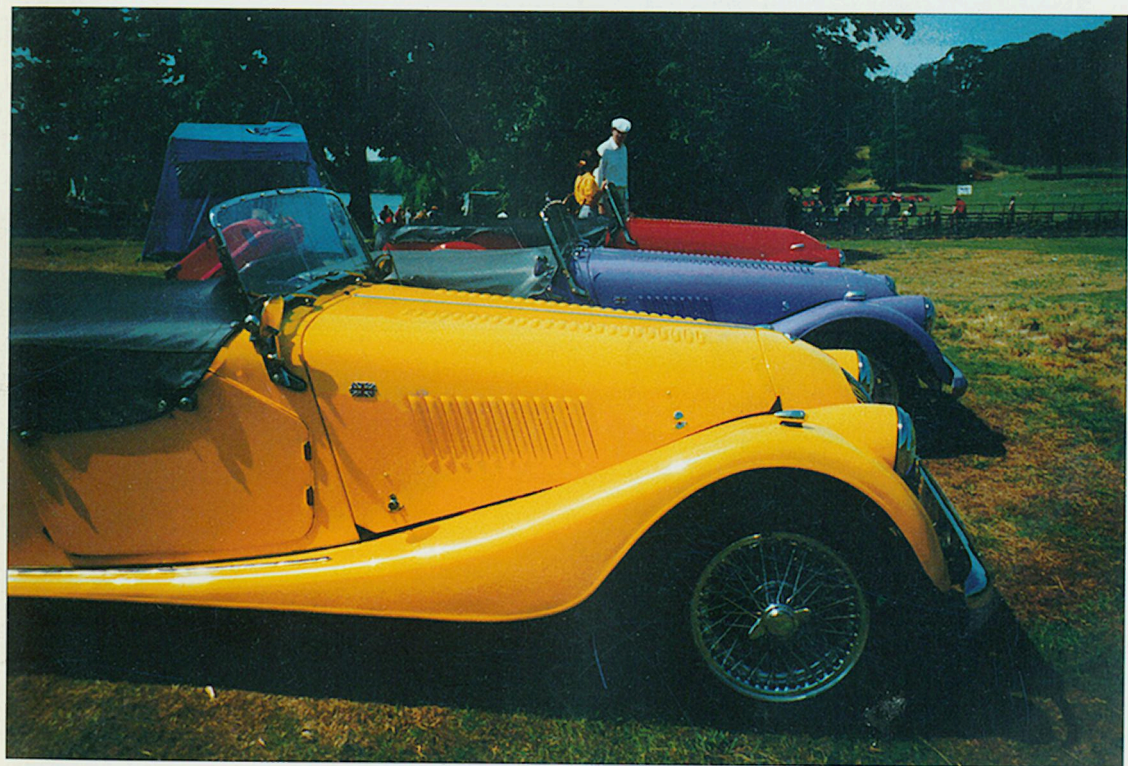


morgan club france



Décembre 1996

news n°71

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

1. ENSEMBLES

1.01	Badge Français.....	300 F
1.06	Auto-collant M.C.F.	10 F
1.08	Porte-clé MCF	50 F
1.10	Sweat-shirt	200 F
1.11	Tee-shirt	150 F
1.12	Echarpe.....	80 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
------	---------------------------------------	------

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
P. FICHET
M. COUMES

DELEGUES REGIONAUX

- Paris Ile de France { M. BRAUN
D. THEPENNIER
- Pays de Loire { D. HALLAWELL
- Sud-Est { M. LOUCHE
- Sud-Ouest-Pyrénées { M. CHARPENTIER
- Région Lyonnaise { J.P. DOMENJOUR
- Champagne-Ardenne { B. MOUTARD-MARTIN

M. LOUCHE
Champagne Cambonne
13980 ALLEINS

M. CHARPENTIER
Route de Crêtes
64290 GAN

D. HALLAWELL
77, rue du Père Corentin
75014 PARIS

M. BRAUN
55, rue Jacques Kellner
78380 BOUGIVAL

D. THEPENNIER

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

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

Nom Prénom

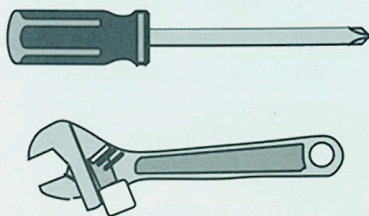
Adresse

Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent

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

Le Signature

EDITORIAL



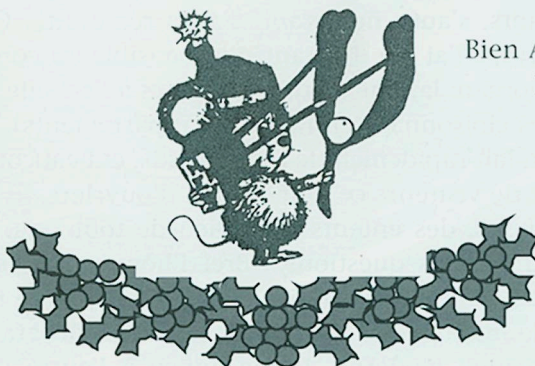
Le cadeau de Noël du Président!!!

Le timide souhaite recevoir le juste prix, mais il en demande le dixième. L'audacieux demande le double du prix et transige pour la moitié (nouveau calendrier de Pudd' nhead Wilson): A vos Morgan!. Par ces temps difficiles, pour ceux d'entre vous qui me demandez ce que vaut une Morgan, qu'il faille la vendre, quelle tristesse! ou l'acheter quel problème! Je crois qu'il n'y a pas de meilleur conseil.

Le Club est en bonne marche, selon que le Délégué de région se dévoue et que les membres répondent, les uns sans les autres ça ne marche pas-Avis!.

L'Assemblée Générale aura lieu le 8 Février 1997 à 18h30 au Centre International de l'Automobile - 25, rue Honoré d'Estienne d'Orves- 93500 Pantin. Vous recevrez la convocation en temps utile. Merci d'avance de bien vouloir vous y conformer, et pas à la dernière minute. Nous sommes maintenant trop nombreux pour nous permettre d'improviser au dernier moment.

Le Bureau et moi-même, nous associons pour vous souhaiter un Joyeux Noël et plein de choses heureuses pour 1997.



Bien Amicalement.
Le Président.

MOG 96 DUDLEY GRANDE BRETAGNE.



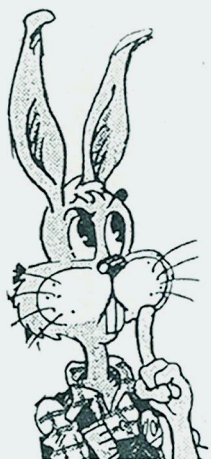
Participer à un MOG est chaque fois une fête. L'attente étant la moitié du plaisir, le MOG anglais sait ménager le sien, puisqu'en effet plus d'une année avant, le lieu est prévu, le badge est dessiné, et d'autres gadgets sont prêts; en étant présent au MOG de l'année on rêve déjà au suivant.

Cette année donc, nous n'avons pas manqué de faire notre pèlerinage. Citons parmi les visiteurs français Bionne, Boudringhin, Braun, Brunerie, Fichet, Frot Renaud, Frot Petitot, Mougère.

Après l'embarquement au Havre, nous avons toujours une petite inquiétude pour nos petites Morgan, ne vont-elles pas souffrir du mal de mer et si le bateau coulait? On n'a pas prévu de bouée de secours pour elles...Enfin tout se passe bien et le matin nous foulons "la terre sainte".

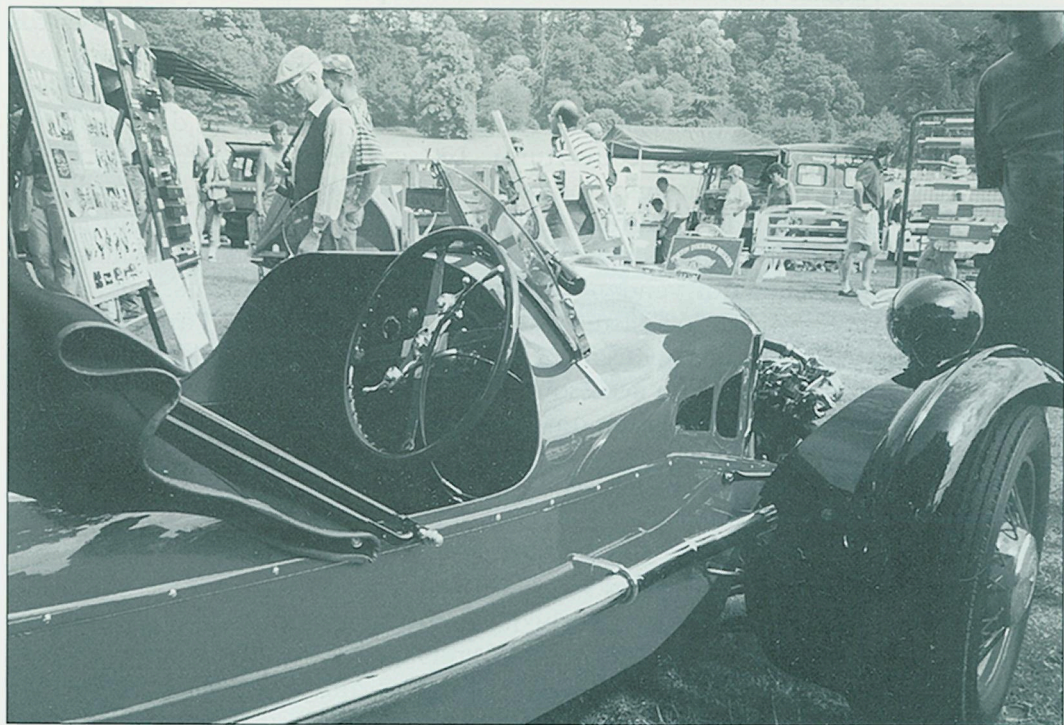
Cette année le Mog a lieu à Dudley près de Birmingham, aussi nous ne résistons pas au plaisir de faire une étape à Malvern qui se trouve sur notre route. Ce haut lieu a tant de fois été décrit, qu'il paraît fastidieux d'en reparler; on risque les redites et de lasser un lecteur même complaisant. On sait que les morganistes sont d'impénitents raseurs, qui ne peuvent s'empêcher de monopoliser la conversation sur leur chère monture, dès qu'ils sont en société et plus particulièrement lorsque cette société n'éprouve aucun intérêt pour l'automobile en général, et pour ce fossile roulant, en particulier. (Ne risquant pas ainsi la surenchère d'un autre morganiste plus vantard que lui). Mais il y a chez le morganiste une telle foi qu'il veut faire partager, qu'il est, le plus souvent, écouté avec un petit sourire poli et indulgent; simplement il n'est pas réinvité.

Ayant il y a quelques mois, eu l'occasion de visiter une très grande usine d'automobile, j'avais été frappé par le contraste entre l'immensité du territoire, (l'équivalent d'un village, sinon d'une petite ville), et le peu de densité de la population qui y circulait: d'immenses halls presque déserts, des robots inquiétants, sortes d'insectes géants, s'auto nettoyant, s'auto réparant... Ces souvenirs étant encore frais, j'ai été d'autant plus sensible au contraste qu'offrait l'usine Morgan: là, une suite de hangars à l'échelle humaine (on pourrait en les cloisonnant en faire des appartements), un petit territoire dont on fait rapidement le tour à pieds, et beaucoup de monde, presque autant de visiteurs ce jour-là, que d'ouvriers, le tout allant et venant, détendus, des enfants au milieu de tout cela, le personnel prêt à répondre à vos questions... Bref l'homme ici ne se sent pas perdu, dépassé, comme prisonnier. Sur l'établi patiné par plusieurs générations de mécaniciens, se mêlent les outils du grand-père et la perceuse électrique moderne. D'une année à l'autre cependant de





la variété des modèles et la couleur de certaines carrosseries. Comme les Français nous semblent timides quand au choix des couleurs, l'Allemand n'hésite pas à choisir des verts comme



petits, ou d'importants changements s'y observent: cette année une nouvelle construction pour la peinture. On sent que l'usine est vivante, elle change comme un corps qui renouvelle ses cellules; mais pas d'intervention brutale, traumatisante. On ne casse pas un matériel ancien encore utile pour le remplacer par un, plus moderne, mais pas toujours plus efficace, et qui risquerait de dénaturer "l'esprit" de l'usine. C'est pourquoi les MORGAN ne sont pas des répliques, mais d'authentiques automobiles fidèles à leur personnalité, malgré les normes de sécurité de plus en plus astreignantes et parfois infantilisantes.

Après cette mise en bouche nous roulons maintenant jusqu'à Dudley où a lieu la célébration. Le cadre est superbe: un grand parc planté d'arbres comme les anglais savent les aimer, sans élagage sauvage, et quelques buttes où certains participants pourront retrouver la vocation première de leur voiture: le trial. C'est étonnant de les voir s'attaquer à des monticules terreux ou herbus, sans soucis apparent pour leur mécanique, accompagnés de leur "singe" (passager qui est chargé de se trémousser sur son siège ou sur la carrosserie pour donner plus d'adhérence aux roues arrières motrices).

Mais le grand choc, pour celui qui vient pour la première fois à ce rassemblement c'est d'une part le nombre considérable de Morgan réunies (chaque année de 800 à 1000 voitures) et d'autre part la variété des modèles et la couleur de certaines carrosseries. Comme les français nous semblent timides quand au choix des couleurs. Anglais, Allemands, Italiens n'hésitent pas à choisir des verts pomme, des verts fluo, des roses, des cyclamens, des parmes... Isolées ces autos ne sont peut-être pas discrètes, mais dans un ensemble d'environ 800 voitures la plus part racing green, ou marine, sinon noire c'est une prairie semée de coquelicots, de pervenches, de bleuets, ou de jonquilles (voir couverture). Les scarabées motorisés que sont les trois roues sont aussi toujours nombreux à ces réunions, la plupart parfaitement restaurés, insolites, comme le carrosse de Cendrillon.

Un des autres grands attraits de Mog, c'est les nombreuses boutiques qui vendent, accessoires, livres, vêtements...etc... Il est bien difficile de résister à la tentation, d'autant que l'avantage de la Morgan est d'être rarement livrée complète: il y a toujours une place chez elle pour un accessoire ou un gadget. (Je pense par exemple, à mon ami Michel Braun qui rêve depuis longtemps à des casquettes de phare) Contrairement à ces "bacs à moules" super grand luxe livrés toutes options et où il n'y a plus de place pour la moindre petite fantaisie comme le porte bouquet ou la médaille de St.Christophe.

Nous avons aussi le plaisir chaque année de parcourir la campagne anglaise grâce à un road-book préparé avec précision par les organisateurs; plusieurs itinéraires sont proposés et chacun choisi selon ses goûts. Nous avons pu ainsi, avec Gérard Bionne et son fils, Pascale et Michel Braun et leurs enfants, flâner et découvrir une ligne de chemin de fer à vapeur en activité,

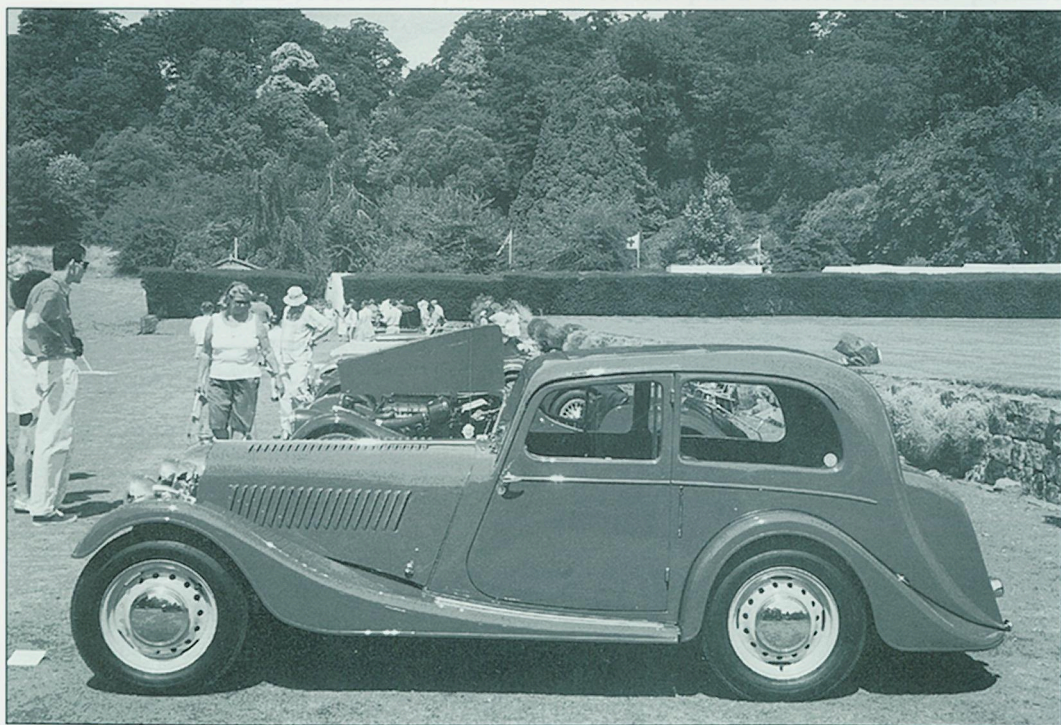


transportant dans du matériel d'époque ses voyageurs nostalgiques, les déposant dans des gares du début du siècle parfaitement entretenues; dans la salle d'attente de la gare où nous étions, il y avait une cheminée avec son pique feu, ses pincettes, prête pour faire flamber un bon feu de bois...Traditionnellement un dîner de gala couronne cette manifestation; cette année le Président du Club anglais, Madame Jackie Lightfoot, était à la table des français, qui ont apprécié cette marque de sympathie et d'encouragement.

Parmi les raretés qui figurent à chaque Mog, nous avons remarqué une petite berline deux portes, modèle unique carrossé en 1952 sur un châssis Morgan +4, par Cooper Motor Bodies à Putney, South West Londres. Cette petite voiture est merveilleuse d'élégance et d'équilibre, la carrosserie fermée quatre places s'intégrant parfaitement à notre goût et à notre étonnement, à l'allure sportive du capot. Il faut aussi parler de la +6, châssis et carrosserie de +4 et moteur BMW, mariage concocté par un garagiste anglais, exemplaire unique aussi, malheureusement, à moins que ...

Mais toute fête a une fin et nous nous sommes séparés en rêvant au futur Mog qui aura lieu en Juillet 97 à BATH.

Pierre FICHET





SORTIE MEAULLE D'O DE NORMANDIE

15-16 JUIN 1996

Nous avons bénéficié d'un temps superbe .

Les lieux se situaient à l'intérieur d'un quadrilatère délimité par: Orbec au Nord, Sées au Sud, l'Aigle à l'Est, Argentan à l'Ouest; à cheval sur l'Orne et l'Eure.

LES PARTICIPANTS

Nous étions venus nombreux pour cette sortie organisée par Patrick Méaulle; pour le dîner du Samedi j'ai entendu le chiffre de 57 adultes et 7 enfants. Le Dimanche matin quelques équipages supplémentaires nous avaient rejoints. Il n'est guère possible de citer tous les participants, mais nous devons mentionner ceux qui nous faisaient l'amitié de venir de loin:

- Trois équipages belges, tous en +8, avec à leur tête Léon Giet, Président du Club Belgium; Jean Stammet, importateur Morgan et son épouse, Willy Swinnen et sa femme.
- Nigel Harris Président du Morgan Club de Jersey et sa femme venus en 4/4 4 places.
- Trois lyonnais : Pascal Huget et son épouse et Jean-Michel Labrot.
- Citons aussi Pierre-Henri Mahul qui succède à Claude Savoye; il était accompagné de son épouse et de sa fille.

LES VOITURES

Elles étaient briquées et brillaient au soleil. Le Samedi au château d'O j'ai compté 28 Morgan ainsi réparties: +8 , 12

+4 , 5

4/4, 11

Le Dimanche il y en avait trente cinq. Beaucoup de modèles étaient récents, nous n'eûmes droit à aucune panne, aucun pot d'échappement ne perdit ses fixations, les temps changent ...

LA BALLADE

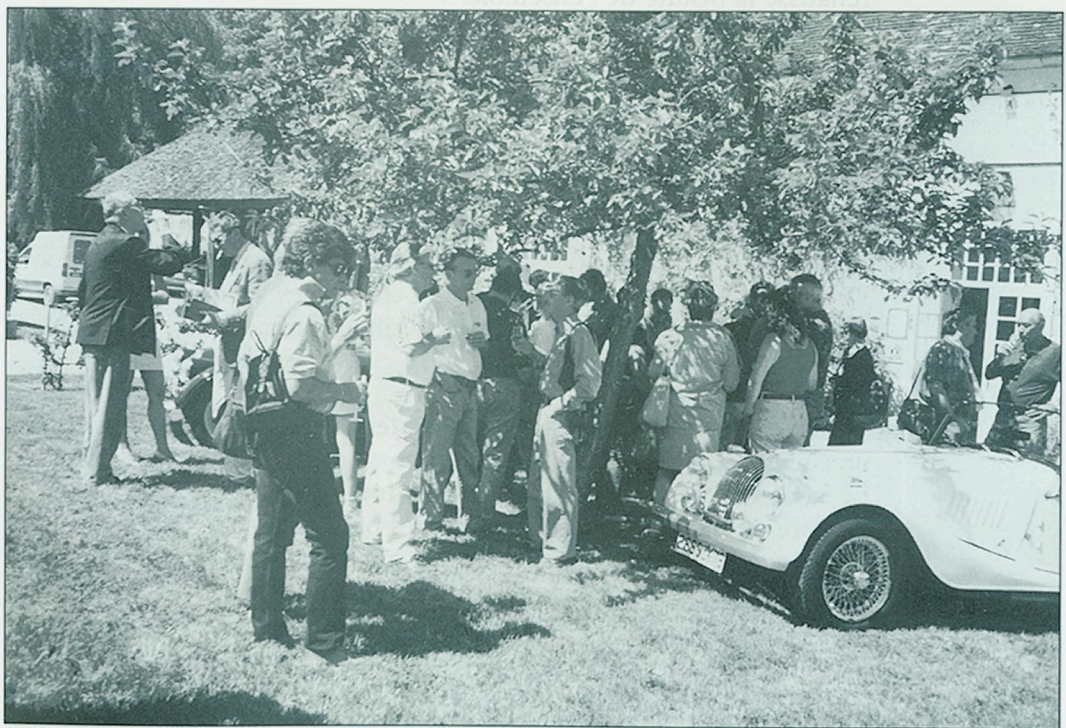
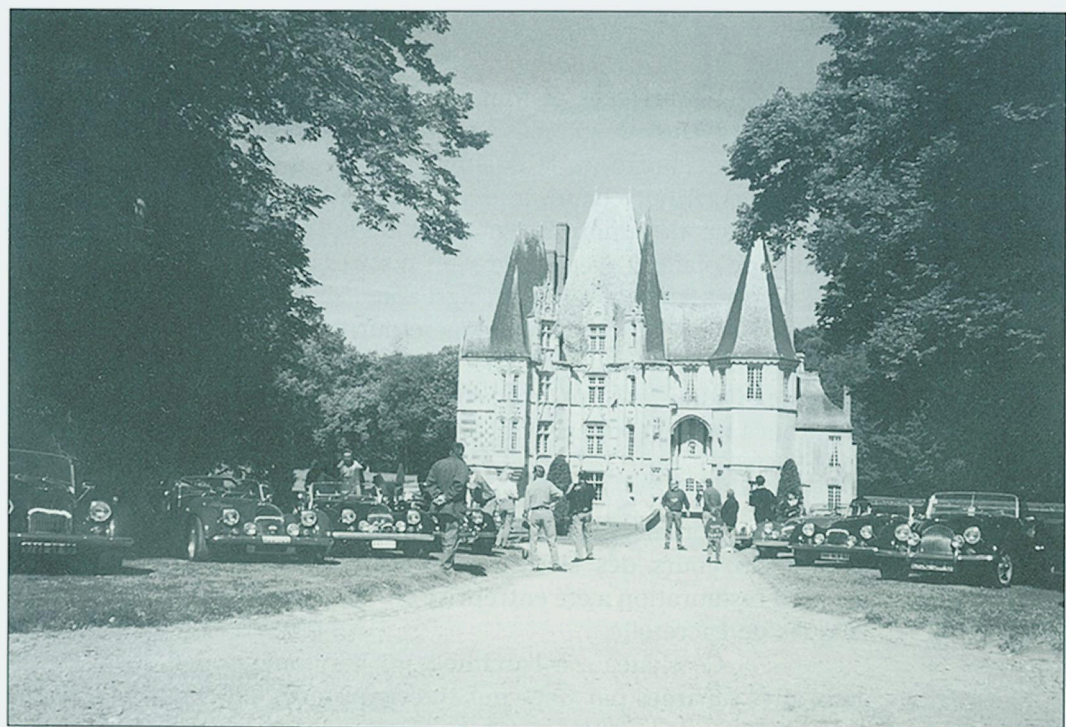
C'était superbe; les petits chemins repérés par Patrick ne figuraient pour nombre d'entre eux que sur des cartes d'état major.

Comment trouver les mots justes pour décrire la campagne normande au printemps ?

SAMEDI 15 JUIN

A 9 heures du matin nous quittons la station Elf de Bois d'Arcy pour prendre la N12 en direction de Dreux . La N12 est pénible, mais nous la laissons à Verneuil sur Avre et la route devient agréable. Nous traversons l'Aigle, Sées et arrivons à Mortrée où se situe le château d'O .

Photo: 13H . Apéritif devant la ferme d'O



Les arrivées se font par petits groupes de voitures ; aux environs de midi nous sommes au complet . Nous passons à la ferme d'O qui jouxte le château où le déjeuner est prévu . Un apéritif nous est servi dehors, il fait chaud, le décor est reposant, tout le monde est heureux. Nous déjeunons à l'intérieur de la ferme . La salle à manger est haute de plafond avec des grosses poutres apparentes comme on les aime; il y fait frais, le repas est agréable .

Après le déjeuner nous retournons à pieds au chateau d'O propriété de la famille de Lacretelle. Didier de Lacretelle nous y accueille . Didier possède, avec son frère Charles-Edouard, un Morgan trois roues modèle super sport qui pour l'occasion trône dans la cour du château.

LE CHATEAU D'O

Comme beaucoup de château il a été démoli, reconstruit, modifié au cours des siècles, le concernant, du 15ème au 17ème siècle. Sa restauration a été entreprise en 1973 par Monsieur et Madame Jacques de Lacretelle.

Ce château, à l'architecture harmonieuse, se compose de deux ailes séparées par une cour intérieure mais reliées au niveau du premier étage par une longue et belle galerie reposant sur des arcades de l'époque renaissance. Les anciennes douves sont aujourd'hui un large plan d'eau claire sur lequel nagent des cygnes. L'effet de miroir rehausse la beauté de l'ensemble.

A 15h30 nous partons en direction du haras du Pin situé 10 Km. plus loin. Nous le rejoignons par les petites routes et garons nos voitures dans la cour du château par autorisation spéciale.

LE HARAS NATIONAL DU PIN

Il fut construit sous Louis XIV , il relève aujourd'hui du Ministère de l'Agriculture. Les étalons sélectionnés contribuent à l'amélioration d'une dizaine de races chevalines. Nous admirons dans les écuries d'impressionnants percherons pommelés, de magnifique anglo-arabes, des poneys etc...

A 17h30 nous reprenons les merveilleuses petites routes en suivant par moment la Charentonne . Une halte "coup de cidre" est prévue à la ferme de la Ferrardière, tout près de la Ferté-Frênel. A l'ombre des pommiers nous tenons très bien notre rôle de citadins à la campagne. Le fermier nous fait visiter son écurie , ses étables, son poulailler. Comme l'on est bien entre amis à déguster du cidre frais loin des villes ! Vers 19h30 nous arrivons à la Ferté-Frênel ; les chambres sont retenues au château du même nom et à l'hôtel Paradis ou a lieu le dîner.

Photo: Le fermier nous accueille à la Ferme de la Ferardière



Photo: 11H, Mme de Lavarende nous fait visiter le château de Bonneville

DIMANCHE 16 JUIN

A 9h nous nous regroupons autour de l'unique station service et à 9h45 nous partons en convoi. 35 Morgan à la queue leu leu cela fait bien une file de 1500 mètres. Nous voici roulant à 50 Km à l'heure sur les petits chemins de la belle vallée de la Charentonne. Trois quart d'heure plus tard nous arrivons au Chamblac et entrons dans le parc du château de Bonneville où vécut l'écrivain Jean de Lavarende. Nous sommes ici en plein pays d'Ouche.

LE CHATEAU DE BONNEVILLE

Ce petit château de briques aux toits en tuiles est entouré d'un jardin à la française, agrémenté et de buis taillés en forme de pièces d'échec. Nous sommes accueillis par Madame de Lavarende et la petite fille de l'écrivain. Jean de Lavarende avait une vocation de marin, il a construit de nombreuses maquettes de bateaux aujourd'hui regroupées dans les petites salles des étages supérieurs. Dans un salon du rez-de-chaussée nous voyons un portrait en médaillon de "nez de cuir" que Jean de Lavarende a immortalisé dans son roman ; le personnage apparaît aussi en silhouette sur un tableau .

Vers midi la longue file de Morgan repart à travers plateaux, côtes, prairies et sous-bois . Les rares habitants regardent avec bonne humeur passer cette chaîne de véhicules d'où nous les saluons gaïement. A midi trente nous atteignons la dernière étape, "last but not least" le restaurant " la Marigotière " .

LA MARIGOTIERE

Ce merveilleux restaurant est niché en pleine verdure à quelques Kms. de Montreuil l'Argillé au sud d'Orbec. Il est tenu par Monsieur et Madame Daniel Bouget, qui possède une Morgan depuis peu. La Marigotière est notée 14/20 dans le Gault et Millau et a une "toque normande".

La terrasse sur laquelle on nous sert le champagne, donne sur une petite rivière et un étang. Selon le cliché, le champagne coule à flot, accompagné de zakouskis délicats et variés. Le ton des conversations s'amplifie , celui des rires aussi, ô temps suspend ton vol!

Nous passons à table alors que nous sommes déjà restaurés. ce sont des tables rondes de huit couverts; j'ai le plaisir d'avoir à la mienne un couple de Lisieux qui vient d'acquérir une +8 et dont c'est la première sortie au Club, ils sont tous deux enthousiastes.

Photo: A droite , les pions d'échec.



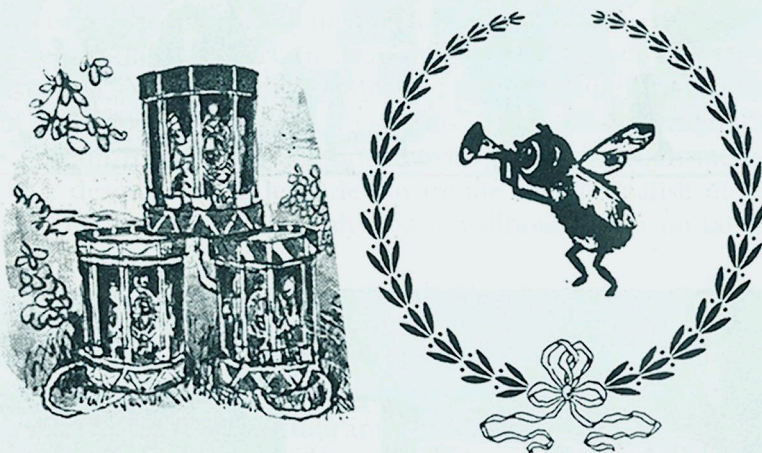
Mon propos n'est pas de commenter ce repas gastronomique, la qualité des plats et celle des vins, mais je conseille vivement à ceux qui ne connaissent pas encore ce restaurant d'aller y faire une halte gourmande (tel. 02 32 44 58 11), les morganistes y sont particulièrement bien venus, nous en avons eu la preuve.

Après un speech très applaudi de Patrick Méaulle et un dernier verre de champagne offert par Monsieur et Madame Bouget, c'est vers 17 h - eh!oui!- que nous nous séparons.

Ah quel beau week-end nous avons passé!

Nous remercions sincèrement Patrick et sa charmante épouse pour cette remarquable organisation ainsi que Michel Braun qui y avait apporté une aide administrative et était venu en famille.

Hervé BILCARD.



AVIS

Je suis heureux de vous annoncer l'ouverture de ma librairie et documentation auto, moto et toutes locomotions, de toutes marques et de toutes époques; 200.000 articles en stock pour les amateurs et les collectionneurs; aussi un peu d'automobilia, sur place ou par correspondance:

LIBRAIRIE ET DOCUMENTATION
AUTO MOTO LOCOMOTION
ACHATS VENTES Tel: 01 45 22 91 01
33, rue de Constantinople
75008 PARIS- Métro : VILLIERS
Mardi à Vendredi: 14h30 à 19h00
Lundi et Samedi: selon disponibilité

Vème RONDE DAUPHINOISE

Après les mouillettes les oeufs brouillés !!!

Le 11 Mai dernier, se déroulait la 5ème Ronde Dauphinoise, organisée par le non moins dauphinois Bernard DAVID, dont notre Présidente a eu l'occasion de faire connaissance lors d'une panne de son +8 près de Bourgoin.

Depuis maintenant trois ans, quelques Morganistes s'y retrouvent avec plaisir, pour profiter d'une ambiance particulièrement sympathique et passer une nuit complète au volant. Nos amis du Roadsters & Berlinnettes Club d'ANNECY participant régulièrement.

Personnellement, je n'ai pu participer à l'édition 95; mais j'avais, en 94, établi un record toujours inégalé en ne parcourant que 39,5 kms sur les 400 du parcours. Ceci grâce à une durite d'huile mal montée.

Cette année, le départ été donné à Crémieu, cité historique bien conservée aux portes du Dauphiné. J'y ait retrouvé:

- Les BRAUN, morganistes participant avec une Lotus....
 - Gérard BIONNE avec une sciatique, et son coéquipier aussi sympathique que bourru.
 - Françoise FICHET et une amie, toujours l'air d'être là en touriste.
- Et le couple DEMARTY-CAZALA avec leur superbe +8.

Les Anneciens étaient moins nombreux que l'an passé:

—J.P. GATTI avec une BMW 2002 qu'il va préparer pour courir en VHC.
-Son épouse avec une des deux berlinettes de la famille. (L'autre est un peu pliée...).

-Le Président, Philippe REVILLON, avec sa Porsche 911 2L4 au bruit superbe.

et trois autres membres moins connus des Morganistes avec une Lotus Europe, une Alpine A 310 et un coupé CG.

Donc, rien que des voitures étanches et confortables.

Le départ est donné de minute en minute à partir de 18h, nous sommes une bonne cinquantaine.

Une première étape de 70 kms essaie sans succès de ne perdre à travers champs entre Crémieu et Bourgoin, où une petite collation nous attend dans un bistrot. Ambiance super, temps un peu voilé, tout le monde rigole.

La deuxième étape est la plus longue (180 kms) et réputée être la plus dure. A travers de petites routes de campagne, nous rejoignons la Chartreuse. Nous y entrons par les gorges du Guiers Vif, où nous passerons une seconde fois un peu plus tard après avoir franchi un col dans le brouillard.

Ensuite, par la vallée des Entremonts, puis le col de Cucheron et le col de Porte, nous arrivons au Sappey à l'hôtel des skieurs. C'est un endroit qui vaut le détour. Le patron est très sympathique (Il participait à la ronde sur une Lancia Zagato pendant que son fils était aux fourneaux) et possède une douzaine de voitures superbes,



dont une Ferrari Daytona, deux Dino 246 GT et GTS, deux cabriolets Type E, une Bristol, etc...etc...

Ce soir, il ne nous ouvrira pas son garage. Mais la cuisine est excellente et bienvenue surtout pour ceux qui roulent décapotés. Vu qu'il est 1h du matin, les premiers coups de pompe apparaissent; et le tube de Guronsan du bon Docteur Fichet circule comme les amphétamines dans un groupe de punks...

Pour ce qui est du roadbook, Françoise FICHET le juge "pour débiles mentaux".

On aura aussi l'occasion d'apprendre certaines chansons dont on ne sait si c'est aux Bédouins ou à nous qu'elles ne font pas honneur.

Départ de la troisième étape, d'une centaine de kilomètres, présentant une traversée du Vercors pas très directe. Montée de Saint Nizier, gorges d'Engins, première partie des Grands Goulets, col de Romeyere puis descente sur Saint Marcellin par la route des Ecouges. Très impressionnante, surtout sous la pluie et dans le brouillard; parce que, depuis le Sappey, il pleut.

Personnellement, j'ai choisi de recapoter afin de ne pas transformer le roadbook en serpillière illisible. Je ne m'en plains pas, parce qu'ainsi, je passerai dans les temps; ce qui ne sera pas le cas de tout le monde. Les copains qui n'avaient pas recapoté, ne sont pas très frais. Plus exactement, ils sont trempés et gelés. Certains se sont vraiment fait peur dans la descente tant la visibilité était mauvaise.

La soupe à l'oignon, servie à 4 h du matin, remonte un peu le moral; mais cela commence à être dur!

Redépart pour la quatrième et dernière étape, à travers le plateau de Chambaran; à priori, pas d'obstacle majeur; nous commençons à espérer un classement pas ridicule.

Grave erreur! ces foutues petites routes se ressemblent toutes, les départementales ont des ramifications; et je m'offre un premier demi tour dans une cour de ferme, une vraie avec le chien qui hurle, la R12 sous l'appentis à côté du tracteur, et l'angoisse de prendre un coup de fusil (c'est arrivé dans une précédente Ronde) vu que mon moteur n'est pas vraiment discret.

On a perdu un bon quart d'heure.

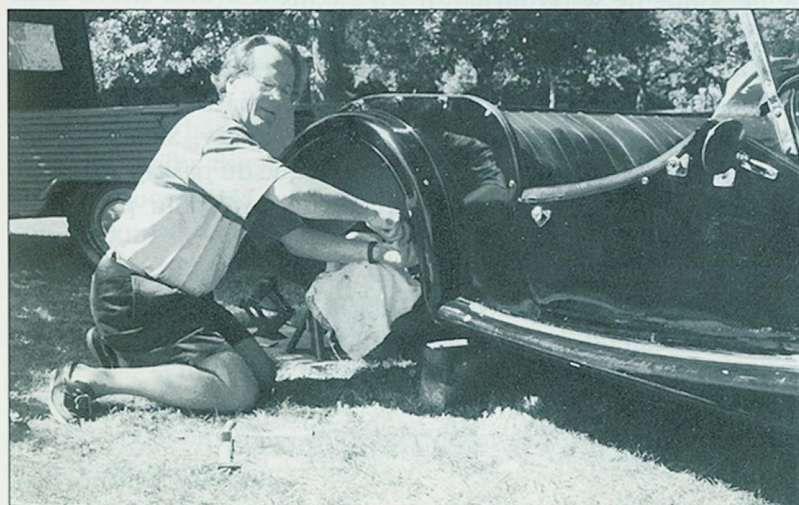
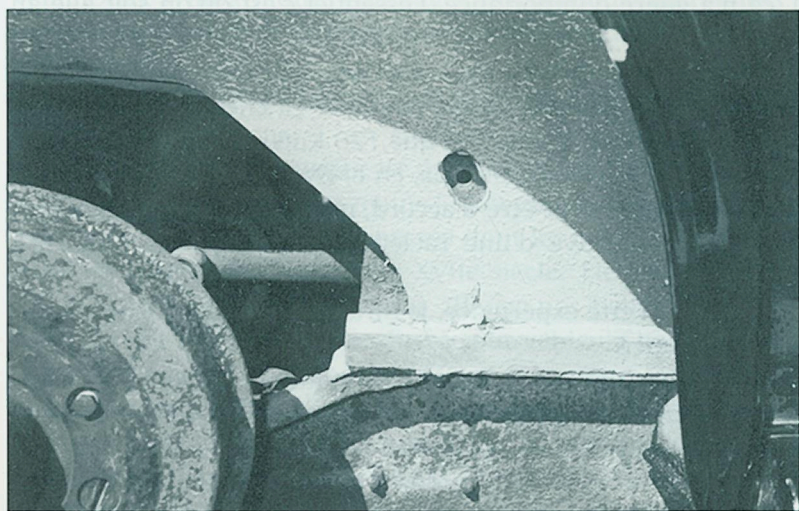
c'est pas grave on va se rattrapper, alors j'accélère.

Résultat, quelques kms. plus loin, je m'offre un trainard de 20 à 30 mètres sur une route bien grasse parce qu'il fallait prendre le petit chemin à gauche qui monte.

On se calme et on repart. Ce qui m'inquiète un peu, c'est que je viens de dépasser une voiture qui partait avec le numéro 40, alors que j'ai le 6. Si elle est dans les temps, ça fait déjà 34mn. de retard et comme il est fort possible qu'elle soit en retard...

Un peu plus loin, navigation à la carte d'état major. Ce foutu organisateur a choisi une échelle et un découpage tels qu'on n'a aucun repère. On double, puis croise, les Braun qui partaient après nous. "Misery loves company".





Sortis de la carte d'état major il faut se repérer à partir de trois maisons au loin dans la plaine (sic) . On va mettre deux heures à les trouver ; et arriver dans les tous derniers ,mais en n'ayant raté aucun contrôle.

On est crevé, ceux qui sont arrivés avant nous ont mangé tout le pot au feu; et je n'ai même pas le temps de manger un peu de fromage en réconfort, qu'il faut aller à la remise des prix. Etiennette y va avec son assiette, moi, je ne suis plus dans la mienne.

Le premier équipage appelé est Michel et Pascale Braun. Ils sont derniers et repartent avec une montagne de cadeaux dont ,une superbe lanterne rouge. Découragé dans sa recherche des "Trois maisons dans la plaine " , Michel a coupé tout droit grillant ainsi quatre ou cinq contrôles ce qui lui vaut son classement. Au moins il est arrivé à temps pour manger du pot au feu.

Quand à nous, 36 ou 37ème (à moins que ce ne soit 47 ème...), ça n'a guère d'importance. l'essentiel c'est qu'on soit allé au bout.

Comme c'est un copain d'Annecy (J.P.Gatti) qui a gagné, ils veulent qu'on se retrouve tous pour fêter ça chez son coéquipier. Moi, la seule chose que je sais c'est que 120 Kms me séparent de mon lit. Si j'avais fait la ronde comme eux, en BMW 2002 avec chauffage et désembuage ,je serais peut-être d'accord, mais là, même son excellent whisky ou la perspective d'une raclette n'y changeront rien : **JE VEUX DORMIR.**

Après cette expérience, je dirai que la ronde Dauphinoise c'est vraiment super.

Je pense quand même qu'il serait bien d'avoir un classement séparé pour les voitures ouvertes. Quand on en a bavé toute la nuit sous la pluie et dans le brouillard ou le froid, ce n'est pas très agréable de voir des gens bien propres sur eux recevoir une coupe alors qu'ils ont fait la même chose que nous dans une voiture sur laquelle personne ne se retournait il y a 25 ans.

D'autre part, on secoue quand même beaucoup la voiture; résultat, j'ai perdu quelques jours plus tard les deux écrous de fixation de l'amortisseur arrière droit qui s'est mis à battre. Les filetages des boulons étant endommagés il fallait les changer. Seulement ils sont impossible à extraire à cause du contreplaqué du passage de roue.

Alors, pour les sortir, on a pris un outil pour percer les tonneaux, et on a découpé une lumière pour y accéder.

Réparation effectuée avec le concours amical et désintéressé de **DOMENJOURD-ASSISTANCE** à ROANNE, dont vous pouvez admirer le véhicule d'intervention rapide à l'arrière plan sur la photo.

Bernard CHEVALIER.

SORTIE EN BRESSE . 23 JUIN 1996

Région Lyonnaise.

Dimanche 23 Juin : 9h55 nous débouchons sur la place de Pierre de Bresse où le délégué régional et l'organisateur nous attendent déjà. La politesse des rois !..

Dans les minutes qui suivent les autres équipages s'alignent comme à la parade, (dans une belle diversité de couleurs) et de sonorités. Cela va du jaune au violet en passant par le lie de vin et le vert amande, pour les couleurs, et cela va du clair et net dans l'inox au feulement à peine perceptible du 319 dernier modèle, pour le bruit.

Retrouvailles simples, comme si on s'était vu la veille. Deux sympathiques équipages suisses nous ont rejoints: ce qui porte à 11 véhicules l'effectif de la sortie. Beaucoup de capotes enlevées mais quelques unes montées. Le matin est en effet frais et nuageux. On compare les couleurs en contraste et en camaïeux (ah! les violets de Jean-Michel), on soulève quelques capots...on s'éclipse cinq minutes pour un petit café qui reconforte les pessimistes . Mais le "chef" a frappé dans ses mains ! Moteurs ! nous avons rendez-vous avec le conservateur de l'écomusée dont les collections sont abritées dans un splendide château du XVIIe siècle. Jacques Robeley a bien fait les choses car nous pouvons aligner nos belles pour une photo dans la cour intérieure, interdite à tout véhicule mais dont chacune des arcades semblait attendre sa Morgan. La visite conduite par monsieur Dominique Rivière est aussi agréable qu'instructive. Bien sûr, le temps dont nous disposons ne nous permet pas d'entrer dans le détail, mais l'aperçu des trésors gardés ici donne, certes, l'envie de revenir, et d'approfondir. Sous la conduite érudite de notre guide, nous avons cotoyé de précieux témoignages de la vie quotidienne en Bresse, ameublement, outillage et instruments divers. La mise en valeur de l'ensemble est absolument magnifique.

Après une courte alerte à la pluie qui fait courir certains pour tirer en hâte quelques tonneau- covers le "Chef" frappe encore dans ses mains car il est l'heure de l'apéro que nous allons prendre chez Jacques et Marie. Après un court décrassage de tuyaux (environ 15 km) la cohorte parvient dans une très belle ferme bressane dont la cour absorbe sans difficulté les onze petites autos.

Cela vaut encore le coup d'oeil et nous félicitons nos hôtes pour le bon goût qui a présidé à la restauration de leur maison.

Vite, nous passons dans la grange pour un clin d'oeil rapide à l'autre auto plaisir de Jacques, un cabriolet Jaguar E que nous ne pouvons nous empêcher de mettre en route (rien que pour écouter !).

La grange-écrien de l'autre belle anglaise une fois refermée, nous voici donc devant un verre à pied, à l'intérieur, vu le ciel qui grisaille encore un peu.

Deux surprises nous attendent :

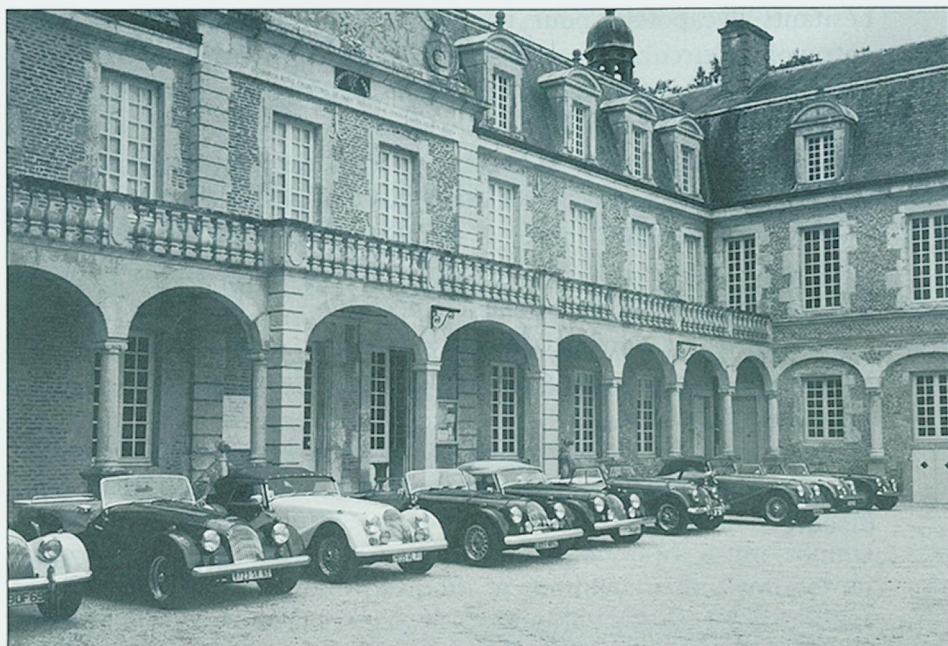
1) Les délicieux vins du jura, que nous ont préparés les Robeley (ah ! l'inégalable arôme de noix du savagnin qui " chante" sur la rillette de canard. Ah! " l'étoile" et le " Montaigu" " la digue, la digue...).

2) Un magnum de très bon champagne sorti miraculeusement (et frais!) d'un roadster bleu marine appartenant à J.P. Demenjoud, lequel fête alors ses cinquantes balais + les trois de ses essuie-glace. Non, Jean-Pierre, tu ne l'es fais pas ! on débouche, on trinque, on bise le "Chef"... cadeau. Devinez quoi? des petites Morgan, bien sûr. Vous savez, les modèles " vitesse" qui viennent de sortir au 43e - superbles !!!(Madame la Présidente, mettez m'en deux douzaines!).

13h30- Le soleil nous emmène déjeuner à la Chapelle Saint Sauveur, au bord de l'étang, dans un ancien moulin dont la roue à aubes partage la bâtisse en deux parties. Repas bressan typique (la poularde aux morilles bien sûr), simple mais consistant, et fort heureusement accompagné de quelques carafes de couleurs diverses qui s'évaporent les unes après les autres. Le niveau sonore monte à mesure que s'installe la convivialité, et que s'évoquent les prochaines sorties, à Aix-Les-Bains, le 25 Août, puis à Morges, le 5 Octobre, où nous retrouverons nos amis suisses. Il est bien 16h30 lorsque nous nous arrachons à cette chaude ambiance. Direction Saint-Germain du Bois et visite d'une antenne de l'écomusée consacrée surtout à l'évolution du machinisme agricole. Intéressant également, et accueil sympathique du gardien qui "colle" d'entrée le vétérinaire helvétique en montrant un cheval !!! qui a... du poil aux dents!

Nous apprenons aussi en ce lieu à distinguer les volatiles savoureux et authentiques de certaines m... parfois vendues sous des labels trompeurs (comme qui dirait: le poulet Morgan et le poulet Tilbury).

Recherche technique pour les uns, détails pratiques pour les autres, tout le monde est satisfait lorsque nous nous dirigeons vers un petit bijou d'histoire rurale, que Jacques nous avait gardé pour la fin: le moulin de Ratte. Il date du XVIIe siècle et il a tourné jusqu'en 1943; l'ensemble est toujours fonctionnel et le dernier papé qui l'a dirigé habite encore ici, et nous en explique le fonctionnement dans ses moindres détails et avec un savoureux accent du terroir, et une conviction qui n'entament absolument pas ses 86. (A titre indicatif, les maçons du dimanche d'aujourd'hui portent occasionnellement des sacs de ciment de 50kg. Les meuniers de l'époque coltinaient couramment des sacs de 100kg). Le moulin et ses habitants pépés et mémés très authentiques sont dans une impasse de verdure, musée vivant, qui nous laisse repartir sous une impression de calme et simple beauté. Le soleil piquant vient chasser encore quelques nuages bien lourds...les derniers



hésitants décapotent pour le retour. Les lyonnais commencent à entrevoir la circulation qui les fera rouler en première et deuxième et les amis suisses ont au moins 1h1/2 de trajet avec un ciel peu sûr de leur côté.

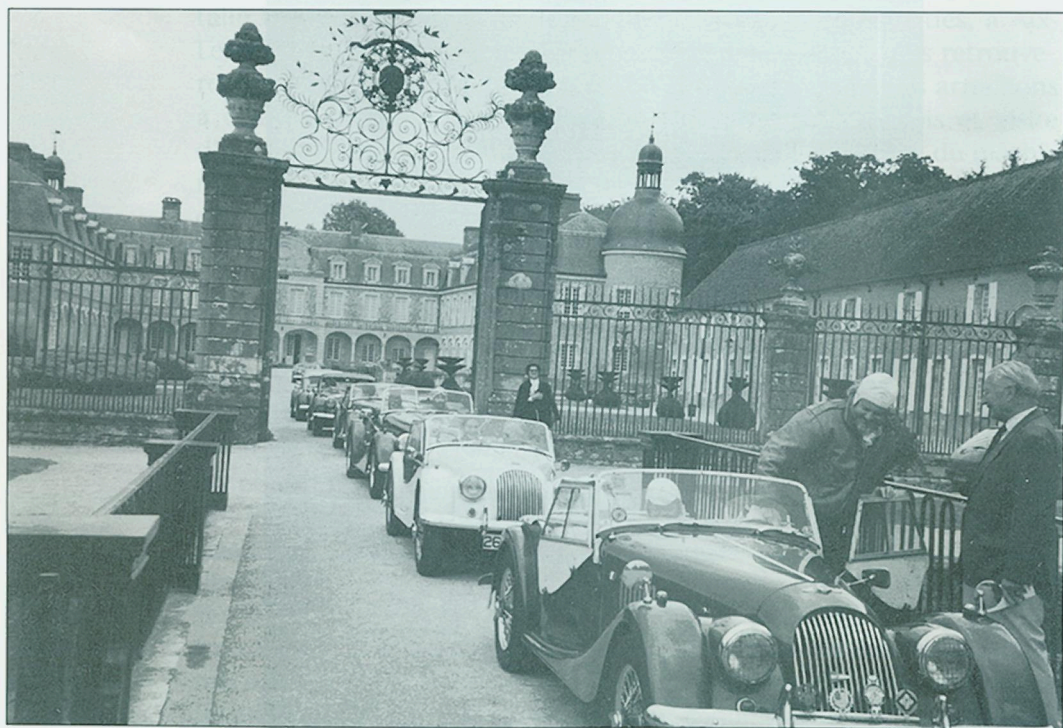
Il faut donc "s'arracher". Dernières photos, avant la dispersion avec promesse de récidiver dès que possible.

Un grand merci à Jacques Robeley et leur fille Elise charmante demoiselle de 9 ans en serre-tête blanc sur la photo et J.P.Domenjoud pour cette belle journée.

Nous allons d'abord nous revoir bien vite, à Aix, et à Morges, et nous aurons sans doute, alors, quelques idées pour le printemps prochain.

Un week end sur les hautes côtes de Bourgogne et l'Auxois en faisant un appel de phares aux copains parisiens?...à discuter.

J.J.Brun et Zette.



MOGGY PROPAGANDA

par Tom RODGER

Lors de notre réunion du Dimanche 5 Nov., nous avons évoqué ce que devrait être une moto. J'ai été très surpris par nombre d'entre nous qui penchait vers une combinaison.

La plupart des conducteurs, pensant peut être qu'ils ont la meilleure des "moitiés" à promener, sont plutôt du type "tourisme", et comme aucun de nous ne rajeuni, et nos moitiés avec, nous souhaitons plus de confort que ce que la moyenne peut nous apporter. L'un a acheté une très populaire Triumph Twin, l'autre une lourde multicylindre à un prix de £80 plus £20-25 de plus pour un confortable et étanche side car. On ajoute un frein sur le side, un frein à main, des mouffles et tout accessoire qui semble justifié pour que la combinaison soit idéale et l'on aboutira à une somme rondelette. Ceci n'excluant pas pour le conducteur de s'équiper en "tous temps" avec le manteau, le casque, les bottes, les gants, les lunettes.....

Ma solution aux problèmes familiaux de notre homme, et je vous la livre gracieusement, est un "trois roues". Et Messieurs, quand je parle d'un "trois roues", je ne pense qu'au seul Morgan.

Le Morgan trois roues résout tous les problèmes de notre homme. Il est rapide, fiable, et (plus important) confortable, et pas seulement pour le passager mais aussi pour le conducteur. Il y a assez de place pour asseoir un jeune enfant sur les genoux du passager, ce qui n'est ni recommandable ni pratique dans un side car. Le modèle "Family" offre quant à lui la place pour deux adolescents en plus du conducteur et du passager.

Il y a suffisamment de place pour les bagages, et équipé avec des coussins à air et de la moquette au plancher, l'on est prêt pour n'importe quelle distance. Le pare brise et la capote, bien que ne correspondant pas au standard d'une conduite intérieure, fournissent une protection adéquate contre le vent et la pluie. Il est tout aussi possible de converser avec le passager sans avoir à disposer d'un "téléphone intérieur".(Ce qui est quasiment indispensable avec les side cars surbaissés).

Parlant d'une expérience de plus de trois ans, je trouve que le Morgan est réellement une machine saine. Je l'ai conduit pendant des milliers de miles et je n'ai jamais eu à observer la moindre dérive, voire même la moindre sensation d'une amorce de retournement. Et je ne suis pas particulièrement lent.

Le modèle tourisme donne très peu de soucis et à une vitesse de croisière de 40-50 mph consomme environ 50-55 mpg (NdT: 6 l/100). La vitesse de pointe est de l'ordre de 60 mph. Le modèle Super Sport est très rapide et vivant. Les accélérations sont

excellentes et la vitesse maxi de 75-80 mph est obtenue sans préparation particulière. En conduite vraiment rapide on arrive à 45 mpg (NdT: 7 l/100). Pour les amateurs de performances un compresseur Roots peut être facilement et rapidement adapté pour un cout de £15 et avec un peu de préparation les 100 mph sont atteints.

Le record mondial de vitesse en "Trois roues" est détenu (je crois) par une femme sur Morgan à environ 125 mph.

Père de famille pensez-y! Une fois que vous aurez dépassé le manque de confiance des motocyclistes moyens envers les "trois roues" et aurez eu la joie d'en conduire et d'en posséder un vous deviendrez comme moi un fanatique Morgan!



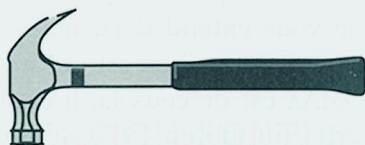
Notes du traducteur: cet article sur la supériorité des Morgan est tiré du numéro 7 du magazine "FLYWHEEL" édité en Novembre 1944 au stalag IV B à Mühlberg on Elbe par des prisonniers de guerre anglais. Chaque numéro était dessiné et écrit à la main et passé dans le camp à chacun des membres du **Muhlberg Motor Club** car bien entendu un seul exemplaire était tiré. Les illustrations (en couleurs!) et les textes faisaient largement appel à la mémoire de ces prisonniers qui reprenaient les essais, les publicités et l'histoire de la locomotion terrestre de l'immédiate avant guerre. Ces magazines ont été édités en 1987 sous forme de fac-similés et permettent de se rendre compte de l'ingéniosité et du courage qu'ont eu ces hommes pour produire chaque numéro n'ayant rien d'autre à leur disposition que leur mémoire et leur volonté de ne pas sombrer dans de telles conditions d'existence car nous étions à la fin du conflit et nul doute que la situation des prisonniers de guerre n'était pas la priorité des autorités nazies. Ce sont au total une douzaine du numéros qui furent produits entre **Mai 44 et Mars 45**. Ils sont maintenant à l'Imperial War Museum de Londres.

Jean-christophe FROT



TECHNIQUE: PRESERVATION

(PRESERVATIVE en Anglais dans le texte).



La capote:

Je sais que bon nombre d'entre vous ne savent même pas de quoi il s'agit, mais pour ceux qui aiment le confort voici quelques trucs.

Elle se monte par les boutons de ceinture de caisse d'abord et sur le parebrise ensuite! la raison en est simple, pour qu'elle est un bel aspect, Morgan l'ajuste très serrée. La caisse de la voiture ne peut pas plier mais le parebrise lui, vous l'avez tous remarqué, peut facilement être penché vers l'arrière. Donc en poussant légèrement le parebrise vers l'arrière on peut amener le bord de la capote par dessus et mettre en place les boutons.

Je vous rappelle aussi que la languette qui est sur la face intérieure de la capote, le long du parebrise, doit être repliée vers l'intérieur de l'habitacle, elle sert à limiter le débit d'eau lors des orages et non pas à assurer une étanchéité parfaite comme s'en réclame la fabrique.

Les boutons de capote qui se montent sur le pare brise, s'appellent des "lift the dot", ça veut dire que pour les détacher pour enlever la capote il faut les soulever là où il y a un petit bouton sur le chrome. Ce bouton correspond à l'endroit où le clip qui tient la capote peut s'écarter pour se dégager de la gorge du téton sur le parebrise. Je vois régulièrement des gens qui sortent des démonte-pneus et autres horreurs de la caisse à outils pour tirer tout autour du lift the dot, ce qui a pour résultat d'enlever la capote, ce qui est bien, mais en laissant les boutons sur le parebrise, ce qui est mal! . La capote jetable est vraiment faite pour les gens fortunés.

Le hasard fait bien mal les choses, car c'est en hiver que l'on est tenté de mettre la capote et c'est aussi en hiver qu'il fait froid; or le simili qui est utilisé, est particulièrement sensible à la température. Il convient donc, lorsque vous ne vous en servez pas, de rentrer la capote à la maison car elle est beaucoup plus souple et détendue à température ambiante et sera donc beaucoup plus facile à poser.

Enfin pliez la sans plier le vinyl clair, rangez la au sec car le coton de la trame pourrit s'il est gardé humide, et dans un endroit sombre pour préserver la clarté des carreaux.

Soyez reconnaissant à Durex (marque déposée) qui fabrique sa version dans une matière moins délicate et sans lift the dot; soyez encore plus reconnaissant à Morgan de ne pas leur faire concurrence!!



Jean-Frédéric FROT.

Peter LOMAX: 17 ans de fidélité sans faille.

Il est des membres pour lesquels nous avons une certaine admiration. Bon, je vous entend déjà: nous sommes tous admirables et vous les premiers. Mais il en est qui méritent une mention particulière. Peter LOMAX est de ceux là. Il est le premier membre étranger à s'être inscrit au Club en 1979. Il habitait à l'époque en Californie où il était Professeur de Médecine à la célèbre université de UCLA (University of California & Los Angeles). Propriétaire d'une 4/4 de 1976, il a d'abord basé sa voiture sur la Côte d'Azur avant de s'y baser lui même à l'issue de sa brillante carrière. Nous allons enfin pouvoir le rencontrer!!! car durant ses 17 ans de présence sans faille au Club nous n'avions jamais eu l'occasion de nous rencontrer voir. C'est peut être pour cela que Peter est resté au Club!!!

J.C. FROT.



Le Musée automobile de Limoges

Marc Laskar nous a fait parvenir la plaquette du Musée qui vient d'ouvrir ses portes à Limoges . Sept voitures ont été choisies pour illustrer la plaquette dont, bien sûr deux Morgan. Un +4, noir et gris, roues fils rouges, et un Darmont 3 roues bleu de France. N'hésitez pas à vous y arrêter si vous passez dans cette belle région:

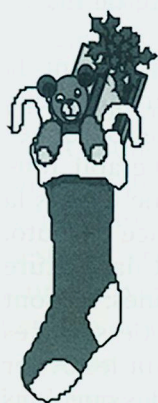
Centre commercial de la Coupole

87280 LIMOGES

Tel: 05 55 35 43 83

Autoroute A20 Sortie 29

Tous les jours de 10H à 19H



HISTOIRE VRAIE

DE NOËL



PREVENTION ROUTIERE!!!

PAR UNE BELLE NUIT D'ÉTÉ,
UN HERRISSON SORT DE SON TERRIER ET
SE RETOURNE. IL APPELLE SA NICHEE ET
LUI DEMANDE DE SE METTRE EN DEMI-

cercle devant lui sous un grand chêne protecteur. Ce soir , il va donner à ces enfants leur première leçon de prévention routière. Il leurs tient ce discours éloquent:

- "Chers enfants; maintenant que votre mère vous laisse vagabonder en dehors du terrier, il est de mon devoir de vous instruire des dangers qui vous attendent dans le vaste univers qui nous entoure. Ce soir j'ai décidé de vous aguerrir à une technique qui à été mise au point par un de vos ancêtres en Allemagne à la fin du siècle dernier et qui vous sauvera la vie maintes fois si vous la maitrisez correctement.

Voyez-vous, notre créateur nous a équipé de nombreuses épines pour nous protéger de tous prédateurs et vous seriez en droit de penser que la nature à pris soin de vous. Sachez toutefois que dans ce monde, rien n'est parfait et vous ne devez à aucun moment, vous sentir invincible. En effet, la loi de Newton nous apprend qu'à toute action il y a une réaction égale et opposée, ainsi Monsieur Benz a créé l'automobile à pétrole dont la vitesse est bien supérieure à la notre et Monsieur Dunlop à inventé le bandage pneumatique contre lequel notre défense offre peu de résistance. De plus il a été prouvé à maintes reprises par vos pairs qu'il est mathématiquement impossible à un hérisson de traverser une chaussée bitumée dans toute sa largeur avant qu'une automobile ne traverse sa trajectoire dans un sens perpendiculaire et concourrant. Toutes les tentatives se sont soldées par une réduction considérable de la hauteur du protagoniste et une augmentation directement proportionnelle de la surface d'occupation au sol. En prime, il en résulte également une perte sensible des facultés motrices pour une période indéterminée. Il s'agit donc d'éviter à tous prix ces phénomènes aux conséquences désastreuses pour votre bien-être et nous avons développé une technique permettant de compenser la longueur inadéquate de vos pattes et la faible résistance à l'écrasement de votre squelette".

Les petits de notre hérisson érudit ont senti l'importance de la leçon et sont restés suspendus aux lèvres de leur père pendant tout l'oratoire. Il les guide maintenant vers le bas-côté de la route où ils se mettent en rang, impatient de savoir

comment on peut survivre à la traversée de cette rivière de macadam.

-"Voilà pour l'hypothèse, je vous fais maintenant la démonstration." leur explique-t-il. "L'auto peut venir des deux côtés de la route, il faut donc, dès que vous en détectez le ronronnement, déterminer la direction de laquelle elle vient. Ceci établi, tournez vous vers la gauche si vous êtes avant la bande jaune et vers la droite si vous l'avez déjà traversée, ainsi vous ferez face à l'auto. Quelques secondes après le début du ronronnement la voiture apparaîtra sous la forme de deux points luisants et jaunes; ce sont les phares qui sont placés au dessus des roues avant. Ce sont ces dernières qui doivent faire l'objet de votre hantise, il faut les éviter à tous prix!. Nous voici au point crucial de l'opération, dès que vous êtes en vue des deux lumières, déplacez vous sur le côté de façon à toujours rester exactement entre les deux feux; vous serez ainsi à équidistance des deux roues et à l'abri du danger d'applatissage que je viens de vous expliquer. Blotissez vous pour échapper au courant d'air et fermez les yeux pour éviter la poussière, le tour est joué! Je vais vous montrer."

Notre papa hérisson s'exécute, le voilà qui dodeline vers le milieu de la chaussée tout en répétant à tue-tête les instructions. Quelques instants après, une voiture arrive et il se met à faire deux pas à droite, un pas à gauche, il en remet un peu pour impressionner sa progéniture. Il ressemble à un gardien de but. La voiture passe dans un bruit assourdissant, faisant trembler la chaussée sous leurs pattes. Ils ne peuvent s'empêcher de fermer les yeux au moment fatidique. Lorsqu'ils les ouvrent à nouveau, leur père est là, debout sur ses pattes arrière, triomphant, les pattes avant sur les hanches. Les enfants bondissent de joie et applaudissent leur héros de père. Il les ramène au calme en levant la main vers le ciel.

"C'est un jeu d'enfant lorsqu'on est un vieux routard comme moi" dit-il sans modestie "C'est pourquoi je veux que nous utilisions cette nuit pour que vous vous entraîniez chacun à votre tour. Eugène montre à tes frères et soeurs que tu peux faire aussi bien que ton père".

Papa revient sur le bas-côté pour faire le commentaire et Eugène va du plus vite qu'il peut au point où se tenait son père. Les petits frères et soeurs sont excités et encouragent Eugène, ils sont sûrs qu'avec les méthodes pédagogiques de leur père tout va marcher comme sur des roulettes.

Enfin un moteur se fait entendre dans le lointain, la tension monte d'un cran et tout le monde se tait pour laisser Eugène se concentrer. Il se tourne vers le bruit et commence à sautiller comme un joueur de tennis qui va recevoir le service de l'adversaire. Les phares apparaissent, les petits ne peuvent réprimer un "Aaahh..." de contentement. Papa donne les derniers conseils:

"A gauche, un peu, tu n'est pas au milieu...Oui, là, c'est bon. Relaxe toi, et n'oublie pas de te blottir!".

Le vacarme de l'engin couvre la voix du père, toute la famille se fige. L'engin passe, comme la première fois, tout le monde a fermé les yeux. Le bruit s'estompe et le silence retombe. Papa a compris trop tard ce qui clochait, et se frappe le front, les petits sont atterrés et fixent d'un regard incrédule le tapis-brosse de mille centimètres carré qui gît au milieu de la route. Il y a quelques secondes encore, ce paillason s'appelait Eugène; il était rond et dodu, maintenant c'est une crêpe aux oursins dont Gaston Lagaffe a le secret. Ils se tournent vers leur père avec un regard interrogateur et dubitatif. Cet être en qui ils ont placé toute leur confiance est-il un ogre qui essaie de se débarrasser d'eux ou simplement un fou incompetent? La théorie était en platine irridié, conservée au pavillon de Sèvres à 0° Celcius et sous cloche de verre, l'application pratique était plus sûre qu'un coffre de la banque Worms à Lausanne, alors comment se fait-il qu'Eugène ait l'allure d'un gant de crin passé dans une essoreuse? Papa Hérisson a du mal à contenir son embarras, il rougit un peu mais parvient à se recomposer.

"Humm..., cet incident regrettable ne doit pas nous distraire de notre tâche trop longtemps. Nous venons d'avoir affaire à l'exception qui confirme la règle, au grain de sable pernicieux qui se glisse dans tous les rouages aussi bien graissés soient-ils; ce qui m'oblige à passer plus tôt que prévu, à la leçon N° 2. -cas particuliers". Il pointe vers le ciel un index prophétique, baisse la tête et fronçe les sourcils. Il annonce du ton menaçant d'un prêtre de l'inquisition espagnole: "Il faut absolument que vous graviez dans vos mémoires le bruit diabolique qui émanait de l'appareil propulseur de la machine infernale qui est venue anéantir votre regretté petit frère; car ce son maléfique est celui qui sonne le glas pour tous les echidnés; il annonce l'arrivée des Chevaliers de l'Apocalypse. Il est le fruit des machinations les plus machiavéliques de l'esprit incongru et démoniaque des êtres humains, je veux parler de ce qui est pour nous la maladie incurable et abjecte, la peste bubonique du macadam, le S.I.D.A. de la route départementale, le fléau universel, enfin bref, l'arme absolue...(soupir...)... le **Morgan à Trois roues**".

Jean-Frédéric FROT





AVIS

Nous avons reçu une proposition de la revue "**British Car Magazine**" vous offrant un exemplaire gratuit et une proposition d'abonnement d'un an à 40% de réduction sur le prix de vente en magasin. pour ce faire nous devons leur fournir le fichier du Club. Notre politique nous interdit de divulguer ce fichier. Néanmoins ceux qui désirent profiter de cet offre doivent impérativement nous donner l'autorisation de transmettre leurs coordonnées à "British Car Magazine".

A VENDRE

Plus 8, 1973, Royal Ivory, moteur légèrement préparé, Véhicule utilisé tous les jours, vendu avec un hard top et une deuxième boîte de vitesse. Quelques travaux à prévoir pour la mettre en conditions "coucours". Prix: £ 12.000.

Téléphone en Angleterre à Barry ILES:

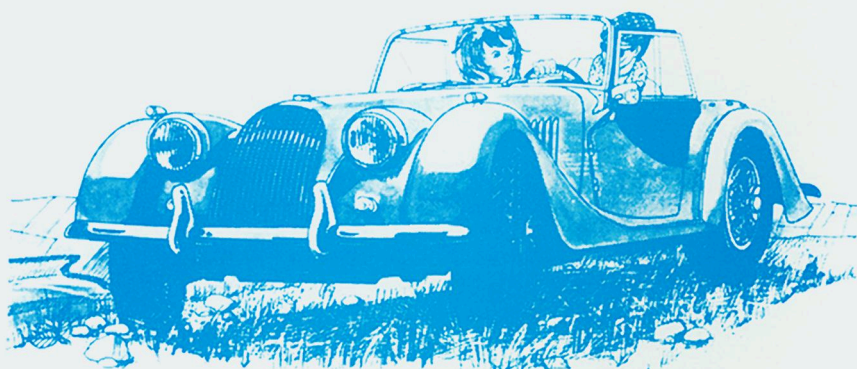
00 44 1227 83 13 79

ou écrire:

Barry ILES
The Old Courtyard
Church corner
BARHAM
CANTERBURY
KENT CT4 6PB
GDE BRETAGNE

JACQUES SAVOYE

*vous souhaite
un excellent week-end*



**Importateur exclusif MORGAN
depuis + de 40 ans**

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

COTISATIONS 1997

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 : 330 F

Bulletin à photocopier et à retourner avec votre chèque.

MORGAN CLUB DE FRANCE



BULLETIN D'ADHESION 1997

Je soussigné,

Nom Prénom

Adresse

Profession

Tél. : 1) domicile 2) bureau

désire adhérer au MORGAN CLUB DE FRANCE, la description de mon véhicule est la suivante : modèle

Nombre de places

année Numéro d'immatriculation

couleur Numéro de châssis

Fait à le

Signature