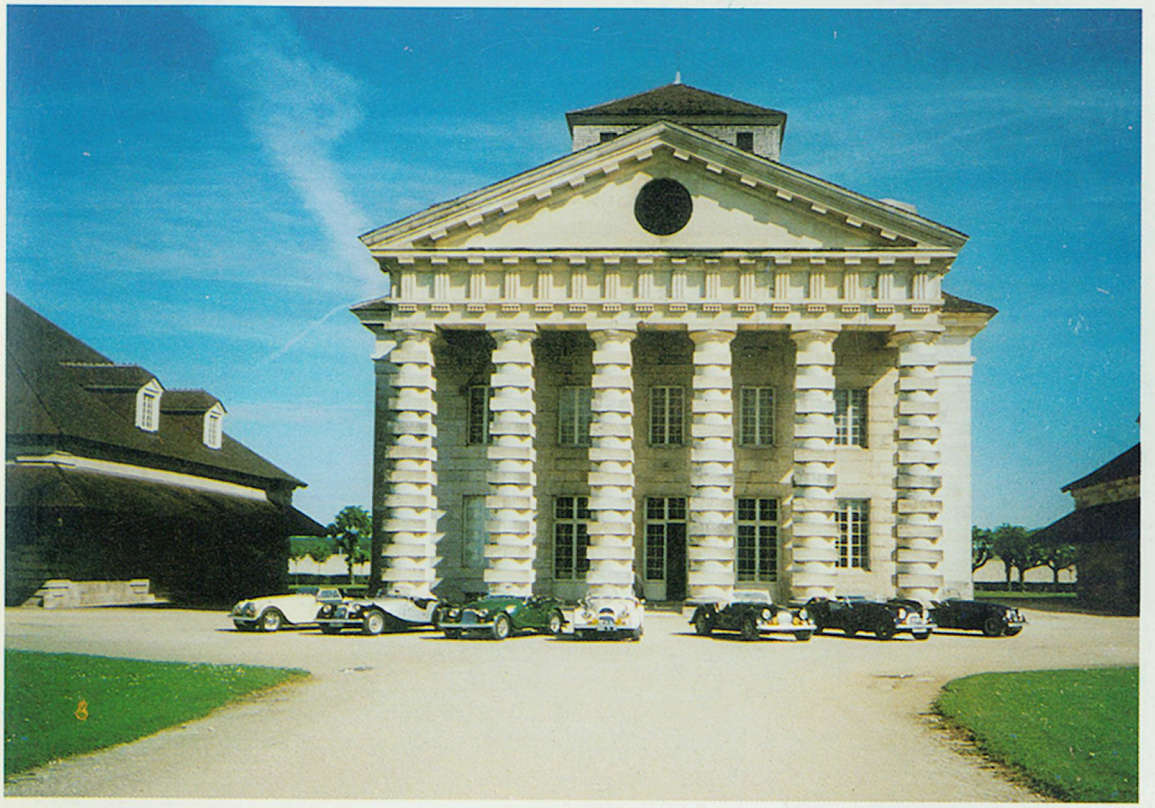
morgan club france



SEPTEMBRE 1994

news n°63

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

1. ENSEMBLES

1.01	Badge Français	250 F
1.04	Insigne en fil ailes Morgan	150 F
1.06	Auto-collant M.C.F.	10 F
1.08	Porte-clé MCF	50 F
1.09	Briquet MCF	12 F
	Briquets MCF × 10	110 F
1.10	Sweat-shirt	200 F
1.11	Tee-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	C. KACHELMANN
- Président	J. FROT
- Secrétaire	L. RINGO
- Membres	J. Ch. FROT
	J.F. FROT
	G. GOFFIN
	B. CHEVALIER

DELEGUES REGIONAUX

- Paris Ile de France	M. BRAUN D. THEPENNIER
- Pays de Loire	D. HALLAWELL
- Sud-Est	M. LOUCHE
- Sud-Ouest-Pyrénées	J.P. RIVALS
- Béarn	M. CHARPENTIER
- Région Lyonnaise	J.P. DOMENJOUD
- Champagne-Ardennes	B. MOUTARD-MARTIN

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. DOMENJOUD
38, place des Promenades
42300 ROANNE

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

M. CHARPENTIER
Route de Crètes
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

EDITORIAL

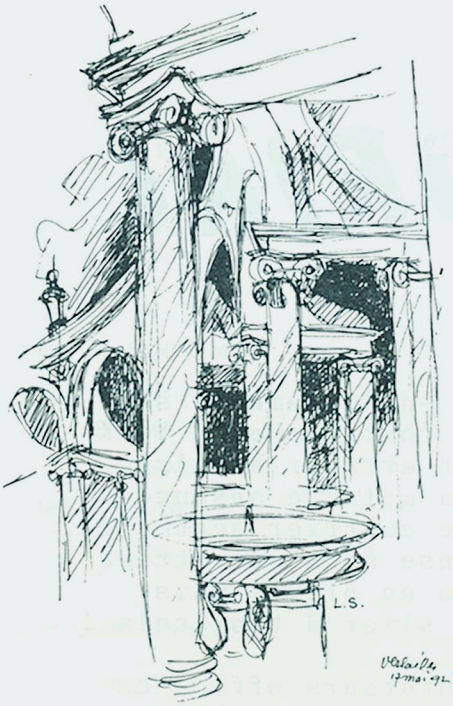
Ce "News" aurait dû paraître en Septembre, sous la pluie ♪♫♪ Mais j'ai eu un été chargé :Mog à YORK Mog belge , Mog ardéche . Il faut arriver à faire tourner le Club au quotidien , la moindre absence provoque un pensum au retour , le courrier accumulé , Le répondeur plein ! quand je pense à ce qui attend les générations futures : l'image en plus ! Mais où trouveront-ils le temps de se plier à tout cela !

Heureusement, j'ai des collaborateurs efficaces et fidèles , les BRAUN , BURNAT , FICHET , BRUN , JOVENIAUX . Prenez exemple sur vos petits camarades à vos plumes ! vous faîtes ça si bien quand vous voulez .

Merci d'avance

Bien amicalement
Le Président

Page de couverture :Sortie Ile de France dans le Jura Arc et Senans , Saline royale architecte: Ledoux.



Madame Lucien SEIGNOL, son épouse
ses enfants, sa petite-fille

ont la tristesse de vous faire part du décès de

Monsieur Lucien SEIGNOL

Architecte D.P.L.G.
Ancien Président du Syndicat des Architectes Rhône Alpes
Chevalier des palmes académiques

survenu à Paris, le 28 Août 1994

La cérémonie religieuse et l'inhumation ont eu lieu le 1er Septembre à Lyon.

35, quai de Grenelle, 75015 Paris

Quel ami discret,délicat,raffiné et efficace nous avons eu le bonheur d'avoir en la personne de Lucien Seignol,c'etait un artiste, c'est lui qui nous a offert les aquarelles et dessins des cartons d'invitation, pour le Mog Nedde, il était allé avec sa femme Adrienne Seignol (morganiste depuis 1968 avec un +4 68 qu'elle conduit à travers la France, en 1968 nous n'étions pas beaucoup de femmes à conduire un Morgan nous ne sommes d'ailleurs toujours pas très nombreuses) repérer le château de Nedde pour me faire la surprise d'un beau carton d'invitation avec sa façade. Je n'avais pas besoin de demander, il savait envoyer en temps utile ce qui fait qu'un Club a de l'originalité. L'invitation pour le MOg Cannes, les tee-shirts avec ces dessins 1930, bien dans l'esprit de l'apogée du Morgan - le +4 moteur Triumph 2l,2 4 places- c'est le moment où il est le plus british avec ce je ne sais quoi de désuet et d'impérissable, c'est Lucien Seignol qui nous a fait don de tout cela.

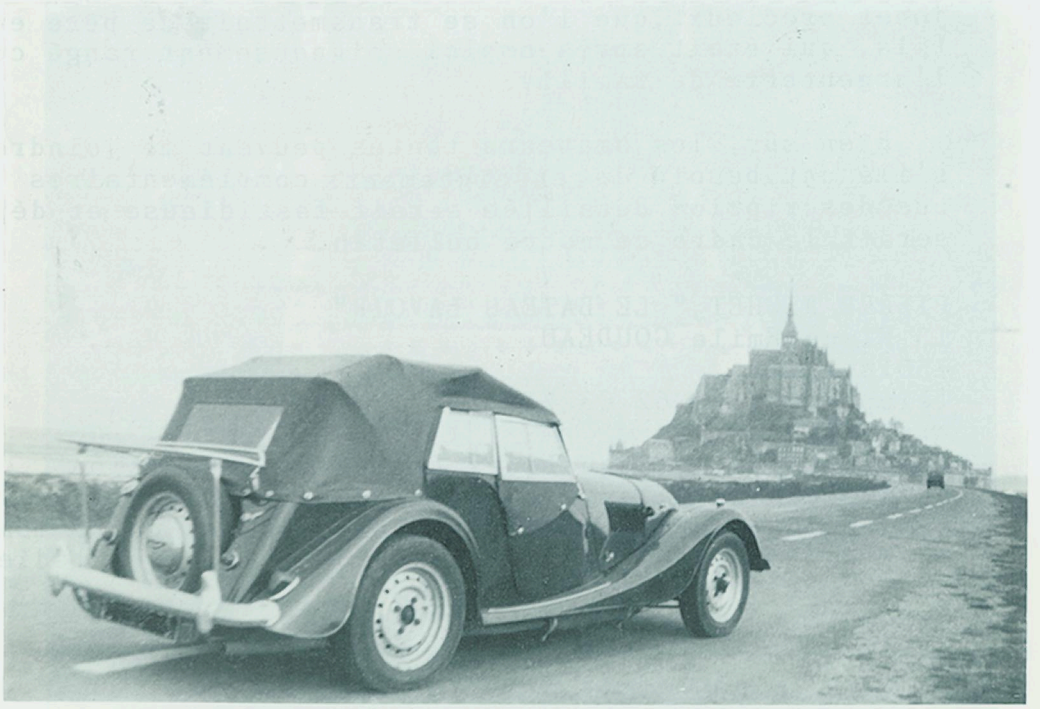
Nous voulons rendre hommage à Lucien Seignol ,sans raviver la peine d'Adrienne, nous gardons au coeur et à l'esprit ces moments de joie confiante et sincère que nous avons partagés quand nous étions réunis au Mog Cannes et à l'AG 93 .

Le Président

Jacqueline FROT.

Lucien et Adrienne SEIGNOL

+4 1968 4 places



Comment attendre avec sérénité sa Morgan neuve

Lorsqu'en Avril 1990, je commandais ma Morgan et que le délai de livraison prévu était de 7 ans et demi , pour patienter je décidais de construire en Mécca no ma futur voiture; je l'aurais ainsi sous les yeux dans mon salon sinon dans mon garage.

Je suis un adepte depuis l'âge de 4 ans de ce jeu merveilleux ,intemporel et britannique qui naquit pres qu'en même temps que la première Morgan . Monsieur Hornby (1863-1936) inventait en 1901 ce jouet extraordinaire ,tandis que H.F.S.Morgan créait son premier 3 roues en 1909.

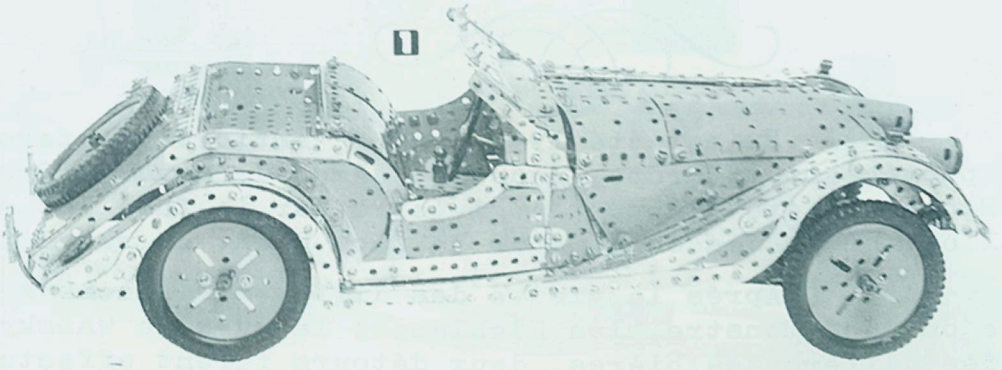
Pour aider les amateurs passionnés et frustrés qui attendent le jour lointain où ils " toucheront " leur bien-aimée automobile, voici quelques photos du modèle Meccano qu'ils pourront s'amuser à construire. Les crises de nerfs, les bordées de jurons accompagnant la chute des écrous ou des pièces, que nos gros doigts d'adultes ont du mal parfois à ajuster, seront de bon dérivatifs pour vaincre leur obsession.Toutes les pièces Meccano utilisées sont toujours fabriquées et se trouvent dans quelques magasins spécialisés. Bien sûr c'est assez cher ,mais le Meccano a toujours été un jouet précieux ,que l'on se transmettait de père en fils, qui était après emploi soigneusement rangé comme l'argenterie de famille.

Bien sûr, les amateurs tentés peuvent me joindre s'ils ont besoin de renseignements complémentaires une description détaillée serait fastidieuse et dépasserait le cadre de notre bulletin.

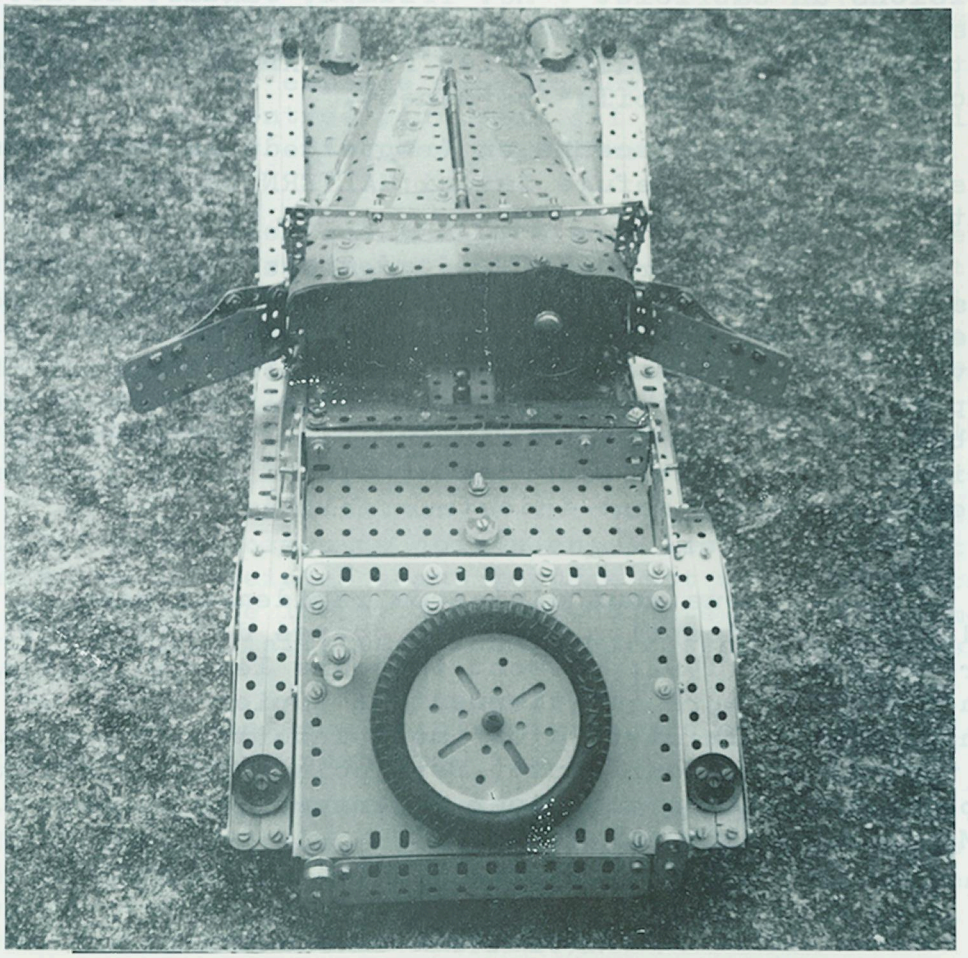
PIERRE FICHET " LE BATEAU LAVOIR"
13 Place Emile GOUDEAU
75018 PARIS
Téléphone : 42 62 03 71

Certes, il y a quelques fautes de proportion, notamment les ailes avant sont trop étroites au niveau des roues ; le capot est peut-être un peu court même pour un 4/4 . Aux futurs constructeurs à y remédier

Pierre FICHET



jeu de patience!!!



PELERINAGE A MALVERN.

En cet été 1994, notre "Anticyclone favori" protégeant l'Europe, nous décidâmes de nous rendre en Ecosse en gravissant l'Angleterre par la face Est à l'aller, et la descendant par la face Ouest au retour.

Aprés la visite des différents "Lochs" avec ou sans monstre, les Highlands, la cure de Whisky et des différentes bières, deux détours furent effectués pour rendre visite aux deux agents MORGAN ECOSSE,qui s'ils ne figurent pas sur les guides touristiques, ne valent à mon avis pas le détour (on a l'impression qu' ils ont été choisi en tirant avec une fléchette au hasard sur la carte d'Ecosse).

Sur les superbes routes Anglaises et Ecossaises, il ne se passait pas ½ heure sans que nous ne croisions un cabriolet (MG, Triumph, Jaguar, Lotus...) Mais durant notre périple aucune Morgan ne montra le bout du nez de sa calandre.Les rotes Anglaises sont néanmoins un "Rétromobile" permanent.

La descente en "rappel" de la face Ouest passait par notre refuge favori:MALVERN ou plus exactement l'usine MORGAN.

A notre arrivée, première surprise.Une +8 immatriculée dans le Pas de Calais donc, un voisin pour nous qui sommes du Nord stationnant dans la cour, côté service d'entretien.Son propriètaire l'accompagnait sur un plateau car bien qu'elle soit encore en W de garage, la boîte ou la transmission refusaient tous services. (rien de bien grave sans doute, car si elles sont capricieuses, elles sont indestructibles).

Nous nous dirigeons rapidement vers la case départ: la réception.Rien n'a changé depuis notre dernière visite en 1992; ce sont toujours les tableaux accrochés sur les murs qui tiennent le papier peint, et la signature sur "le livre d'or" nous informe que les autres visiteurs du jour sont:(Espagnols, USA, Asiatiques) On pourrait même "s'autoriser à penser" que la paix dans le Monde passerait par MALVERN!!

L'usine reste semblable à elle-même, bien qu'il me semble que le "désordre" soit un peu mieux organisé; l'atelier de garnissage a même été repeint du sol au plafond, mais pas le personnel!! Il y a toujours autant d'empêcheurs de tourner en rond.Chacun semble y travailler pour son "propre compte" sans s'occuper du voisin si ce n'est pour "tailler une bavette".

80 véhicules au minimum sont à tous les stades de fabrication, mais une seule est totalement terminée,et, est exposée dans un nouveau hall (à droite de la grille d'entrée pour ceux qui connaissent l'usine) Charles Morgan y entrepose d'ailleurs ses deux +8 de compétition.

Bien que l'allure soit inchangée, on peut remarquer diverses évolutions sur les modèles.Des petits joints en caoutchouc sont maintenant fixés à l'endroit ou l'avant des capots frotte sur l'entourage de la calandre;les sortiesd'echappement des +4 sont modifiées pour être plus éloignées du maître cylindre de frein; des sièges baquéts réapparaissent sur les +8 (du plus bel effet).

Mon avis sur la fabrication est nettement positif.L'adjonction de joints entre les boiseries et les toles pré-peintes avant montage est un signe certain de qualité et de longévité; l'étanchéité du soubassement est totale et l'alignement de la carrosserie est quasi sans défauts.

Le seul point noir, à mon avis, reste la préparation avant peinture.

En effet, le ponçage s'effectue bien à la main, mais sans cale, ce qui explique les ondulations sur la carrosserie aprés peinture (en effet, un bon carrossier vous le dirait: pas de bon ponçage sans cale, la forme des doigts creuse l'apprêt).

Il est rassurant de voir autant de véhicules en fabrication, le "Virus" Morgan ne semble pas s'éteindre et c'est "tant mieux" pour la firme et pour nous.

Aprés quelques emplettes au magasin de pièces détachées mais sans "caddie", nous nous fîmes pousser dehors, car si les ouvriers de chez Morgan aiment leur métier, ils ne dorment pas à l'usine et c'est "tant pis" pour nous.

Nous reprîmes donc notre bâton de pélerin ou plus exactement notre "barre à badges" fraîchement acquise en nous disant qu'un pélerinage c'est comme un vaccin, ça se renouvelle et que nous n'attendons pas la date limite avant de faire la piqure de rappel.

Tiens! Puisque nous parlons MORGAN, je vous informe que l'Avesnois (région Nord où les paysages sont semblables au KENT et le temps aussi, d'ailleurs) vient en quelques mois de s'enrichir de quatre MORGAN:
- Une +8 après 4 ans d'attente.
- Une 4/4 tourer acquise chez Libramotive.
- Une 4/4 roadster caisse large acquise chez Wykehams.
- Ma +4 roadster acquise également chez Wykehams.

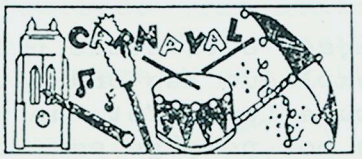
Les 3 dernières ont été dénichées par Eric LAMERAND des Ateliers Tourquennois de Carrosserie dont vous avez diffusé l'information dans un précédent "News".

Une +8 a également été rapatriée pour un Breton; tous ces véhicules sont en superbe état, ce qui permet de rouler Morgan en attendant que votre numéro de réservation sorte au "tirage" et non au "grattage".

Sachez également que Bill Wykehams peut vous louer un véhicule MORGAN pour effectuer un périple en Angleterre (par contre je n'ai aucune idée des tarifs, mais quand on aime...).

Dernière information: achetez donc "Classic Cars" de septembre94 (revue anglaise), vous y trouverez un article sur les +8, des renseignements sur les livres et clubs anglais.

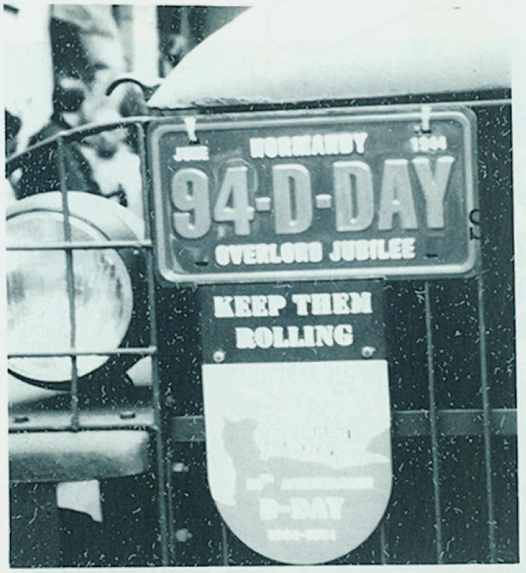
Un membre du club qui "s'active" dans son coin.



DUNKERQUE PORT

B.JOVENIAUX

et surtout que rien ne change.



OVERLORD 94

IL Y AVAIT MÊME DES MORGAN

Le musulman se doit d'aller au moins une fois à la Mecque, le croyant à Compostelle ou à Lourdes, l'amateur de voitures anciennes de course à Montléry, le propriétaire d'une Morgan à l'usine mère à Malvern.

J'avais déjà fait ces pélerinages, mais venu plus tardivement au véhicule militaire, il m'en restait un à faire, OVERLORD 94 et le cinquantième anniversaire du débarquement en Normandie.

Je me sentais concerné d'autant plus que j'avais deux ans de retard...en effet, possesseur d'un Chevrolet homologué par le service historique de l'armée canadienne qui avait été dans les sables de Lybie, c'était en 1992 que j'aurais dû me trouver, comme cela m'avait été proposé, à l'Arc de Triomphe pour commémorer Bir Hakeim, mais à l'époque j'étais encore en activité et ne pouvais m'absenter plusieurs jours.

J'ai donc préparé OVERLORD en pensant à ceux qui avaient laissé leurs vingt ans non seulement sur les plages normandes mais aussi dans le sable de ce qu'à l'époque on appelait la Cyrénaïque...

Vingt mois on à peine suffit pour tout préparer et mettre au point, véhicule et intendance; réfection des freins control technique, arceaux de bâche,brancards pour les couchettes,pneus avant à profil militaire pour remplacer les Michelin ZZ de l'essieu avant,tout pour rendre apte à parcourir 2200Kms, un véhicule de 1940 qui, en sus de son passé militaire avait à son actif plusieurs décades de dépannage de poids lourds!!!

Ce fut ,bien entendu, passionnant de bout en bout à commencer par la recherche de coéquipiers,car monter seul en Normandie n'aurait présenté qu'un intérêt limité.

Je trouvais le premier au sein des Trapadelles,en la personne d'A.Chatenay, ancien des F.A.F.L un vrai Free French qui avait traîné ses guêtres pendant plus de quatre ans en Egypte,en Syrie et à Tobrouk.

Le second était un toubib originaire de Normandie déplacé à Montpellier,J.Ch. FROT qui s'il n'avait pas vécu en raison de son âge le 6 Juin 1944 en avait suffisamment écouté le récit par sa mère, qui elle,secourait alors les blessés des bombardements de CAen.

L'équipage formé,restait à faire suivre l'intendance alimentaire et vestimentaire, dont le volume commençait à inquiéter car les petits camarades en jeep,ont tout de suite repéré que dans le Chevrolet pouvait entrer tout ce qui les génait dans leurs bagages...La place rétrécissait à vue d'oeil,et si je n'arrivais pas là-haut,comment faudrait-il faire?(louer une camionnette pour livrer...)

Vint ensuite l'étude de l'itinéraire;pas question de prendre l'autoroute en raison des contraintes mécaniques et d'allure minimum que cela impose à de vieux véhicules ,même en bon état;j'avais trop le souvenir d'avoir laissé un moteur de 3 litres Peugeot un matin entre Valence et Montélimar.

Les jours qui précédèrent celui du départ furent difficiles,j'étais sous pression,un peu anxieux (certains diront beaucoup) le Chevrolet allait-il tenir? une mécanique de 54 ansn'est pas à l'abrid'une rupture par cristallisation du métal,d'une soupape qui lache ou d'une transmission qui se romp...

Puis vint le jour du départ,le 31 Mai à 16h. direction Nîmes pour y cueillir mon premier complice A. Chatenay,l'arrivée à son domicile à 17h. devant l'école d'en face ne passa pas inaperçue et sans difficultées de stationnement.

Nous prîmes alors la route de Montpellier que nous atteignîmes à 19h. sans autre incident que la perte de ma belle casquette du M.V.C.G, juste à l'endroit ou la route étroite interdit tout arrêt...puis arrivés dans un petit village de la périphérie ou le logement du véhicule et des occupants était programmé.

Le lendemain,rejoint par J.Ch. FROT le toubib,nous sommes partis à 8h.direction le Larzac,comme dans le poème de Déroulède,la route était large,le ciel était bleu et si le clairon ne sonnait pas la charge,le Chevrolet respirait bien.

Dans la déviation encore existante de l'Escalette il se met toutefois à tousser puis à s'arrêter:il n'y a plus d'essence dans le réservoir,bien que la jauge ne soit pas complètement en bas,la nourrice s'impose et surtout un réamorçage de la pompe,un peu laborieux, à l'avenir nous n'attendrons pas pour faire le plein.

Le vétéran Armand CHATENAY

Le mousse Jean-Christophe FROT

Peu avant la cavalerie il y a un radar,ce qui ne nous concerne pas,notre vitesse de croisière flirte avec les 70/75 avec moyenne "commerciale" de 50,nous arrivons au niveau du comité de réception,non seulement on ne nous arrête pas, mais un des gendarmes nous salue militairement,c'est la première fois,mais ce ne sera pas la dernière;le drapeau tricolore à croix de Lorraine de l'antenne et le sigle des F.F.L. sur les portières y sont pour beaucoup et ça fait chaud au coeur,n'est pas cocardier qui veut...

Rodez,Decazeville,dans la montée après Figeac sur laN 140 nous nous arrêtons,pour le premier casse-croûtenotre toubib est célibataire,il prend l'intendance de main de maître,il a l'habitude et aime cuisiner, nous l'honorons immédiatement du titre de "mousse" en dépit de ses protestations et des strictes limites qu'il entend imposer à cette affectation!!

Les routiers qui montent nous saluent à grands coups d'avertisseurs,puis nous repartons pour Brive la Gaillarde où nous refaisons le plein et le calcul de la consommation dont le résultat nous confirme le chiffre de 20 l. à peine,ce qui est plus que raisonnable pour un 6 cylindres de 17 cv de plus de 3 litres même en ayant le pied très léger.

Nous sommes en avance sur le tableau de marche et poussons jusqu'à Limoges,en route nous sommes rejoints et dépassés par de vrais militaires en tenue de combat,filets,armes pointées qui peut-être montent aussi là-haut? On se photographie mutuellement,en marche... (qui a dit le lendemain que le photographe avait omis de charger l'appareil?)

A Limoges nous entamons un sérieux tourisme pour rejoindre les zones d'hôtels,arrivés au premier,c'est complet,le second nous accueille,il a été convenu que je coucherai pour ma part dans le camion,car même bâché,il y a trop de choses à risques;après le souper je m'installe pour tester la douceur d'un brancard, ma foi,c'est beaucoup plus confortable que le camping sur tapis de mousse pratiqueé en Suisse,au Klauzen, l'année dernière.

Dans la nuit,je suis réveillé par la pluie,zut!ça se gâte,la bâche est-elle étanche?c'est son banc d'éssai...il semble réussi,rien ne traverse.

Au petit matin nous levons l'ancre,retraversons et visitons Limoges avant de trouver la route de Poitiers à 8h. du matin,une bonne heure!!et la pluie commence, elle ne nous quittera plus pendant 400Kms,la cabine est découverte, seuls deux petits saute-vents genre Amilcar 1925 sont sensés nous protéger,la pluie redouble,ça devient trombe,aggravée à chaque croisement de semi et il faut s'arrêter.

Discussion au sommet.

Le célèbre chèche et le non moins célèbre képi

J'adopte une visière plastique,rabats le saute vent et conduit d'une main,car à chaque croisement de poids lourd le vent risque de me l'arracher,mais j'arrive à voir,comme lorsqu'il pleut à moto.

C'est assez astreignant,et surtout,je crains les éventuelles réactions du Chevrolet dont les mauvaises langues ne vantent pas la tenue de route consécutive à son empatement très réduit.

Avant Angers,nous faisons le plein et absorbons un café bouillant,bientôt suivi,lors d'une accalmie par un casse-croûte au bord d'une ligne droite de 21 Kms entre Le Lion d'Angers et château Gonthier;nous traversons Laval,la pluie reprend,moins violente,la route monotone se déroule,heureusement que je ne suis pas tout seul,ce serait mortel,vers Mayenne et Domfront l'horaire est cependant respecté et si tout va bien nous espérons arriver ce soir à Langrune sur mer escale inespérée et en avance sur notre tableau de marche.

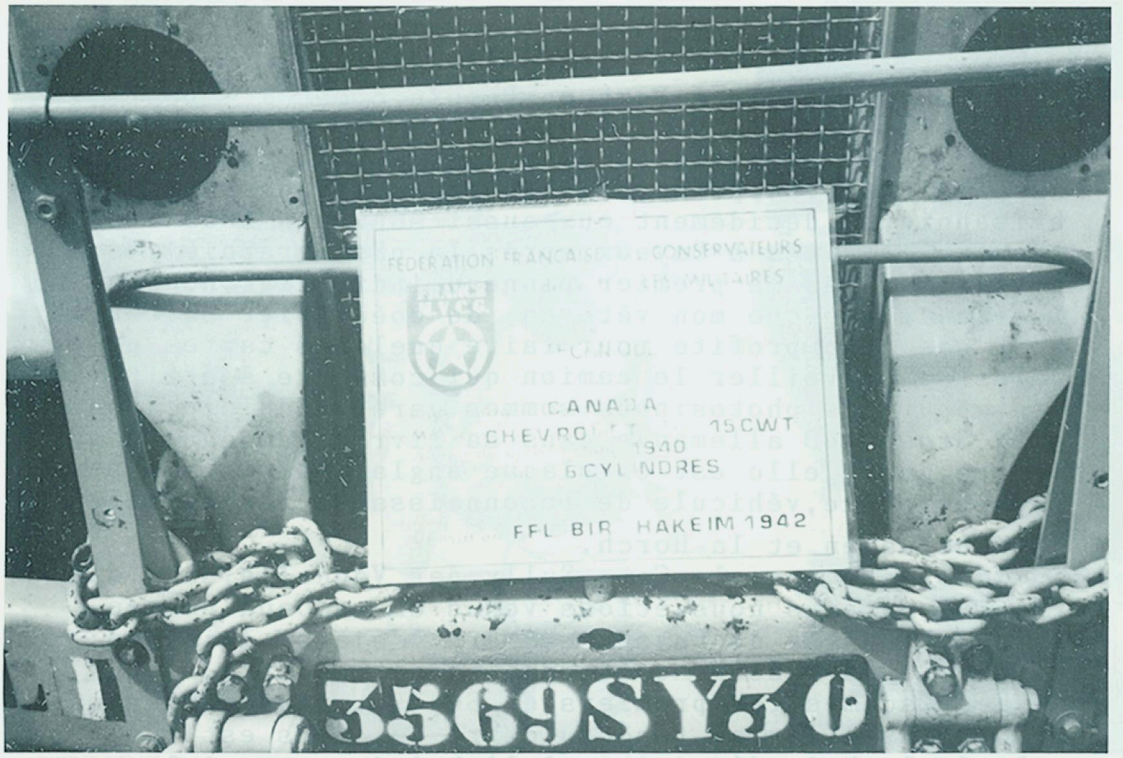
La pluie est intermitente,l'orage (de grêle nous l'apprendrons le soir) tourne autour de nous ,à Villers Bocage,nous changeons de cap et partons sur Caen que nous traversons,par hasard,bien sûr,à 18h30,nous commençons à croiser des colonnes de G.M.C et de Jeep le clignotant gauche ne fonctionne plus, Armand qui est à gauche,puisque la conduite est à droite,a beau mettre son bras en sémaphore pour indiquer que je vais tourner à gauche,bon nombre d'usagers (je leur refuse le titre d'automobiliste) ne savent pas ce que cela signifie...incroyable.

Nous sortons de Caen,presque au fameux mémorial et nous arrivons,noblesse oblige pour un camion du désert rue du Maréchal Montgomery ou le comité de réception nous attend...Je descend du Chevrolet et tel le pape baisant un quelconque sol d'Afrique,j'embrasse le Chevrolet avec une certaine émotion...

Après un souper mémorable concocté par le mousse et une nuit réparatrice des fatigues de la route,nous partons pour Bayeux mêlés à une noria de véhicules militaires de toutes les espèces;nous fûmes parait-il plus de 4500 et cela n'a pas fait plaisir non plus aux autorités...

Il y en avait partout,sur la route,dans les champs dans les parkings et l'embouteillage pu commencer.

Il fait à peu près beau,en ce sens qu'il ne pleut pas et que le soleil est de temps en temps avec nous, en particulier lors d'une halte sur la falaise de Port en Bessin où se trouve le monument dédié au Royal Engineers,partout s'érigent des tours tubulaires pour les T.V de plusieurs nations.



tout , tout sur le CHEVROLET Comme si vous y aviez été la popote.

Nous descendons à Port en Bessin,c'est l'embouteillage total,un semi de livraison n'arrive plus à manoeuvrer,nous arrivons à nous échapper en traversant un parking où,surprise,stationnent aussi des Morgan britanniques,décidément eux aussi sont sur tous les fronts...Arrivés à Bayeux,après la photographie justificative dès le premier panneau indicateur,nous allons au musée que mon vétéran de coéquipier ne connait pas,j'en profite pour faire quelques cartes postales et surveiller le camion qui commence à attirer les appareils photos:nous sommes garés non loin d'une KFZ2 Stower 40 allemande dans sa livrée campagne de France,noire,elle est en plaque anglaise,mais sinistrement belle,véhicule de reconnaissance radio,entre la Kubelwagen et la Horch.

Nous regagnons le Camp Sully par Vaucelle,sans difficulté puisque nous étions venus en reconnaissance lors du congrés de Bayeux en Mars (déjà si loin) en compagnie du Président Leconte et de Deboutte.

Nous sommes les premiers du Sud-Est,nous commençons à nous installer au fond du carré qui nous est réservé près de la haie d'enceinte,à l'abri du vent violent qui souffle de la mer.

A peine avons nous commencé qu'arrive le Président au volant de sa M8,après les congratulations d'usage il objecte que notre implantation n'est pas,en contre bas de la pente,sans danger d'inondation et suggère un emplacement plus conforme et en harmonie avec les autres qui d'ailleurs,ne tardent pas à arriver:J.C Valez et Audibert en 6X6,Deboutte et son transporteur Portalier,les frères Tri avec leur Jeep,l'équipe de Rey et Michel,s'ajoute par-çi par-là des amis et des accompagnateurs.Non sans difficultés,eu égard au vent violent,chacun monte son barnum et s'installe.

Dans le camp c'est une noria permanente de semi qui déchargent des Caterpillar,des Duck,des AM8,des Half-track ou un Laffly 1940 rangés côte à côte avec un Diamond ou une chenilletteN.S.U à moteur Olympia. Les Harley sillonnent les travées,indifférentes à une anti-que Renée Gillet.

Au fur et à mesure nous devenons plus fiers de ne pas remarquer d'autre Chevrolet 15CWT,même en vert armée.

La première nuit est fortement troublée par la pluie et surtout par l'arrivée bruyante de retardataires qui dressent leur tente marabout avec forces exclamations.

Armand de corvée

Le mousse au repos

Le lendemain temps pourri,on sort de la tente sans avoir beaucoup envie de se laver ou de se raser,pourtant l'installation Sully est fonctionnelle,douches, sanitaires,salle de rasage,rien n'a été laissé au hasard,on fait une toilette de chat,on déjeune à grand renfort de café très chaud,les croissants sont là depuis 7h,le moral remonte,on vadrouille dans le camp, voir les Belges,c'est un peu notre attraction,ce sont des intégristes purs et durs,leur secteur est ceinturé de barbelés,de pancartes mettant en garde contre d'éventuelles mines,de sens obligatoire...Tout ça marche à la baguette,en uniforme et le petit doigt (légèrement) en arrière de la couture du pantalon;n'ai-je pas entendu un ordre "Untel va chercher ta section pour la revue" (sic) comme dit Chatenay qui a 4 ans et plus de présence guerrière dans les pattes,ce sont sûrement des gars qui n'ont jamais,avant,porté d'uniforme!!!

Le Dimanche 4 Juin,surprise,les véhicules sont consignés dans le camp sans exception,le Secrétaire général de la Préfecture coincé dans un embouteillage alors qu'il se rendait à la rencontre d'un quelconque officiel a sévi avec rage,les gendarmes sont venus,l'arrêté n'est pas encore affiché mais cela ne saurait tarder,inutile d'ergoter,la voiture à cocarde a toujours raison,Fernand Reynaud avait fait un très beau sketch à ce sujet,dommage qu'il ne soit plus avec nous...

Nous décidons d'aller à pieds à Bayeux,ce sera très bon pour la santé;nous y arrivons pour constater qu'il y a une grosse animation,tous les commerçants ont joué le jeu,c'est à celui qui aura le plus d'imagination pour décorer sa vitrine ou pour marquer l'évènement,d'avoir été la première ville de France libérée ça doit se faire voir.

Nous achetons des andouillettes,qui le soir s'avèreront succulentes et nous rentrons au camp ou c'est journées portes ouvertes,peu après nos amis normands nous rejoignent,ont fait les présentations et nous nous mettons à table sur les indications du "mousse" à peine installés nous avons la visite de G.de Caunes (le père d'Antoine) qui,comme nous,vit dans le camp en combinaison,dans la même boue que nous,faisant preuve d'une simplicité remarquable,lui,le résistant condamné à mort durant les années noires;il est accompagné de son équipe il réalise un reportage pour je ne sais plus quelle chaîne,il nous demande de jouer le jeu,c'est à dire,de rouler avec le Chevrolet,de répondre aux questions,bref,le cinéma habituel auquel nous participons bien volontiers,même sachant qu'on ne verra peut-être que deux secondes de l'entier moment passé en prises de vue.

Guy BURNAT à suivre...

E.R. N.V.C.G.

EQUIPEE JURASSIENNE PENTECOTE 94

SAMEDI 21 MAI : Montceau-les-Mines: 11h Deux bourguignons ont décidé de rejoindre les parisiens. La Morgan primerose de JJ Brun offre sa verte capote aux sombres cumulus qui chargent l'horizon, Zette ayant obstinément refusé " d'enlever le haut" il est vrai qu'au fil des kilomètres,il pleut, beaucoup dehors... et un peu dedans, comme il se doit. La route étant rectiligne et la circulation assez fluide, tentative est bien faite d'expliquer à notre co-pilote que, selon certains morganistes confirmés, il suffirait dans ces circonstances, de rouler assez vite pour que la flotte soit déviée jusqu'en porte-bagages, rien n'y fait.

Rentrons provisoirement notre pédagogie et faisons la paix, car après tout, quand on est assis à deux, dans une Morgan qui roule, y a-t-il jamais motif à se chamailler??

Dole 12h30 : l'instinct grégaire nous saisit alors et nous voulons savoir si nos futurs compagnons et guides sont bien parvenus à l'auberge du Mont Roland où nous avons rendez-vous pour le déjeuner. Malencontreuse idée. Une borne de pierre aussi basse que stupide vient en effet s'interposer, le pare choc nous le dit, entre l'auto et la cabine téléphonique. La voilà donc "baptisée" ma jolie primevère! Heureusement, c'est assez peu de chose et les petits bras musclés des camarades auront raison ,le lendemain

matin de la cambrure excessive du pare choc. (Il restera cependant deux petites "ailes de mouche " sur la peinture ,qui nous vaudront au Mog-Ardèche les railleries amicales de quelques fignoleurs.)

13h au Mont Roland: Nous sommes les premiers,mais de très peu. Nous les attendons d'abord- mélange des échappements au fil des lacets- toute la gamme se perçoit, le ténor 4/4, le baryton +4 et aussi la basse sa majesté +8, avec notre 1800 la gamme sera complète Les voici qui débouchent, honte aux bourguignons,tous décapotés! Ils sont là, cinq équipages, ruisselants et heureux- tu vois Zette!

Le repas est très détendu et nous faisons trés vite connaissance avec un groupe dont la chaleur humaine se perçoit d'emblée. Après les premières bouteilles arrive un autre équipage, c'est JF Thieux qui explique en déroulant ses kilomètres d'écharpe et en secouant sa crinière que, son épouse s'est " dégonflée " et qu'il a embarqué son beau-frère.

16h sont bien vite là entre l'humour décapant des uns et des autres. Les petits passagers raidis et bleuis aux places arrières des tourers ont même repris leur teint de rose. Il faut y aller,nous sommes attendus. Il pleut toujours, mais pas trop dans les têtes d'un geste ample, Michel nous désigne, comme au prétoire, ce qu'au Mont Roland peut-être nous aurions pu voir : le prieuré ? Mais le ciel est si bas! qu'importe; le cap est mis, joyeusement, sur Arc et Senans et sa majestueuse saline royale qui nous fascine d'entrée Quel bonheur d'avoir su conserver une si belle production de ce génial architecte. La visite des lieux et du musée consacré aux réalisations et projets de Ledoux confirme, s'il en était besoin. Saviez-vous que le grand homme avait imaginé un lupanar en forme de .... (censuré) Nous en faisons bien sûr des gorges trés chaudes autour de notre aimable guide qui a l'air de goûter. Le plaisir est à son comble lorsque nous découvrons que nous logeons dans la saline même et que nous déposons nos bagages humides dans des chambres d'une belle et puissante austérité. Le calme est monacal. Nous soudoyons le gardien qui autorise l'en-

Domino...Minette ♪ ♫ ♪ Les enfants s'instruisent

trée, sous nos fenêtres de nos jolies autos, pour la nuit. Bravo Michel et Pascale! Il ne nous reste plus pour ce soir, qu'à "cingler" ou "mettre le cap" sur la taverne de la Finette , à Arbois , où le souper est prévu. Peu importe l'expression employée ici pour traduire ce mouvement ,pourvu qu'elle soit aquatique, étant donné la météo! la paix revient sur le ménage des Brun lorsque Zette fait remarquer que les Fichet ont mis leurs enfants sous capote ,et que Jean-François déploie dès qu'il le peut un magnifique parapluie multicolore pour voler au secours des dames,ô surprise on est servi "en cave" : sympa. Nous voisinons avec une tablée de drôles et de drôlesses dont les vocalises ne tardent pas à nous solliciter :les fourchettes s'emberlificotent dans la fondue et les tables disparaissent bientôt sous une fôrêt de chopine. Les chants s'amplifient, les voûtes résonnent ,au son de frère Domino Minette ...et plus les parents bouchent les oreilles de leur progéniture, avide d'apprendre , plus les textes sacrés basculent vers l'horreur. Une serveuse apparaît, elle est aussitôt emportée dans les bras d'un choriste qui la brandit littéralement au-dessus des convives. En entonnant "la soeur Charlotte" Nous ne le reverrons plus...quelques voisins qui festoient eux aussi dans un caveau proche et entonnent à leur tour...ou prennent la fuite! Quelle ambiance ! Quelle convivialité! Quelle chaude communication! Ce fut un moment béni, à réitérer. Mais il est tard, les oreilles sont turgescentes , et demain il y a la suite du programme.

Au matin, les dieux , la soeur Charlotte, et frère Domino Minette nous ont entendus il fait un temps superbe et après les petits soins donnés aux belles un copieux petit-déjeuner, et une joli séance photo nous nous mettons en route...du moins nous essayons car ça bouchonne devant, à hauteur du portail. Les deux énormes vantaux de bois viennent en effet de se refermer en tenaille sur le joli tourer vert de MIchel et Pascale qu'ils ont loupé de peu ils ont tout de même réussi à coincer au niveau du pare-choc avant .Le pilote reste calme mais il a changé de couleur. Les camarades s'empressent et leurs petits bras musclés interviennent à nouveau. Il doivent lutter vigoureusement contre le diablolique mécanisme pour libérer le fin museau de Morgane Braun qui n'aura finalement que très peu souffert. C'est heureux ,car la veille au soir (avant la finette) une voiture rase-bitume était restée pendue sur le "quillon" du portail. C'était déjà celle de nos gentils organisateurs !

Nous voici donc sur les merveilleuses petites route jurassiennes qui nous amèneront près de la reculée de Beaume-les-Messieurs , et ensuite, à Ménétru le vignoble où nous dégusterons de fort belles choses et surtout le célébrissime Château Chalon vin de très grande classe.

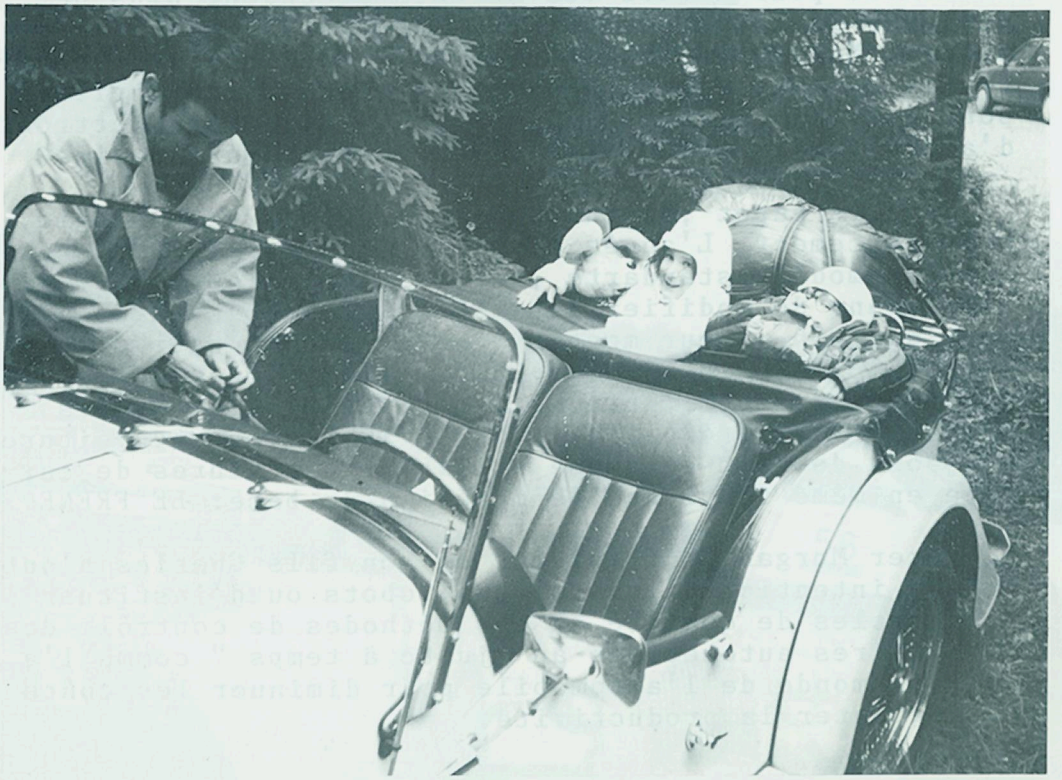
Le parcours qui nous conduira jusqu'à Panessières est vallonné, sinueux, accidenté, juste ce qu'il faut pour faire chanter un peu les intermédiaires entre deus esses derrière Michel qui nous conduit bon train le 1800 commence à se libérer et à accepter les tours il n'a pas trop honte derrière le +4. Mais le feulement qui déboite derrière nous pour devenir grondement rauque à hauteur de nos oreilles nous indique, à la faveur d'un petit bout de ligne droite, que Laurent vient d'en"rentrer une" pour mettre tout le monde d'accord à moins que ça ne soit Patrick? mais tout est allé si vite! Zette visse un peu plus sa casquette disparait dans son colle de mouton, et me prie gentiment de suivre de loin.

A Panessières, l'hôtellerie des Monts Jura nous a préparé une petite merveille de déjeuner qui s'ouvre sur une large assiette de morilles fraîches suivie d'une viande admirablement escortée de petits fruits rouges dont la couleur brasille dans une sauce veloutée et délicatement relevée. (à vous faire bander l'épigrastre!) et tout ceci, bien sûr, mouillé d'un peu de côte du Jura et de quelques doigts de Poulsard, juste de quoi embaumer les cerveaux sans trop les embrumer.

En ce lieu là aussi, nous avons devisé simplement dans un halo de franche amitié qui nous a fait souvent redire , après coup, tout le bonheur de ces instants Nous poursuivons l'après midi par une promenade au pied de la cascade du hérisson ,autre lieu jurassien célèbre, et particulièrement impressionnant à l'heure qu'il est ,à cause des pluies de la veille. C'est ici que les Brun "s'arrachent" , avec peine et pour raison familiale. Ils seront donc privés de pipes puisque l'étape suivante va conduire le groupe jusqu'à Saint-Claude.

Au revoir les amis. Merci à tous. Avec une mention toute particulière pour nos G.O Michel et Pascale. Et refaisons le bientôt.

Jean-Jacques BRUN.



objet de culte , et son fidèle.

E N Q U E T E

MORGAN MARCHE

A RECULONS DANS LES TEMPS MODERNES

MALVERN LINK - ANGLETERRE

Avec le pied à fond sur la pédale de freins, la Morgan Rotor Co, un des derniers constructeurs automobiles anglais s'immisce dans les temps modernes.

Il y a trois ans Morgan a installé son premier système de traitement de données ,en fait juste un P.C pour la comptabilité. Et pour amaigrir le carnet de commandes pour lequel les clients attendent plus de cinq ans la livraison de leur voiture de sport classique , Morgan bricole l'agencement des ateliers construits en 1909 . Ces innovations qui sont précipitées pour être en place avant le siècle nouveau permettront d'accroître la production d'une voiture par semaine.

Sous le capot ,on introduit un peu de technologie, très doucement. L'année dernière, des freins assistés sur les modèle standarts , et la Compagnie essaie maintenant de modifier les modèles, dont certains datent de 1936 , pour monter des "air-bags" pour correspondre à la réglementation U.S. Elle s'amuse même avec l'idée d'augmenter le nombre de modèle au-de là des trois types, le 4/4 ,le +4 et le +8 , avec une voiture de sport de haut de gamme utilisant les fibres de carbone en même temps que le matériau de base: LE FRÊNE

Peter Morgan le Président et son fils Charles n'ont aucune intention d'inviter des robots ou d'instituer des cercles de qualité et des méthodes de contrôle des inventaires automatisés au "juste à temps " comme l'a fait le monde de l'automobile pour diminuer les coûts et augmenter la productivité.

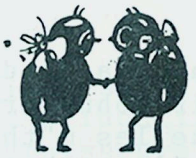
ATELIERS

1909

Charles MORGAN au volant du +8,40ème engagé tour de France 1994.

Merci Monsieur Peter MORGAN

Chacune de celles là font au moins un heureux



En effet, quatre vingt quatre ans après qu'Henry Frédérick Stanley Morgan eut commencé la production de son 3 roues, la fabrique de briques rouges de la communauté résidentielle près de Worcester continue à produire avec une bonne vieille méthode : à la main. " Bien sûr , nous pourrions changer les méthodes pour accélérer la production, mais nous serions plutot des assembleurs plutot que des fabricants" dit Peter Morga 74 ans qui conduit l'entreprise depuis la mort de son père en 1959.

Les distributeurs argumentent que le cachet du Morgan serait détruit si des méthodes de productions modernes, ou bien des outillages automatiques étaient amenés dans les ateliers où 130 carrossiers et charpen tiers travaillent de la même façon qu'au début du siècle. "Le fait que la Morgan est faite à la main est vital " dit David Harrison le directeur des ventes pour F.H.Douglas le distributeur londonien depuis 1929 " Les gens aiment à penser que quelqu'un avec un marteau et un burin a fabriqué leur auto plutot qu'un robot.

Les spécialistes de l'automobile attribuent la survie de Morgan à la demande tenace pour une voiture relativement bon marché, un véhicule rustique offrant une tenue de route dure et rapide qui plaît aux acheteurs ceherchant les plaisirs de la conduite d'hier. Les voitures coutent entre 16.000 et 26.000 Livres et il y a plus de 30.000 Morgans de tous âges sur la route aujourd'hui.

En s'attachant à trois modèles , Morgan, disent ces spécialistes, Morgan a évité les investissements lourds de capital que les fabricants traditionnels doivent effectuer en outillage et en recherche. De plus Morgan n'a pas d'inventaire a financer. Beaucoup de clients viennent chercher leur voiture à l'usine lorsqu'elle est prête . "Morgan est l'exception à le règle qui prouve que ce qui est petit n'est pas nécessairement parfait dans l'industrie automobile. " dit Garel Rhys professeur à l'école d'étude commerciale de Cardiff.

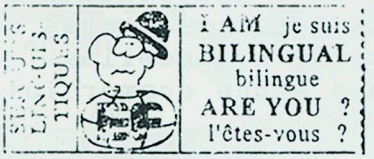
Tout le monde n'est pas d'accord, en 1990, dans son programme de la B.B.C ,Sir John Harvey-Jones, l'industrialiste avait prédit que les m"thodes archaïques de Morgan les amèneraient à l'extinction . Sir John, qui est actuellement le Président de " l'Economiste " avait dit que Morgan était en train de rater " une occasion en or " de tirer les bénéfices d'une forte demande, (il y avait une liste d'attente de 9 ans à l'époque) et avait recommandé à la compagnie de doubler la production, d'améliorer les rendements et de hausser les prix .

Mais monsieur Morgan réfute toujours à l'heure actuelle les conseils de Sir John, l'appellant " un ballon de baudruche ". Il soutient que l'augmentation des prix aurait créé de réels soucis lors de la recession économique et de la chute de la demande.
Les agents avancent qu'une réduction sensible du dé délai de livraison ferait tomber les prix de l'occasion. Un Morgan deuxième main se négocie à peu près au même prix qu'un neuf.

Peter Morgan maintient que son souci principal est d'éviter de rendre son entreprise vulnérable aux vicissitudes du marché et remarque Morgan tout au long de son histoire, n'a jamais licencié et est probablement le seul fabricant au monde à pouvoir s'en féliciter.

Néanmoins, il est d'accord pour admettre le besoin de réduire le délai entre le moment ou l'acheteur dépose ses 250 Livres pour être mis dans la file d'attente et le jour où il prend possession de son véhicule. Une attente de 1 ou 2 ans, dit-il, serait plus raisonnable.

Il a confié à son fils de 42 ans la tâche d'affiner la production de façon à augmenter la production de 480 à 750 voitures par an. Ayant abandonné une carrière de cameraman pour la B.B.C il y a 10 ans, Charles est prêt à reprendre le flambeau. Avec un diplôme d'études commerciales acquis à la suite d'études au cours des trois dernières années, il parle de supprimer les goulots de production, d'installer



PARIS 7 ECOLE MILITAIRE

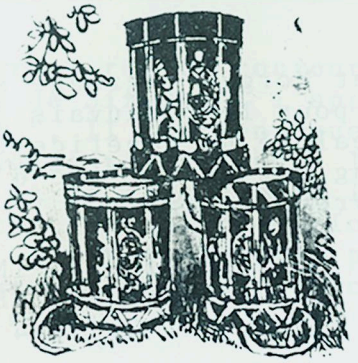
un " flux tendu", de souder le niveau de satisfaction de ses clients et d'identifier les brebis galeuses parmi ses 400 fournisseurs.

Bien qu'il utilise un P.C pour sa comptabilité-clients et son stock, il s'appuie toujours largement sur un système d'inventaire purement visuel.
Montrant une pile de panneaux de carosserie le long d'un mur, il prétend qu'il est temps de passer une nouvelle commande lorsque la pile a presque disparue.

En attendant Morgan engrange ses modestes bénéfices sur un compte pour les "mauvais jours" l'année dernière, il a réalisé un bénéfice brut de 1 million de livres Sterling sur un chiffre d'affaires de 8,2 million de Livres Sterling

BUSINESS FINANCE
INTERNATIONAL HERALD TRIBUNE
MAY 26,1994

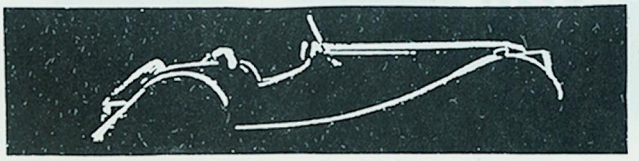
nouvelles brèves



A VENDRE

Morgan 4/4 Tourer de 1980 , noire , cuir havane , roues fils , échappement inox , ETAT EXCEPTIONNEL
Téléphoner à : Dr.de FLAMESNIL 22 92 31 74
Fax.... 22 91 72 72

Morgan +4 , 1993 , 4 places
Téléphoner à J.J. DUFFORT 61 89 34 03 (D.)
ou 61 89 28 25 (T.)



Poitiers
Elégance
Automobiles

Les 10 et 11 Juin 1995 , l'**Association Poitiers Elégance Automobiles** prépare pour vous un week-end qui conjugue tout cela , et qui en plus vous permettra de découvrir (ou redécouvrir) notre belle région du Poitou .

Cette 9éme Edition propose effectivement 2 journées consacrées à la découverte et à l'automobile :

 # Samedi 10 Juin : Rallye Découverte .

Au menu de cette jounée , des paysages magnifiques , des épreuves surprises et toujours de la bonne humeur .
(en 94 , plus de 120 voitures ont participé à ce rallye)
Une magnifique journée , donc , qui se terminera par une soirée de Gala au cours de laquelle tous les participants se retrouveront pour une soirée Cabaret .

 # Dimanche 11 Juin : Concours d'Elégance de la ville de Poitiers

Les plus belles voitures d'avant 1960 seront soumises à l'appréciation du jury au cours d'une Rétrospective de l'histoire automobile , de la mode et de la musique des années 20 à 1960 .
La plus belle prestation offerte par le couple Automobile / Equipage sera récompensée à hauteur des efforts que chacun des concurrents aura consentis pour mettre son véhicule en valeur .

Alors , les **10 et 11 Juin** , nous pouvons partager ensemble notre passion pour l'automobile et notre sens de la convivialité .
Vous voulez être des notres ? Avec plaisir ! N'hesitez pas à nous contacter pour de plus ample renseignements .

Amicalement .

Le Président ,

Claude CHEVALIER

Association régie par la loi de 1901 • Siège social : 17, rue de l'Abbaye 86360 MONTAMISE
Président : 49.45.03.57 • Secrétaire : 49.52.88.63 • Trésorier : 49.51.11.05

FUTUROLOGIE

Ensemble des recherches qui étudient le futur et cherche à prévoir quel sera , a un moment donné de l'avenir l'état des Ateliers Morgan . Ils seront florissants , je présente au fils de Charles Morgan , petit fils de Peter Morgan deux de ses futurs clients , comme pour l'apprentissage des langues étrangères , si vous voulez que vos enfants soient de bons morganistes , c'est dès la première enfance qu'il faut les initier au plaisir incomparable de " vivre " un Morgan. Ainsi, dans leur dernière enfance ils auront encore une passion qui leur permettra de retomber, doucement , en enfance qu'ils n'auront d'ailleurs jamais quittée.

jacques savoye

vous souhaite
un excellent week-end

Importateur exclusif MORGAN
depuis 40 ans

237, Bd Péreire - Paris 17e
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