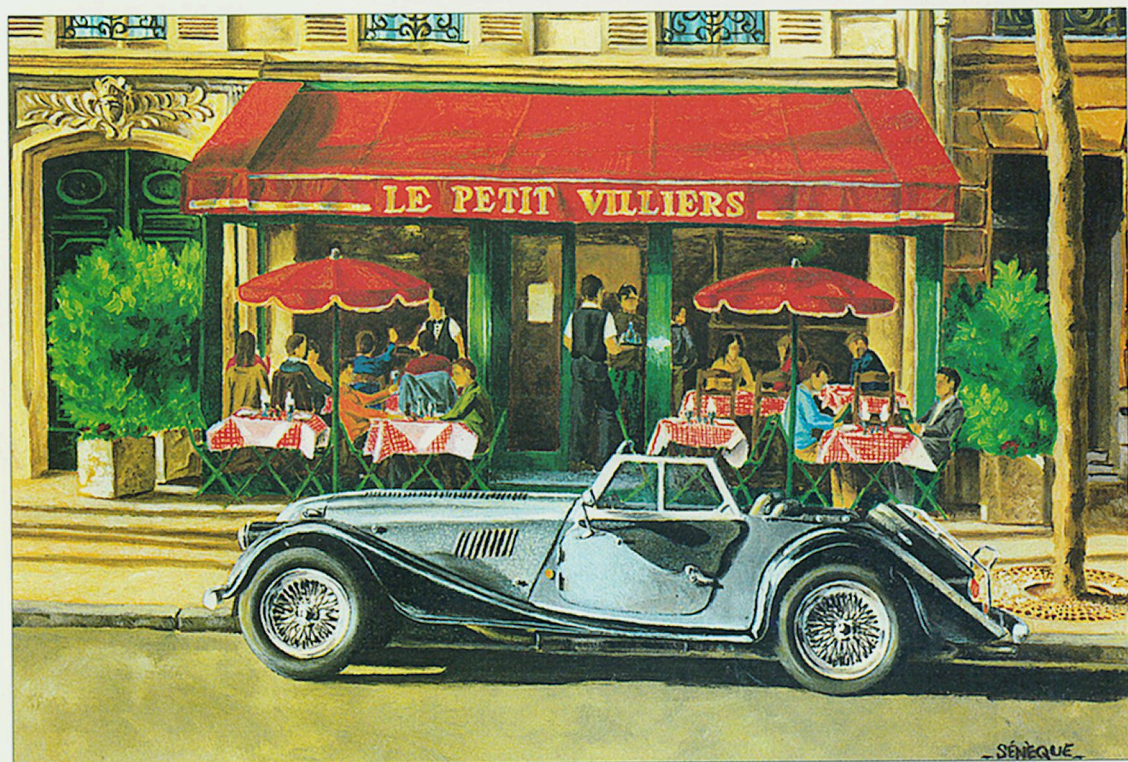


morgan club  
france



Avril 1997

# news n°72

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

### 2. POSTERS et PAPIER

2.01	Poster Mois 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 boutonnrière .....	50 F
------	--	------

### BUREAU DU CLUB

- Présidents d'honneurs

C. KACHELMANN

J.Ch. FROT

J. FROT.RENAUD

M. BRAUN

L. RINGO

J. F. FROT

G. GOFFIN

B. CHEVALIER

P. FICHET

M. COUMES

- Président

- Secrétaire

- Membres

### DELEGUES REGIONAUX

- Paris Ile de France

- Pays de Loire

- Sud-Est

- Sud-Ouest-Pyrénées

- Région Lyonnaise

- Champagne-Ardennes

{ F. FICHET

A. HERMAN

D. HALLAWELL

M. LOUCHE

M. CHARPENTIER

J.J. BRUN

B. MOUTARD-MARTIN

F. FICHET

70, rue de la Procession

78400 CHATOU

A. HERMAN

28, rue G. Couturier

92500 RUEIL

D. HALLAWELL

77, rue du Père Corentin

75014 PARIS

M. LOUCHE

Champagne Cambronne

13980 ALLEINS

M. CHARPENTIER

Route de Crêtes

64290 GAN

J.J. BRUN

52, rue de Charolles

71300 MONTCEAU-LES-MINES

B. MOUTARD-MARTIN

I, 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

# EDITORIAUX !

Les Dieux nous aiment, non pas parce que nous réussissons, mais parce que nous tentons, alors ils doivent beaucoup m'aimer parce que j'ai passé les trois-quarts de ma vie à tenter, y compris les hommes, et si je n'ai pas toujours réussi, j'ai tenté. C'est ainsi que de tentation en tentation j'en suis venue à tenter d'être Président d'une toute petite nation, d'une nation lilliputienne, les Morganistes. Quelle belle aventure! J'ai tenté d'être appréciée, j'ai tenté de plaire, de déplaire, là j'ai failli réussir, c'est si facile, j'ai tenté de diriger, ô quelle tentation! il n'y a qu'une chose que je n'ai pas tenté, là j'ai réussi: j'ai travaillé. Je vous assure sur l'honneur, j'ai beaucoup travaillé, même quelquefois j'ai travaillé du chapeau. J'ai fait et refait les comptes la nuit, nous serons 20, ah non 28 avec les cousins de Mr X, plus son beau-frère, qui est végétarien... prévenir le traître... il y aura 6 enfants, non 4, les 2 autres doivent être considérés comme des adultes, 14 ans, 1m80, 75 kg. Ai-je bien reçu le chèque de Mr V, oui, mais il est enregistré au nom de Melle Y qui l'accompagnera, mais paiera en nature, non en espèce, pardon. Quel métier!!! J'ai tenté d'être à la hauteur de toutes les situations, ça n'a pas été l'escalade de l'Anapurna, mais quelques fois celle d'un mur lisse, sans prise, et là on a beau tenté d'être pieuvre pour avoir quelques ventouses à poser pour atteindre le sommet, il faut convenir que la métamorphose n'est pas aisée.

Bon an, mal an, j'ai tenté de faire avancer la galère, au près comme on dit dans la marine et c'est comme ça qu'après 13 ans de halage j'ai tenté de remettre la galère à des épaules plus larges que les miennes, j'ai tenté de lui présenter la place, non pas comme une sinécure, mais comme une sorte de devoir à accomplir un temps indéterminé, j'ai tenté de lui rendre séduisante cette position, j'ai souhaité qu'à son tour il soit tenté de travailler pour une toute petite nation, une nation de lilliputiens- les Morganistes. Je pourrais alors tenté autre chose, tenté d'être aimé, appréciée, de plaire, de déplaire, etc... mais sans travailler.

Au bout de ce contrat il me reste à vous remercier de m'avoir supportée et je suis tentée de croire que nous nous sommes aimés et je souhaite que nous continuions.

Jacqueline FROT-RENAUD  
Président d'Honneur



Photo: un Président heureux, une Présidente satisfaite,  
un ancien Président mélancolique!!!

## ÉDITORIAUX..... Suite!

Treize, un chiffre porte-malheur? Eh bien non, tout au contraire.

Pendant ces treize dernières années notre club a connu le bonheur, celui d'être dirigé par quelqu'un qui a su, avec toute la subtilité dont seule une femme est capable, élever une vertu au dessus des stéréotypes imprégnés de cambouis ou de snobisme qui caractérisent certains clubs automobiles. Cette vertu c'est l'amitié. Grâce à elle nous avons appris qu'au MCF l'important n'était pas de tout connaître sur la voiture objet de notre passion, de rouler comme des fous le nez dans le volant, d'avoir la plus belle des plus belles (pour aller danser) qui ait jamais été construite à Malvern, mais de se retrouver en toutes circonstances pour refaire le monde, donner de son temps pour organiser une sortie et faire plaisir aux copains, dépanner celui d'entre nous qui s'est laissé trahir par sa dulcinée...

Sans elle, qui aurait pensé à envoyer une carte aux enfants du Club pour leur souhaiter leur anniversaire, qui aurait insisté pour que chaque participant à un MOG reparte avec un présent aussi symbolique soit-il, qui se serait fait un point d'honneur à répondre systématiquement à toutes les lettres reçues?

Pourtant ce n'est pas cette sensibilité qui, à mes yeux, la caractérise le plus mais la rigueur. en treize années de responsabilité on aurait admis de la part du meilleur qu'une erreur puisse être faite, se laisser influencer à développer inconsidérément la boutique, à organiser une compétition, ou je ne sais quoi encore et croyez moi ce n'est pas les "bonnes" idées qui manquent. Pour elle cela n'a pas été le cas. Rien n'a été décidé à la légère, elle a su prendre des avis quand il le fallait.

Merci Jackie pour tout ce que tu as fait pour le Club et bonne liberté (surtout, un conseil, ne lui parlez pas de retraite!)

Amicalement,

Michel BRAUN

Celui qui va essayer de faire aussi bien, avec votre aide.

P.S. : Courage Marin!

Photo: "Et si nous allions vous voir en "voisin"



Neobourg pour emprunter les petites routes et les vallées du pays d'Azar  
jusqu'à Saint-Hymar à mi-chemin entre Lisieux et la Côte d'Azur et à présent  
que nous sommes dans un tel environnement, nous sommes très fiers  
car nous sommes de monter le haut de son axe. Toutefois, nous sommes très  
nos portions une attention particulière au détail pour que nos clients soient  
les plus agréables.

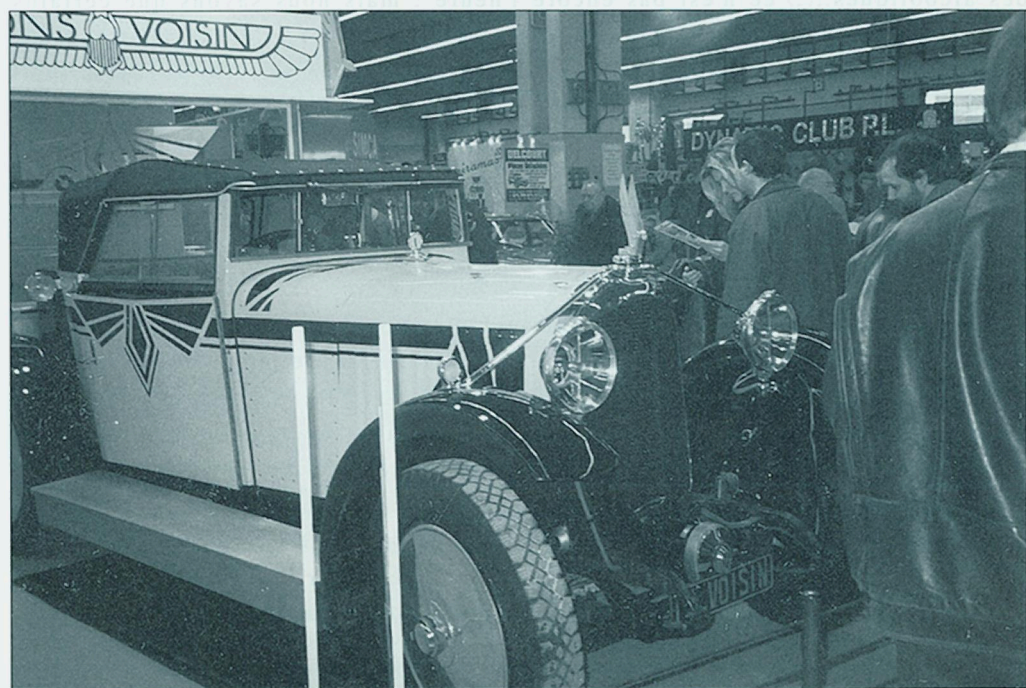
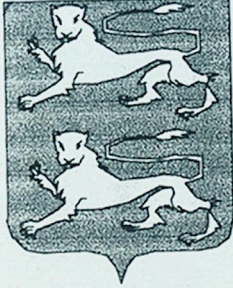


PHOTO: La troupe est enfin là!

**SAINTE HYMER,  
SAINTE WANDRILLE,  
NOTRE DAME DU SACRE**



**PRIEZ POUR NOUS**

En ce matin du 19 Octobre, nous sommes convoqués à 9h00, ce qui compte tenu de notre sortie la veille ne correspond pas à notre heure de lever bien tardive. Pascale et Michel nous connaissant, ont joint à la convocation un itinéraire qui devrait nous permettre de rejoindre la troupe en cours de route. Partis donc de Paris vers 8h45, il nous reste 1/4 d'heure pour faire 45 kms, et bien que nous comptons lâcher les chevaux dès que possible nous rejoignons l'itinéraire au Neubourg pour emprunter les petites routes et les vallées du pays d'Auge jusqu'à Saint Hymer à mi chemin entre Lisieux et la Côte. Au fur et à mesure que nous avançons sous un ciel d'automne resplendissant, un doute me prend car aucune Morgan ne montre le bout de son nez. Pourtant dans chaque village nous portons une attention particulière au bistrot non pas que nos amis soient des alcooliques..... ce n'est pas encore l'heure ; mais nous savons que certains sont très attachés au café, chocolat , croissants sur le coup de 11H. Eh bien que nenni, pas l'ombre d'une Morgan. Finalement nous arrivons soulagés à Saint Hymer car nous ne sommes pas les premiers, ni les derniers. En fait il manque le gros de la troupe, sont déjà là nos amis britanniques, les Crabtree et un couple d'amis qui ont traversé le Channel rien que pour nous voir. De même Paul Egerton Vernon a fait le déplacement depuis Jersey avec son fils pour nous accompagner dans cette escapade normande. Saint Hymer est un petit bijou du pays d'Auge, blotti dans le fond d'une vallée, un clocheton typique domine le hameau avec son lavoir et une ravissante maison à colombage qui tient lieu d'auberge et qui va nous accueillir pour le déjeuner. Le temps de se réchauffer aux derniers rayons de l'automne et bien sûr de comparer les effets bénéfiques de la dernière modification effectuée sur sa voiture avec ceux du voisin, un ronronnement puis un rugissement nous annonce l'arrivée de la cavalerie légère. Une attaque sournoise sur l'arrière garde nous à amputé de Jacques et Annie Coric qui sont en train de se débattre avec un embrayage récalcitrant sur leur flat rad. Ils arriveront plus tard dans les carrosses de deux autres chevaliers restés à leur côté devant l'adversaire qui se refusera à capituler.

PHOTO : le lavoir de St Hymer



PHOTO: le déjeuner à Fécamp

La Morgan finira le week-end chez le garagiste de Blangy le Château. Je suis désolé pour eux mais aussi rassuré que Jacques dans un élan de bonté ait décidé de prendre ma suite dans la série noire!!!.

Après les ripailles usuelles chères au Général Goubert, nous nous rafraîchissons sur les routes de campagne qui nous mènent à Crèvecoeur en Auge site d'un magnifique Château, maintenant restauré et dont la guide nous livrera les secrets. Propriété de la famille Schlumberger il abrite le Musée du pétrole!!! dont la découverte est fort ancienne, puisque l'extraction de ce combustible bitumineux remonte au 17<sup>ème</sup> siècle. Mais nous serons plus attentifs à l'histoire du château dont les origines remontent au 11<sup>ème</sup> siècle. Situé en un site stratégique entre marécage et colline il fit l'objet de convoitises perpétuelles et subit de nombreux sièges avec destructions, pillages, incendies et reconstructions. Nous nous sentîmes quelquefois gênés car la guide dans son enthousiasme ne ménagea pas ces critiques à l'égard des Anglais qui furent maintes fois les redoutables acteurs de ces exactions. Nos amis Anglais parlent hélas très bien le français!!!. Devenu à la fin du Moyen Age une ferme fortifiée qui resta pratiquement entre les mains du même propriétaire jusqu'au 20<sup>ème</sup> siècle, il fut possible de retrouver nombre de témoignages de la vie rurale et de restaurer les bâtiments et leur intérieur formant ainsi un très intéressant musée.

C'est donc plein d'une culture médiévale toute fraîche que nous reprimes nos montures pour gagner l'hôtel de la Diligence à Honfleur qui devient une étape régulière et appréciée de nos sorties. Après un brin de toilette, une visite du port toujours aussi beau, dîner aux "Deux Ponts" et nuit réparatrice.

Le lendemain matin le temps nous sourit toujours avec cette luminosité cristalline des bords de Seine après un petit coup de vent nocturne et une légère brume qui apaise les couleurs en mettant quelques pastels sur les jaunes et les rouges de cette saison. Nous quittons Honfleur pour rejoindre le bac de Quilleboeuf en passant par le Marais Vernier. Comme la Camargue celui-ci est le résultat de centaines d'années de travail pour assécher, canaliser, mettre en pâture pour l'agneau dont le pré salé est aussi bon que celui du Mont Saint Michel. Maintenant le Marais Vernier est un parc naturel régional qui réglemente strictement toutes les activités à tel point que la vie y est figée et il sert surtout de lieu de résidence aux citadins qui achètent les anciennes fermes et se plaignent ensuite que tout est élevé en batterie ou en serre!!! Mais cela reste un lieu privilégié pour son calme, ses couleurs et ces quelques villages à flanc de falaise décorés de géraniums et d'iris. Nous arrivons au bac pour nous faire dire que le prochain départ n'est prévu que dans 1/2 heure. Michel a beau faire miroiter le passage de 20 voitures, rien n'y fait. L'heure c'est l'heure et le syndicat a dit, donc je fais, à nos frais puisqu'il s'agit d'un bac "géré", si l'on peut dire, par le Conseil Général.

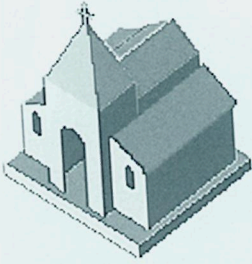






Plus de thopiers, plus de motuets, les Jure-Neux s'en sont aller...  
L'après-midi est particulièrement triste depuis que la grande fête a été  
annulée. Le temps est calme, mais les Jure-Neux restent fidèles pour  
ce qui nous aime. L'après-midi nous attend le dimanche. Excellent, nous  
avons une vue sur le port et nous avons une vue sur le port. La grande





7

Finalement nous les remercierons de ne pas nous avoir accepté, car nous faisons route vers l'abbaye de Saint Wandrille en passant par la forêt de Brotonne, une des grandes forêts de feuillus avec Eawy, Lyons et Tronçais. J'aime ces arbres centenaires qui jouent avec le soleil et nous offrent des contre-jours que l'on souhaiterait fixer sur la pellicule si nous étions des professionnels. Nous arrivons pour la sortie de la messe, et devons patienter quelques instants pour qu'un moine nous fasse visiter les lieux. Et de nouveau l'histoire de l'abbaye est faite de pillages, destructions, incendies, reconstructions, dans lesquels bien sur les Anglais ont pris une part active, ce qui nous plonge une fois encore dans l'embarras. Mais le moine nous sauve la mise en nous apprenant qu'après avoir été expulsés suite aux lois de séparation de l'Eglise et de l'Etat, les bâtiments avaient été achetés par un Anglais qui les restitua à la congrégation lorsque celle-ci pu revenir en France. C'est ici que réside l'Abbé Pierre, dans un cadre champêtre et reposant et je ne peux m'empêcher de penser que les sans logis pourraient y trouver un lieu de villégiature agréable. Mais peut être troubleraient-ils par trop la tranquillité des lieux.

Nous avons pris du retard et partons à vive allure pour la dernière étape, qui nous mène à Fécamp où nous attend le déjeuner. Excellent il nous réchauffe, car le temps s'est couvert nous laissant traverser Fécamp pour monter à Notre Dame du Salut qui domine la ville et ses falaises sous une petite bruine. Fécamp est horriblement triste depuis que la grande pêche a disparue. Plus de thoniers, plus de morutiers, les Terre-Neuva s'en sont aller rejoindre le paradis des Marins et N.D. du Salut n'a rien pu faire. Je me remémore le merveilleux livre de Jean Recher, dans la collection Terres Humaines, "Le Grand Métier". Jean Recher a commencé comme mousse sur les morutiers à voile pour finir Capitaine de pêche sur les morutiers usine et assister à la disparition de la flotte au début des années 80. C'est un livre merveilleux.

L'heure avance et il nous faut regagner nos pénates. A la sortie de Fécamp nous récupérons Nicolas Heindricx et son épouse, très inquiets, la +8 ayant coupée net sans prévenir. A la question: "As-tu un coupe-batterie?", Nicolas se penche vers l'arrière pour trouver l'objet de ses inquiétudes; les vitres en glissant ont simplement fait tourner la clé qui a fini par tomber et donc couper le contact. Nicolas rassuré nous quitte un peu plus loin car nous rentrons sur la Basse Normandie et non sur Paris.

Une fois encore Michel et Pascale ont su marier habilement route et culture pour un superbe week-end, qu'ils en soient remerciés.



Jean-Christophe FROT

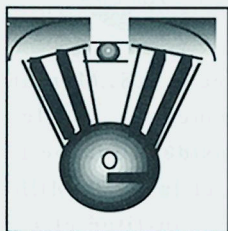
# UN PEU D'HISTOIRE

## AUTRES QUATRE ROUES

Morgan, comme vous le savez j'espère, a connu le succès grâce à la mise au point de cet hybride, diront certains experts non avertis, que représente un véhicule à trois roues. Environ 40.000 de ces "hybrides" furent construits entre 1910 et 1924, la production se poursuivant jusqu'en 1952.

La **Morgan 4/4** (4 roues, 4 cylindres) apparut en 1936, mais elle ne fut ni la première ni la seule 4 roues d'inspiration Morgan.

Devant le succès des 3 roues en Angleterre et une fiscalité avantageuse les frères Darmont connus ensuite sous le nom de Darmont et Badelogue décidèrent d'importer puis de construire sous licence les trois roues Morgan. Nous sommes en 1919. D'abord connus sous la marque **Darmont-Morgan** puis Darmont en 1930 lorsque la licence prendra fin, les brevets tombant dans le domaine public, ces engins connurent leurs heures de gloire dans de nombreuses compétitions et firent la joie de bien des pères de famille dont les moyens ne leur permettaient pas d'acquérir une automobile à 4 roues. Mais le prix des automobiles baissant, la fiscalité se faisant moins avantageuse, il devint évident que la clientèle souhaitait voir évoluer les Trois roues vers l'ajout d'une quatrième.



C'est ainsi que Darmont ajouta à son catalogue le **Darmont V Junior** en ajoutant une roue aux modèles existants!! Toujours mu par un bicylindre en V d'inspiration JAP ou Blackburne placé à l'avant, le V junior se voyait adjoindre un pont arrière sans différentiel afin de loger la quatrième roue. Le tout était coiffé d'une élégante carrosserie, le moteur n'étant plus apparent, dont on peut dire qu'elle se rapprochait un peu des FIAT Balila sport. Equipé d'une boîte de vitesse à trois rapport plus marche arrière, d'une batterie, d'un allumage par bobine et distributeur, d'une avance automatique et de freins sur les 4 roues, le modèle fut construit et proposé 10900 FF en 1936, mais connu un succès mitigé. Alourdi par sa greffe, il n'était plus tout à fait un 3 roues en terme de performances ni réellement capable de rivaliser en terme de prix et de confort avec les voitures proposées à l'époque. J'en ai connu un qui fut acheté en caisse au début des années 80 par un carrossier de Gennevilliers et qui le restaura

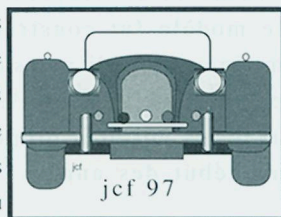
entièrement grâce aux quelques documents d'époque. Ce qui donna un beau petit roadster que l'on voit de temps en temps dans les épreuves de cyclecar. Mais au dire de son propriétaire le moteur manquait un peu de souffle pour entraîner véhicule et passagers.

Mais revenons en 1919, où apparaît sur la scène un personnage qui fera date dans l'histoire des cyclecars en général et des Morgan en particulier. **Stuart Malcom SANDFORD** naît à Birmingham en 1889 et part à l'âge de deux ans avec sa mère, alors veuve, pour Paris. Il retournera en Angleterre entre 14 et 16 ans pour en parfaire la langue, puis reviendra en France. Il dépense alors le Dimanche ce qu'il gagne en semaine chez "Old England" où sa mère l'a fait rentrer comme vendeur, en participant à des compétitions motocyclistes. En 1919 il débute chez Darmont en s'occupant de la vente des Morgan dans le magasin de l'avenue des Ternes. Il se dit que les rapports entre Roger Darmont et Stuart Sandford se détériorèrent assez rapidement. En effet Darmont avait l'habitude de venir racoler les clients devant le magasin pour aller conclure l'affaire à l'usine de Courbevoie. Ceci lui évitait d'avoir à verser la commission due à Sandford.

Sandford décida alors de mettre un terme à sa collaboration pour voler de ses propres ailes. Il se lance dans la réalisation d'un trois roues en 1921 mais le projet n'aboutira qu'en 1924 pour devenir un cyclecar à trois roues d'exception. Doté d'un 4 cylindres Ruby, d'une carrosserie à couper le souffle ils furent baptisés "l'Avion de la route", "le Cyclecar de l'Élite". De fait on estime qu'environ 300 cents de ces merveilles furent construites jusqu'en 1936. Mais ceci est une autre histoire que je vous conterai dans un prochain numéro.

Pour les mêmes raisons que celles évoquées plus haut Sandford se lance en 1933 dans la construction d'un modèle à 4 roues par simple greffe sur les trois roues. Il sera baptisé le "**Quad**" et connaîtra un succès d'estime mais surtout pas commercial. Moins d'une dizaine d'exemplaires seront construits pendant les trois ans de sa présence au catalogue.

Sandford qui avait toujours gardé de bonnes relations avec H.F.S. Morgan se voit confier l'importation de la gamme en 1936 à commencer par les nouvelles 4/4. Le 4/4 est très bien reçu par la presse qui le considère comme le meilleur de sa classe où évoluent les Singer, Georges Irat, MG, et la FIAT Mille Miglia. En 1937 le franc est dévalué, le contrôle des changes est institué et les taxes à l'importation augmentées. Sandford, pour contourner ces difficultés, décide alors de n'importer que des châssis et des moteurs, se chargeant de l'assemblage et de la construction de la carrosserie dans ces ateliers de Levallois. Il apporte quelques touches personnelles comme une calandre légèrement différente incluant le logo Sandford, des louvres de capot uniquement sur les cotés et un arrière ne présentant qu'une seule roue de secours afin d'agrandir le compartiment à bagages, mais pour le reste le véhicule est en tout point identique au



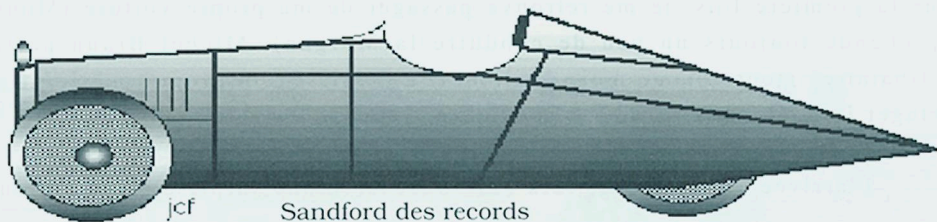
Morgan 4/4. En 1939 peut être par soucis de reproduire le succès des 3 roues, il se lance dans la construction d'un 4/4 de sa composition. Le résultat est mis au catalogue et reprend l'architecture générale des 4/4. La carrosserie est légèrement modifiée mais surtout le moteur Coventry-Climax fait place à **Ruby 1100 cc**. Un seul exemplaire fut construit avant la déclaration de la guerre. Sandford tenta alors de rejoindre l'Angleterre à son volant accompagné de son épouse. Ils furent rapidement bloqués par l'avancée des troupes allemandes qui confisquèrent la voiture et les plans que Sandford avaient pris avec lui. Le prototype disparut ensuite dans la tourmente de la guerre. Il avait eu le temps d'être apprécié par la presse comme "L'Actualité Automobile" qui écrivait: *"Comme tous les produits Sandford, celui-ci présente un dessin d'avant garde et est un produit sans défaut."*

A l'issue du conflit Sandford reprit l'importation des Morgan, mais aussi des motos Sunbeam et Velocette jusqu'en 1953 lorsqu'il mourut d'une congestion cérébrale.

Jean-Christophe FROT

Bibliographie: **Didier COSTE**. Sandford: L'Avion de la Route. L'Enthousiaste n° 13, 14, 15 . 1979.

**Ken HILL**. The Four Wheeled Morgan. Vol. I: The Flat-Radiator Models. Motor Racing Publications LTD, Londres 1977.

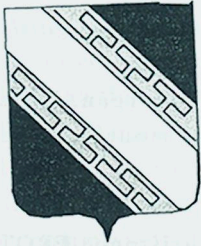


Addendum: pendant que je finissais: cet article le n° 195 d'Auto Rétro de Janvier 97 publiait sous la plume de Jacques Potherat " La 4<sup>e</sup> roue du carrosse" avec en tête de chapitre : "Signe des temps, pour rester dans le coup, Darmont et Sandford ajoutent une quatrième roue à leurs cyclecars...". Vous y trouverez de belles photos du Quad et du V Junior et la toujours excellente prose de Jacques Potherat.

Puisque nous en sommes à la rubrique "Presse", le n° de mars d'"Auto Rétro" consacre un article aux Morgan et à leur propriétaire, avec leurs plaisirs et leurs peines....aux deux!!! Bien fait et surtout nous n'avons pas eu droit au "châssis en bois". Merci!

# LA DERNIERE HARDE.

SORTIE DANS L' AISNE DES 28 & 29 SEPTEMBRE 1996È



J'avais eu l'idée de faire découvrir à mes amis du Club une région méconnue de l'Aisne où j'ai passé une grande partie de mon enfance: les forêts de Saint Gobain et de Coucy, le château du même nom, Laon et ses environs. Il me semblait également intéressant de passer une nuit sur place, à proximité des bois, pour écouter le brame des cerfs, dont c'était la période du rut! Vaste programme!.

Départ donc vers 9H du "Petit Villiers", direction autoroute A1, puis N 2 vers Soissons. En file indienne une dizaine de Morgan se faufilent parmi les départs en week-end. Une première halte café-croissant à L'Auberge de Vaumoise à environ, 60 kms de Paris, nous offre le plaisir de retrouver nos amis Lebarcq et Archambaud.

Notre ballade se poursuit, hors de la N 2, et nous fait traverser villages et campagne en direction de notre prochaine étape, l'Abbaye des Prémontrés. Pour la première fois, je me retrouve passager de ma propre voiture (Monique appréhende toujours un peu de conduire la Morgan). Michel Braun parti en "célibataire" (tout comme moi, d'ailleurs) a délaissé son propre cabriolet pour partager le mien sur ce trajet, c'est lui qui "pousse les intermédiaires".

L'arrivée à Prémontré, vers 12H30, réserve une surprise à notre groupe.

Prémontré est un petit village de l'Aisne, doté d'une superbe Abbaye du 18 ème siècle où est né l'ordre des chanoines du même nom. les chanoines ont aujourd'hui quitté Prémontré et l'Abbaye est devenue Centre Hospitalier Psychiatrique. (Adresse à conserver pour certaines névrose obsessionnelles que pourraient nous causer nos "4 roues").

Prémontré, situé au milieu de la forêt, est régulièrement le théâtre de chasse à courre. C'est précisément le cas ce samedi. Nous arrivons au moment même où le cerf s'est réfugié dans l'enceinte de l'hôpital, près du terrain de sport. La chasse est arrêtée. Seul le maître d'équipage, à cheval, est présent pour rassembler ses chiens qui entourent l'animal. C'est alors, que pour s'échapper, l'animal bondit devant nos yeux au dessus d'une haie de thuyas de plus de deux mètres pour se diriger vers la forêt.



Après une journée assez californienne, nous décidons de prendre le chemin  
de notre village situé au lieu-dit l'Abbaye du Haut-d'Arènes où  
chaque à l'exception de Michel nous ne sommes pas arrivés au car-bouling.  
Tout cela provient possiblement de la chambre et d'un plan de parking pour un  
troussard.



Belle mise en scène, parfaitement orchestrée, difficile à réussir avec autant de synchronisation.

Nous pouvons alors accueillir comme il se doit nos amis belges auxquels nous avons donné rendez-vous: Stammel, Swinnen, Du Petit et Giet. Léon a même expérimenté, pour arriver à Prémontré, un petit parcours de 4x4 (et non de "4/4") pour "gagner du temps". Le pont arrière de la Morgan aurait, paraît-il, modérément apprécié.

Un copieux repas est ensuite pris à la cafétéria de l'hôpital ouverte spécialement pour nous grâce à l'appui du Directeur. Ce dernier, passionné de voitures anciennes (il restaure actuellement une Bugatti), avait accepté avec plaisir de nous recevoir et de nous accompagner également pour visiter les parties les plus intéressantes de l'Abbaye.

Par un temps de plus en plus agréable, nous quittons Prémontré pour sillonner la forêt de Saint Gobain ( la "Manufacture des Glaces", origine du Groupe St Gobain, y existe encore mais elle vient d'être fermée) et nous retrouver à Coucy le Château.

Visite du Château féodal (du moins ce qu'il en reste) sous la houlette d'une jeune guide dont le style "tout du cru" ravit notre groupe.

Après une journée aussi culturelle, nous décidons de prendre le chemin de notre auberge située en lisière de forêt, l'Auberge du Rond-d'Orléans où chacun, à l'exception de Michel Braun et moi-même qui étions en sur-booking, peut alors prendre possession de sa chambre et d'une place de parking pour sa "maîtresse".

Michel et moi trouvons notre bonheur à 5 km, à Chauny

Soirée dans les meilleures traditions: baptême au champagne des bizuths (en l'occurrence les Lallemand), repas animé, correctement arrosé et, pour les plus motivés (ne me demandez pas les noms), sortie nocturne dans la clairière voisine vers 23H pour écouter les dix-cors en quête d'une bonne biche pour la nuit, voire davantage! A les entendre, certes dans le lointain, l'affaire se présentait sous les meilleures conditions.

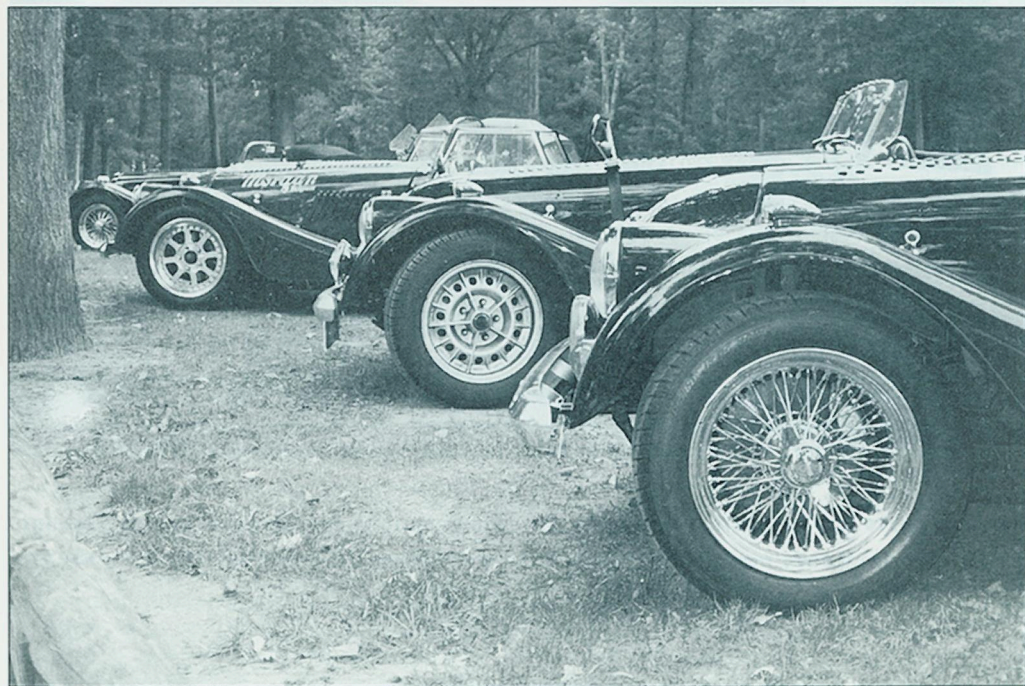
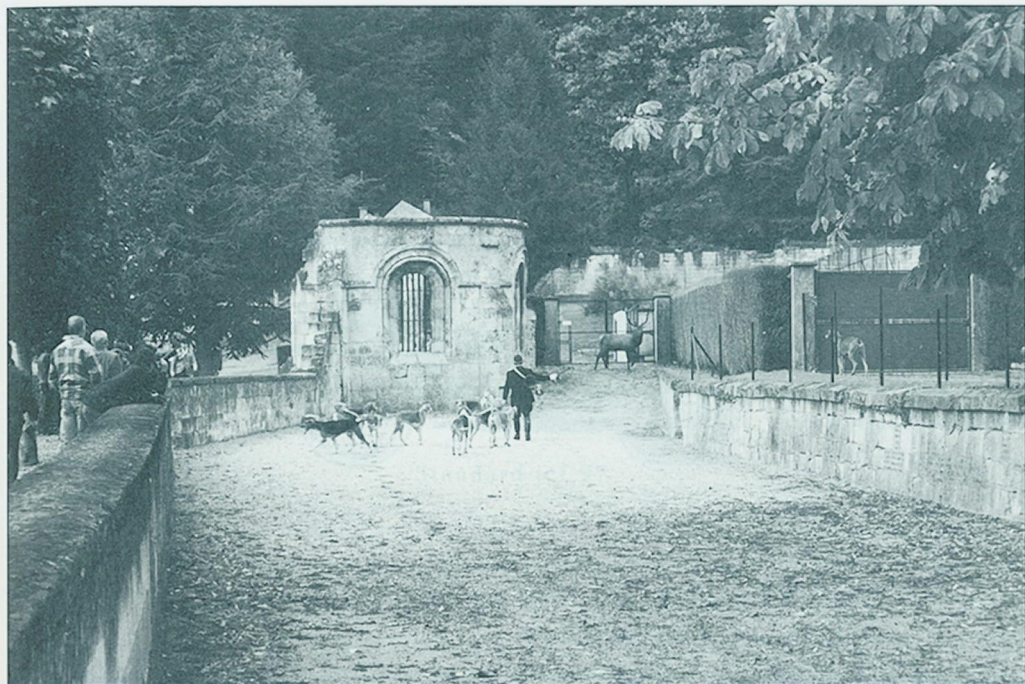


Le lendemain matin, frisquet, Michel et moi faisons l'ouverture de l'Intermarché de Chauny afin de nous approvisionner pour le pique-nique prévu à midi et rejoignons nos amis au Rond-d'Orléans.

Séance d'avitaillement pour les V8 et plus modestes 4 cylindres et départ vers Laon que nous ne ferons que traverser.

L'étape suivante nous conduit à la Caverne du Dragon, véritable ville souterraine du Chemin des Dames qui accueillit alternativement soldats français et allemands pendant la Guerre de 14-18.





Pour le pique-nique au bord de l'eau dans le Centre de loisirs de l'Ailette totalement désert, quelques degrés de plus auraient été les bienvenus. Nous les trouvons fortuitement à l'intérieur du bar d'un hôtel Mercure surgi, par hasard, sur notre route de campagne. Celui-ci, flambant neuf, domine le lac que nous venons de quitter. Le bar, lui aussi, est quasiment désert. Nous y prenons le café en mettant toute notre énergie à reconfigurer entièrement la disposition des canapés et casser la monotonie des lieux. Le sens de la convivialité du Morganiste n'est décidément pas une légende.

Après cet exercice, arrive le moment de nous séparer de nos amis belges et de rentrer par petits groupes sur la région parisienne en pensant déjà aux futures escapades.

Alain Herman

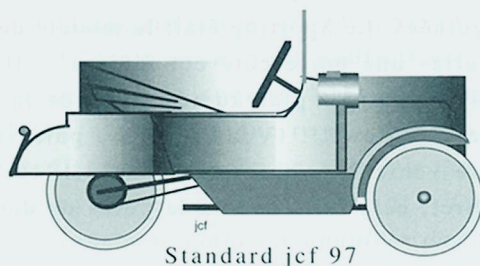
Photo Morgan carburants PHOTO 9



Quelque part sur la route des Alpes. Et comme nous le précise François Garbal, auteur de ce cliché, cela ne l'a pas empêché de payer le prix fort!!!

## UN PEU D'HISTOIRE

### DE NOS ORIGINES

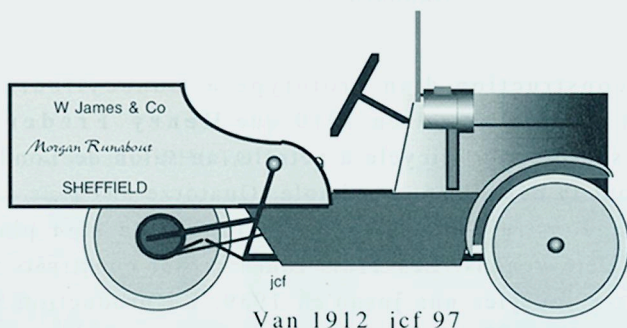


Après la construction d'un prototype à monocylindre Peugeot et direction à timon en 1909, c'est en 1910 que **Henry Frederic Stanley MORGAN** expose son premier tricycle à pétrole, au salon de Londres. Il s'agit d'un monoplace dont la définition est simple. Quatorze ans plus tard et si l'on inclut les Darmont construits sous licence en France ce sont plus de 40.000 modèles qui auront été vendus. Les Trois roues seront construits à la cadence de 2500 exemplaires tous les ans jusqu'en 1939. La production s'arrêtera en 1952, le relais ayant été pris en 1936 par les quatre roues. Au total ce sont probablement pas loin de 100.000 exemplaires qui auront trouvé preneur pour le plus célèbre des cyclecars à trois roues. En Juin 1995 j'ai eu le plaisir de participer à l'anniversaire des 50 ans du "Three Wheeler Club" où se sont retrouvés plus de 250 "Trois roues" sur le champ qui se trouve derrière l'usine de Pickersleigh road. Je n'ai pas été capable de retrouver deux véhicules identiques. Certes les aléas de l'histoire ont fait que les restaurations de certains ont été guidés par le soucis de mettre un trois roues sur la route même si parfois les rapports à l'origine ne respectent pas toujours les dates de mise sur le marché. (Voir à ce titre mon article sur mon trois roues personnel). Il est toutefois évident que dès le départ les acquéreurs n'avaient de cesse de modifier leur acquisition pour les adapter à leur besoins. C'est pourquoi lorsque j'entends un soit disant expert se targuer de connaître tous les modèles qui ont pu être construits ou modifiés je reste émerveillé... ou plutôt dubitatif.

Alors pour commencer cette série d'articles je tiens à vous préciser que cette histoire des trois roues ne fera référence qu'aux modèles inscrits au catalogue de l'usine en se souvenant qu'à la commande, comme de nos jours les options étaient quasiment illimitées. Le mieux pour s'y retrouver est encore de prendre les différents modèles dans leur ordre d'apparition au catalogue.

## 1911: le Standard

Ce qui était un prototype monoplace exposé à Olympia en 1910, devient le modèle **Standard** en devenant biplace. Deux motorisations sont proposées, JAP 4HP ou 8HP, ainsi que deux carrosseries, les **Deluxe** et **Sporting**. Le Standard était le plus souvent équipé du JAP, 964 cc, refroidit par air et coûtait la somme de 85 guinées. Le Sporting était le modèle de base et le DeLuxe plus cossu avec entre autre une porte côté conducteur!. Il existait aussi une version commerciale qui arborait un plateau au dessus de la roue arrière et qui supportait une charge de 1 3/4 cwt!!! (Vous x 11,34, puis vous : par la racine carrée de la cylindrée du véhicule, vous retranchez 3,1416, et vous vous êtes trompés de virgule ???). Bref, cela fait environ le poids de deux sacs de charbon des Midland.



Van 1912 jef 97

En 1915, le "Standard" disparaît du catalogue et c'est le "Morgan Runabout" qui est proposé en trois versions: Sporting, Grand Prix ou DeLuxe! Vous me suivez, pour l'instant cela devrait aller, d'autant que les moteurs n'ont pas encore changés.

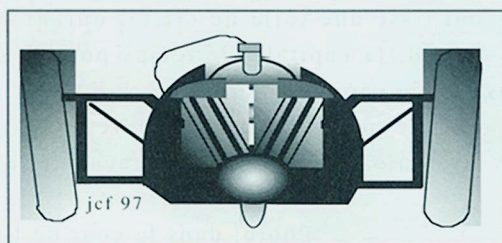
En 1921, H.F.S. réintroduit le Standard comme s'il était entièrement nouveau et le baptise "Popular" à un prix de £150, prix très compétitif grâce à l'utilisation d'un stock de peuplier noir de France acheté à vil prix. Equipé d'un moteur JAP à air de 8hp, il était livré avec des lampes à acétylène, capote, parebrise, porte vignette (oui, elle existait déjà), outils et bidon d'huile. Le tout donné pour 80 kmh et 56 mpg (miles per gallons). Sachant qu'un mile mesure 1609 m et un gallon 4,546 L. je vous laisse calculer la consommation..... Aller, pour cette fois je vous aide, cela fait environ 5 L/100. En 1923, les prix baissent à £ 135 et l'on voit apparaître des freins à cables sur les roues avant. Ayant nécessité deux ans de recherche ils sont proposés en option pour £6, à vous de prendre le risque car l'usine précise qu'ils viennent en complément du frein arrière et ne doivent être utilisés qu'en cas d'urgence. 1924 voit les prix baisser de nouveau à £ 110, avec le choix de la motorisation, JAP ou Blackburne à air. Si vous déboursez £ 8 de plus, vous pourrez vous éclairer à l'électricité et pour £ 12 vous vous passerez de la manivelle grâce à un démarreur électrique. En 1925 ces options deviennent standard, puis les prix baissent encore en 1926 à £ 95. L'Austin 7 était alors vendue £ 149. Fin

1926 à £89 on a droit à un avertisseur électrique, mais l'arrêt du modèle est proche et après une dernière baisse à £ 85 le Standard disparaît définitivement du catalogue en 1929.

Ce premier modèle de la marque a donc été en production 18 ans car, si nous avons vu son nom disparaître du catalogue de 1915 à 1921, rappelons nous que les Sporting et DeLuxe n'étaient que des Standard rebaptisés **Morgan Runabout**. Cet artifice était avant tout publicitaire, permettant à toute la gamme de bénéficier des succès sportifs obtenus avec le Grand Prix ou ses dérivés. Enfin si durant la première guerre mondiale la production diminua au profit de l'industrie d'armement elle ne s'arrêta jamais complètement. On retrouve ainsi des publicités au texte suivant: *"Un certain nombre de commandes du Morgan Runabout ayant été annulées du fait de la guerre, et dans notre souci de conserver l'ensemble de notre personnel, nous sommes à même de livrer immédiatement tous nos modèles"*. Ou encore *"Jusqu'à maintenant nous n'avons pas augmentés nos prix depuis le début de la guerre, mais l'augmentation importante du prix des matières premières, nous oblige, à regret, à annoncer une hausse de 5% sur tous les modèles à compter de ce jour"*. De même le département Recherche & Développement fut toujours actif durant cette période puisque le prototype d'un 4 roues fut construit en 1915 bien qu'il ne dut voir le jour que 20 ans plus tard! Il faut dire que le succès des Trois Roues ne justifiait pas sa mise en production.

Le succès rencontré dès le début n'était pas le fait du hasard: outre un prix attractif, même si les détracteurs jasaient sur l'inconfort d'une moto au prix d'une auto, H.F.S. avait fondé toute sa publicité sur les succès en compétition. Lui-même participait aux trials avec son épouse, avait établi plusieurs records de la catégorie cyclecar à Brooklands en 1912 et surtout suivait ou supportait activement les clients s'engageant dans les compétitions en tout genre. Le premier grand succès de la marque fut la victoire au Grand Prix de France des voiturettes à Amiens en 1913. W. G. Mac Minnies et son copilote Frank Thomas couvrirent les 260 kms à 67 km/h de moyenne. Même si les officiels les déclassèrent arguant qu'il s'agissait d'un side-car et non d'une voiturette, les retombées furent immédiates avec pas moins de 700 commandes prises en quatre jours au Salon de 1913, dont 150 pour la France!!!

Jean-Christophe FROT.



## *UNE JOURNÉE PARTICULIÈRE.*



tous les parfums d'Arabie.....

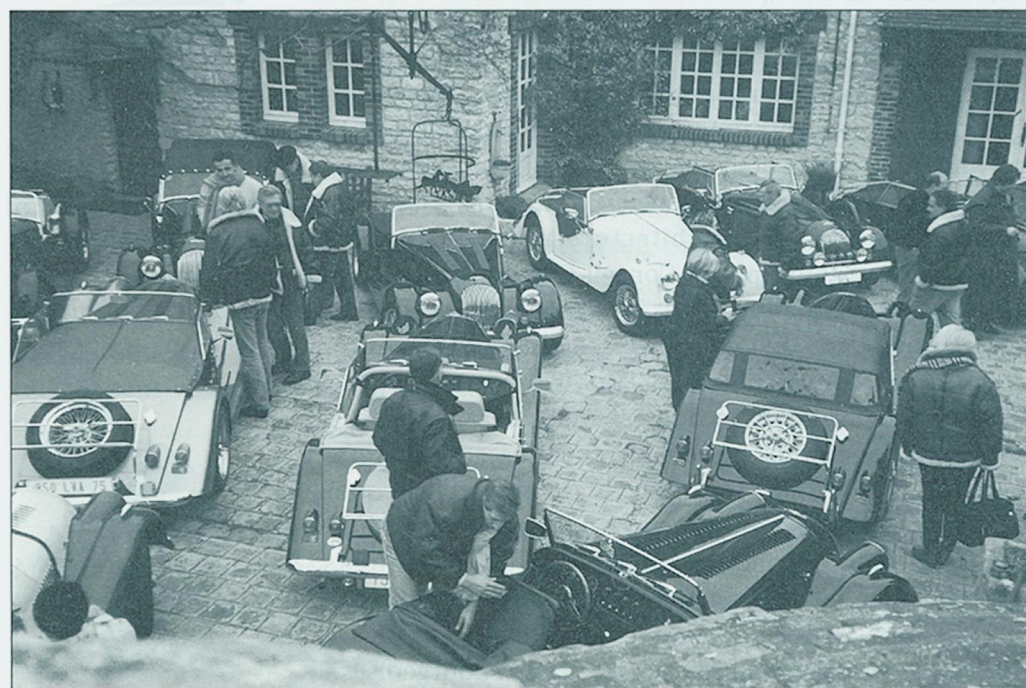
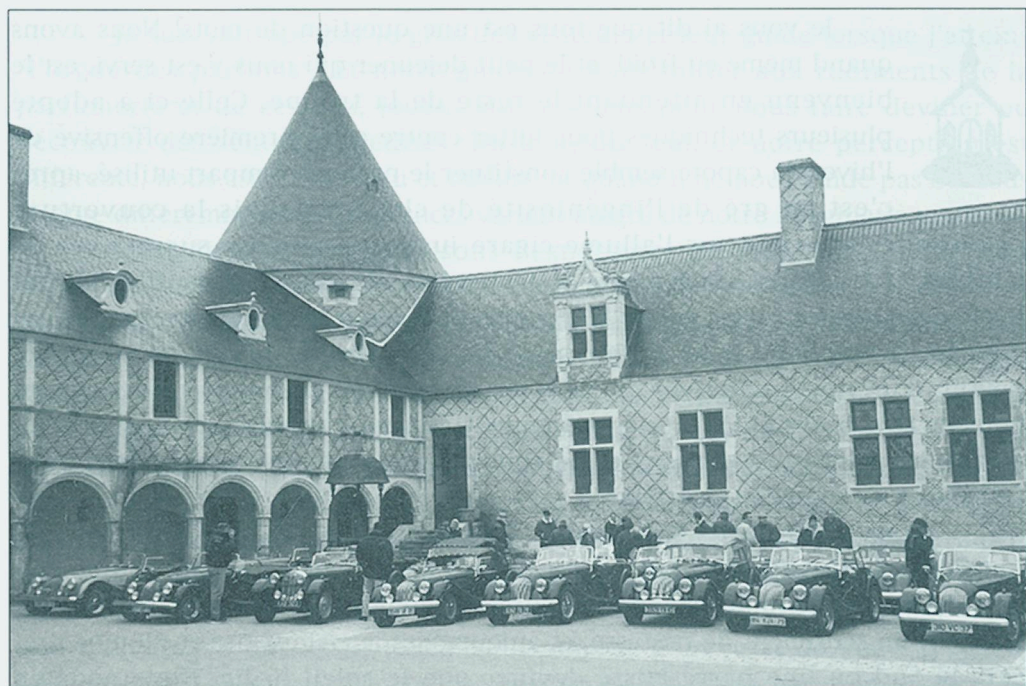
Il y a vraiment des jours où l'on se demande ce qui passe par la tête des organisateurs de sortie du Club! Vous faire lever un Dimanche à 6h30, pour partir alors que le jour, lui plus raisonnable, ne s'est même pas encore levé; 60 kms pour rejoindre le rendez-vous, le temps de vous apercevoir que le thermomètre a décidé de jouer avec le négatif; dès lors, et pour une fois, la Morgan ne chauffe pas- bonne nouvelle!- mais en contre-partie le chauffage de l'habitable est aux abonnés absents; enfin 4 heures à table pour repartir à la nuit tombée!!! Que fait la police!!!



Eh bien malgré ce tableau apocalyptique nous avons passé une merveilleuse journée, tout est une question de mots, comme nous l'avons appris au Musée du Parfum, mais ne déflorons pas le sujet, les fleurs viendront plus tard. Encore ne sais-je où les placer puisqu'elles reviennent d'abord à Annie et Jacques CORIC qui nous avaient concocté ce subtil mélange fait de la (re)découverte de notre odorat au Château de Chamerolles, et de notre goût à l'Auberge de Courpain. J'ajouterai l'ouïe pour les sonorités d'un V8 ayant retrouvé sa forme, la vue pour la vallée de l'Essonne et le toucher pour une tasse de café chaude et chargé d'un antigel d'origine écossaise qui vint à point nommé après deux heures de ballade et nous aurons au cours de cette journée fait vibrer nos cinq sens.



Reprenons donc le cours des choses. En ce 15 Décembre, alors que les givres ont tissé une toile de cristal durant le clair de lune, nous quittons, vers le Sud, la capitale; le temps pour l'astre du jour de sortir du levant dans un rougeoiement qui embrase la forêt de Fontainebleau. L'air vif nous réveille pour nous faire encore mieux apprécié cette féerie alors que nous atteignons le Domaine seigneurial du Mercure de Corbeil.





Je vous ai dit que tous est une question de mots! Nous avons quand même eu froid, et le petit déjeuner qui nous y est servi, est le bienvenu en attendant le reste de la troupe. Celle-ci à adopté plusieurs techniques pour lutter contre cette première offensive de l'hiver: la capote semble constituer le premier rempart utilisé, après c'est au gré de l'ingéniosité de chacun depuis la couverture chauffante branchée sur l'allume-cigare jusqu'au couches successives de lainages et fourrures, de bonnets et serre-têtes, de gants et mouffles le tout ficelé dans des écharpes! A voir le masque affiché par les arrivants, tout ce qui dépasse ressemblant à de l'acier bleui au zéro absolu, plutôt qu'au visage poupin d'un nouveau-né venant de têter, aucune des techniques ne semblent pouvoir être breveté! Qu'à cela ne tiennent, boissons chaudes et viennoiseries aidant, les couleurs reviennent et les équipages, road book en main, sont prêts à affronter de nouveau les frimas.

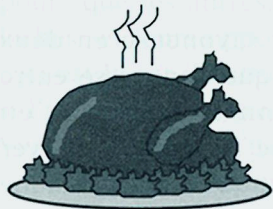
Nous voilà partis traversant la Beauce et les Gonfreville, Grouville Autreville, Geléville, Froidville,..... car dans cette région tout ce termine en -ville. La beauce m'impressionne toujours; ces étendues plates sans horizon me donnent un sentiment de tristesse, et aujourd'hui le ciel est bas et plombé sauf vers le Sud où une barre laisse deviner que le soleil brille. Nous nous en rapprochons mais rapidement le road book nous en éloigne. Ce paysage me rappelle "La Terre" de Zola. On imagine un des personnages vous saluant dans les villages que nous traversons et comme si la température ambiante ne suffisait pas cela me fait froid dans le dos. Soudain la route, jusque là droite, coupant les champs au cordeau, s'incline rejoignant une minuscule vallée où se terre un village sorti de Disney Land. Nous parvenons ainsi à Estouy qui garde les ruines d'un château du XIV ème, d'une abbaye du XVème. Honnetement je suis frigorifié et je n'ai pas le courage d'en faire la visite. Je préfère goûter les délices d'un café chaud servi à l'arrière du Discovery, et agrémenté d'un "Glen quelque chose" . Vraiment, Annie et Jacques ont bien fait les choses!!!. Je rajoute une couche de lainages, la dernière, et je confie le volant à Danyela pour l'étape suivante qui nous mène au confint du Loiret, au Château de Chamerolles. L'ensemble est d'une architecture remarquable, médiévale et renaissance, récemment restauré par le Conseil Général. La cour nous est ouverte, et les 20 Morgan ont fière allure dans ce décor grandiose. Je me glisse à l'intérieur du Château pendant que chacun essaie de vendre sa dernière recette contre les intempéries. Moi, j'ai capitulé... et j'aurai froid jusque tard dans la nuit. Une première pièce agréable, sans plus, une deuxième beaucoup plus accueillante, il y brûle un feu des plus réconfortant, je m'y attarde quelques instants. Je monte d'un étage et découvre alors le Musée du Parfum. Une merveille de présentation et de senteurs. J'y apprend que les parfumeurs ne sont apparus qu'au 15ème siècle et que l'essor de la parfumerie ne se fera qu'à la fin du 18ème avec la Révolution et les classes bourgeoises.





Je suis rattrapé par le gros des visiteurs et leur guide lorsque j'atteins "l'orgue des parfums". Et notre guide de nous initier aux rudiments de la parfumerie et de ces nez, jouant sur nos sens pour nous faire deviner ou découvrir des senteurs inédites. Un mot, un seul, et notre perception est différente, nous associons vécu et odeurs, et quand il ne nous guide pas ou nous oriente différemment les fragrances varient au gré de notre imagination.

C'est ainsi que nous faisons l'expérience du musc, de l'ambre, du citron, de la feuille de cassis qui sent le pipi de chat, du castor qui exhale le gibier faisandé, toutes ces essences rentrant dans de subtiles proportions pour composer les parfums que nous préférons. Encore faut-il que votre propre "odeur" se marie avec ce que vous avez choisi, car un parfum évolue en fonction de celui qui le porte. Cet homme est passionnant et nous ne nous laissons pas de ses commentaires, hélas le temps passe et nous avons largement dépassé les 30 mns prévues sur le road book. Et pourtant les questions fusent, innombrables: parfum, eau de toilette, eau de parfum, quelle différence? comment extrait-on les différentes essences, par quel procédé? quelles essences synthétiques pouvons-nous créer? Et toujours avec passion notre guide nous répond, on le sent intarrissable sur le sujet. Seule la promesse d'un verre de Vouvray arrive à sortir l'assistance de son rêve, car l'univers du parfum engendre le rêve, la création, la découverte, la passion et la séduction. Mais il nous faut satisfaire des passions plus terre à terre et nous diriger vers l'étape suivante même à regret, enfin pour le moment.



L'Auberge de Courpain, sachant probablement que nos sens avaient été mis en éveil, nous reçu de telle sorte que notre gout en ressorti plein de sensations nouvelles comme avait su le faire notre initiateur pour les parfums. Le feu crépitait dans la cheminée, la chère était bonne, la compagnie plus qu'agréable, les vins légers et savoureux, de sorte que trois heures pour goûter ces moments hors du temps n'étaient pas de trop. Vint, hélas, le moment de se quitter et mon sixième sens étant le seul à n'avoir pas été aiguisé au cours de cette journée je m'engageait dans la direction opposée, redescendant sur Pithiviers, puis vers Fontainebleau, pour regagner la Capitale soit 105 kms alors que nous étions à 10 kms d'Etampes!! Je ne sais pas ce qui m'avait grisé: le "Glen quelque chose", le Cheverny de l'Auberge de Courpain, à moins que ce ne soit tous ces parfums d'Arabie.....

Jean-Christophe FROT.

Merci à Annie et Jacques Coric pour ce parcours initiatique, avec Michel KAHN pour la réception au Château de Chameroles et toujours à Michel Braun pour la partie technique.

## les roues à rayons.



Ces petits bijoux sont l'apanage des voitures de sport anglaises des années 50-60; une touche finale sans laquelle on a pas l'allure des DB4 et des XK 120. Leur raison d'être était l'allègement du poids non suspendu pour la compétition; bien qu'Ettore Bugatti ait montré la voie au grand Prix de Lyon de 1924 en équipant le Type 35 de roues en alliage d'aluminium, il faudra encore attendre quelques années pour que les jantes légères apparaissent sur le marché de la grande consommation. Morgan a conservé cet anachronisme, en option, jusqu'à nos jours. Qu'il soit bien compris que ceci n'est pas par conservatisme chronique, comme ils en ont l'habitude à Malvern, mais dans un but purement esthétique pour rester en harmonie avec la désuétude du reste du véhicule. J'en veux pour preuve que le +8 est apparu dès sa naissance avec ses jantes en alliage en 1968. En effet, dans un moment d'égaré sans doute, Peter a eu une vision réaliste et d'avant-garde fort rare chez lui et s'est rendu compte que la puissance du véhicule demandait l'abandon de vos chers rayons. Tout ceci pour vous avertir que les roues à rayons, si elles sont très jolies, ne sont pas sans quelques désavantages.

**NETTOYAGE:** Au lieu du bon coup d'éponge à l'eau savonneuse en deux minutes, il faut une brosse spéciale en forme de sapin que l'on passe entre chaque rayon (disponible chez les bons concessionnaires Morgan en Angleterre). Comme sur la jante pleine en acier, on ne peut pas nettoyer l'intérieur de la roue sans la démonter, la différence c'est qu'il se voit puisque la jante est ajourée et que par les mêmes jours la graisse du train avant et la poussière des plaquettes de frein se déposent à l'extérieur de la jante.

**CORROSION:** Deux types de roues, acier peint et chromé.

1.- Roues chromées: le vrai chromage est pratiqué en appliquant un cuivrage, puis un nickelage et enfin un chromage sur un acier décapé; on polit ensuite chaque pièce avant montage. Malheureusement, le coût de cette opération est de nos jours trop élevé (de même que l'assemblage de la roue qui est fait en Inde par L'India Wire Wheel Company) et le chromage est effectué directement sur l'acier, ce revêtement est poreux et, petit à petit, l'acier rouille par point. C'est le piquage, version automobile de la carie dentaire.

Lorsque le piquage apparaît, il est irréversible. Que la roue soit en parfait état ou déjà piquée on peut freiner le processus en



nettoyant les roues fréquemment pour enlever les matières corrosives de la route et passer un chiffon imbibé d'huile sur les roues. La poussière colle facilement dessus et l'aspect est moins brillant mais on garde les roues en bon état quelques années de plus.



2.- Roues peintes: la corrosion est réduite mais ceci est valable pour les roues chromées, la flexion que subissent les rayons et leur frottement sur la jante et le moyeu use la peinture et la rouille s'installe. On peut faire sabler la roue et la repeindre, je conseille une peinture époxy posée par cataphorèse. On peut faire la même chose avec les roues chromées, ne vous mettez pas en tête de les rechromer, cela coûte plus cher que d'en acheter des neuves.

**USURE:** comme mentionné précédemment, les rayons fléchissent lors des accélérations et freinages et en passant sur les cahots et les nids de poules. Ceci provoque une usure des rayons par frottements et par fatigue du métal. Il est donc prudent de vérifier que les rayons ne soient pas cassés. Ils réagissent comme les boutons de la chemise du monsieur obèse, lorsque plusieurs d'entre eux ont cassé, les autres lâchent les uns derrière les autres. N'oubliez pas l'adage connu: un rayon peut en casser un autre.

Les roues à rayons sont aussi sensibles aux coups de trottoir et nids de poule que les autres, si la jante est déformée certains des rayons deviennent lâches et leurs opposés sont sous une tension trop importante. Pour savoir si ceci est le cas il suffit de frapper gentiment les rayons avec un gros tournevis, si l'un d'eux n'est pas tendu il ne résonne pas de la même façon que les autres. Vérifier à la main s'il bouge ou non.

Dans les deux cas faites réparer votre roue car elle est dangereuse. On trouve encore des gens qui savent relacer une roue à rayon, particulièrement ceux qui fournissent le monde motocycliste.

Ne pas oublier qu'un rayon cassé est libre et peut crever une chambre à air, à haute vitesse c'est une expérience dont on se passera volontiers. Les roues à rayons s'emmanchent sur la fusée par un moyeu canelé dit "Rudge" du nom de son inventeur; si la voiture est fréquemment utilisée de façon sportive ou si les papillons ne sont pas suffisamment serrés, les canelures prennent du jeu. A changer, très onéreux. Soyez gentils avec la mécanique et vérifiez l'exact serrage des papillons fréquemment.

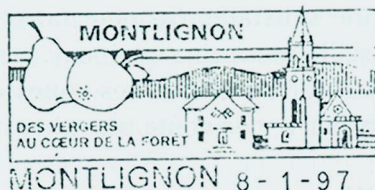


Ils doivent être serrés fermement avec un marteau en aluminium pour les modèles à ailettes et avec la clé adéquate et un marteau pour les modèles à six pans.

**PNEUS:** enfin, on ne peut pas utiliser des pneus sans chambres ("tubeless") avec une roue à rayons. En cas de crevaison, la descente est plus rapide et le véhicule beaucoup plus difficile à contrôler.

Je n'essaie pas de vous dissuader d'avoir des roues à rayons, vous n'avez d'ailleurs pas le choix une fois la décision prise à la commande ou sur une auto d'occasion. La conversion dans un sens ou dans l'autre coûte très chère. Il est simplement bon de savoir que c'est un article plus fragile que les autres et qui demande une surveillance accrue.

Jean-Frédéric FROT



### **"MONTLIGNON ACCUEIL": LE CLUB.**

Jacques Archambaud s'occupe depuis 20 ans de "Montlignon Accueil" et pour fêter la naissance de l'association avait décidé d'organiser un concours d'élégance auquel il nous avait demandé de participer. Nous ne nous sommes pas fait prier et rendez-vous était pris pour le 15 Septembre.

N'ayant à se rendre sur les lieux qu'à 14H, Michel et Pascale nous avaient convié dès le matin pour nous faire visiter le Musée des Impressionnistes à Auvert sur Oise et nous y faire déjeuner. Une pure merveille que ce Musée qui nous fait voir les Impressionnistes sous un jour différent.

A 14H nous étions dans le parc du Château de la Chasse à Montlignon et passèrent un bel après-midi. Certains d'entre nous concouraient et l'on vit la famille Fichet guidée par Pierre en tenue de cérémonie des officiers de la Marine soviétique, pendant que les Braun plus bucoliques avaient choisi la chasse au papillon en Afrique et que Mme Archambaud, se voulant plus proche de la Morgan, nous jouait "Chapeaux melons et bottes de cuir". Il n'y avait pas que des Morgan, mais un échantillon très représentatif des voitures d'après guerre avec 4cv Renault "en configuration congés payés", Traction en "FFI", Rolls, Mercedès, Triumph, etc.; le clou étant un autocar Mercedès 3500 de 1953 en parfait état, appartenant à Rose, la compagnie montlignonnaise. Pour nous remercier Jacques nous convia à ce qu'il appela modestement un apéritif et que se révéla être un splendide buffet. Merci à Jacques et à son épouse pour cette après-midi originale.

Jean-Christophe FROT



## *SORTIE SUD EST: LA 45 ième.*

Le château de Lourmarin fut une fois encore le magnifique et impassible témoin du regroupement pour la sortie d'automne du Club Sud Est. Concoctée par notre délégué et néanmoins ami Maurice Louche, cette sortie s'est étalée sur le week-end des 5 et 6 Octobre. Quinze Morgan ont répondu à l'appel, toutes aussi pimpantes les unes que les autres. Vu de "Là Haut", le spectacle devait être réjouissant, puisque le ciel se mit à sourire en dépit des prévisions météo plutôt pessimistes. Et ce sourire devint rictus après dispersion de la horde sauvage, en fin du Dimanche après-midi.

C'est donc la plupart du temps le museau au vent que notre joyeuse bande a pu profiter d'un itinéraire mijoté au petit poil pour nos Morgan, qui ont vrombi de plaisir au fil des kilomètres de petites routes sinueuses de la Drôme et de l'Isère. Vous savez, ces petites routes qui se lovent autour des monts et "têtes"! Combien de cols avons nous escaladés? Ce n'est pas ma Morgan qui pourra répondre à cette question, tant elle a pris de plaisir à les avaler, cette petite gloutonne! L'après-midi du Samedi se termine et nous voilà déjà au terme de notre virée: le magnifique château du XV<sup>ème</sup> des Passières, à Chichilianne. C'est là que, sous l'oeil complice de notre hôte accueillant, nous avons bu à la santé des présents d'abord, (Charité bien ordonnée...) mais aussi des absents, avec une pensée toute particulière pour notre ami Guy Burnat, actuellement en convalescence, suite à une restauration partielle de châssis.

Que dire du repas, sinon qu'il fut très correct et joyeux; et de la nuit, que l'on qualifiera de réparatrice par manque d'imagination. Et voilà déjà l'heure du départ pour un retour qui empruntera des routes tout aussi tourmentées qu'à l'aller. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué? La réponse est toute simple: le plaisir de nos Morgan.

Et après cela, ne vous étonnez pas que nous en redemandions!

A la prochaine donc.

Signé: Le scribouillard de service.  
Volontaire désigné d'office.

## FUTURES SORTIES

## NOUVELLE DELEGATION

Marc Laskar a accepté de prendre en charge une nouvelle délégation nommée sur sa proposition et adopté à l'unanimité "BERRY LIMOUSIN". Ses activités passées dans la région pour la confrérie Morgan, son enthousiasme ne nous ont pas fait hésiter sur ce choix.

Nous en voulons pour preuve sa proposition de deux sorties, annoncées suffisamment à l'avance pour que ceux qui auraient envie de ce joindre à lui:

**Samedi 7 et Dimanche 8 Juin 1997: Limoges - Saint Palais.** Départ de Limoges le samedi matin, plusieurs arrêts ravitaillements aux abords de Cognac, arrivée à Saint Palais en fin d'après midi. Hébergement à l'hôtel et parking gardé pour les voitures. Dimanche, promenade côtière, dégustation d'huitres, visite et déjeuner en plein air. Retour après midi sur Limoges.

**14 Juillet: Sortie cabriolets** organisée pour le Club des retromobiles de Limoges. Départ de Limoges le matin et retour le soir. Circuit touristique, visites et pique-nique dans un endroit ombragé le midi. Un nombre important de Morgan donnerait à cette sortie multimarques une teinte particulière...

Si vous êtes intéressé, merci de contacter le plus tôt possible:

**Marc Laskar**

14, rue Amédée Bollée

87000 LIMOGES

Tel: 05.55.06.03.69

-----  
**3 ème MONTGOLFIADÉ DE L'UZÈGE, les 10-11-12 Octobre 1997.**

L'association "La Compagnie Céleste" organise du 10 au 12 Octobre une manifestation jumelant 25 montgolfières, 25 Morgan et des aéronautes de collection sur un lieu dans le Sud de la France, probablement dans le Gard.

le programme n'est pas encore arrêté mais comporterait notamment un rallye touristique entre montgolfières et Morgan.

La participation à la manifestation serait de l'ordre de 900 FF par équipage.

Si vous êtes intéressés, merci de contacter:

**Maurice LOUCHE (04.90.57.40.82)**

**Michel BRAUN (01.30.82.67.60)**

**ATTENTION LA PARTICIPATION EST LIMITÉE À 25 VOITURES.**

## MOG BATH 97

Pour ceux d'entre vous qui comptaient assister au Mog anglais, qui aura lieu cette année à Bath, Brian Crabtree se propose d'organiser la veille du Mog une ballade touristique entre Portsmouth et Bath (environ 150 kms). Brian nous accueillera le vendredi 25 juillet matin à Portsmouth au débarquement des bateaux en provenance du Havre et de Ouistreham (vers 7h00).

Après un petit déjeuner, Brian nous pilotera dans la campagne anglaise et nous fera visiter quelques sites. Nous prendrons un déjeuner dans un pub et nous arriverons à Bath avant 17h00 pour pouvoir assister à la visite des thermes (ce que Brian nous recommande vivement) organisée par le Mog.

Si vous êtes intéressés, merci de le faire savoir, **avant le 15 Juin**, à Brian Crabtree (00 44 1420 542383) ou à Michel Braun (01 30 82 67 60) pour l'organisation du déjeuner.

Brian Crabtree  
8 Oliver Rise  
ALTON GU34 2BN  
Hampshire England

---

## Bilan d'une saison

### Morgan en Endurance GT 2

Après une saison faite de fortunes diverses, Charles Morgan et Bill Wykeham ont terminé honorablement la saison à Nogaro avec une 18ème place sur 33 partants et 10ème de la classe. La +8 a terminé six des dix courses au programme naviguant entre les quinzièmes et vingneuvième places au final. A Monza le boîtier électronique sauta au bout de deux heures, à Jarama elle ne fut pas autorisée à prendre le départ faute d'un temps de qualification suffisant, à Silverstone elle fut sortie par une Porsche, à Anderstop problème d'embrayage.

Il semble y avoir du pain sur la planche pour faire évoluer la +8: nombreuse d'entre elles ont déjà été testées au cours de la saison mais au dire de Chris Lawrence il faut encore améliorer l'aérodynamisme!!!!, rigidifié le châssis, revoir les suspensions, mettre des pneus plus larges et améliorer le moteur. Moi, si je résume bien il faut entièrement refaire la voiture. Moyennant quoi Chris Lawrence est confiant dans la saison prochaine et compte améliorer sensiblement la position de la Morgan sur les grilles et en course. Je vous rappelle qu'en GT2 et BPR la +8 lutte contre les Mac Laren, les Porsche alors Messieurs, bon courage et bonne chance, il va falloir réduire le temps des pauses thé si vous voulez être prêt à temps.

# Compte rendu de l'Assemblée générale ordinaire du Morgan Club de France.

Samedi 8 Février 1997 à 18h30  
au Centre International de l'Automobile  
Pantin

Tous les membres du Morgan Club de France ont été régulièrement convoqués pour assister à l'assemblée générale ordinaire qui s'est tenue le 8 février 1997 à 18h30 au centre international de l'automobile, 25, rue Estienne d'Orves à Pantin (93502).

Cinquante quatre (54) membres ont émargés la feuille de présence et cent dix (110) ont donné pouvoir pour être représenté.

Par vote à l'unanimité, ont été élu pour cette Assemblée générale:

-comme Président de séance: Patrick Mourgère.

-comme vice-Président: Christian Rouxel.

-comme secrétaire: Christophe Lespagnon.

-comme scrutateur: Pierre Fichet.

## Rapport moral du Président:

Jacqueline Frot en tant que Président remercie les délégués régionaux pour leurs actions et indique que l'année 1996 s'est déroulée sous les meilleurs auspices pour le club, ce dernier comptant à ce jour 230 membres à jour de leur cotisation.

## Rapport financier:

Le trésorier indique que le total des recettes s'élève à 101 720 FF pour 83 248,45 FF de dépense. Compte tenu d'une provision de 12 000 FF pour couvrir les coûts de parution du "News" n°71, le résultat d'exploitation fait apparaître un bénéfice de 6 471,55 FF.

Par ailleurs, les disponibilités du Club sont représentés par un solde créditeur du compte courant de 23 374,82 FF au 15 Janvier 1997 ainsi qu'un solde créditeur du compte d'épargne de 15 652,56 FF. Enfin l'inventaire de la "boutique" fait apparaître un stock de 15 000 FF.

## Changement dans la direction du Club:

Le Président indique qu'après avoir assuré sa fonction pendant treize ans il a jugé bon de remettre sa démission au bureau. Jacqueline Frot est chaleureusement remerciée pour le dynamisme et la rigueur avec laquelle elle a su diriger le Club.

Le Bureau a élu à l'unanimité Michel Braun comme nouveau Président du MORGAN CLUB DE FRANCE.

Jean-Christophe Frot et Jacqueline Frot, en tant qu'ancien Présidents sont élus Présidents d'Honneur par le bureau.



Le Bureau a demandé à Bernard Chevalier d'assurer le poste de Trésorier.

Élection du Bureau:

Jean-Pierre Domenjoud, qui assure la délégation de la région Rhône-Alpes depuis de nombreuses années, a demandé à être remplacé. Jean-Jacques Brun est élu à l'unanimité comme nouveau délégué de la région Rhône-Alpes. Jean-Pierre Domenjoud est chaleureusement remercié pour la contribution qu'il a apporté au club.

En remplacement de Michel Braun et de Didier Thépenier qui assuraient la délégation Ile de France, Françoise Fichet et Alain Herman sont élus à l'unanimité comme nouveaux délégués de cette région.

Tous les membres du bureau sont reconduits à l'unanimité des votes.

Programme des sorties pour l'année 1997:

Les délégués régionaux font part des sorties déjà programmées qui laissent augurer d'une année bien remplie.

Bernard Veyseyre informe les membres de l'organisation d'un raid en Tunisie réservé aux Morgan. Brian Crabtree indique, pour les membres qui assisteront au Mog anglais, qu'il organisera la veille un parcours touristique dans la région de Bath.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 19h30

## COMPTE-RENDU FINANCIER 1996. MORGAN CLUB DE FRANCE

### RECETTES

COTISATIONS (191 Cotisants)	63.030,00
VENTES DIVERSES	11.690,00
REPAS A.G.	27.000,00

**TOTAL RECETTES** **101.720,00**

### DEPENSES

GESTION CLUB (dont cotisation FFVE, repas A.G.)	41.190,00
ASSURANCE	1.438,00
ACHAT BOUTIQUE	2.765,86
FRAIS EDITION DU NEWS	23.344,59
PTT	12.915,00
DIVERS FOURNITURES	1.595,00

**TOTAL DEPENSES** **83.248,45**

PROVISION NEWS N° 71	12.000,00
RESULTAT D'EXPLOITATION	6.471,55

## PETITES ANNONCES

Je cède à un prix très intéressant 2 sièges baquets en cuir en très bon état (à peine 3 ans) de couleur crème.

Contactez François Béraud au 01.39.62.86.36 ou  
01.44.05.86.50.

A VENDRE

AUSTIN COOPER S MK II  
1968

UNE DES RARES DANS SA CONFIGURATION D'ORIGINE

NOMBREUSES OPTIONS D'ÉPOQUE: Volant, tableau de bord bois. Prolongateur levier de vitesse, sièges baquet, pot "Leston", compte tours, etc...

Carrosserie état correct.

Moteur, boîte refaits (4000 kms): culasse "grosses soupapes", carbu SU HF 6, arbre à cames Stage II.

Transmission, suspension: croisillons et demi-arbre neufs, sphères restaurés. Pneus neufs.

Nombreuses pièces: un jeu de jantes voile, culasse, tubulure admission planchers, distributeur, etc...

Contrôle technique Nov. 96: O.K.

Jean-Christophe FROT Tel.: 01.45.67.42.35

# JACQUES SAVOYE

*vous souhaite  
un excellent week-end*



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

**237, Bd Péreire - Paris 17<sup>e</sup>  
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 / Michel BRAUN Président  
55, rue Kellner - 78380 BOUGIVAL

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