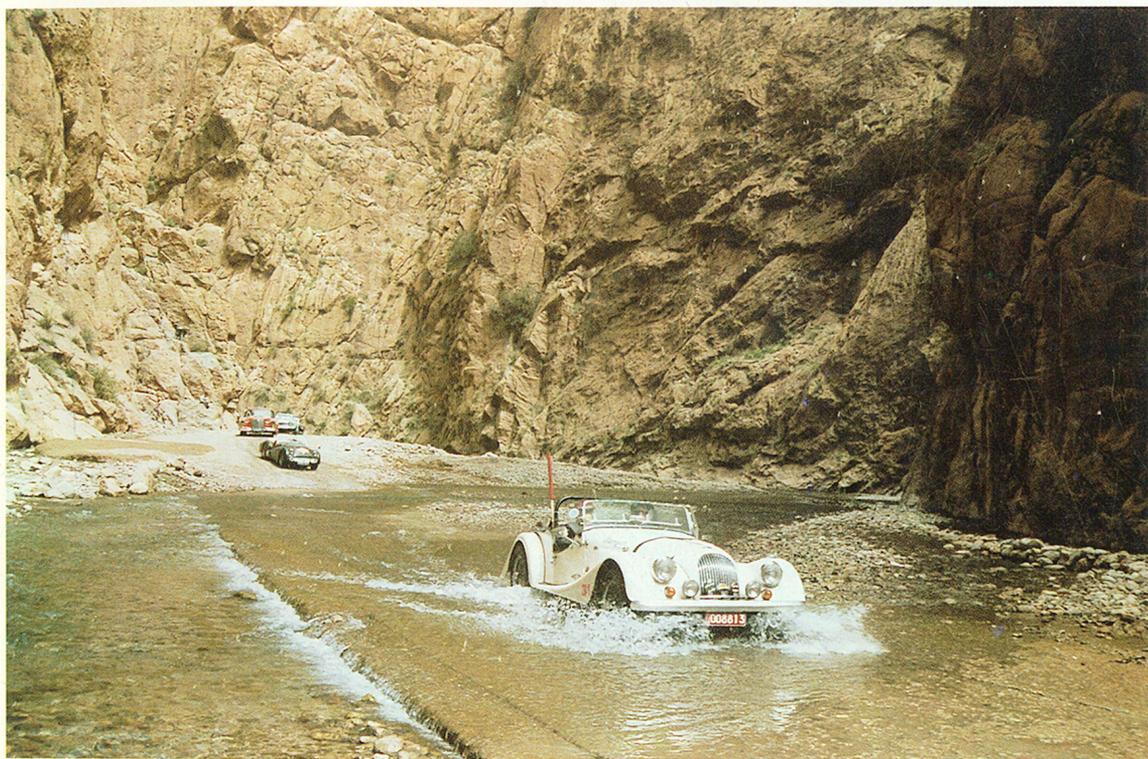


morgan club

france



JUIN 1994

news n°62

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
1.11	Tec-shirt.....	150 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

3.04	Emblème français de boutonnière	50 F
3.05	Emblème anglais de boutonnière	50 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. BRAUN
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. BRAUN
55, rue Jacques Kellner
78380 BOUGIVAL

Nom..... Prénom

Adresse

Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent

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

Le..... Signature



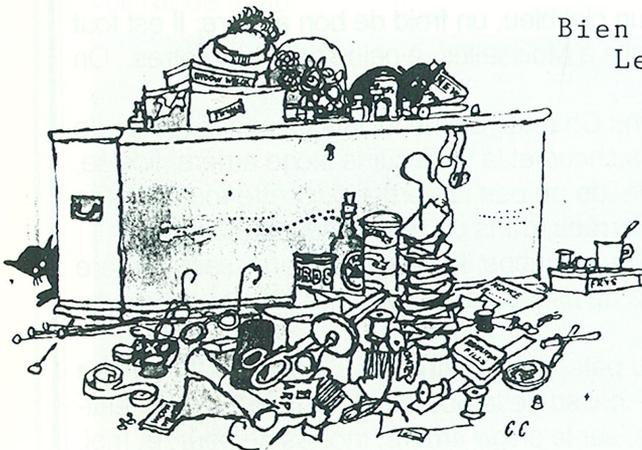
éditorial

Nous avons été réunis au Parc de Saint Cloud pour fêter le départ des Mousquetaires pour leur tour du monde : HA HôHu (bonne chance en chinois).

Pendant ce temps le Club tourne : sortie au Mas Duclos, sortie dans le Jura et bien d'autres encore Il y a eu le Tour de France auquel participait Charles Morgan en +8 et aussi participait notre Membre et son frère Von Loringhoven sur Maserati A6 GCS.

Vous recevez ce mois-ci les convocations au MOGARDECHE 23,24,25 Septembre 1994. Je vous rappelle à cette occasion : que les MOG sont limités à 120 voitures que seuls sont pris en compte les inscriptions accompagnées d'un chèque du montant exact correspondants à l'engagement et expédiées avant la date limite d'inscription. Pour faciliter la lourde tâche des organisateurs bénévoles qui se mettent à la peine pour votre plaisir, en vous conformant à cette discipline, c'est l'élégant moyen que vous avez de leur montrer qu'au Morgan Club de France nous sommes tous égaux et solidaires

Bien amicalement
Le Président



5 jours à 8heures par jour dans un fouillis qui s'aggrave chaque jour pour composer la maquette du News

à l'honneur Léon GIET en page de couverture avec son superbe Morgan au Maroc dans les gorges du Todra.

histoire vraie.

UN CONTE DE FEE

(SUITE SANS FIN) *

C'est terrible, je ne peux aller voir ma Morgan, maintenant immobilisée dans son garage en attente d'homologation, sans songer à la boutade de Clémenceau : "Le meilleur moment avec une femme, c'est quand on monte l'escalier derrière elle." Pas très délicat le "Tigre" ! Lors d'une opération chirurgicale n'avait-il pas déjà déclaré : "Deux choses au monde sont inutiles : la prostate et la Présidence de la République ! " Et ce rôle réservé à Georges Mandel son directeur de cabinet : " C'est moi qui pète et c'est lui qui pue !"

Le "Père la Victoire" était-il un tigre avec les femmes ? Peut-être ... de papier !

*

Vendredi 14 janvier, un soleil inespéré, un ciel bleu, un froid de bon augure. Il est tout juste midi. Il y a un restaurant Courte-Paille à Moisselles, à peine huit kilomètres. On ne capotera pas.

Au passage, Francine et moi embarquons Chantal. On ne lui laisse pas le temps de réfléchir. Son manteau de fourrure le plus chaud et la voilà sur le siège arrière, ficelée, bouclée dans la ceinture de sécurité afin de ne pas la perdre sur cette foutue route truffée de plaques d'égoût enterrées, déterrées, dans un revêtement sans âge.

Rapidement elle se tasse, se recroqueville, s'agrippe, le visage disparaissant derrière un col relevé. Pourtant, avec ce froid, elle ne risque pas de prendre un moucheron ou un moustique dans l'oeil !

La grillade était à point, le soleil, un peu pâle, s'est maintenu ... eh bien Chantal ne semble pas ravie. Elle préfère le confort cosu de la 605 de Gérard, alors que celui-ci conduit à tombeau ouvert; les femmes, sur le siège arrière, mortes de peur; et moi, à l'avant, essayant de ne pas voir la pluie, la route glissante, les autres voitures doublées et les conducteurs qui nous montrent le poing.

Elle l'avoue : elle préférerait la Lancia de Jean-François qui, un jour, m'a emmené jusqu'à Caen par l'autoroute de l'Ouest. On roulait gentiment, bavardages, silence, ronron, soft, quand une Ford Cosworth nous double. Et mon ami de pâlir, verdir, se mordre les lèvres, pleurer . "Je roulais à 220 km/heure !", hurla-t-il enfin, de rage et d'impuissance. Il roulait à 220 ... Ah bon ! Quelle foutaise !

Chantal aimerait-elle mieux sa Clio? Les femmes sont parfois difficiles à comprendre.

220 ! 300 ! 350 km / heure ! Ces méga-moteurs, leurs 34 cylindres, 150 soupapes, les suspensions Mac-Pherson, les roues arrières indépendantes, les châssis tubulaires indéformables ... !

La Morgan est un objet ludique, intemporel, inclassable. Aux automobiles de tous les jours, elle est ce que sont des vacances naturistes dans les gorges de l'Ardèche à un week-end au Crillon. Et encore ! Si vous vous rendez à une réception au Crillon au volant de votre Morgan vous aurez beaucoup plus de succès qu'avec votre Ferrari et son cheval cabré. On vous complimentera d'avoir su si bien restaurer une voiture de la Belle Epoque, d'aimer la tradition, de respecter l'héritage du passé et vous rirez de plaisir et de fierté mal dissimulée.

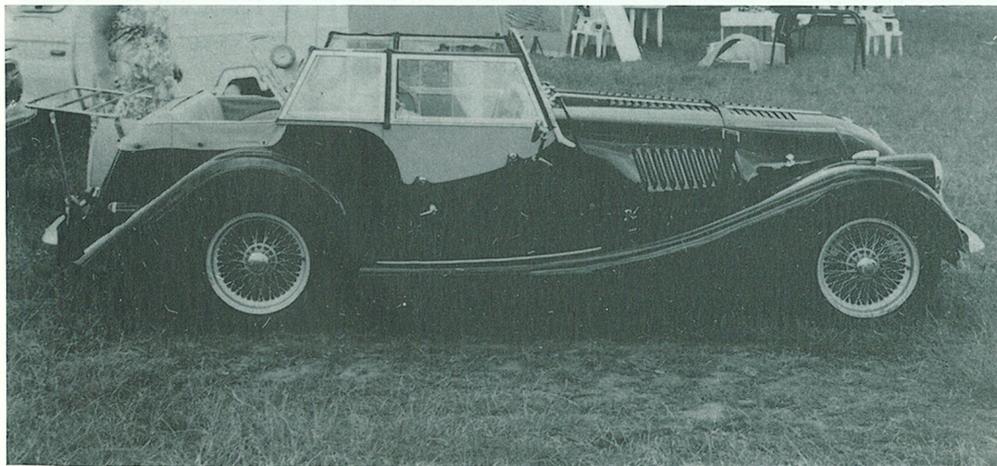
La Morgan a été conçue pour profiter du temps qui passe et non jouer les TGV sur des autoroutes qui déchirent des paysages pollués et condamnés.

Quand mes démarches administratives seront terminées, dans dix ou vingt ans, Francine et moi nous flânerons décapotés sur des petites routes oubliées qui sentiront bon l'herbe rafraîchie par des pluies récentes. Nous enfilons des Damart-thermolactyl sous les blousons fourrés qu'aimaient les pilotes de la RAF.

En attendant, je pense à la boutade de Clémenceau et commence à trouver l'escalier un peu long.

JACQUES ARCHAMBAULT

* Voir NEWS n° 60



LA BELLE AU BOIS DORMANT

NDLR. Il convient d'insister : une voiture sur la voie publique, même au bord du trottoir, même devant son garage, risque d'être conduite à la fourrière, faute de papiers en règle.



Suite

DE LA RESTAURATION A L'ORIGINE



De plus, malheureusement, il n'existe aucune façon de savoir ce qui fut monté et quand pour un certain nombre de très bonnes raisons... Avant la dernière guerre, les numéros de châssis étaient attribués aux commandes et non aux châssis des voitures. Comme toutes les commandes ne purent être honorées, en particulier à la déclaration de la guerre, certains numéros n'existent pas de sorte qu'il est difficile d'avoir un chiffre exact de production. De nombreuses voitures furent aussi fournies en châssis nus à des carrossiers.

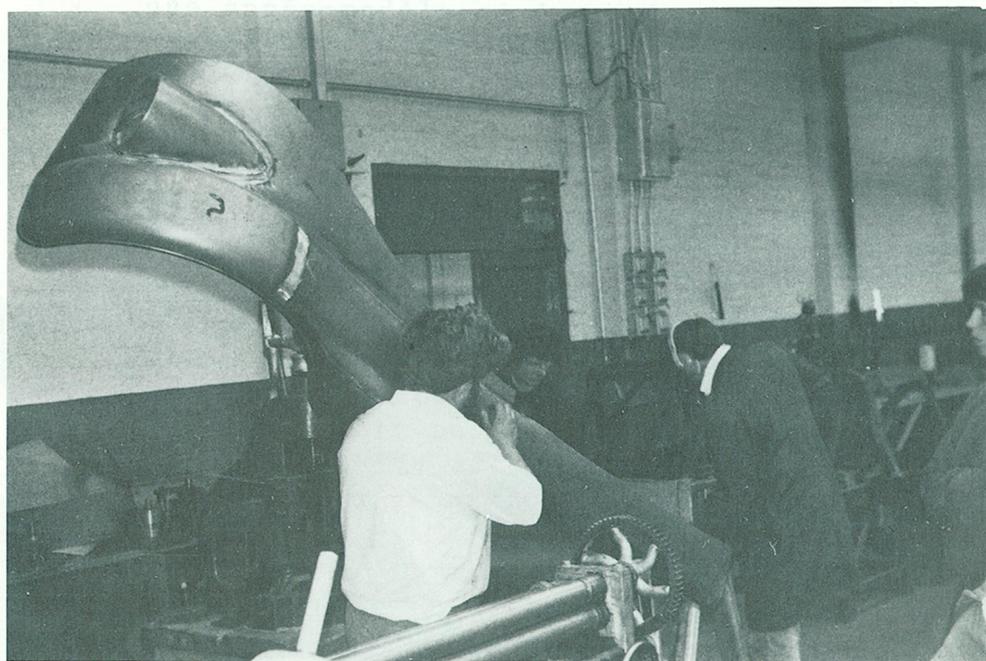
Après la guerre un système tout aussi confus fut adopté. Les numéros de châssis furent attribués en fonction de la sortie d'usine. Mais si une voiture devait attendre le montage d'une pièce elle était laissée de côté parfois pendant des semaines, c'est pourquoi les voitures avaient souvent des pièces plus anciennes ou plus récentes que ne le voudrait le numéro de châssis, ce qui arrive encore aujourd'hui.

Un bon exemple est le châssis P2761. Normalement les +4 Flat Rad s'étaient des numéros P2100 à P2756 sauf pour le P2761, ce Flat Rad quitta l'usine alors que la production des modèles à calandre bombée avait débuté. Le dernier coupé +4 Flat Rad fut en fait vendu deux ans plus tard avec une calandre bombée. Il traîna, sans acheteur qui le trouvait démodé, dans les halls de deux agents avant d'être renvoyé à l'usine pour être recarrossé. Seul le vieux numéro de châssis est là pour en retracer l'histoire.





Discussion au sommet avec John WORRALL avant la restauration

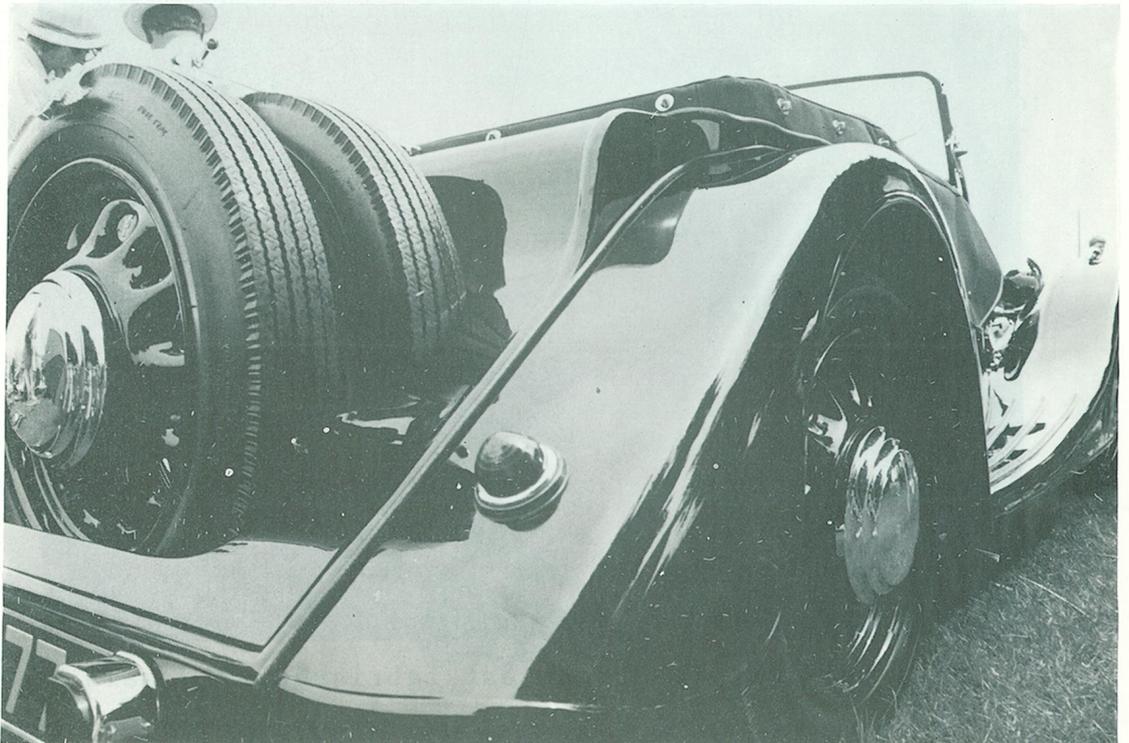


Mais oui , votre Morgan est fabriquée à la main



à travail soigné...

Résultat assuré.



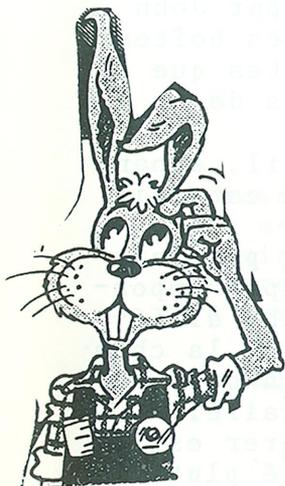
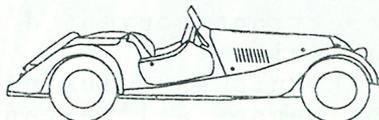
Mike DUNCAN ,qui travailla à l'usine dans les années 60,se souvient aussi d'un châssis roulant expédié en Italie pour y être habillé par un carrossier local. Pour des raisons inconnues, le châssis resta à rouiller pendant deux ans sur les docks italiens avant d'être renvoyé à l'usine aussi nu qu'au départ. Il fut reconstruit et carrossé en Drophead coupé puis revendu quittant alors l'usine bien plus tard que ne l'indiquait le numéro de châssis .

Il y a encore le cas de René Pellandine,agent à Los Angeles qui en 1961 acheta une voiture en pièces détachées, sans moteur, voulant en faire une Morgan propulsée à la vapeur!!? Il céda quelques années plus tard et retourna l'engin à l'usine pour y remettre un moteur à explosion.

Il est donc parfois difficile de savoir exactement comment se présentait et était équipée votre voiture durant ces premières années d'existence ; chez la plupart des constructeurs les changements correspondent à l'arrivée d'un nouveau modèle remplaçant l'ancien; pas chez Morgan . La plupart des changements sont liés à la disparition d'une pièce sur le marché et donc ne correspondent ni à une année-modèle ni à un changement de carrosserie.

Des changements définitifs comme la modification de la calandre en 53-54 peuvent être à peu près correctement datés, mais souvent la date exacte du changement d'un moteur ne peut être établi lorsqu'un client paye un supplément pour en être équipé alors que les stocks de l'ancien ne sont pas encore épuisés; d'où la variable introduite par le premier acheteur. En théorie,tout client peut demander ce qu'il veut,dès lors qu'il en a les moyens financiers.

Comme l'usine a toujours encouragé le client à venir voir la construction de son véhicule, ce dernier repère parfois une caractéristique d'un autre modèle qu'il souhaite voir monter sur sa voiture.



Enfin quand on en vient à des accessoires comme les phares où les instruments mieux vaut parfois renoncer. Par exemple, le phare additionnel des séries 1 devrait être des LUCAS FT37, mais si l'usine était en rupture de stocks, elle envoyait quelqu'un en ville acheter ce qu'on pouvait trouver, voire, utilisait ce qui pouvait bien traîner dans l'usine. C'est sûrement l'explication du boîtier de direction modèle 1949 trouvé par John WORRALL sur une +4 1952. De même pour les boîtes de vitesse montées sur des +8 plus récentes que ne le voudrait le modèle des dites boîtes de vitesse.

Si tout cela vous décourage, un conseil, échangez votre Morgan pour une Ford T dont on est déjà sûr qu'elles étaient toutes noires.

Posséder et restaurer une Morgan n'est pas fait pour les fainéants. Mais la tâche n'est pas impossible. Cela demande seulement une approche différente et un esprit ouvert. Si vous avez de la chance, vous retrouverez une relation de l'un des premiers, voire même, le premier propriétaire. Néanmoins, le mieux que l'on puisse espérer est de remettre la voiture dans son authenticité plutôt que dans son état stricte d'origine.

Après une telle description, il devient difficile qu'une Morgan d'un certain âge puisse être restaurée dans son état d'origine. Aussi pourrions-nous au mieux la restaurer suivant les critères correspondant généralement à l'époque de sa construction.

Par contre, il convient de retenir les avantages qu'il y a à restaurer une Morgan par rapport aux autres voitures. Pensez par exemple que vous pouvez toujours aller à l'usine pour trouver des pièces et recevoir des conseils. Malgré le pourrissement des bois et la rouille la Morgan reste une voiture facile à restaurer du fait de sa simplicité de construction. De même malgré les nombreux changements, les éléments de base restent les mêmes depuis des décennies.

Un autre avantage est l'adoration dont cette voitures a toujours été l'objet, il existe de nombreux livres et bien sûr le M.S.C.C. Vous pourrez même trouver l'ancien propriétaire de votre véhicule armé des photos d'époque qui vous permettront souvent d'accéder à la restauration originale.

Et puis dans les pires moments de découragement pensez à l'instant où vous vous glisserez derrière le volant.



La Morgan naquit comme voiture de sport économique et elle reste une des plus belles, des plus charmantes et plaisantes voitures de sport jamais construites.

Traduit et adapté par Jean-Christophe FROT 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





RALPH LAUREN, le N°1 des stylistes de mode américains, fervent conservateur de l'authenticité de la culture américaine, possède un véritable musée automobile. "Je suis toujours étonné, dit-il, quand les gens me disent que j'ai constitué l'une des plus belles collections d'automobiles au monde. Je ne suis pas réellement collectionneur mais j'ai toujours aimé les belles choses, la qualité, l'authenticité". Belle chose en effet que sa Masérati 250F rendue célèbre par Fangio, son Alfa Roméo Monza - que pilotait en course Enzo Ferrari avant de créer sa propre marque - sa dizaine de Ferrari, plus exceptionnelles les unes que les autres, son alfa 2900, impressionnante, ses deux Mercedes 300 SL, sa Bentley Turbo, vainqueur au Mans, sa Mercedes SSK, chef d'oeuvre d'avant guerre, ses Porsche Spyder et sa fabuleuse Bugatti Atlantic 36 Pour cet homme d'affaires hors pair, tout a commencé dans le sanctuaire des magasins de prêt-à-porter pour hommes Brooks Brothers à New York où il est magasinier. Ses premières économies, il les engloutit dans l'achat d'une **Morgan** crème de 1961. Elle n'est ni neuve ni en très bon état. "Je n'ai jamais rêvé d'une Ferrari, je n'en avais jamais vue. Quand j'ai pu réunir mille six cent dollars, j'ai acheté ma **Morgan**. Je réalisais un rêve. C'était en novembre, par une de ces douces journées de l'été indien, je l'ai décapotée, je me suis mis au volant et j'ai pris la route. J'avais vingt-deux ans. C'était ma première voiture. Le monde m'appartenait". Ralph trouve un nouveau job, représentant en cravates. Il sillonne les routes dans sa Morgan (par chance il ne vend pas des costumes, la Morgan n'en aurait pas contenu plus d'une paire). Il se débrouille bien et la Morgan fait déjà partie du décor qui sera son image de marque. Et puis, il y a maintenant Ricky, sa fiancée, à qui la voiture plaît tellement. Ralph l'épouse. Il a vingt-cinq ans. Les temps sont durs, la Morgan toussote sur les routes. Ricky et lui partent pour un week-end chez des amis, dans le Connecticut. Il confie à ses hôtes qu'il va devoir s'en séparer. En effet, à la prochaine panne, il n'aura pas les moyens de la faire réparer. Alors ceux-ci lui offrent de l'acheter. Même s'il en est désespéré, il n'a pas d'autre choix. Ricky et lui reviennent en bus à Manhattan où ils se sont installés. Triste fin de la première partie du conte de fées, faute de dollars. En 1968, il décide de se lancer dans les affaires. Il crée sa propre ligne de vêtements baptisée "Polo". Au bout de trois ans, il ne se débrouille pas trop mal. Un jour, Ricky, voit une Morgan dans la rue. Elle est à vendre seize mille dollars, dix fois le prix de celle qu'il possédait jadis. C'est un modèle de 1967. Ralph peut maintenant faire une folie. Dater de ce jour le début de sa collection serait sans doute faux mais, à partir de là, il ne s'est plus séparé de sa Morgan. Elle est aujourd'hui à Montauk, en bonne place parmi les bijoux de son écurie.



Les éboueurs du Vexin renouvellent leur matériel
leurs prochaines bennes : des Morgan ! bientôt
vos ordures seront collectées en Morgan !
quel luxe ! quel snobisme !

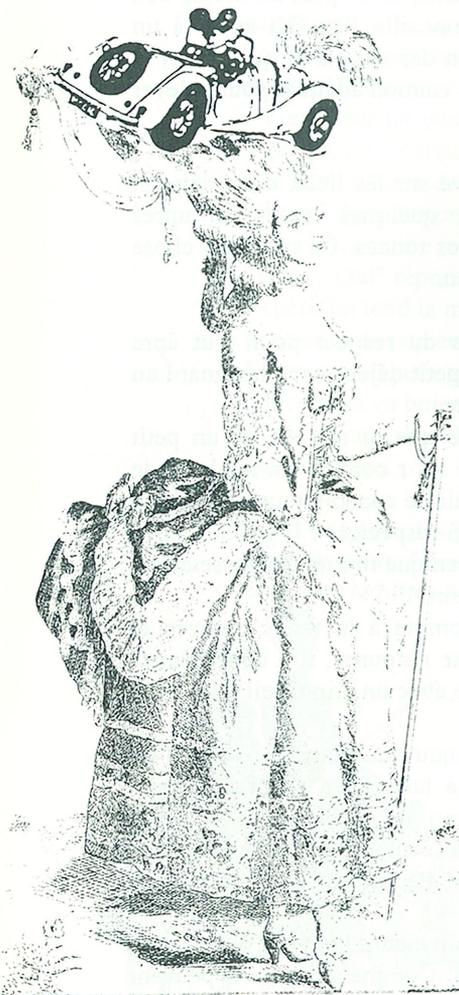
Pierre FICHET

LES EBOUEURS
du VEXIN



Vous présentent

Leurs Meilleurs Vœux



Automobile 94



air - noble!



HISTOIRE VRAIE

Pépère a décidé d'arrêter l'agriculture et de convertir la ferme en gîte rural. La cour et les granges regorgent d'ustensiles en plus ou moins bon état; pour se débarrasser de toute cette quincaillerie il a fait appel à un ferrailleur qui est venue faire une estimation des dégâts et qui enverra son commis, Jean, mercredi prochain avec le camion adéquat pour enlever le capharnaüm.

A la date fixée, de bonne heure, Jean arrive sur les lieux du sinistre et commence à charger quelques herses, quelques houes et autres instruments aratoires rouillés et pris dans les ronces. Ce n'est pas chose facile et dans le soleil d'été, il sue sang et eau.

Sur le coup de 10 heures, Pépère, qui a du respect pour tout âpre travailleur, invite Jean à prendre un solide petit déjeuner campagnard au coin de la grande table de chêne de la cuisine.

"Ah, dis donc, mon petit gars, je voudrais que tu me rendes un petit service pendant que tu y es." Pépère roule les r comme un tambour de Valmy, il se penche vers Jean et prend cet air de conspirateur en baissant la voix pour indiquer qu'il y a là un secret à respecter. " Il y a 500 kilos de ferraille dans le garage dont je voudrais bien que tu me débarasses aussi, y'aura pas besoin d'en parler à ton patron, hein?"

Jean a parfaitement compris, le patron compte à la tonne enlevée et Pépère, en bon paysan, aime bien une petite ristourne, il a donc "omis" de parler du garage au patron. Jean acquiesce avec un clin d'oeil :

"Pas de problème !"

Le petit déjeuner englouti, Jean se sent à nouveau d'attaque et finit de vider la cour. Afin d'évaluer ce qui reste à faire il va au garage et en ouvre la grande porte. Là, dans le rayon de lumière de la porte entr'ouverte dans lequel danse une poussière séculaire, ses yeux se posent sur un Darmont Spécial à moteur culbuté! Pépère est juste derrière et lance par dessus l'épaule de Jean:

"Un gars de Vierzon est venu le planquer là pendant la guerre y'a plus de trente cinq ans, jamais donné de nouvelles. Comment les gens peuvent acheter des engins pareils et avoir peur que les Boschs le leur barbotte, ça me dépasse! Regarde moi ça, y a même pas le nombre de roues réglementaires là-dessus !".



Jean a la gorge sèche et a du mal à refréner son enthousiasme.
"Sois discret, hein? C'est pas dans l'inventaire, va falloir que tu me déposes ça à l'arrière de la décharge"
"Ne vous faites pas de souci" dit Jean. "Je sais où le mettre". Il est obligé de se retenir pour ne pas ajouter "A l'arrière de mon garage."
Le Darmont n'est pas exactement "état concours", la peinture a disparu, les pneus sont à plat, "dans son jus" prend tout son sens mais il est intact et complet, une restauration est tout à fait envisageable. Jean le charge délicatement sur le camion et se sauve au plus vite. Sur la route il a des doutes, a-t-il vraiment bien compris? Rêve-t-il? Il tentera sa chance jusqu'au bout, il dépose le bijou à la maison avant de passer à la décharge.



Il est sur la route de retour à la ferme pour le second et dernier chargement, il n'a plus besoin d'auto-radio, il chante à tue-tête dans la cabine du vieux Saviem. Lorsqu'il arrive à la ferme Pépère est là dans la cour, qui l'attend.

"Viens voir un peu ici toi!" Lui lance Pépère avec un petit air sournois. Jean est pris d'inquiétude, est-ce-que Pépère a changé d'avis? Il y avait-t-il autre chose dans le garage ou bien est-ce-que Pépère a réalisé sa bévue? Jean s'approche, inquiet.

"T'as fait comme je t'ai dit?"

"Ben... Oui" répond Jean embarrassé.

Pépère lui tend la main en signe de remerciement, Jean la serre et sens un petit bout de papier qu'il retient en enlevant sa main.

"T'es un bon petit gars, ça, c'est pour toi tout seul. Allez, enlève moi ce qui reste et va boire un coup à la santé du Père Rouillard!"

Jean remonte dans le camion, un peu abassourdi, il a du mal à réaliser ce qui lui arrive.

C'est pas tous les jours qu'un type va me donner un trois-roues et le pognon pour faire le premier plein en prime, pense-t-il en serrant bien fort le billet de cent francs au creux de sa main.



Jean-Frédéric FROT



" Deux Parisiennes en Belgique. "

Nous sommes parties par une belle matinée, ma Présidente et moi-même, assister au grand dîner annuel du Club Morgan Belge.

Léon GIET, accompagné de son épouse Colette, surnommée Pilou, nous accueillit à la gare de Bruxelles. De là, nous prîmes le chemin de leur gentilhommière "La Grangerie", située à Arbre, où nous attendait une collation bien sympathique arrosée de bons vins.

J'ai oublié de mentionner que Léon GIET est le Président du Club Morgan Belge depuis deux ans; il possède un très beau +8, qui a parcouru déjà de nombreux pays.

Samedi matin nous nous sommes baladées avec Léon dans les environs (Dinant, Namur, etc..), itinéraire du futur Mog qui se déroulera au mois de Septembre où nous espérons beaucoup de Français.

Dans la soirée, grand dîner dansant à l'hôtel " Delbeccha" situé près de Bruxelles, en territoire flamand. Une cinquantaine d'invités étaient conviés dans une atmosphère chaleureuse, discours du Président Belge et de notre Présidente Jacqueline FROT, sous les applaudissements. La soirée se termina à trois heures du matin...

Le lendemain, adieu à nos gentils hôtes, et via Paris, enchantées de notre séjour.



Danyela PETITOT



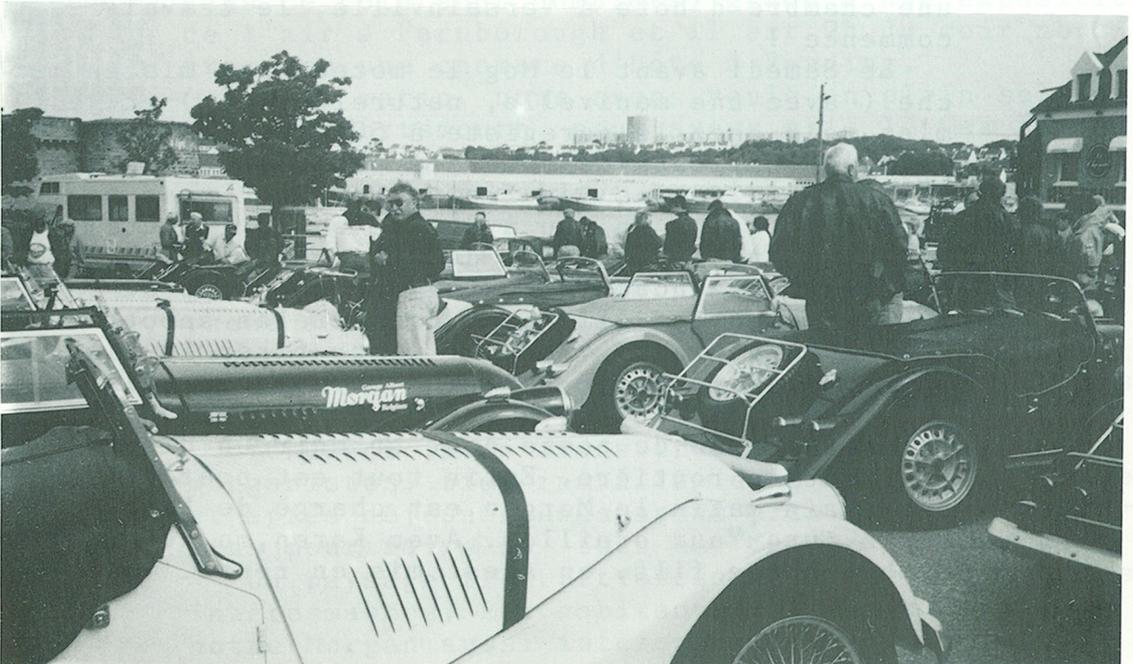
Léon GIET

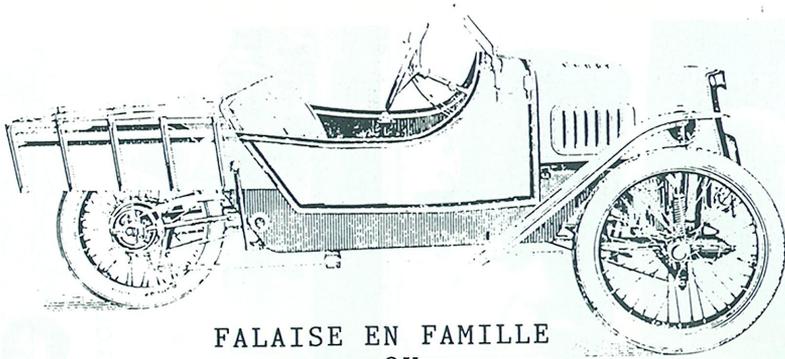
BELGIË · BELGIQUE



16

L'honorable Président du MOGB sait passer ,avec
élégance de la tenue de gala au pantalon à bretelles
la classe quoi!





MOG

FALAISE EN FAMILLE
OU
SOUPAPES LATERALES A FALAISE.



Pour nous, l'aventure a bien commencé quelques mois avant le MOG avec la décision que cette fois nous irions avec notre trois roues, un "family" Morgan qui date de 1937, 3 vitesses et moteur "Matchless" à soupapes latérales et refroidi (plus souvent surchauffé !) à air, l'une des dernières de ce genre de Morgan. Un modèle qui, même par les normes d'un producteur aussi à l'avant garde de l'automobilisme comme Morgan Motors était déjà complètement démodé par l'année 1937.

Au moment où nous avons pris la décision d'y aller, le moteur était complètement démonté et la voiturette n'avait toujours pas son certificat de sécurité routière.

Il nous restait assez de temps pour réserver une chambre d'hôte à Versainville, le travail commence !

Le Samedi avant le Mog le moteur est mis en marche (avec une manivelle, naturellement) et je m'en vais chez le garagiste à 50km, qui se spécialise en certificats de sécurité pour les trois roues. Aïe! Il n'aime pas les freins, qui sont tout neuf mais qui tirent un peu à droite si on les utilise vivement, ni la fixation du plancher, et bien, rentrons chez nous. Nous faisons beaucoup de travail avec une lime pour dresser les sabots de freins et quelques vis pour mieux fixer le plancher. Mardi matin je retourne chez le garagiste qui cette fois est en accord avec le Morgan, je vais au bureau de poste pour obtenir un disque de taxation routière. Enfin tout est prêt, le lendemain matin le Morgan est chargé de bagages plein jusqu'aux oreilles. Avec Karen, ma femme et Mathew notre fils, on s'est mis en route. Tout



va bien pendant 10Km, tout d'un coup, en changeant de vitesse, rien, sauf que le moteur tourne vivement et la boîte de vitesses reste bien fixé en deuxième. Le col qui est fixé autour du tuyau de l'arbre de torsion et qui porte la manivelle pour les freins avant et le levier de vitesse est cassé. En plus de trente ans de Morgan, je n'ai jamais entendu personne parler de ce genre de chose. Avec l'aide d'un tournevis et d'un marteau (on trouve toujours un marteau dans les trois roues) nous pouvons rentrer chez nous gentiment, où heureusement nous avons un voisin qui fait de la soudure.

Nous repartons, avec trois heures de retard sur l'horaire prévu, nous avons 400Km à parcourir de chez nous à Portsmouth. Toutes les heures et demi nous nous arrêtons pour nous dégourdir les jambes et refaire le plein d'essence.

Vers 7H du soir, nous sommes dans les environs de High Wycombe et la pluie commence. Nous avons abandonné l'intention originale de prendre le Car Ferry de nuit et nous cherchons un hôtel. Tous dans ce coin sont complets, "grâce" à une exposition de l'air à Farnborough et il est 9h du soir nous trouvons une chambre d'hôte à Reading.

Jeudi matin, nous avons roulé en plein soleil jusqu'à Portsmouth, nous avons pris le Car Ferry à 15h sur lequel nous avons rencontré Ray et Ann Salisbury qui possèdent la plus belle 4/4 que j'ai jamais vu .

Quittant le Ferry à 22H30, à part un petit détour à la gare de Caen pour trouver un téléphone à pièces qui n'existe presque plus en France, nous avons bien roulé jusqu'à Versainville où Mme Ralu, notre hôtesse nous a bien accueillis malgré l'heure tardive.

Vendredi , nous avons trouvé plusieurs autres morganistes, bien installés dans un bar à Falaise et après déjeuner nous avons pris des petits chemins pour faire un tour en "Suisse normande".

Un paysage très pittoresque et plein de choses intéressantes. Les habitants ont eux-même trouvé notre Morgan aussi intéressante et ils savaient



déjà que les Morgan viendraient grâce aux publicités dans les journaux de la région.

Samedi. Enfin, le but de notre voyage, MOG FAL ISE 90 . Un belle matinée, du soleil, un parc plein de Morgan et nos amis qui viennent de tous les coins de l'Europe civilisée. Pour une raison ou une autre, notre Morgan a été placée en plein milieu du parc devant le château. Je ne sais si c'était une place d'honneur ou une quarantaine pour ne pas donner le virus 3 roues aux 4 roues si nombreuses.

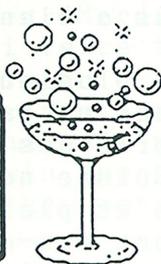
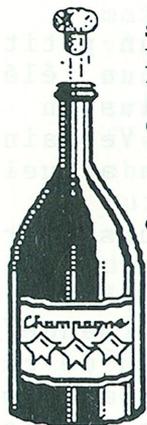


Puis à l'école!...pour un déjeuner d'écolier Tout ce que je peux dire à ce sujet est que je n'ai jamais si bien mangé à mon école et que si j'avais eu cette sorte de nourriture, je ne mangerais ni sandwiches ni " fish and chips". Bravo pour les organisateurs, pour l'idée et pour la solution.

L'après midi, toutes les Morgan se sont mises en route pour Cesny Bois Halbout où les habitants nous ont offert les spécialités de la région accompagnés par une adorable fanfare venant de Caen . Après une heure de repos nous sommes retournés à Versainville pour prendre un peu de repos avant les évènements qui suivraient. Notre Morgan continue à bien rouler, le bap,bap,bap régulier des deux cylindres m'apporte la joie de vivre, une satisfaction et un plaisir que je ne peux mieux expliquer.

Au soir nous sommes rentrés en ville pour une réception à l'Hôtel de Ville, entourés par les adhérents de Guillaume le Conquérant. M. le Maire nous a souhaité la bienvenue, assez brièvement et bonne réplique de notre chère Présidente. Ayant bu tout les kirs royaux offerts par la Municipalité toutes les Morgan ont défilé vers le Château de Versainville où nous allions dîner.

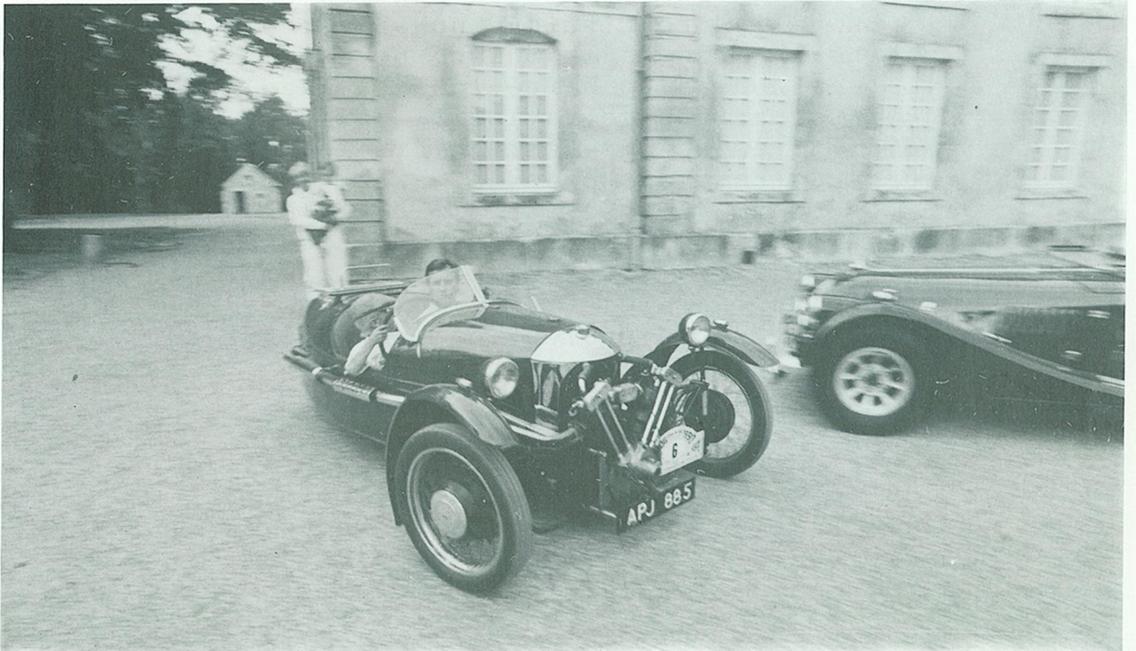
Qu'est-ce qu'on peut dire ? encore un endroit spécial, comme à tous les MOG français. Nous les Baker, croyons que déjà nous avons eu tous les bénéfices qu'on peut espérer pour le prix d'inscription au Mog français, et cela bien avant





La famille BAKER au complet au MOG FALAISE

Mathew s'exerce au volant d'un trois roues





le dîner du samedi et il y a encore le Dimanche à attendre avec impatience.

Le dîner se passe comme à tous les autres Mog en buvant, en mangeant, en bavardant, en se promenant en dansant et en plus il y a des mousquetaires, qui me semblent de plus en plus être évadés d'une bande dessinée que les adhérents d'un mauvais type appelé roi Louis quelque chose ah!oui Louis 13...ça a porté malheur au 16ème!

Dimanche matin ,nous sommes un peu en retard à Falaise pour le départ du rallye touristique où nous avons rencontré encore Jacky et Stéphanie d'Aprigny qui sont venus de Saint Lô pour dire bonjour avant de rentrer chez eux où Cécile attend la naissance de leur Petit ou Petite ...

Aussi présents sont Bertrand Moutard-Martin et son 3 roues "type f" et sa fille, il a des problèmes bien nombreux avec le moteur, un garde-boue et je ne sais quelle autre maladie! en plus leurs mécaniciens (venus exprès de Nouzonville) ont disparus quelque part dans la nature normande! Nous ne les avons toujours pas revus, et nous espérons qu'ils sont bien rentrés chez eux.

Le rallye touristique nous a emmenés par les petits chemins de la Suisse normande et chaque village nous a souhaité la bienvenue, et après quelques arrêts de ravitaillement, en particulier au pittoresque mais extraordinairement cher, Normandy Farm au haras du Gazon.

Le convoi des Morgan sillonne les routes jusqu'à Versainville où un repas superbe nous est servi en plein air, devant le château . Le soleil frappe sur nos têtes, les morganistes du midi se plaignent de la chaleur et les anglais ont le visage rouge, de plus en plus rouge! le soleil? le vin? qui sait?

Après la distribution des prix, les remerciements de tous par tous et les adieux, la plupart des morganistes reprennent la route pour rentrer chez eux. Quelques autres comme nous se sont rassemblés le soir à l'hôtel du Haras du Gazon pour dîner ensemble pour la dernière fois de ce Mog.



Viel adage : l'olymppe au balcon, fanfare aux pistons



Après le dîner notre moteur refusait de démarrer et il a fallu l'effort de quelques amis poussant notre Morgan pour la mettre en marche. Sans autre problème nous avons roulé sous les étoiles jusqu'à Falaise et Versainville.

C'est vraiment la fin du Mog Falaise, un weekend de bonheur, d'amitié et le plaisir de la compagnie des gens, d'origines, de métiers, et d'opinions si divers mais tous amoureux de leur Club et de leur Morgan. Pour nous c'était notre dixième Mog français. Tous ont eu l'air différents et spéciaux. Si vous cher(e) lecteur(trice)n'avez jamais assisté à un Mog, essayez, au moins une fois et vous aussi serez bouleversé par l'amitié la chaleur et le charme que notre Club va vous offrir.

Nous restons encore deux jours en Normandie et le Lundi nous en avons profité pour visiter Bayeux afin de voir la Tapisserie de la Reine Mathilde superbe et définitivement trois étoiles! Le lendemain nous visitons un parc zoologique près de Lisieux, encore intéressant et quel beau pays que la Normandie!

Mercredi matin de bonne heure nous avons pris la route de Caen dans un brouillard matinal qui ne nous amusait pas du tout! En quittant Caen, déjà un peu en retard pour le Ferry à Ouistreham, tout à coup il y a un bruit infernal qui vient de notre moteur et une perte de puissance!

Il nous faut impérativement attrapper le Ferry en arrêtant devant le kiosque au port, je sors de ma voiture et il y a un échappement de vapeur d'un des couvercles de soupapes...

Jim BAKER.

suspens...à suivre...



Morgan 1910

© 1910 Morgan Motor Co. Ltd. London, England



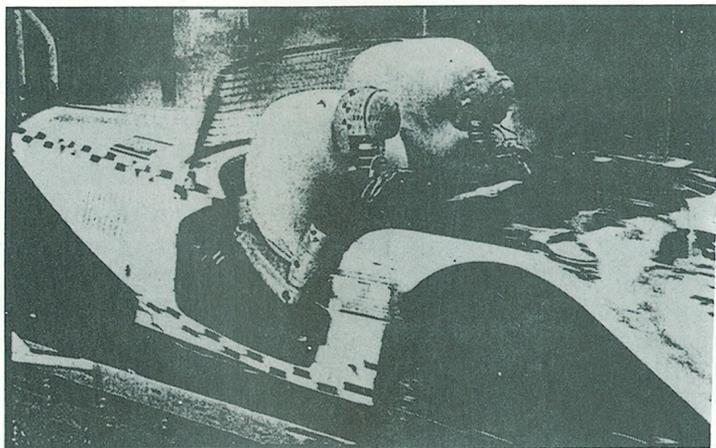
Du nouveau

et patati et patate



airbags partout !

■ Ils poussent comme des champignons ! Les sacs gonflables ont envahi les volants, les boîtes à gants et aussi le dossier du siège conducteur pour le passager arrière sur certaines Nissan réservées au marché nippon. Maintenant ils investissent les côtés des sièges ! Volvo proposera ainsi un airbag latéral dans le cadre du SIPS (système de protection latéral) sur ses 850 millésime 1995. La multiplication des airbags dans un habitacle pose toutefois le problème du contrôle de la pression d'air en cas de déclenchement simultané. Un souci que n'a pas la Morgan puisqu'elle est à ciel ouvert. La mamie — sa conception date des années trente — a aussi dû céder à l'airbag pour rester concurrentielle aux Etats-Unis. Une transformation qui a été réalisée par le MIRA dans un délai record (6 mois) et n'empêchera pas la survivance

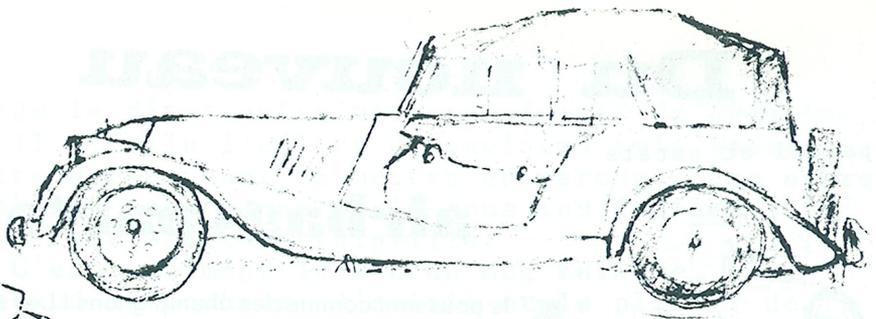


de la traditionnelle planche de bord en bois ! Rappelons que l'airbag ne dispense en aucun cas de la ceinture et que c'est seulement avec elle qu'il accroît la protection du conducteur d'environ 10 %. ●●● S. M.

Action automobile Février 1994

- 1° Nos Morgan ne sont pas des mamies
- 2° Les américains ne font jamais tout comme il faudrait faire

Françoise GARBAL



LE TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE

En 1969, une Morgan, jaune, pilotée par SAVOYE et LAMORAL finissait 17ème au classement général du TOUR DE FRANCE AUTO, remporté cette année là par LAROUSSE et GELIN sur PORSCHE 911.

En 1992 Lors de la rétrospective de cette épreuve, une Morgan conduite par Ch. MORGAN, surprenait les spectateurs qui n'avaient pas dans les rayons de leur bibliothèque, le bel ouvrage de Maurice LOUCHE consacré à cette épreuve.

En 1994, le 53ème TOUR AUTO s'est déroulé du Mardi 12 Avril au Samedi 16 Avril, les voitures parties de PARIS, passaient par MONTLHERY, et faisaient étape à DIJON.

Après un tour sur le circuit de DIJON PRENOIS le 14 Avril puis un passage à SAVIGNY LES BEAUNE et une spéciale au MONT REVAR, les concurrents couchaient à AIX LES BAINS.

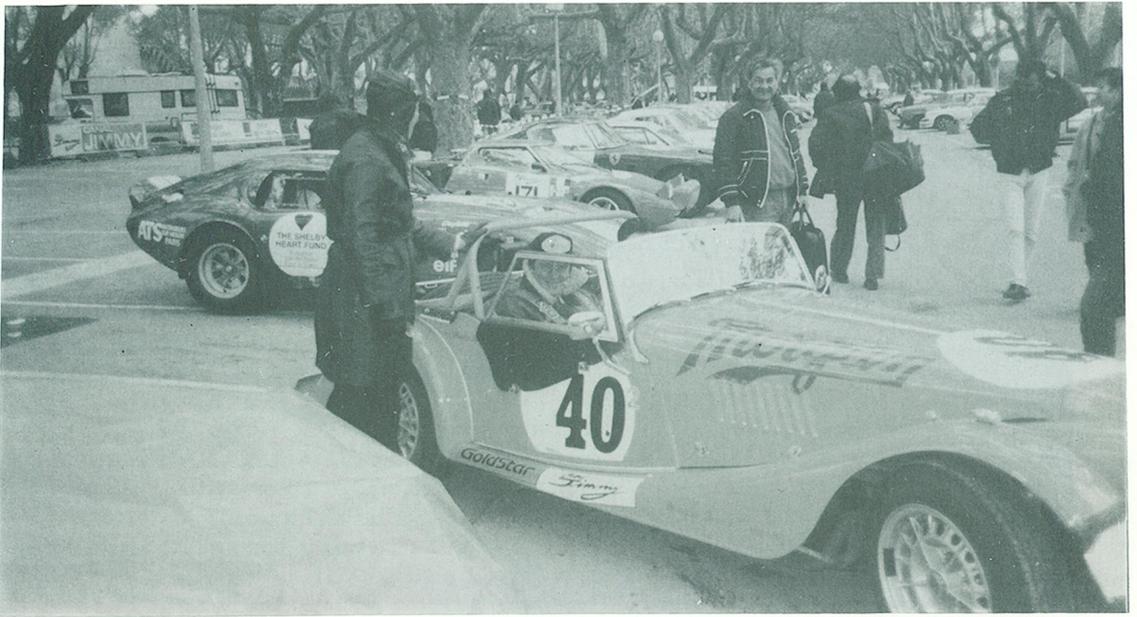
Le Vendredi devait être une chaude journée, en réalité on a pu dire: une froide journée, car la spéciale de CHAMROUSSE fut en partie neutralisée à cause de la neige, et le parcours dans la CHARTREUSE fut modifié pour cause de route impraticable!!!

Seul, le VENTOUX tout blanc de neige, lui aussi, mais dont la route était ouverte, pu être conservé sur l'itinéraire.

Il y avait du très beau monde parmi les 176 inscrits au départ, dont 32 PORSCHE, 30 FERRARI, 6 FORD GT 40, et... une seule MORGAN, mais une +8 bleue de la MORGAN MOTOR c° avec au volant Ch. MORGAN et le metteur au point de l'usine.

Elle fut l'objet de toute notre attention et de celle des fidèles de la marque, en particulier de Mr FERRAND, député du Vaucluse, qui en possède deux et que nous présentâmes au Patron, lors de son arrivée au parc fermé des allées de l'Oulle, en face du bateau LE MIREIO ou en 1988 se déroula la soirée du MOG.





Charles MORGAN
Au départ d'Avignon Tour de France 1994, sous l'oeil
de Maurice SAUSAY le Spécialiste Ferrari et encouragé
par Arlette

PESCAROLO sur AC Cobra



D'autres supporteurs s'étaient réparti la tâche M.LOUCHE et J.P PALUN étaient postés sur les pentes du VENTOUX ,les BURNAT se trouvaient au parc,M. TRINTIGNANT au repas du soir,dans les salles de la Grande Audience du Palais des Papes.

Le résultat de la course de côte du VENTOUX FUT immédiatement communiqué,le meilleur temps réalisé sur le parcours qui allait du virage de St ESTEVE au chalet REYNARD fut l'oeuvre de PESCAROLO sur son AC COBRA289 GTS,une bête de course avec saute vent pas de capote,bien dans la tradition des roadster d'époque en 5'01"!

Au fait MrTOUBON,peut-on encore parler de : speedster? de spyder? de coach? de road-book? et que faire si les adhérents du MORGAN CLUB DE FRANCE devenaient tout à coup des owners ou des driver's??

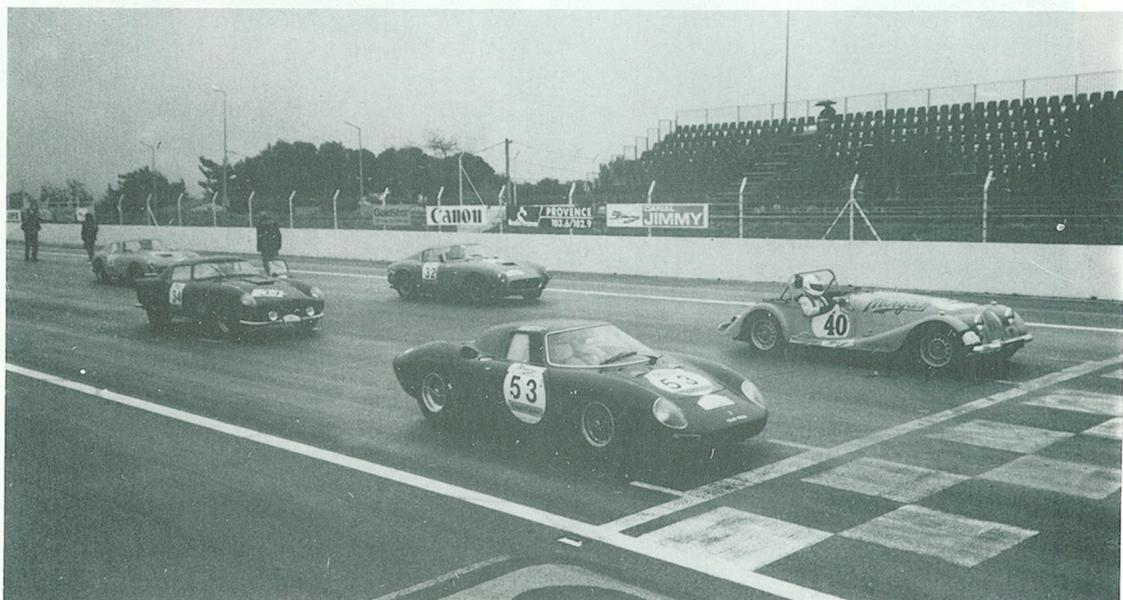
On appréciera la performance de PESCAROLO à sa juste valeur,en serre tête de cuir,exposé à toutes les intempéries,et face aux frimeurs en combinaison NOMEX,chaussons ad hoc,et casque intégral dans le coupé C.G 1200S...

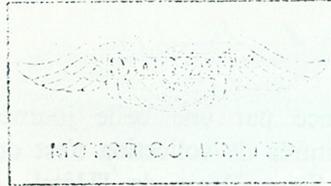
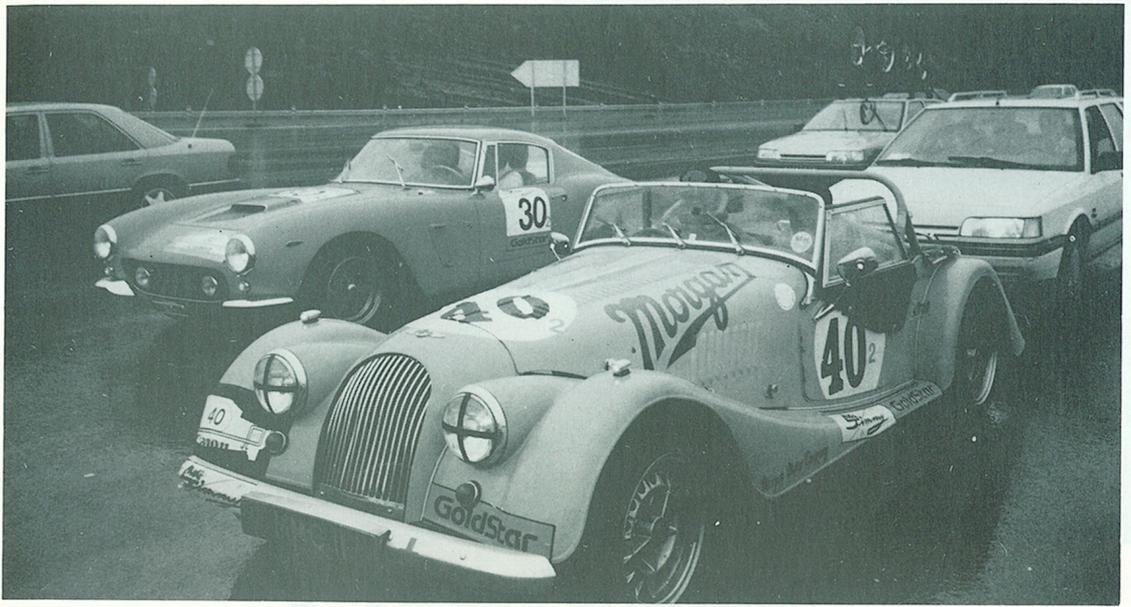
Ch MORGAN se classait 15ème à seulement 33" du meilleur temps,derrière 4 DAYTONA,4GT40,4 PORSCHE et une FERRARI 250 ML.

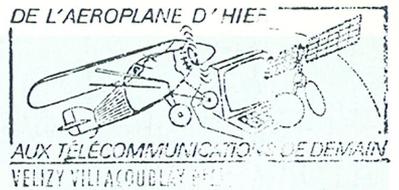
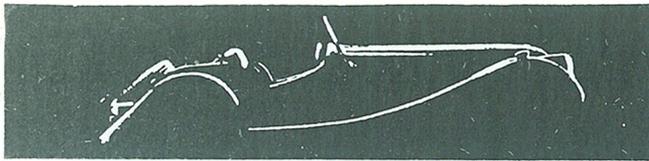
AU CLASSEMENT général,sur 42 voituresV.H.C Ch MORGAN se classait 11ème,et PESCAROLO...17ème, la MORGAN MOTOR CO se porte bien!!!



GUY BURNAT





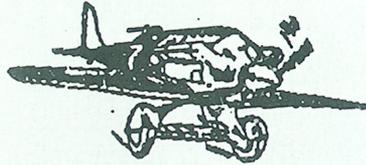


RALLYE AERIEN E.S.T.A.C.A.

23 - 24 AVRIL 1994



FOURMIÉS



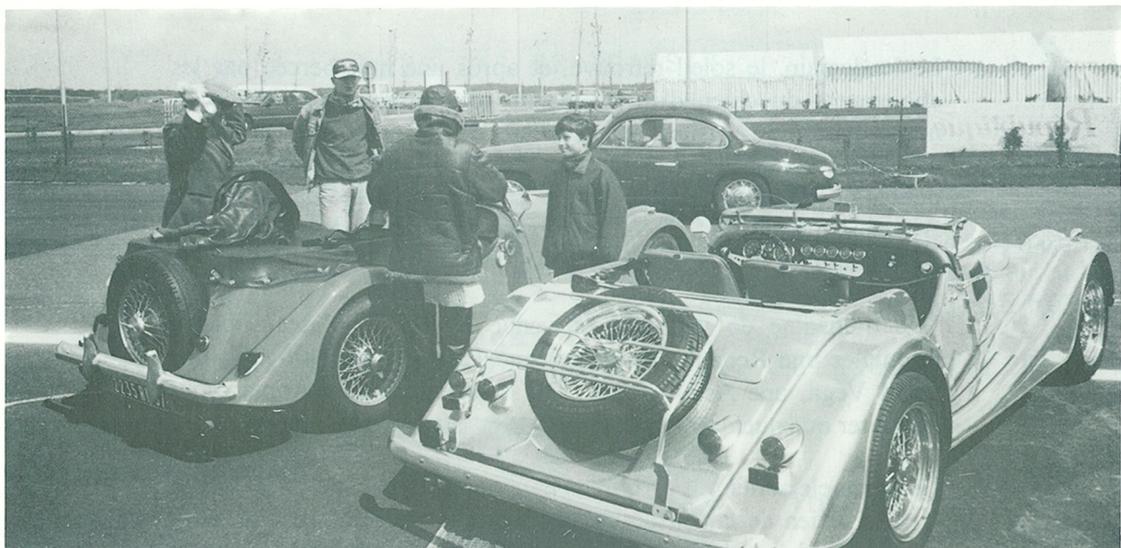
Balade sur les routes de Sologne.

Tout a commencé par une belle journée d'Avril quand une quinzaine de voitures de collection s'est donné rendez-vous sur l'aérodrome de Saint Denis de l'Hôtel. Au programme : des Morgan, Austin Healey, De la Chapelle, Bentley Corniche, Traction, ou encore Triumph, Salmson et Mercedes.

Du club étaient présents MM Bertrand JOLIT, Alain LEVEJAC, François BERAUD, André DUFILHO et Jean-Charles GOFFAUX sans sa +8 bloquée à Folkestone depuis dix jours, les anglais ayant décidé de rénover les embarcadères...

La première étape de la balade permettait de faire pénétrer les voitures sur les pelouses du Château de Chambord afin de visiter la demeure royale. Les retardataires nous y ont rejoints avant le départ pour Romorantin et le Musée de la Course Automobile où se trouvent les plus belles Matra de compétition, dont la Matra F1 championne du monde en 1969.

Les 60 km séparant les deux visites ont été avalés avec grand plaisir par le cortège. Le ciel commençait à se couvrir et le retour vers l'aérodrome ne fit pas mentir l'adage ; "En Avril, ne te découvre pas d'un fil" !!! La pluie et la grêle ont généreusement arrosé les 80 km de petites routes qui nous attendaient. Les plus chevronnés, faisant état de leur "British Spirit", refusèrent de mettre leur capote (quand ils en avaient une !), ce qui occasionna quelques émotions tant les conditions étaient rudes : on n'y voyait rien !



Arrivée de Dominique OBLEGIS et de Bertrand JOLIT



F.BERAUD et A.DUFILHO devant les pilotes de la patrouille ECCO



Le lendemain, le soleil retrouvé, et après une nuit bercée par les aboiements du chien d'un couple de sourds-muets (véridique !), nous avons pu visiter le Château de Chamerolles en forêt d'Orléans, avant de rejoindre le très beau meeting aérien qui ponctuait le Premier Rallye Aérien Etudiant organisé par le Cercle Aéronautique de l'E.S.T.A.C.A. (Ecole Supérieure des Techniques Aéronautiques et de Construction Automobile).

Une quinzaine de voitures est venue étoffer le plateau, parmi lesquelles une Renault Dauphine, une Lamborghini 400 GT, une Facel Véga, une Aston Martin DB 6 et une Lancia Appia, pour n'en citer que quelques unes...

Le spectacle aérien fut de grande envergure. Orchestré par M. Jack Krine, ancien de la Patrouille de France, ce meeting présenta une simulation de combat aérien de la Première Guerre Mondiale entre un Fokker DR 1 (triplan du Baron Rouge) et un SE5, son homologue britannique, ainsi que des vols acrobatiques de Bücker, Boeing Stearman, T6 et autres Yak 11.

Quelques uns de ces avions venaient de l'Amicale Jean Salis que certains ont pu voir en Normandie. Là aussi, les pilotes autos ont emmené à leurs avions les pilotes du meeting, ravis de constater que sur terre comme dans les airs subsistaient encore des engins sentant bon le bois et l'artisanat...

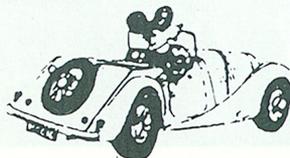
Il y a eu de la voltige sportive avec un Alpha Jet, la très célèbre patrouille ECCO ainsi que des Cap 10, 21 et 231.

C'est avec de superbes mécaniques plein la tête que nous avons quitté l'aérodrome dans les 6 km de bouchon qu'avaient occasionnés les 15 000 spectateurs venus assister à ce meeting.

F.G.
ESTACA

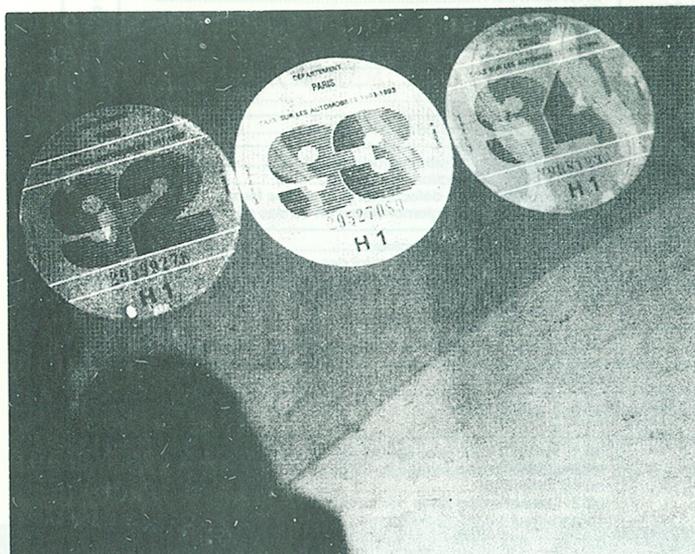
PS. Les dockers ont libéré la +8 le lendemain du rallye!...

MERCI D'ETRE VENU
A L'ANNEE PROCHAINE.



GEMIR !! MAIS PAS DE PLAISIR .

Entre la baisse voisine , le franc constant , un suivi exact de l'inflation tout ce que je comprends c'est qu'une fois de plus la vache à lait va encore se faire traire en 1995 . Je dois vous amputer des deux jambes mais estimez-vous heureux je ne peux vous amputer d'une troisième ! Pour me le faire digérer on me parle hébreux est-ce que Omnes bonus, Mr Toubon, ne pourrait pas aussi avoir une dent contre cette langue là pour clarifier la situation?



parisienne : l'une des dix moins chères de France.

J. FROT

Vignette-auto 1995 : + 10 %

Le Conseil de Paris a adopté une augmentation de 10 % du barème de la vignette automobile 1995 dont la base (pour les véhicules jusqu'à 4 CV fiscaux) passera donc de 204 à 224 francs. Toutes les catégories d'automobiles sont, bien évidemment, concernées, les vignettes 5-7 CV passant à 426 francs, les 8-9 CV à 1 010, les 10-11 CV à 1 190, les 12-14 CV à 2 112... jusqu'aux 21-22 CV à 7 118 et les 23 CV et plus à 10 688 francs.

La vignette parisienne demeure cependant parmi les dix moins chères de France : en dix ans, son prix a évolué moins vite que l'inflation, ce qui correspond à une baisse voisine de 30 %, en francs constants ; un suivi exact du rythme de l'inflation porterait cette vignette à 281 francs au lieu des 224 francs prévus.

Ah çà, mon bon Monsieur, vous me voyez bien triste
Car ma Morgan pimpante ne prendra pas la piste
De retour à l'usine, j'ai décacheté mes plis
Entassés sur ma table...et là, je n'ai plus ri!!
Balladur et ses sbires, me demandent un effort
Tellement important, que c'est avec remords
Que je décide là, d'interrompre le rêve
De cette belle ballade, vers le Sud et ses grèves
Comptant le peu d'écus qui restent dans ma bourse
Je remets la vapeur, et repars à la course
Aux mauvais débiteurs, pour satisfaire L'ETAT
En lui payant ma dette...et oui...la guigne
c'est cà!!

Bertrand JOLIT

CONTRÔLE TECHNIQUE :

les pneus et l'éclairage

à partir du 1^{er} octobre

ÉCLAIRAGE - SIGNALISATION		
26. ÉTAT FIXATION : projecteurs de route D. - G.	26.1. Feu(x) ne fonctionne pas.....	0
	26.2. Etat ou fixation défectueux d'un feu ou des feux.....	0
	26.3. Montage non réglementaire d'un feu ou des deux	0
27. ÉTAT : feu(x) de position D. - G.	27.1. Idem 26.1.....	0
	27.2. Idem 26.2.....	0
	27.3. Idem 26.3.....	0
28. ÉTAT : Indicateur de direction D.- G.	28.1. Idem 26.1.....	0
	28.2. Idem 26.2.....	0
	28.3. Idem 26.3.....	0
29. ÉTAT : éclairage de la plaque minéralogique	29.1. Idem 26.1 et/ou 26.2 et/ou 26.3.....	0
30. ÉTAT : feux stop D. - G.	30.1. Les deux feux stop ne fonctionnent pas.....	0
	30.2. Un feux ne fonctionnant pas.....	0
	30.3. Etat ou fixation défectueux d'un ou des feux.....	0
	30.4. Montage non réglementaire d'un ou des deux.....	0
31. ÉTAT : catadioptres D. - G.	31.1. Etat ou fixation défectueux.....	0
	31.2. Montage non réglementaire des catadioptres.....	0
32. ÉTAT : feux de détresse D. - G.	32.1. Feux ne fonctionnant pas en l'absence de triangle de pré-signalisation.....	0
34: ÉTAT-FIXATION-RÉGLAGE : projecteurs de croisement D. -G.	34.1. Feux(x) de croisement ne fonctionnant pas.....	0
	34.2. Idem 26.2.....	0
	34.3. Idem 26.3.....	0
ROUES - PNEUS		
CONFORMITÉ : montage des pneus	36.1. Pneus à structures différentes sur même essieu.....	0
	Incompatibilité avec arrêtés du 29 juillet 1970 et du 18 juillet 1985.....	0
	36.2. Dimension de pneu non conforme aux prescriptions du constructeur ou du manufacturier.....	0
37. ÉTAT : pneus avant-arrière	37.1. Profondeur de sculpture inférieure à 1,6 mm.....	0
	37.2. Déformation du pneu telle que hernie, boursoufflure. Coupures profondes des flancs et de la bande de roulement.....	0
	37.3. Différence entre profondeur de sculpture de deux pneumatiques montés sur un même essieu supérieure à 5 mm.....	0

L'état des pneus ne devrait pas poser trop de problèmes, la plupart des dimensions anciennes sont actuellement refabriquées, et ceux qui roulent en voiture d'un certain âge ont compris qu'il s'agit là du premier organe de sécurité. Quant à l'éclairage, il faut rappeler que par montage réglementaire, il faut entendre celui en vigueur à l'époque de l'auto (un seul feu stop par exemple). Mais ces nouvelles dispositions vont peut-être sonner définitivement le glas des plaques minéralogiques arrière translucides éclairées par derrière... non conformes aux dispositions édictées par l'arrêté du 16 juillet 1954 (modèle et mode de pose des plaques d'immatriculation). A moins bien sûr de munir sa voiture, juste pour le jour du contrôle, d'une belle plaque jaune toute neuve éclairée réglementairement par devant. Mais nous ne voudrions pas vous donner de mauvaises idées...

Jusqu'à présent, seul l'état des freins des véhicules soumis au contrôle technique pouvait donner lieu à une contre-visite. Cela va changer à partir du 1^{er} octobre 1993, puisque l'obligation de remise en état concernera également les pneumatiques et l'éclairage (Arrêté du 2 juillet 1993 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 t).

Nous vous livrons ci-contre, tels qu'ils ont été publiés au J.O. du 21 août 1993, les tableaux récapitulant les anomalies pouvant être relevées par le contrôleur.

0 = Contre visite obligatoire.

avant d'aller au contrôle vérifiez .

bonnes adresses

Toutefois si un membre du club passe par Sanary dans le Var, il y a un excellent garage que connaît bien les Morgan, il entretient la mienne depuis l'origine, et je vous le recommande :

GARAGE MODERNE

Agent RENAULT

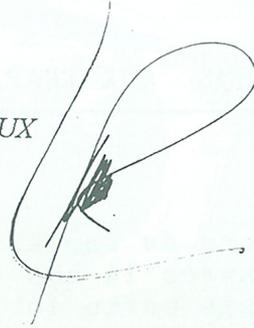
Monsieur Robert JEANROY

110, avenue de la Résistance

83110 SANARY SUR MER

Tel : 94.74.10.52

Christian ROUX



Jean-Claude Martel-Reison peut téléphoner à Christian Roux pour lui demander si le garage qu'il nous recommande peut le guérir de sa folie douce!



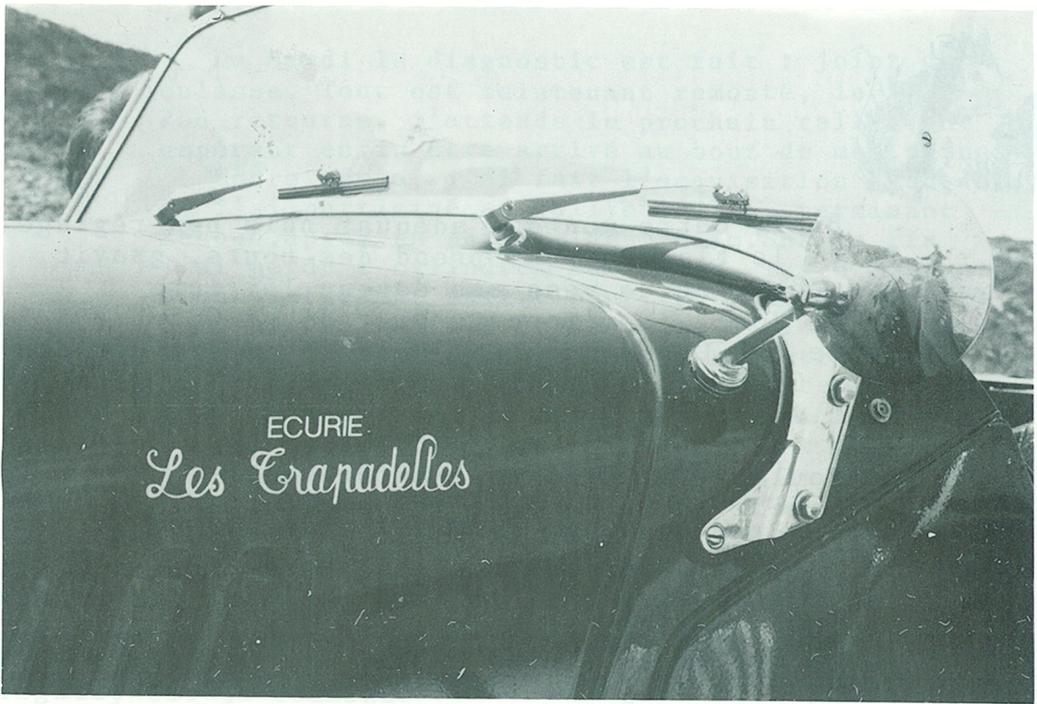


BAPTEME AUX TRAPADELLES

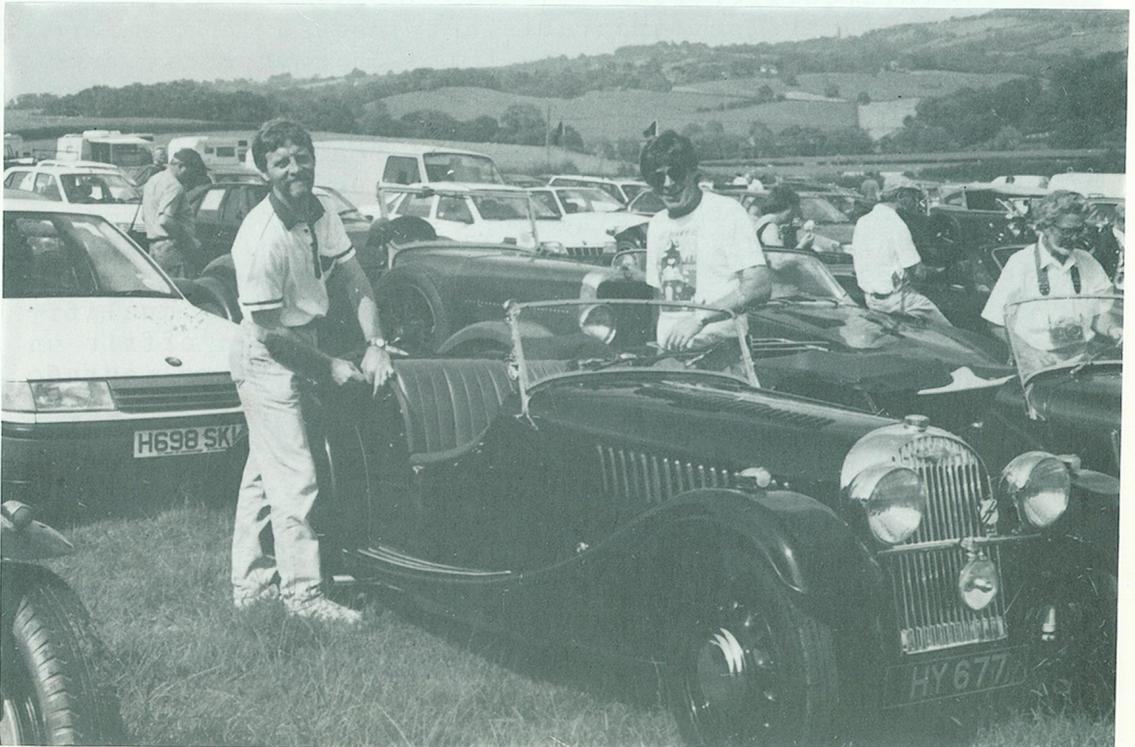


Lors du rapatriement du Flat Rad enfin restauré, après 14 ans d'attente! sur Montpellier, j'avais enfin le véhicule qui me permettait de présenter ma candidature comme membre de la prestigieuse Ecurie les Trapadelles. Parrainé et intronisé par l'un de ses membres fondateurs, Guy BURNAT qui me fit là grand honneur, j'allais pouvoir savourer ma première sortie concurrent lors de la Nuit la Plus Courte. Bilan : se sera comme voiture suiveuse au volant de la 309 GT16S assurant l'assistance, inutile d'ailleurs, du 3 roues Morgan en livrée Paris-Nice de Guy (voir News n°60). Lundi matin je démonte les bougies, nettoyage et le Flat Rad repart. Guy me propose d'aller le faire examiner par MALDES père et fils pour une mise au point complète. Après avoir remis le carburateur dans le bon sens et effectué une foule de modifications grâce à des pièces tournées à la main mais dont je vous mets au défi de dire qu'elles ne sont pas d'origine, me voici enfin au volant d'un Flat Rad qui marche, que dis-je ,qui vole.

En effet, tous les Anglais rencontrés m'avaient dit que le 4/4 Standard était un veau et j'avoue que c'était vrai; jusqu'au jour où maître MALDES s'est penché dessus. Pour des raisons liées probablement au fait que Morgan ne voulait modifier les commandes de starter et d'accélérateur, le carburateur était monté dans le mauvais sens, cuve en arrière. Donc, quand vous accélérez l'essence reste dans la cuve au lieu de passer dans les cylindres et à l'inverse vous encrassez lors de la décélération.



OBJETS DE CULTE.





Bref, outre montage adéquat puis bon réglage voici le Flat Rad qui prend des tours, gravit les côtes et de veau est devenu lévrier.

Or donc, je m'inscris pour début Octobre à la Ronde des Côtes du Rhône dont le départ est donné à Orange. Vendredi soir, les BURNAT m'accueillent à Avignon après deux heures de route pénible dans les faubourgs de Montpellier puis de Nîmes ne voulant pas prendre l'autoroute.

Samedi matin le Flat Rad s'ébroue et je suis Guy et Arlette dans leur 4/4 jusqu'à Orange. La journée de Samedi est merveilleuse, le roi n'est pas mon cousin, j'ai le road-book sur les genoux je tente parfois de suivre une Bugatti 37, une Aston Martin 1937 sans espoir, les Amilcars presque, mais je double les Ford A, les Rosengart et autres berlines des années Trente. Quel plaisir de parcourir les routes de Provence dans ces conditions. Après une nuit réparatrice pour moi, mais pas pour la batterie qui donne des signes de faiblesse tels qu'il faut pousser, le FlatRad s'ébroue enfin. Après un kilomètre il commence à ratatouiller, puis je perds un cylindre, puis deux Je me traîne lamentablement jusqu'à la première étape. Pas le temps de faire un diagnostic précis mais, ce qui est sûr, c'est que je ne terminerai pas encore cette fois un rallye des Trapadelles. Mais il y a un progrès, j'ai tenu une journée.

On remise le Flat Rad dans un garage local, on verra plus tard et je poursuis la Ronde comme copilote de la Bugatti 37 de Pierre DELLIERE Président de L'Ecurie. A quelque chose malheur est bon, j'en oublie ma déconvenue. Les qualificatifs me manquent (pas la peine de m'offrir un dictionnaire! merci.) pour décrire cette journée dans une BUG. Je comprends la passion qui anime les heureux possesseurs d'une telle voiture. c'est presque mieux qu'un trois roues!!

Le soir retour à Avignon, Lundi matin Guy annule ses rendez-vous, attache la remorque, nous récupérons la capricieuse Fat Rad, redescende sur Montpellier, dépôt chez maître MALDES. Merci Guy, c'est cela aussi les TRAPADELLES.

Le Mardi le diagnostic est fait : joint de culasse. Tout est maintenant remonté, le Flat Rad retourne, j'attends le prochain rallye en espérant enfin être arrivé au bout de mes peines

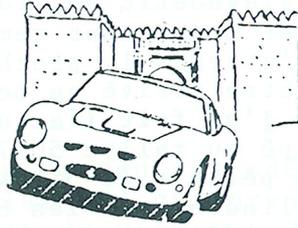
Entre temps, j'ai fait l'acquisition d'un +8 et j'ai participé au rallye 50/70 y terminant second, après un périple de 550 Km. Sur la fin j'ai perdu 2 cylindres sur les 8, les 6 restants m'ont largement suffi pour rentrer. Mais cette fois seuls les fils des bougies étaient en cause et avec leur changement tout est rentré dans l'ordre. Mais décidément les plus récentes sont bien capricieuses, l'été dernier j'ai fait 1.000 Km. dans la semaine avec le 3 roues sans le moindre pépin, enfin presque, j'ai cassé deux fois la courroie d'alternateur... Mais cela ne m'a pas empêché d'arriver à bon port.

Jean-Christophe FROT



Ca y est ça commence !!





PROMOCOURSE
International

12, rue Turpin
94120 Fontenay-
sous-Bois

Tél. : 1-43 94 01 50
Fax : 1-43 94 09 29

RALLYE DU MAROC "Classic"

29 octobre - 5 novembre 1994

C'EST REPARTI !

Après le succès d'estime remporté l'an dernier, la seconde édition du RALLYE DU MAROC "CLASSIC" aura de nouveau lieu cette année entre le 29 octobre et le 5 novembre. Compétition de régularité sportive, organisation et réceptif haut de gamme, magie des paysages marocains seront au rendez-vous de cette grande classique légendaire.

Comme l'an passé, cette épreuve d'exception sera placée sous le Haut Patronage de Sa Majesté Hassan II, Roi du Maroc, et s'ouvrira aux voitures de collection (Tourisme, Sport et Grand Tourisme) construites entre 1950 et 1976, c'est à dire la période des grandes années du fameux Rallye International du Maroc.

• ON NE CHANGE PAS CE QUI PLAÎT.... OU TRÈS PEU !

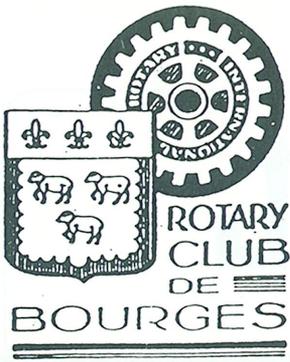
Fort de l'expérience de 1993 et devant l'enthousiasme des concurrents, les organisateurs, PROMOCOURSE International et le ROYAL AUTOMOBILE CLUB MAROCAIN ont décidé de calquer cette seconde édition sur la première en gommant les quelques défauts de l'édition 1993. Comme par exemple..... : le mauvais temps ! Mais aussi le profil et le nombre d'épreuves de régularité.... Le départ sera donné de Casablanca et l'arrivée toujours jugée à Marrakech sur la fameuse place Jemaa El Fna.

• UN RALLYE.... HAUT DE GAMME

C'est la philosophie de cette épreuve. Elle est d'une part ouverte sur invitation, réservée en priorité aux concurrents de l'an passé et d'autre part ouverte à seulement 50 équipages. Ceci afin de préserver la qualité des prestations offertes (réceptif, hôtels *****Luxe, restaurants, encadrement technico-sportif, sécurité, soirée de gala exceptionnelle.....) mais surtout la convivialité, le fair-play et l'ambiance si recherchés et bien souvent absents dans ce genre d'épreuve.

• UN PEU PLUS SPORTIF....

Longue de 1.500 kilomètres cette épreuve de régularité est d'ores et déjà conçue pour être un peu plus sportive que celle de l'an passé. Il y aura par exemple 7 épreuves de régularité sur route au lieu de 4, 2 circuits au lieu d'un et une épreuve d'accélération.... Mais les étapes resteront d'un kilométrage moyen et quotidien de 350 kilomètres... Raisonnable, non ?

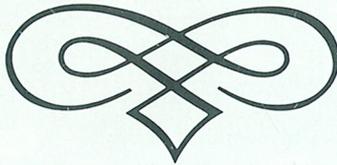


3 et 4 SEPTEMBRE 1994
Voitures anciennes et
élégance à BOURGES
Renseignements: Antoine FALLEUR
Tél.48 20 49 04

adressez toute correspondance à :

Antoine FALLEUR
7, place de la Pyrotechnie
18000 BOURGES

Tél. : 48 20 49 04



AVIS



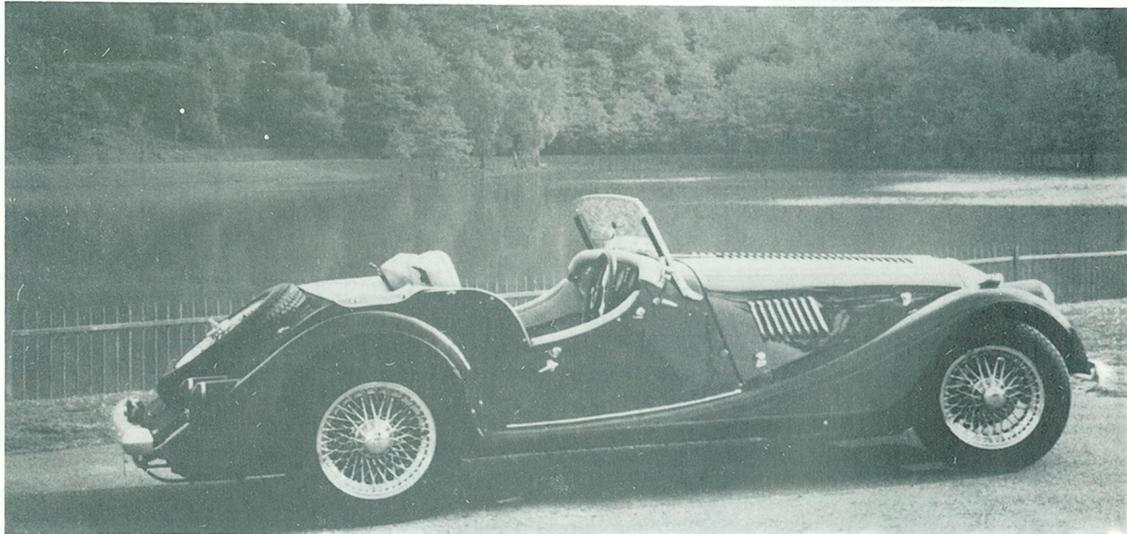
A VENDRE

Une Morgan +4 21. Rover, roadster de Janvier 1991
Ce véhicule est équipé de toutes les options et a
parcouru 20 000Km. Etat impeccable.
S'adresser à : Bernard POTIER

166 Place des Epiceas
95680 MONTLIGNON

Tél. Dom.34 16 57 95
Tra.34 45 91 13

*Après 40 mois d'attente
J.-L. et O. Mauro
ont la joie de vous faire part de l'arrivée
de leur dernière née
« Morgan plus 4. »*

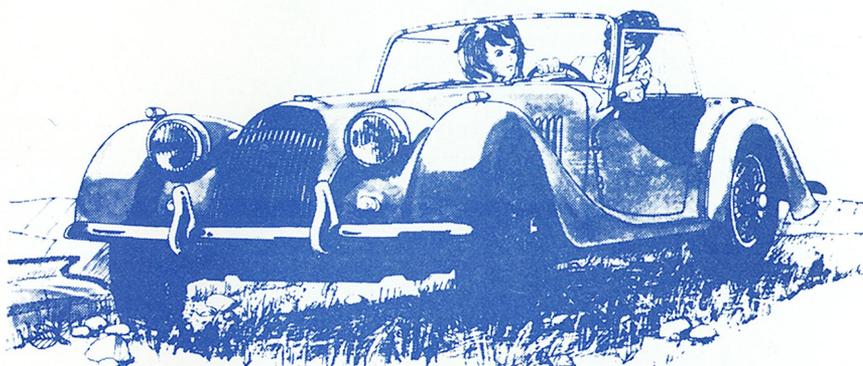


Les phares éclairent le panneau publicitaire la nuit
photo de Paule LAVIGNE.



JACQUES SAVOYE

*vous souhaitez
un excellent week-end*



**Importateur exclusif MORGAN
depuis 40 ans**

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

COTISATIONS 1994

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

Bulletin à découper et à retourner avec votre chèque.

MORGAN CLUB DE FRANCE



BULLETIN D'ADHESION 1994

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 chassis

Fait à le

Signature